

T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

ÇANAKKALE CEPHESİ'NDE 5.ORDUNUN İAŞESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN
Doç.Dr. Mehmet ÇEVİK

HAZIRLAYAN
Yavuz Selim ÇELOĞLU

ELAZIĞ-2013

T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

ÇANAKKALE CEPHESİNDE 5.ORDUNUN İAŞESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN
Doç.Dr. Mehmet ÇEVİK

HAZIRLAYAN
Yavuz Selim ÇELOĞLU

Jürimiz, 28/02/2013 tarihinde yapılan tez savunma sınavı sonunda bu Yüksek Lisans tezini oy birliğiyle ile başarılı saymıştır.

Jüri Üyeleri:

- 1. Prof. Dr. Erdal AÇIKSES**
- 2. Doç. Dr. Mehmet ÇEVİK**
- 3. Yrd. Doç. Dr. Ayşe ÇAĞLIYAN**

F. Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu' nun / / tarih ve sayılı kararıyla bu tezin kabulü onaylanmıştır.

Prof. Dr. Enver ÇAKAR
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

ÖZET**Yüksek Lisans Tezi****Çanakkale Cephesinde 5.Ordunun İaşesi****Yavuz Selim ÇELOĞLU****Fırat Üniversitesi****Sosyal Bilimler Enstitüsü****Tarih Anabilim Dalı****Elazığ-2013; Sayfa: XII + 250**

Osmanlı İmparatorluğu'nun I. Dünya Harbinde başarı sağladığı yegane cephe Çanakkale Cephesi'dir. Türk ordusunun kazandığı bu zaferde muharip ordunun kahramanlığı kadar lojistik faaliyetlerin başarılı şekilde yürütülmesinin önemi büyüktür. Zira lojistik destek, tarihin her devirlerinde muharip orduların savaşı devam ettirmesinde adeta can damarı hüviyetindedir. Savaş alanlarındaki lojistik desteğinin yeterliliği stratejiye ve taktiğe ziyadesiyle etki etmekte ve amaca ulaşmanın ancak hareketla lojistik faaliyetlerin birlikte planlanması ve eksikliklerin önceden belirlenip gerekli tedbirlerin alınmasıyla mümkündür.

Bu çalışmada, Çanakkale Cephesindeki 5. Ordunun iaşe ve ikmal faaliyetleri ana hatlarıyla arşiv belgeleri ışığında incelenmiş, bu faaliyetlerin mezkûr cephenin kazanılmasındaki yeri ve önemi üzerine odaklanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Çanakkale Cephesi, 5. Ordu, Lojistik faaliyetler, İaşe ve İkmal

ABSTRACT

Master Thesis

Feeding of The 5th Army in The Battle of Gallipoli

Yavuz Selim ÇELOĞLU

The University of Fırat

The Institute of Social Science

The Department of History

Elazığ-2013; Page: XII + 250

During World War the First, the only front that The Ottoman Empire was successful was the Gallipoli front. In this victory won by the Turkish army, the successful execution of logistics activities is as of great importance as military heroism. Inasmuch as, for combatant armies to continue the battle, the logistic support is almost like lifeblood in the history of each phase of periods. The adequacy of logistical support in war areas largely influence the strategy and tactics and achieving the goal is only possible when the planning of logistics activities and the acquisition of shortcomings are taken into account together with taking necessary measures.

In this study, front, the food and supply activities of 5th Army in Canakkale Front were examined in the light of the archival documents with an outline; and, the importance of these activities on the victory of the front aforementioned was focused on.

Key Words: Dardanalle Front, 5th Army, Logistics activities, Food and Supply

İÇİNDEKİLER

ÖZET	II
ABSTRACT.....	III
İÇİNDEKİLER.....	IV
TABLolar LİSTESİ	VIII
KISALTMALAR	X
ÖNSÖZ	XI
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

1. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA OSMANLI DEVLETİ'NİN GENEL

DURUMU VE İAŞE POLİTİKALARI	15
1.1. Osmanlı Devleti'nin Ekonomik Durumu	15
1.1.1. Dış Borçlar ve Düyun- u Umumiye İdaresi	18
1.1.2. Tarım.....	22
1.1.2.1. Tarımsal Üretimin Geliştirilmesine Yönelik Çabalar	26
1.1.2.1.1. Ziraat Bankasının Kurulması	28
1.1.2.1.2. Mükellefiyet-i Ziraiye Kanunu Kabulü	28
1.1.2.1.3. Tarım Makinelerinin Temini	31
1.1.3. Hayvancılık	32
1.1.4. Ticaret	34
1.1.4.1. Dış Ticaret.....	34
1.1.4.2. İç Ticaret	40
1.1.5. Sanayi.....	42
1.2. Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin Genel İktisadi Politikaları	44
1.2.1. İaşe Politikası	48

İKİNCİ BÖLÜM

2. İAŞE MADDELERİNİN TEMİNİ.....	55
2.1. Osmanlı Devleti'nde İaşe Maddelerinin Temin Usülleri.....	55
2.1.1. İaşenin Geliştirilmesine Yönelik Tedbirler.....	56
2.1.1.1. Kapitülasyonların Kaldırılması.....	57

2.1.1.2. Gümrük Tarifelerinde Yapılan Değişiklikler.....	58
2.1.1.3. İaşe Temininde Yaşanılan Sıkıntılar.....	60
2.1.2. İaşe Maddelerinin Temin Usülleri	61
2.1.2.1. Aşar Usülü	62
2.1.3. Tekalif-i Harbiye Usülü	65
2.1.3.1. Tekalif-i Harbiye Usülünün Ortaya Çıkardığı Sorunlar	69
2.1.4. Mübayaa (Satın alma) Usülü	71
2.1.5. İane Usülü	73
2.1.6. Mübadele Usülü	74
2.2. İaşe Teminini Sağlayan Kurumlar	75
2.2.1. Levazımat-ı Umumiye Dairesi.....	77
2.2.2. Tekalif-i Harbiye Komisyonları.....	79

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. BEŞİNCİ ORDUNUN İAŞE TEMİNİ	82
3.1. Birliklerin İaşesine Dair Yasal Düzenlemeler	82
3.1.1. Erzak Tayinatı.....	85
3.1.2. Yem Tayinatı	86
3.2. Beşinci Ordunun İaşe İhtiyacının Belirlenmesi	90
3.3. Beşinci Ordu İçin Temin Edilen İaşe Maddeleri	94
3.3.1. Ekmek Temini.....	95
3.3.2. Erzak Temini.....	97
3.3.3. İstihsal Edilen İaşe Maddeleri.....	98
3.3.3.1. Hububat Temini	98
3.3.3.2. Hayvansal Ürünlerin Temini	99
3.3.3.3. Sebze ve Meyve Temini	102
3.3.4. İthal Edilen İaşe Maddeleri.....	102
3.3.5. Yemeklerin Pişirilmesi	104
3.3.6. Savaşın Neden olduğu İaşe sıkıntısı	107

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. İAŞENİN BEŞİNCİ ORDU BÖLGESİNE SEVKİ VE DAĞITIMI.....	109
4.1. Menzil Teşkilatının Kurulması Ve Görevleri	109
4.1.1. Lojistik Faaliyetlerin Önemi ve Tarihi Seyri	109
4.1.2. Menzil Teşkilatının Kurulması	113
4.1.3. Menzil Genel Müfettişliğinin Kurulması ve Görevleri.....	116
4.1.3.1. Beşinci Ordu Menzil Müfettişliğinin Kurulması	119
4.1.4. Menzil Teşkilatının Görevleri.....	128
4.1.5. Menzil Hatlarının Güvenliğinin Sağlanması	128
4.2. İaşe Maddelerinin Beşinci Ordu Mıntıkasına Sevk edilmesi.....	129
4.2.1. İaşe Maddelerinin Sevk edilmesinde Kullanılan Ulaşım Yolları	131
4.2.1.1. Demiryolu Ulaşım.....	132
4.2.1.2. Karayolu Ulaşımı	138
4.2.1.2.1. Karayolu Menzil Hatları	140
4.2.1.2.2. Menzil Nakliye Kolları	141
4.2.1.2.3. Yük Hayvanları.....	156
4.2.1.3. Denizyolu Ulaşımı	157
4.2.1.3.1. Menzil Liman ve İskeleleri	158
4.2.2. Hamal Kolları	163
4.2.3. Amele Taburları.....	164
4.2.4. İaşenin Sevk Edilmesinde Ortaya Çıkan Sorunlar.....	165
4.3. İaşe Maddelerinin Depolanması	166
4.3.1. Ordu Mıntıkasındaki Ambarlar.....	167
4.3.1.1. Beşinci Ordu İaşe Ambarlar	168

BEŞİNCİ BÖLÜM

5.SİVİL HALKIN İAŞESİ VE DIŞ YARDIMLAR.....	190
5.1. Sivil Halkın İaşesi	190
5.1.1. Sivil Halkın İaşesinin Belirlenmesi	192
5.1.2. Savaşın Sebep Olduğu İaşe Sıkıntısı	193
5.1.2.1. İttihad-Terakki Hükümetinin Halkın İaşesinin Teminine Yönelik Politikaları.....	193
5.1.2.2. Üretimin Düşmesi	196

5.1.2.3. Ulaşım Olanaklarının Kısıtlı Olması	197
5.1.3. Sivil Halkın İaşesinin Teminine Yönelik Tedbirler.....	198
5.1.4. Sivil Halkın İaşe Teminini Sağlamak Amacıyla Kurulan Teşkilatlar	199
5.1.4.1. Havayic-i Zaruriye Komisyonu	199
5.1.4.2. Heyeti Mahsusa-i Ticariye	202
5.1.4.3. İktisadiyat Meclisi.....	203
5.1.5. İhtikarın Önlenmesi	204
5.1.5.1. Narh Uygulaması	205
5.1.6. Tohumluk Zahire Temini.....	206
5.2. Muhacir Halkın İaşesi	207
5.3. Dış Yardımlar	209
5.3.1. Almanya'nın Yardımları.....	210
5.3.1.1. Almanya Mübayat Şirketi	214
5.3.1.2. Osmanlı Devleti ile Almanya Arasındaki Nakliyat Yolları ve Bu Yollardan Yapılan Sevkiyat.....	215
5.3.1.3. Alman - Türk Cemiyeti	217
SONUÇ	219
KAYNAKÇA.....	226
EKLER	237
ÖZGEÇMİŞ	250

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. 1914-1918 Yılları Arasında Osmanlı Devleti'nin Yıllık Bütçe Açıkları.....	20
Tablo 2. 1913-1914 Yıllarında Muhtelif Gıdaların Fiyatları	25
Tablo 3. I. Dünya Savaşı Süresince Osmanlı Devleti'nde Mevcut Hayvan Sayıları	33
Tablo 4. 1887-1910 Yılları Arasında Osmanlı Devleti'ndeki Yabancı Devletlerin Ticaret Payları	36
Tablo 5. Tütün, Kuru Üzüm ve Pamuğun 1913-1918 Yılları Arasındaki İhracat Miktarları.....	37
Tablo 6. Bazı Vilayet ve Sancakların Yıllık Aşar Miktarları.....	65
Tablo 7. Levazımat Dairesi Şubeleri ile Bu Şubelerdeki Görevlilerin Rütbe ve Sayıları	78
Tablo 8. Osmanlı Askerinin Bir Günde Alacağı Kalori Miktarı.....	86
Tablo 9. Hayvanlar İçin Günlük Yem İstihkakı.....	87
Tablo 10. Manda ve Öküzler İçin Günlük Yem İstihkakı.....	88
Tablo 11. Develer İçin Günlük Yem İstihkakı.....	89
Tablo 12. Koyunlar İçin Günlük Yem İstihkakı	89
Tablo 13. Merkepler İçin Günlük Yem İstihkakı.	89
Tablo 14. 1915 Yılı Ordunun İhtiyaç Duyduğu İaşe Maddelerinin Listesi	91
Tablo 15. 1916 Yılı Osmanlı Ordusunun İhtiyaçlarının Cins ve Miktarını	93
Tablo 16. Ekmek Yapımı İçin Kişi Başına Verilen Erzak Miktarı	95
Tablo 17. Nefer Başına Tahsis Edilen İstihkak Miktarları.	97
Tablo 18. Gümrüklerce 3 Ayda Elde Edilen Şeker, Çay ve Kahve Miktarları	103
Tablo 19. Menzil Teşkilat'ının Tüm Müesseseleri ve Resmi Kadroları	118
Tablo 20. 5. Ordu Menzil Teşkilatının Müesseseleri (14- 26 Kasım 1915).....	120
Tablo 21. 1915 Yılı Çeşitli Mıntıklarda Kurulan Müesseseler ve Bu Müesseselerin Sahip Oldukları İnsan ve Araba Miktarları	125
Tablo 22. Çanakkale Cephesi'ne Erzak Taşıyan Kolların 1915 Yılındaki Durumu....	143
Tablo 23. Uzunköprü-Keşan Hattında Kullanılan Erzak Nakliye Kollarının Temmuz 1915'teki Durumu	145
Tablo 24. Uzunköprü – Gelibolu Hattı Üzerinde Erzak Kolları ve Kapasiteleri	146
Tablo 25. 5. Ordunun Grup Komutanlıklarının Erzak Nakliye Kollarına Ait Erzak Kolları ve Bu Kolların Toplam Kapasiteleri	147

Tablo 26. Anadolu Hattından Bulunan Kolların Cins, Araba ve Hayvan Adedi, Kolun Taşıma Kapasitesi ve Bulunduğu Mevkiler	148
Tablo 27. Çanakkale Cephesi'nde Görevli Hafif ve Ağır Erzak Kollarının Bulunduğu Grup ve Kolun Cins, Hayvan ve Araba Sayıları	149
Tablo 28. Uzunköprü Arasında Erzak Nakliyatında Kullanılan Hayvan ve Araba Miktarı (18 Haziran 1331).....	154
Tablo 29. Keşan-Gelibolu Arasında İşleyen Kolların Yürüyüş Cetvelleri.	155
Tablo 30. Rumeli Sahilinde Bulunan İskeleler ve Bu İskelelerin Sahip Olduğu Deniz Nakliye Araçları ve Taşıma Kapasiteleri	162
Tablo 31. 23.05.1915 Tarihinde 5.Ordu Ambarlarında Mevcut Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarları.....	169
Tablo 32. 03.06.1915 Tarihinde 5.Ordu Ambarlarında Mevcut Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarları.....	170
Tablo 33. 28.04.1915 Tarihinde 5.Ordu Ambarlarında Mevcut Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarları.....	174
Tablo 34. 11.06.1915 Tarihinde 5. Ordu Ambarlarında Mevcut Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarları.....	174
Tablo 35. 22.06.1915 Tarihinde 5.Ordu Ambarlarında Mevcut Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarları.....	175
Tablo 36. Beşinci Ordu Menzil Müfettişliğine Mensub Uzunköprü Erzak Ambarının 18 Temmuz 1915 Tarihindeki Erzak Durumu	176
Tablo 37. 01.09.1915 tarihinde 5.Ordu Ambarlarında Mevcut Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarları.....	176
Tablo 38. Beşinci Ordu Dahilinde Bulunan Kolordu, Fırka ve Mevki-i Müstahkem Ambarlarında 10 Ağustos 1331 (23 Ağustos 1915) Tarihinde Mevcut Olan Erzakın Cins ve Miktarı	177
Tablo 39. 1915-1916 Yıllarında Yıllık Ekmeklik Zahire İhtiyacı	192
Tablo 40. 1916 Yılına Kadar Romanya'dan İthal Edilen Ürünlerin Toplam Miktarları.....	210

KISALTMALAR

age	: Adı geçen eser
agm	: Adı geçen makale
ATASE	: Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi
BDH	: Birinci Dünya Harbi Koleksiyonu
BEO	: Bab-ı Ali Evrak Odası
Bkz.	: Bakınız
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
BTDD	: Belgelerle Türk Tarihi Dergisi
C.	: Cilt
Çev.	: Çeviren
DH. EUM.	: Dahiliye Emniyet-i Umumiye
DH. EUM VRK.	: Dahiliye Emniyet-i Umumiye Evrak Odası
DH HMŞ.	: Dahiliye Nezareti, Hukuk Müşavirliği
DH İUM.	: Dahiliye Nezareti, İdare-i Umumiye Evrakı
DH ŞFR.	: Dahiliye Nezareti, Şifre Kalemi
DUİT.	: Dosya Usulü İradeleri
DİA	: Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
Dos.	: Dosya
F.	: Fihrist
Göm.	: Gömlek
HR. SYS.	: Hariciye Siyasi
İAMM.	: İskan-ı Aşairin ve Muhacirin Müdüriyeti
Kls.	: Klasör
MV.	: Meclis-i Vükela Mazbataları
Neş.	: Neşreden
No	: Numara
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
vd.	: ve diğerleri
Yay. Haz.	: Yayına hazırlayan

ÖNSÖZ

Sonuçları itibariyle Türk tarihi açısından olduğu gibi dünya tarihi açısından önemli bir yeri olan Çanakkale Cephesi'nin bu başarısında muharip ordunun kahramanlığı kadar bu ordunun her türlü ihtiyacını karşılamaya çalışan geri hizmetlerin çabaları büyük önem arz eder. Türk ordusunun Çanakkale'deki mücadelesi, kahramanlığı ve başarısı hakkında birçok çalışma yapılmış ancak olayların çoğunlukla göze çarpmayan önemli bir yönü, cephede savaşan ordunun lojistik faaliyetleri konusunda ise sınırlı sayıda çalışma yapıldığı görülmektedir. Bu nedenle lojistik faaliyetlerin bir unsurunu oluşturan iâşe ve ikmal faaliyetlerin Çanakkale Cephesi'nin kazanılmasındaki rolü ve etkisinin ortaya konulması amacıyla tez konusu "Çanakkale Cephesi'nde Beşinci Ordu'nun İâşesi" olarak belirlenmesinde etkili olmuştur.

Birinci bölümde Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Harbi öncesi ve harp müddetince genel olarak ekonomik durumu üzerinde durularak bu dönemde Osmanlı hükümetinin uyguladığı ekonomik ve iâşe politikaları üzerinde duruldu.

Ordunun beslenmesinde kullanılan iâşe maddelerinin temin usulleri ve bu maddelerin teminini sağlayan kurumlar ikinci bölümde incelenmiştir. Harp müddetince ordunun beslenmesinde kullanılan iâşe maddelerinin temin usulleri ele alınmış ve söz konusu maddelerin teminini sağlayan kurumlar ve bu kurumların görev ve faaliyetleri irdelenmiştir.

Üçüncü bölümde Tezin ana konusu oluşturan Çanakkale Cephesi'nin muharip gücü olan 5. Ordu'nun iâşe ihtiyacı ve bu ihtiyaçların giderilmesine yönelik yasal düzenlemeler ele alınmıştır. Ordu ihtiyaçlarının belirlenmesi ve bu gereksinimlerin tedarikine yönelik çalışmalar üzerinde de ayrıca durulmuştur.

İâşe maddelerinin ordu mıntikasında toplanması ve cepheye ikmali dördüncü bölümde yer verilmiştir. Lojistik desteğin ikmali için kurulan menzil teşkilatının yapısı ve işleyişine ele alınarak özellikle 5. Ordu menzil teşkilatının muharip orduya iâşe maddelerinin ulaştırılmasında aldığı görev ve sorumluluklar ortaya konmuştur. Ayrıca iâşe maddelerinin toplandığı depolar ve bu depolarda bulunan iâşe maddelerinin cins ve miktarlarına yine bu bölümde ele alınmıştır.

Son bölümde ise ordunun beslenmesinde dış yardımların etkisi bu anlamda özellikle en önemli müttefik devlet olan Almanya'nın iâşe teminindeki yeri

incelenmiştir. Buna ek olarak harp müddetince sivil halkın iaşe durumunun anlaşılması amacıyla sivil halkın ve muhacir halkın iaşesi üzerinde durulmuştur.

Son olarak “Ekler” başlığı altında ise ordunun iaşe ve ikmal faaliyetlerine yönelik önemli belge, harita ve krokilere yer verilmiştir.

Tez çalışmaları sırasında konunun tespiti ve şekillenmesinde yardımlarını esirgemeyen danışman hocam Sayın Doç. Dr. Mehmet ÇEVİK’ e, desteklerinden dolayı aileme ve tezde emeği geçen tüm dostlarıma teşekkürü bir borç bilirim.

Elazığ 2013

Yavuz Selim ÇELOĞLU

GİRİŞ

Birinci Dünya Savaşı küresel ölçekte ve topyekün bir savaş niteliği taşımasıyla tarihte kendisinden önceki harplerden farklılık arz eder. Zira dünya tarihinde ilk defa böylesine küresel ölçekte bir savaşla karşı karşıya kalınmıştı. Birinci Dünya Savaşı çok geniş bir alanda, savaşın devletlerarasında değil bloklar arasında yaşandığı, aynı anda birçok cephede savaşılan, cephe ile cephe gerisinin bir bütün halini aldığı ve topyekün bir harp özelliğini taşıyan ender harplerdendi.

Söz konusu savaşın gidişatını etkileyen cephelerden en önemlisi hiç şüphesiz Çanakkale Cephesi'ydi. Öyleki doğurduğu sonuçlar itibariyle Türk ve Dünya Tarihi açısından önemli bir yere sahiptir. İtilaf devletlerine karşı kazanılan Çanakkale Zaferi'nin I. Dünya Savaşı'nın seyrini etkilediği gibi sonraki dönem için de belirleyici sonuçlar doğurduğu bilinen bir gerçektir. Mezkûr cephe; İtilaf devletlerinin Çanakkale boğazını geçerek başkent İstanbul'u almak, Osmanlı Devleti'ni savaş dışına itmek, özellikle zor durumda olan Rusya ile yakın temas kurarak silah ve malzeme yardımıyla bulunmak ve böylece Rusya'yı ablukandan kurtarmak amacıyla planlanmıştır.

İtilaf Devletlerince Çanakkale Boğazı'na karşı girişimler daha Ağustos 1914'ten itibaren söz konusu olmuş ancak Osmanlı Devleti'nin tarafsızlığını ilan etmesiyle bu mesele üzerinde fazla durulmamıştı. İlk olarak itilaf donanmasının 19 Şubat 1915'te boğazın her iki yakasındaki Türk tabyalarının bombalanmasıyla başlamış olan deniz muharebeleri 18 Mart 1915'te İtilaf devletlerinin boğazı geçme teşebbüsleri başarısızlıkla sonuçlandı. Bunun üzerine 25 Nisan 1915 günü İtilaf devletlerince kara harekatı başlatıldı. Ancak itilaf devletlerinin Arıburnu, Conkbayırı ve Anafartalar'da yapmış olduğu saldırılar 6 Ağustos 1915'te durduruldu. Yaklaşık 250.000 askerini kaybeden İtilaf devletleri Aralık ayından itibaren çekilmeye başladı. İngilizler 19-20 Aralık 1915'te Arıburnu, Anafartalar, 8-9 Ocak gecesi Seddülbahir bölgesini boşaltmasıyla Çanakkale Muharebeleri sona erdi. Görüldüğü gibi Çanakkale Cephesi hem kara hem de deniz muharebelerinin aynı anda yaşandığı ender muharebelerden biri olmuştur.

Ayrıca bu cephe, diğer cephelerden farklı olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun Cihan Harbi boyunca zafere ulaştığı yegane cepheydi. Elde edilen bu başarıda muharip ordunun kahramanca mücadelesinin yanında söz konusu cephenin lojistik faaliyetlerdeki başarının rolü büyük olmuştur. Zira Lojistik destek, tarihin her

devirlerinde muharip orduların savaşı devam ettirmesinde adeta can damarı hüviyetindedir. Bu durum dünya devletlerinin birbiriyle çarpıştığı bu denli büyük bir harpte daha da önem kazanmıştır. Ordu mevcudunun üç milyona ulaştığı¹ I. Dünya Harbi'nde bu kadar muazzam bir ordunun savaşı devam ettirebilmesi ancak çok iyi organize olmuş geri hizmetlerin varlığıyla mümkündür.

Çanakkale Cephesi'ndeki Türk ordusunun başarısında muharip ordunun kahramanlığı, şecaati ve vatanperverliğinin yanında, muharip ordunun her türlü ihtiyacını karşılayan geri hizmetlerin kazanılan zafere katkısı büyük olmuştur. Zira ilerde bulunan orduyu yaşatmak ve harp ettirebilmek için gerekli olan her türlü ihtiyacı bir intizam dahilinde hedeflerini karıştırmayarak ve zayi etmeden yerlerine yetiştirmek ve ilerdeki ordunun muharebe etmesini engelleyen ve atıl durumda olan her türlü fazlalıkların geriye yani menzil mıntikasına intizamlı, seri şekilde ve zayi etmeden sevk etmek muharip ordu için hayati öneme haizdir. Geri hizmet müessesinin teşkil edilmesindeki asıl amaç muharip ordunun her türlü ihtiyaçlarını karşılanmasıdır. Öyleki siperde aç kalan, ailesinden haber alamayan, cephanesiz kalan, sağlık alet ve edevatından yoksun kalan bir ordunun harbi uzun süre devam ettirmesi ve harp alanında başarılı olması mümkün değildir.

Bu nedenle devletler savaş alanlarında muharip gücün harp kabiliyetini arttıracak olan lojistik faaliyetlere ayrıca önem vermektedirler. Zira harp sahasındaki muvaffakiyet ancak çok iyi işleyen bir geri hizmetlerin varlığıyla mümkündür. Bu denli mühim olan geri hizmetlerin sürdürülmesi de ancak külliyetli miktarda insana ihtiyaç duyar. Bu da mevcut ordunun dörtte üçüne tekabül eder. Çünkü teferruatı çok, hesabı çok, müşkülâtı çok olan bu vazife ancak külliyetli miktarda yetişmiş elemana ihtiyaç duyar.

Osmanlı Devleti savaş zamanlarında ordunun askeri faaliyetlerini başarılı bir şekilde yürütebilmek için gerekli silah, cephane, erzak yem ve tüm mali kaynaklarının temin edilmesi ve muharip orduya başarılı şekilde ulaştırılmasına sonderece önem verilmiştir. Günümüzde lojistik olarak adlandırılan, sefer öncesi ve sefer sırasında

¹Yaklaşık olarak 2.850.000 asker silah altına alınmış bu da ortalama olarak 52 firkaya tekabül etmekteydi. Yüzbaşı İbrahim, "Büyük Harp Esnasında Alman ve Türk Kumandanlıkları", *Mecmua-i Askeriye*, C. 6, S. 59, s. 67. Ayrıca bkz. Şevket Süreyya Aydemir, *Enver Paşa*, C. 3, İstanbul 1972, s. 183- 188.

yürütülen bu tür faaliyetlere Osmanlı literatüründe *iaşe* ve *ikmal* faaliyeti olarak adlandırılırdı.²

Günümüzde lojistik faaliyetlerin bir unsurunu teşkil eden *iaşe* faaliyetleri, tarih boyunca muharip ordular için hayati öneme sahip olmuştur. Ancak gelişen teknolojik faaliyetler ve orduların sayıca arttığı son dönemlerde bu faaliyetlerin önemi daha da artmıştır. Zira önemli teknolojik gelişmeler sayesinde artık orduların harp usul ve teknikleri değişmiş; orduların hareket kabiliyetleri eskiye nazaran büyük ölçüde artmıştır. Bu durum lojistik hizmetlerin belli bir koordinasyon içerisinde yapılmasını gerekli kılmıştır.

Teknolojik gelişmelerin yaşandığı XX. Yüzyılında orduların sevk kabiliyetlerini daha da arttırmasıyla birlikte özellikle bu yüzyılın başında meydana gelen savaşlarda *iaşe* faaliyetleri çok daha büyük önem kazanmıştır. Bunun iki nedeni vardır. Birincisi orduların sayılarının giderek büyümesi ikincisi ve en önemlisi son zamanlardaki savaşların daha kuvvetli iç tutarlılığından ve bu savaşları yapacak silahlı kuvvetlerin daimi surette savaşa hazır olmasından ibarettir. Daha önceki dönemlerde birbiriyle bağlantılı olmayan münferit girişimlerden oluşuyor ve zaman aralıkları olarak birbirinden ayrılıyorlardı. Ancak yeni savaşlar daha düzenli ve daha tutarlı bir hal almıştı. Bu durum ordu *iaşesinin* teminini daha da önemli kılmıştır.³ Bu duruma ayak uydurmak için özellikle Avrupa devletleri lojistik faaliyetlerinin belli bir sistem dahilinde teşkilatlanmasında büyük başarı sağlarken Osmanlı Devleti'nce önemi yeterince anlaşılamamıştı.

Osmanlı Devleti'nde Avrupa tarzı bir menzil teşkilatlanmasını ilk kez Balkan Savaşları'nda oluşturmaya çalışmıştı. Ancak teşkilatın görev ve yetkileri henüz tam olarak anlaşılamadığından beklenen olumlu etki elde edilememişti. Yaşanan bu başarısızlığın nedeni olarak görülen menzil teşkilatının kaldırılmasını gündeme getirmişti⁴. Zira Osmanlı Devleti'nin Balkan Devletleri karşısında yaşadığı hezimetin sorumlusu olarak lojistik desteğin sağlamakla yükümlü olan menzil teşkilatı gösterilmekteydi.

Osmanlı Ordusu'nun Balkan savaşlarında gösterdiği başarısızlık İttihat-Terakki yönetimini orduda yeni bir örgütlenme ve yenilenme çabası içine sokmuştu. Zira Balkan

² Ömer İşbilir, *XVII, Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri*, İstanbul (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 1996, s. 5.

³ Carl Von Clausewitz, *Savaş Üzerine*, (çev. Selma Koçak), İstanbul Mart 2011, s. 371-372.

⁴ Hadese Ve Adese (Menzil Teşkilatı Hakkında), *Şehbal*, 1 Nisan 1329, Sene 5, C. 4, S. 73, s. 10.

Savaşları'nda ordunun eğitimli sınıfın büyük kısmı yitirilmişti. Bu nedenle yeni eğitimli personel yetiştirilmesini zorunlu kılmıştı. Bu amaçla yaşlı ve faal olmayan 1300'den fazla subay zorunlu olarak emekli sevk edildi.⁵ Alman ordu modeli alınarak girişilen ıslahat ve yeniden örgütlenme çerçevesinde lojistik faaliyetlerin yürülmesinde Alman modeli esas alınarak oluşturuldu. Seferberlik hazırlık usul ve esasları başta olmak üzere orduya lojistik desteği sağlamakla yükümlü olan menzil teşkilatıda yine Alman modeli göre teşkilatlandırıldı. Ancak ordudaki bu yeniden örgütlenme I. Dünya Savaşı başında bile henüz tam olarak tamamlanabilmiş değildi.

Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı'nda geri hizmetlerin sürdürülmesi amacıyla Alman menzil müessesesi örnek alınarak bir menzil teşkilatı oluşturuldu. İlk olarak Balkan Savaşları esnasında uygulanmaya konulmuş ancak Balkan Savaşları'nda lojistik faaliyetlerdeki yetersizlik Osmanlı ordusunun hezimete uğramasının ana nedeni olmuştu. Bu nedenle söz konusu teşkilatın lağvedilmesi gündeme gelmiş ancak daha tam olarak anlaşılamayan teşkilat I. Dünya Harbi'nde daha aktif olarak yeniden faaliyete geçti. Fakat mezkûr müessesenin sadece savaş zamanlarından meydana getirilmesi, mevcut devam eden bir müesseseye göre teşkilatın işleyişinde bazı aksaklıkların olması da kaçınılmazdı. Ayrıca menzil teşkilatının sorunsuz devam edebilmesi için bu konuda yetişmiş elamana ihtiyaç vardı ki Cihan Harbi başlangıcında Osmanlı Devleti'nin bu alanda yetişmiş elemanları olduğu söylenemezdi. Ancak seferberliğin ilanı ile harp ilanı arasında uzun sayılabilecek bir zaman diliminin olması mezkûr müessesenin eksikliklerinin giderilmesine büyük katkısı olmuştur.

I. Dünya Harbi esnasında menzil hizmetlerinin yürütülmesi amacıyla yürürlüğe konan menzil nizamnamesine göre; savaş alanında yer alan her ordunun geri kısmında bir menzil bölgesi oluşturulacak ve bu bölgenin sevk ve idaresi ordu komutanı bağlı Menzil Müfettişi tarafından yürütülecekti. Bu müfettişlik ordunun muhtaç olduğu insan, hayvan, erzak, ve muharip ordunun her türlü ihtiyacının cepheye sevk edilmesi; cepheye ihtiyacı bulunmayan ve atıl durumda kalan canlı ve cansız her türlü eşyanın yurt içine ulaştırılmasını sağlamak söz konusu teşkilatın göreviydi. Bu hizmetler ordu hareket bölgesi, menzil bölgesi ve yurt içi olmak üzere üç ayrı bölgede yürütülmekteydi. Ordu hareket bölgesinde yürütülecek hizmetler bağlı bulunduğu ordu kumandanı emrinde Ordu Kurmay Başkanlığı'na, Menzil bölgesindeki hizmetler yine bağlı bulunduğu ordu

⁵ Cemal Akbay, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi: Osmanlı İmparatorluğu'nun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi*, C. I, Ankara 1991, s. 121.

kumandanı emrinde Ordu Menzil Müfettişliği'nce ve yurt içi hizmetleri ise Erkanı Harbiye Reis-i Sanisi tarafında yürütülmekteydi.

Osmanlı Devleti ordunun lojistik gereksinimlerini genellikle savaş alanını yakınındaki bölgelerden temin etmekteydi. Ancak 20.yy. ile birlikte sayıları milyonları bulan ordunun ihtiyaçlarının karşılanması savaş alanına yakın bölgelerden tedariki mümkün değildi. Bu nedenle muharip ordunun her türlü gereksinimlerinin ülke dahilinde tedarik etmek ve bunların bir sistem dahilinde yürütülmesi böyle bir teşkilatın kurulmasını zaruri kılmaktaydı.⁶

Lojistik faaliyetlerin önemli bir unsuru teşkil eden iâşe maddelerinin temin edilerek orduya sevk edilmesi meselesi tarihi süreç içinde giderek daha çok önem kazanmıştır. Bunun iki nedeni vardır. Birincisi, orduların giderek büyümesi ikincisi ve en önemlisi de son dönemlerdeki savaşların daha kuvvetli iç tutarlılığından ve bu savaşları yapacak silahlı kuvvetlerin daimi surette savaşa hazır olmasından ibarettir. Zira eskiden savaşlar birbiriyle bağlantılı olmayan münferit girişimlerden oluşuyor ve zaman aralıkları olarak birbirinden ayrılıyorlardı. Öyleki yeni savaşlar daha düzenli ve daha tutarlı bir hal almıştı. Bu durum ordunun iâşe teminini daha da önemli kılmıştır.

Zira orduların sayıca az, yerli ve yabancı gönüllü ve ücretli askerlerden oluştuğu dönemlerde orduların sayısı çok az ziyadeleşmekteydi. Bu nedenle devletlerin barış ve savaş dönemlerinde lojistik desteği sağladığı ordu sayısında önemli farklılıklar olmamaktaydı. Ayrıca Seferberlik esnasında müstahsil durumda olan köylü yerinde oynatılmamakta bu nedenle memleketin istihsal kuvveti hemen hemen hiç müteessir olmuyordu. Böyle bir durumda ordu uzun süre harbe devam etmesi devlete yük olmamaktaydı. Ancak teknolojik gelişmelerin artmasına paralel olarak ulaşım olanaklarının artması ve ateşli silahların cephelerde kullanılmaya başlanması ile lojistik faaliyetlerin karmaşık bir hal alması geri hizmetlerin teşkilatlanmasını zorunlu hale getirmiştir.

Geri hizmetlerin ehemmiyeti I. Dünya Savaşı gibi çok büyük bir alana yayılmış ve savaşın devletlerarasında değil bloklar arasında yaşandığı ve aynı anda birçok cephede yaşanan bir savaşta lojistik faaliyetlerin bir kat daha arttırmıştı.

I. Dünya Harbinde Osmanlı İmparatorluğu iki önemli iktisadi sorunla karşı karşıya kalmıştı. Ordu ve sivil halkın iâşesini temin etmek ve savaşın gerektirdiği

⁶Erkan-ı Harp Kaim-makamı Kerameddin, Harb-i Umumi'deki Tecarübe Nazaran Menzil Teşkilatının Ehemmiyeti, *Mecmua-i Askeriye*, 1 Kanunuevvel 1335, C. 1, S. 9, s. 327-335.

harcamaların finansmanını sağlamaktı. Osmanlı ordusunun seferber edilmesi ve birinci dünya harbine katılması sürecinden başlayarak Osmanlı topraklarında iâşe sorunu ortaya çıkmıştı. Bir tarım ülkesi olmasına karşın Osmanlı devleti barış zamanında dahi İstanbul başta olmak üzere kıyı kentlerintemel gıda maddeleri önemli oranda ithal edilerek karşılanmaktaydı. Savaş nedeniyle üretime yönelik iş gücünün silah altına alınması, taşıtların büyük çoğunluğunun orduya devredilmesi, her türlü gıda maddelerine el konarak orduya devredilmesi gibi nedenler iâşe sorununu gün geçtikçe daha da büyümesine neden olmuştur.

Mevcut hükümetin iktisadi politikaları iâşe sorununun çözümü etrafında yoğunlaştığı görülmektedir. Bu amaçla daha harbe girmeden iâşe işlerinin tanzimine yönelik bazı tedbirler alınmıştı. Öncelikle diğer savaşan ülkelerde olduğu gibi 24 Temmuz 1914 tarihli bir kararla ilk olarak ihracatın durdurulmasına karar verilmişti. Ayrıca 9 Ağustos 1914 tarihinde iâşe işlerinin düzenlenmesi amacıyla bir komisyonun oluşturulmuştu. Tüm bunlara ek olarak Osmanlı hükümeti ordu ve ihtiyaç sahibi halkın iâşesinin temin için çeşitli yollar denemiştir. Öncelikle tekalif-i harbiye kanunu'yla halkın elindeki iâşe maddelerinin % 25'ine el koymak⁷ suretiyle gerekli ihtiyaçların tedarikine çalışılmış ancak söz konusu yöntemin ülke istihsalatına verdiği zararlardan dolayı bu usulden giderek vazgeçilmiştir. Bunun yerine özellikle harbin ikinci yılından itibaren Harbiye Nezareti'ne bağlı Levazımat-ı Umumiye Dairesi vasıtasıyla piyasada stok fazlaları tespit edilerek bunların satın alınması yoluna gidilmiştir. Ancak bu usulün sorunsuz işlemesi ülkenin mali durumuyla bağlantılıydı. Zira Osmanlı İmparatorluğu'nun içinde bulunduğu mali çıkmaz iâşe maddelerinin mübayaa edilmesi için gerekli finansmanın sağlanması için müttefiki Almanya'nın parasal yardımına ihtiyaç duymaktaydı. Bu amaçla %5 ve %6 faizle çeşitli tarihlerde birçok istikraz sağlanmıştır. Tüm bu borçlanmalara karşın Osmanlı İmparatorluğu'nun içinde bulunduğu mali bunalımda çıkamamış bu sorun savaş boyunca devam etmiştir.

Osmanlı Hükümeti iâşe maddelerinin üretimdeki büyük düşüşe çare olarak Mükellefiyet-i Ziraiye Kanunu çıkararak herkese ekme yükümlülüğü getirmişti. Tüm bunlar ülke üretiminde kısmi bir artış göstermiş ise de ülke ihtiyaçlarını karşılamaktan uzak kalmıştır. 1915 yılının ortalarına doğru ülke stoklarının tükenmesiyle birlikte ihtiyaç duyulan gıda maddelerinin ithal edilmesi yoluna gidilmiş ve özellikle İstanbul –

⁷ Tekalif-i harbiye suretiyle yapılan vaz-ı yed usulünde her maddeye yüzde kaç oranında el koyulacağı kanunla belirlenmişti. Bu oranlar ürünlerde farklılıklar arz etmekle beraber ortalama %25 olarak belirlenmiştir.

⁸ Zafer Toprak, *İttihad-Terakki ve Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye’de Devletçilik 1914-1918*, İstanbul 2003, s. 1-3.

büyük sıkıntılar yaşamasına neden olmuştur. Bu nedenle Cihan Harbi yıllarında Osmanlı düzeninin çökmesinde cephelerdeki gelişmelerden çok cephe gerisindeki savaş ekonomisinin yetersizliğinden kaynaklanmıştı. Zira hangi iâşe sistemi seçilirse seçilsin fakir ve boş yerlere göre zengin yerleşim bölgelerinde daha kolay uygulanacağı aşîkardır. Buna ek olarak kalabalık yerlerde yollar ve su bağlantıları daha sık, ulaştırma araçları daha çok, ticaret bağlantıları daha kolay ve güvenlidir.⁹

I. Dünya Harbi'nde Osmanlı ekonomisi ilk kez topyekün savaş olgusuyla karşı karşıya kalmış savaşın başlamasıyla birlikte ülke ekonomisi diğer savaşan devletlerde olduğu gibi dışarıya kapanarak kendi olanaklarıyla yetinmek zorunda kaldı¹⁰. Ülkenin tüm kaynaklarının seferber edildiği bir dönemde Anadolu'nun üretiminin kent pazarına açılmasını sağladı. Öyle ki Osmanlı kıyı kentlerinin ithalatla karşılanan ihtiyaçları artık Anadolu istihsalatı ile karşılanmaya çalışılmaktaydı. Bu durum Anadolu üretiminin kent pazarlarında yerini almasını sağladı.

Seferberlikle birlikte toplam sayısı üç milyona yakın bir ordunun yoğun taleplerini karşılamak amacıyla tekalif-i harbiye suretiyle el koyma ve mübayaa yöntemleriyle ihtiyaçların giderilmeye çalışılmıştı. Ancak Ülkede öncelikli olarak mal ve hizmetlerin önemli bir kısmının ordu ihtiyaçlarına ayrılması sivil halkın yaşam düzeyinin gün geçtikçe düşmesine neden olmuştur. Ülkede üretimi arttırıcı tedbirlerin zamanında ve yeterli düzeyde alınmaması ülkenin kısa sürede iâşe buhranı ile karşı karşıya bırakmıştı. Bu durumun yaşanmasında mevcut hükümetin savaşın kısa sürede biteceğine yönelik düşüncesinden kaynaklanmaktaydı. Ancak savaşın beklenenin aksine uzamış ve hem Osmanlı hem de diğer savaşan devletlerde zamanla iâşe sıkıntıları baş göstermesine ve iâşe probleminin savaşın sonucunu etkileyecek kadar önemli bir hal almıştır. Daha savaşın başlangıcından itibaren ortaya çıkan iâşe meselesi savaşan devletlerle birlikte tüm Avrupa devletlerinin ortak problemi halini almıştı. Özellikle temel gıda maddelerinde yaşanan sıkıntılar ülkelerin olağanüstü önlemlere başvurmalarına neden olmuştu. Bu önlemlerin başında hükümetlerin oluşturdukları merkezi teşkilatlar sayesinde devlet kontrolüne alınarak iâşe sıkıntıları belli ölçüde hafifletmeyi başarmışlardır.

⁹ Carl Von Clausewitz, *Savaş Üzerine*, (çev. Selma Koçak), İstanbul Mart 2011, s. 383.

¹⁰ Zafer Toprak, *İttihad-Terakki ve Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik 1914-1918*, s. 177-178.

Osmanlı İmparatorluğu ordu halkın % 25 oranında hesaplanmaktaydı.¹¹ Osmanlı İmparatorluğu'nda bu denli yüksek bir oran ilk defa I. Dünya Savaşı'nda görülmekteydi.¹² Her beş kişiden birinin seferber edilmesi ekonomisi tarıma bağımlı bir ülkede bu denli büyük bir insan gücünün kaybedilmesi ülke tarımı büyük sıkıntıya sevk etmiş ve bu durum müstahsil durumda olan halkın büyük oranda orduya sevk edilmesiyle ülke istihsalatın da önemli düşüşler yaşanmasına neden olmuştu. Gelişmiş sanayiye sahip ülkeler bu insan gücü açığını tarım araç ve gereçleriyle telafi etmesine karşın Osmanlı İmparatorluğu gibi sanayi alanında gelişmemiş olan ülkelerde ekonomik esneklik bulunmadığından bu denli büyük bir insan gücü kaybı telafi edilememiş ve Osmanlı İmparatorluğu'nun diğer devletlere nazaran daha fazla etkilenmesine neden olmuştur.

Osmanlı Devleti savaşa önemli stoklarla girmişti. Temel besin kaynağı olan buğday üretiminde önemli artış yaşanmış ve bir önceki yıl 162 milyon kile olan buğday rekoltesi 1914 yılında 225 milyon kileye ulaşmıştı. Öte yandan tahıl ithalatı bu dönemde önemli ölçüde artmış ve temel tüketim maddelerinde önemli ölçüde stoklar yapılmıştı. Mevcut hükümetin savaşın beklentilerinin üzerinde uzaması ve dış ticaret yollarının hemen hemen bütünüyle kapanmasını ve dış bağlantıların kesilmesi beklenmiyordu.¹³ Ülkenin denizden ablukaya alınması, demiryolu dış hatlarının düşman ülkelere geçmesi ve savaş nedeniyle ülkelerin üretimlerinin stok etmeleri Osmanlı dış ticareti kesti. Bu durum Stokların kısa sürede tükenmesiyle 1915 yılı sonlarına doğru önemli sıkıntıların yaşanmasına neden olmuş ve günlük tüketim maddelerinin kısa sürede karborsaya düşmesine neden olmuştu.

Osmanlı hükümeti savaşla birlikte giderlerinin olağandışı kaynaklarla finanse etmeyi denedi. Bunlar memur aylıklarının yarısı nakit diğer yarısı için memur alacaklı kılındı, tecil-i duyun kanunuyla iç ve dış borçların ödemesi ertelendi. Ordunun ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla bir belirli bir kısmı peşin diğer kısmı da savaşın bitimini takip eden yıl bütçesinden ödenmek kaydıyla mazbata karşılığında tekalif-i harbiye usulüyle el konuldu. Bedeli nakdi ve diğer vergilerde bazı artışlarla bütçeye ek kaynaklar oluşturulmaya çalışıldı. Anacak toplam 15 milyonu bulan askeri harcamaların

¹¹ BOA, DH.İ.UM.EK., Dosya No: 21, Gömlek No: 79.

¹² Söz konusu durum diğer Avrupa devletleri içinde söylenebilir. Bulgaristan ortalama her 4 kişiden 1 kişi Almanya her 7-8 kişiden 1 kişi Fransa her 13 kişiden 1 kişi olarak hesaplanmaktaydı. Geniş bilgi için bkz. Kaling G. Naydanof (çev. Bnb. Nusret), *Harpte Ordunun İaşe ve Teçhizi*, İstanbul 1932, s. 10-11.

¹³ Zafer Toprak, *İttihad-Terakki ve Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik 1914-1918*, s. 160-161.

tüm devlet gelirleriyle bile karşılanması imkansızdı. Bu durum karşısında Osmanlı hükümeti için tek çözüm dış finansman kaynakları bulmak veya emisyon mekanizmasıyla savaşı finanse etmektir.¹⁴ Hükümet bu giderleri karşılamak amacıyla enflasyonist bir politika izlemek zorunda kaldı.

Osmanlı Devleti savaşın yarattığı baskılara karşısında kendi kaynaklarıyla finanse etmesi mümkün değildi. Devletin savaşa yönlendireceği kaynakları artırma yeteneğinden yoksun; teknolojik yetersizlik ve üretim yapısındaki sınırlılıklar devletin çeşitli yollar denenmesine rağmen sonuçsuz ve yetersiz kalmaktaydı. Böylesine büyük problemlerin yaşandığı ekonomiyle uzun süreli bir savaşı devam ettirmek mümkün değildi.

Osmanlı Devleti mevcut ekonomik durumla böylesine büyük bir savaşı finanse etmesi mümkün değildi. İttihat- Terakki hükümeti savaş finansmanının sağlamak amacıyla özellikle şu üç yola başvurmuştu. Emisyon, istikraz ve ek vergi veya mevcut vergilere çeşitli oranlarda zam yaparak ihtiyaç duyulan finansmanın sağlanması yoluna gidilmişti.

Mevcut hükümet milli egemenliğin ancak ekonomik egemenlikle mümkün olduğunu anlamışlardı. Ekonomik egemenlik için sadece yabancı boyunduruğundan kurtulmak yeterli değildi. Devlet öncülüğünde kurulan ve geliştirilen bir milli ekonomi gerekliydi. Bu konuda uygun ortam 1914'te oluşmuştu¹⁵. İttihad- Terakki yönetimi ekonomik egemenliğin önündeki en büyük engel olarak da kapitülasyonların varlığını görmekteydiler. Bu amaçla savaşın yarattığı uygun ortamdan faydalanılarak ilk olarak kapitülasyonların kaldırılmasıyla sağlanmıştı. Ancak milli bir ekonominin kurulması için ne Osmanlı Devleti'nin ekonomik durumu ne de yeterli miktarda milli servet vardı. Bu nedenle hükümet milli ekonomiyi oluştururken yerli ve yabancı sermayedarların ortaklığını teşvik ederek ülkede milli servetin gelişmesine katkıda bulunmaya çalışmıştır.¹⁶

I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte Osmanlı Devleti'nde iâşe sorununun ortaya çıktığı görülmektedir. Osmanlı Devleti bir tarım ülkesi olmasına rağmen barış zamanında dahi temel besin maddesi olan ekmek için önemli ölçüde buğday ithal etmekteydi. Özellikle kıyı kentlerin ihtiyaçları ithalatla karşılanmaktaydı. Savaş

¹⁴ Zafer Toprak, *İttihad-Terakki ve Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik 1914-1918*, s. 103.

¹⁵ Feroz Ahmad, *İttihat ve Terakki (1908-1914)*, (Çev. Nuran Yavuz), İstanbul Eylül 2010, s. 191.

¹⁶ "Geniş Nazarlı Siyasetü'l-İktisadiyye", *İktisadiyat Mecmuası*, 9 Şubat 1332, Sene 1, C. 2, S. 42, s. 8.

döneminin koşulların getirdiği sorunlar tarımsal üretimde ciddi problemlere yol açmıştı. Seferberliğin ilanıyla birlikte tarımsal sektörde büyük bir iş gücü kaybı oluşmuş ve ordunun gereksinimlerini karşılamak amacıyla yük ve çiftlik hayvanlarına el konulması ülkenin tarımsal üretiminin hızla azalmasına neden olmuştu. Tüm bu olumsuzluklar harp müddetince giderek artmış ve bu duruma paralel olarak ülke istihsalatında da düşmesine neden olmuştu. Öyle ki 1916 yılına gelindiğinde buğday üretiminde %30 oranında düşüş olurken 1918'e gelindiğinde bu düşüş %40'a yakın gerçekleşmişti. Bu düşüş diğer tarım ürünlerinde daha da fazlaydı. Zira tütün, kuru üzüm, fındık, zeytinyağı, ham ipek, ve pamukta bu oran % 50'nin üzerinde gerçekleşmişti.¹⁷

Önemli iase buhranlarının yaşandığı böylesi bir dünya savaşında iase konusu savaşın sonucu değiştirecek kadar stratejik bir mesele halini almıştır. Bu durumu Osmanlı İmparatorluğu'nun savaştığı tüm cephelerde müşahede etmek mümkündür. Muharip ordunun nispeten dahi iyi iase edildiği Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Devleti'nin başarılı sağlarken ordunun lojistik faaliyetlerinde yoksun kaldığı Kafkas cephesi ve diğer güney cephelerde savaş kısa sürede Osmanlı Devleti'nin aleyhine sonuçlanmıştı.

I. Dünya Savaşı başlangıcında Osmanlı Devleti ile savaşan diğer Avrupa devletleri karşılaştırıldığında imparatorluğun modern bir savaşı yürütmek için gerekli ulaşım yolları ve araç gereçleri açısından da yetersiz olduğu aşıkardı. Zira ulaşım olanaklarına bakıldığında genelde eski kervan yolları üzerinde ve gelişi güzel yapılmıştı. Demiryolu ulaşımı da Avrupa ile mukayese edilemeyecek derecedeydi¹⁸. Demiryolu ağındaki yetersizlikle birlikte demiryolu araç ve gereçlerindeki eksiklik en önemli sorunlardandı. Özellikle demiryolu ulaşımında kullanılacak vagonlar yetersizliği had safhadaydı. 1914 yılında devletin elinde 280 lokomotif, 720 yolucu vagonu ve 4500 yük vagonu bulunmaktaydı. Oysa Avrupa devletleri 1866 ve 1870-71 savaşlarından itibaren demiryollarının savaşlarda özellikle lojistik faaliyetlerin yürütülmesindeki ehemmiyeti görülmüştü. Böylece demiryollarının askeri amaçlarla kullanılmasıyla ordunun gereksinimlerinin kısa sürede ve aksamadan yürütülmesi sağlanmış oluyordu.

¹⁷ Üretimdeki bu düşüş savaş dönemindeki vergi veya ordunun el koymasında kaçınmak için ürünlerin saklanmış veya az gösterilmiş olması bu rakamların üretimdeki düşüşün olduğundan daha fazla gösteriyor olması mümkündür. Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, (Seçme Eserleri II), s. 150.

¹⁸ 1914 yılına gelindiğinde Almanya 64.000 km., Fransa 51.000 km., Hindistan 55.000 km., ABD 338.300 km., Osmanlı İmparatorluğu'nda ise sadece 5.759 km.lik demiryolu ağına sahipti. Edward J. Erickson, (çev. Tanju Akad) *Size Ölmeyi Emrediyorum Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Ordusu*, İstanbul Aralık 2003, s. 34.

Özellikle dünya savaşına kadar olan 40 yıllık dönemde demiryollarının askeri amaçlarla kullanılamamasının önemi anlaşılmasıyla demiryollarının gelişimine büyük etkisi olmuştur. Bu durum I. Dünya Savaşı'nda özellikle Avrupa devletlerinin demiryollarının etkin şekilde kullanılması sağlamıştı.¹⁹ Asıl problem demiryollarının bitiminden sonraki yerden itibaren başlamaktaydı. Bu durum Avrupa devletlerinde olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde en önemli problemlerinden biriydi. Demiryollarının bitimiyle cephe arasındaki sevkiyat menzil nakliye kolları tarafından daha çok hayvanlar vasıtasıyla yapılmaktaydı. Külliyyetli miktarda erzakın cepheye hayvanlarla taşınması büyük sıkıntılara neden olmaktaydı.

Çanakkale Cephesi diğer cephelerden farklı olarak dar bir alanda bu denli büyük bir ordunun bir cephenin iâşe ve ikmal edilmesi çok kolay olmuyordu. Yarımada içinde birkaç meskün yerden başka 5. Ordu'nun liman hizmetlerini gören Akbaş ve Kilya Limanları sık sık endirekt topçu atışlarına maruz kalmaktaydı. Tüm bu sıkıntılar Çanakkale Cephesi'ndeki iâşe ve ikmal faaliyetlerin yürütülmesindeki zorlukları açıkça ortaya koymaktaydı.

Sonuç olarak hangi iâşe sistemi seçilirse seçilsin az gelişmiş bölgelere nazaran zengin yerleşim bölgelerinde iâşe politikalarının daha kolay uygulanacağı bir hakikattir. Bununla birlikte kalabalık yerlerde yollar ve su bağlantıları daha sık, ulaştırma araçları daha çok, ticaret bağlantıları daha kolay ve güvenli olması bu bölgelerde iâşe temininin daha sağlıklı yürütülmesine olanak sağlar. Osmanlı İmparatorluğunu teşkil eden memleketler arasında büyük ekonomik farklılık vardı. Ülkenin muhtelif bölgelere atfedilen gelir seviyesine bakıldığında İstanbul, Selanik, Edirne, Aydın, Manisa, İzmit Çanakkale başta olmak üzere Marmara ve Ege bölgesinin ekonomik seviyesi yüksek olan bölgeler arasında yer almaktaydı.²⁰ Bu durum Çanakkale Cephesi'nin iâşe ve ikmal faaliyetlerinin Osmanlı İmparatorluğu'nun mücadele ettiği diğer cephelerden farklı olarak nispeten daha iyi olduğu ve bununda mezkûr cephenin kazanılmasında büyük katkısı olduğu görülmektedir.

Osmanlı Devleti'nde ordu halkın büyük oranını teşkil etmekteydi. Osmanlı İmparatorluğu'nda bu denli yüksek bir oran ilk defa I. Dünya Savaşı'nda görülmekteydi. Her dört-beş kişiden birinin seferber edilmesi ekonomisi tarıma bağımlı bir ülkede bu denli büyük bir insan gücünün kaybedilmesi ülke tarımı büyük sıkıntıya

¹⁹ John Keegan, *Savaş Sanatı Tarihi*, (çev. Selman Koçak), İstanbul Aralık 2007, s. 384-385.

²⁰ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara 1994, s. 43-44.

sevk etmiş ve bu durum müstahsil durumda olan halkın büyük oranda orduya sevk edilmesiyle ülke istihsalında önemli düşüşler yaşanmasına neden olmuştu. Gelişmiş sanayiye sahip ülkeler bu insan gücü açığını tarım araç ve gereçleriyle telafi etmesine karşın Osmanlı İmparatorluğu gibi sanayi alanında gelişmemiş olan ülkelerde ekonomik esneklik bulunmadığından bu denli büyük bir insan gücü kaybı telafi edilememiş ve Osmanlı İmparatorluğu'nun diğer devletlere nazaran daha fazla etkilenmesine neden olmuştur.

Ayrıca mevcut mahsûlâtın orduya sevk edilmesi konusunda Balkan savaşlarında oluşturulmaya çalışılan menzîl teşkilatı bu harbde daha iyi işletilmiş ve böylece küçük balkan savaşları karşısında başarı sağlayamayan Osmanlı İmparatorluğu Çanakkale muharebeleri'nde devrin en güçlü ordularına sahip ittifak devletlerine karşı büyük bir başarı kazanmıştı. Bunda savaş alanlarında harp eden ordu kadar ordunun her türlü ihtiyacını karşılayan geri hizmetlerin iyi işlemesinin payı da büyüktür.

Cihan Harbi'yle birlikte savaş ve ekonominin bir bütün olarak algılandığı ve her ikisinin etkileşiminin derinleştiği bir dönemdir. 19. yüzyıldan itibaren liberalizm ve müdahalecilik arasındaki tercih birinci dünya harbinin başlamasıyla müdahaleciliğin ön plana çıkmasına neden oldu. Böylece devlet, ekonomiye yeni görevler yüklemiş; savaşın kazanılması, ülke ekonomisinin temel kaygısı haline almıştır. İlk kez ordunun ihtiyaçları, iâşe ve donanımına çözüm getirmek ve süratle uygulamaya sokulabilecek “*güdümlü ekonomi*” deneyimleri de cihan harbiyle yaşanmıştır. Kısaca, ekonominin öncelik kazanarak savaşın kaderini belirlediği ilk çatışma alanın I. Dünya Harbi olmuştur. Savaş yılları boyunca diğer ülkelerde de durum farklı değildi. Devletler Osmanlı Devletinden olduğu gibi piyasalara müdahale etmişler. Ancak Osmanlı'nın içinde bulunduğu ekonomik durum nedeniyle en hazırlıksız ekonomi Osmanlı devletini. Osmanlı devleti iâşe problemine çözüm olarak Almanya başta olmak üzere kendi müttefiklerinin oluşturdukları örgütlere benzer yapılar oluşturmaya çalışmış. Ancak tüm bu çabalara rağmen savaş süresince gerek ordu gerek sivil halkın iâşe temininde başarı sağlanamadı.

Savaş ekonomisi daha barış zamanında oluşturulmaya çalışılması gereken yani daha barış zamanında savaşın getireceği koşullar öngörülerek buna karşı alınacak tedbirlerin belirlenmesi ve barış ekonomisinin savaş ekonomisine kolayca dönüştürülebilmesi gerekirken Osmanlı devletinde, dış ticaretin kesintiye uğraması ve öngörülen savaş süresi göz önünde bulundurularak gerekli stokların yapılması

gerekirken bu yapılmamıştı. Bu içindir ki iaşe sorunu önceden çözüme kavuşturulamamış ve sadece savaşın gidişatına göre, var olan kapasiteler savaşa uyumlu hale getirilmeye çalışılmıştı. Kısaca Cihan Harbi yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun düzenin yıkıma uğramasının nedeni cephelerdeki gelişmelerden çok, cephe gerisindeki savaş ekonomisinin neden olduğu yapı değişikliğinin olduğu söylenebilir. Zira bu dönemde Osmanlı ekonomisi topyekün bir savaş olgusuyla karşı karşıya kalmıştı. Dış iktisadi bağlantılar kesilmesiyle ülke kendi olanaklarıyla yetinmek zorunda kalmıştı. Tüm bunlarla birlikte seferberliğin ilanından itibaren ülke kaynaklarının ordu ihtiyaçlarına hasredilmesi cephe gerisindeki halkın yaşam düzeyinin sürekli düşmesine neden olmuştu.²¹

²¹ Zafer Toprak, *İttihad- Terakki ve Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik 1914-1918*, s. 2-14.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA OSMANLI DEVLETİ'NİN GENEL DURUMU VE İAŞE POLİTİKALARI

1.1. Osmanlı Devleti'nin Ekonomik Durumu

Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomisine bakıldığında az gelişmiş bir ekonomi ve idari kapasitesi sınırlı bir devlet özelliklerini taşımaktaydı.²² Buna karşın bütün dünyada süratli bir ekonomik kalkınma hareketi başlamış ve ulaşım olanaklarının²³ sağladığı kolaylıklar hem ürün maliyetlerini ucuzlatmış hem de dünya ticaretinin gelişmesine katkı sağlamıştı. Bu durum Batı Avrupa ülkeleri başta olmak üzere sanayi ve ticaretteki bu gelişmelere paralel olarak söz konusu ülkelerde ekonomik anlamda bir sıçramaya neden olmuştu. Buna karşın Osmanlı Devleti'nde sanayi daha ibtidai devredeydi ve ülkenin ekonomik durumu zirai üretime bağımlıydı. Dünyadaki tüm bu gelişmeler Osmanlı Devleti'nin aleyhine cereyan etmiş ve ülke ekonomisi dışa bağımlı bir hale gelmişti. Mevcut şartlar karşısında ülkenin ekonomik durumu giderek zayıflamıştı. Öyleki Birinci Dünya Savaşı öncesi Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik durumu Batı ve Orta Avrupa devletleriyle genel olarak kıyaslandığında hemen hemen onda biri oranındaydı.²⁴

20. yüzyıl başlarından itibaren Osmanlı ekonomisi büyük ölçüde tarıma dayanan, kapalı sistemden açık pazar ekonomisine ve yabancı sermayeye açılmış bir yapı göstermekteydi. 19. Yüzyılın sonları ve 20. Yüzyılın başında belirginleşen ekonomik büyüme hızla artmasına rağmen aynı dönemlerde Avrupa ve A.B.D. gibi dinamik ekonomiler Osmanlı ekonomisine nazaran çok daha hızlı büyümekteydi. Bu durum söz konusu ülkelerle Osmanlı ekonomisi arasındaki farkın giderek artması anlamını taşımaktaydı.²⁵

²² Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme, (Seçme Eserleri II)*, İstanbul 2000, s. 139.

²³ Demiryolları ulaşımı şebekelerinin pek çok memleketlerde tamamlanarak ulaşım olanakları artması ve Ayrıca deniz nakliyatında buharlı gemilerin kullanılmaya başlanmasıyla ticaret, emniyet ve sürat kazanmıştı. Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 33.

²⁴ Donald Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bir Bakış", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalcık, Donald Quataert), C. 2, İstanbul 2004, s. 899-900.

²⁵ Şevket Pamuk, Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, s. 22-23.

Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu bu ekonomik durum, I. Dünya Savaşı gibi modern tekniklere dayalı ve büyük sayıdaki kuvvetlerin çok geniş alanlarda organize edilmesini ve bu kuvvetlerin yıllarca beslenmesi ve donatılmasını sağlayacak bir ülke görünümünden uzaktı. Zira topyekün savaş kavramıyla ifade edilecek bir harbin başarıya ulaşması savaş meydanlarındaki başarıdan çok savaş koşulları içinde iyi organize olmuş güçlü ekonomik bir yapının varlığıyla mümkündü. İmparatorluğun gerek tarım ve sanayi alanındaki üretim yapısı, ulaşım altyapısı ve ikmal araç gerçekleri bakımından böyle bir savaşın yükünü karşılaması mümkün gözükmemekteydi. Bu durum Osmanlı Devleti'nin böylesine güçlü ekonomiye sahip devletler karşısında savaşı sürdürebilmesi ancak ekonomik ve sanayi alanında gelişmiş müttefiklerin varlığıyla mümkün olabilirdi.²⁶

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin Almanya ile Avusturya-Macaristan'ın yanında savaşa katılması ile birlikte İngiliz, Fransız, İtalya ve Ruslara ait ödemelerle ilgili tecil kararı alınmış²⁷ ancak bu durum bile Osmanlı Devleti'ne rahat bir nefes aldırılmamıştı. Zira savaşın getirdiği mali yük yine Almanya'ya borçlanılarak karşılanmaya çalışılmıştı. Osmanlı İmparatorluğu dört yıllık savaş döneminde Almanya'ya 150 milyon lira borçlanılmış ve savaşın başından 153,7 milyon lira olan borç, bu borçlarla birlikte savaş sonunda 303,7 milyon liraya ulaşmıştı. Almanya müttefik olarak savaş giderlerini karşılamak amacıyla mali yardımda bulunacağı yerde Osmanlı Devleti'ni ödenmesi zor bir mali yükün altına sokmuş oluyordu.²⁸

Özellikle dış hatlardaki ulaşım koşulları yetersizliği altında girilen bu savaş ile birlikte ülke ekonomisi fiilen kapalı hale gelmiş savaş malzemesi dışındaki gereksinimlerini büyük ölçüde iç üretim ile karşılamak zorunda kalmıştı. Ancak savaş koşulları içerdeki üretimin büyük ölçüde düşmesine neden olmuştu. Seferberliğin ilanı ile birlikte savaş öncesinde 698 bin olan ordu mevcudu 1915 yılı sonlarında hemen hemen 2 milyon artış yaşanmış bu durum üretici gücünde büyük düşüşün yaşanmasına neden olmuştu. Ayrıca üretime katkıda bulunmadan tüketim yapan nüfustaki artış bu durumun yaşanmasının bir diğer nedeniydi.²⁹ Tüm bunlarla birlikte özellikle Balkan

²⁶ Selim İlkin-İlhan Tekeli, *Osmanlı İmparatorluğu'nun I. Dünya Savaşındaki Ekonomik Düzenlemeler İçinde İaşe Nezareti ve Kara Kemal Bey'in Yeri*, XII. Türk Tarih Kongresi Ayırbaşım, Ankara 2000, s. 1158-1159.

²⁷ "Tecil-i Düyun Hakkında Kanun-ı Muvakkat", *Düstur: Tertip II*, C. 6, s. 909.

²⁸ Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, Ankara 1985, s. 53-54.

²⁹ Şevket Süreyya Aydemir, *Enver Paşa*, C.3, İstanbul 1972, s. 183-188.

Savaşlarında yaşanan büyük toprak kayıplarıyla ülkede muhacir halkın nüfusunun büyük ölçüde artmasına neden olmuş ve savaş sırasında ermeni tehciri gibi olgular da üretimdeki düşüşe etki eden faktörlerin başında gelmektedir. Üretimin artırılmasına yönelik tüm önlemlere karşın özellikle hububat üretiminin % 40 oranında azalması engellenememişti.

Osmanlı Devleti'nin 1914 yılı bütçesi bakıldığında, devletin bütçesi yaklaşık 34 milyon altın liraydı ve bunun 14 milyonu Düyun-u Umumiye'den ve kalan 20 milyonu ise devlete aitti. Devlete ait kısmın 9.5 milyonu Harbiye, Bahriye ve Jandarma bütçesine ayrılmıştı. Osmanlı Devleti'nin bu paralarla seferberlik yapması, ordunun beslenmesi ve sevk edilmesinin imkanı yoktu. Savaşın başlamasıyla devlet gelirlerinin de 7-8 milyon azalacağı³⁰ göz önünde bulundurulursa mevcut Osmanlı ekonomisinin sadece ordu giderlerini bile karşılayamayacağı açıkça görülmekteydi.

Ordunun yıllık bütçeye ortalama 15 milyonu bulan askeri harcamalarının tüm devlet gelirleriyle karşılanması bile olanaksızdı. Bu nedenle tek çözüm dış finansman kaynakları bulmak veya emisyon mekanizmasıyla savaşın finanse edilmesi idi³¹. Nitekim Osmanlı İmparatorluğu giderlerini karşılamak amacıyla enflasyonist bir politika izlemek zorunda kalmıştı. Ayrıca 2 Ağustos 1914 tarihli "*Tecil-i Düyun Hakkında Kanun-u Muvakkat*" ile vadeli, vadesiz mevduat olmak üzere tüm borç ve taahhütler ertelenmişti.³² Bu önlemler sayesinde birçok banka iflastan kurtarıldı. Zira altın olarak alınan paralar moratoryum nedeniyle değerinin çok altında olan kağıt paralarla ödendi. Altın ve kağıt para arasındaki değer farkı bankalara kar olarak kaldı. Bu durum birçok bankayı iflastan kurtardığı gibi kar etmelerini de sağlamış oluyordu³³. Bu karar ayrıca dış borçlara da uygulanmış ve böylece Düyun-u Umumiye kapsamına giren tüm ödemeler ertelenmişti. Söz konusu kanunla bu durumun savaş boyunca devam etmesi sağlanmıştı.

Cihan Harbi, savaş ile ekonominin bir bütün olarak algılandığı ve etkileşimin önem kazandığı bir dönemdir. Bu savaşla birlikte ekonomiye yeni görevler yüklemiş ve muharip gücün başarısı ülke ekonomisinin temel kaygısı haline almıştı. Zira savaş

³⁰ Söz konusu miktar dönemin Maliye Nazırı Cavit Bey, devlet gelirlerinin 7-8 milyon lira azalacağını öngörmekteydi. Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, C.III, Ksm. I, Ankara 1991, s. 186-187.

³¹ Zafer Toprak, *İttihad- Terakkive Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik* (1914-1918), s. 103.

³² Bu ertelenme 12 Aralık 1916'ya kadar 9 defa yapılmıştır. Bu tarihten itibaren 30 Teşrin-i Sani 1333'e (30 Kasım 1917) kadar tecil edilmiştir. 9. Te'cil-i Düyun Kanunu için bkz. *Düstur: Tertip II*, C. 9, s. 7.

³³ Zafer Toprak, *İttihad - Terakki ve Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik* (1914-1918), s. 101.

gücünün arttırılarak tüm kesimin ihtiyaçlarının karşılanması ve cephe hareketinin başarıya ulaşması ve milletin savaş azminin arttırılması artık ekonominin temel kaygısı haline gelmişti. Bu durum savaşın gidişatı üzerinde ekonominin etkisinin bu denli görüldüğü ilk çatışma alanı Birinci Dünya Savaşı olduğu söylenebilir.³⁴

1.1.1. Dış Borçlar ve Düyun- u Umumiye İdaresi

Birinci Dünya Savaşı öncesinde olduğu gibi dünya harbi sırasında hatta daha sonraki yıllarda da dış borçlar Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli mali problem olarak devam etmişti. İlk olarak 1840'lı yıllarda Galata bankerleri aracılığıyla Fransız bankalarından kısa vadeli olarak alınan dış borçlar 1854 yılından itibaren başlamış ve zamanla Osmanlı Devleti'nin başlıca mali politikası haline gelmişti. Bu yıldan itibaren Avrupa piyasalarında tahvil satarak borçlanan Osmanlı Devleti 1876 yılında borç ödemelerini sürdüremeyeceğini ilan etmişti. Zira alınan bu borçlar ekonomiyi canlandıracak ve mali gelirleri arttıracak yatırımlardan çok cari harcamalar, ordu ve memur maaşlarının karşılanmasında kullanılması alınan borçların hızlıca tükenmesi ve yeniden borçlanma ihtiyacına itiyordu. 1873 yılındaki dünya ekonomik bunalımı Osmanlı Devleti'nin Avrupa para piyasalarında yeni fonlar bulmasını zorlaşınca 1875 yılında Osmanlı Devleti borç ödemelerini yarı yarıya indirdi ve ertesi yıl borç ödemelerini durdurdu. Bu süreç 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı nedeniyle kesintiye uğrayan görüşmeler 1881 yılında Muharrem Kararnamesiyle sonuçlandı.³⁵

Kırım Savaşı'ndan itibaren başlayan dış borçlanma³⁶ Cihan Harbine kadar gittikçe artmış ve artık borçların faizleri dahi ödenemez duruma gelinmişti. Nihayet 1881 yılında neşrolunan Muharrem kararnamesiyle teşkil olunan Düyun-u Umumiye İdaresi Osmanlı mali teşkilatı içinde mevkii gün geçtikçe artmış ve Cihan Harbi yıllarında artık ikinci bir maliye nezareti halini almıştı.³⁷ Cihan Harbinin başlamasıyla birlikte Osmanlı hükümetini takındığı tavır nedeniyle Düyun-u Umumiye Konseyinin siyaset ve faaliyetleri 1918 yılına kadar Almanya, Avusturya ve Osmanlı delegelerinin

³⁴Zafer Toprak, *İttihad - Terakki ve Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik* (1914-1918), s. 1-3.

³⁵Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme, (Seçme Eserleri II)*, s. 22-23.

³⁶Osmanlı imparatorluğunun ilk dış borçlanması 1853-56 yıllarında Rus savaşının fevkalade harcamalarının karşılamak amacıyla müttefik Fransa ve İngiltere'den alınmıştır. Donald C. Blaisdell, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa Mali Denetimi (Osmanlı Düyun-u Umumiye İdaresi'nin Anlamı, Kuruluşu ve Faaliyeti)*, İstanbul 1979, s. 31.

³⁷Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara 1994, s. 264.

eline geçti. Bu nedenle savaş sırasında hükümete büyük desteği olduğu görülmüştür³⁸. Bu dönemde Almanya ve Avusturya'nın Osmanlı hükümetine sağladığı avansların bu idare vasıtasıyla yapıldığı görülmektedir. Hicri 28 Muharrem 1299³⁹ tarihinde mali tarihimizde “*Muharrem Kararnamesi*”⁴⁰ olarak adlandırılan bu kararname ile kısaca Düyun- u Umumiye İdaresi olarak bilinen “Düyun-u Umumiye-i Osmaniye Varidatı Muhasasa İdaresi” kurulmuştu. Söz konusu kararname ile miktarı azaltılan borçlara karşılık olarak Osmanlı hükümeti kesin ve geriye dönüşsüz olarak gelirlerin bir bölümündenvazgeçmişti.

Osmanlı borçlarına bakıldığında 1913 Paris Maliye Kongresi'nde Osmanlı İmparatorluğu'nun toplam borcu 131.345.513 lira olarak belirlenmiş bunun için yıllık ödenecek miktar 6.934.303 lira olarak belirlenmiştir. Avanslara bakıldığında bunlarda muharebeden evvel ve sonra alınan avanslar olarak iki kısma taksim edilir. Her ikisi birlikte 22.358.412 lira olarak hesaplanmıştır. Bu avansların ödeme zamanında bankalar devletten faiz koparmağa ve ülkenin içine düştüğü durumdan yararlanma yoluna gidilmiştir. Başlangıçta % 6.5 olan faiz oranları %7'ye ve daha sonra %9'a kadar çıkmıştı. Bu durumun yaşanmasında devlete istinatgah olması için kurulan ve milli birmüessese olan Osmanlı Bankası'nın ülkenin düştüğü bu durumda gereken yardımı göstermemiştir.⁴¹

Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu elverişsiz koşullar nedeniyle büyük miktarlarda diğer ülkelerin ödediği faizlerden çok daha yüksek oranda borçlanmaktaydı. Dış borçlanma sırasında ihraç bedeli olarak borç tahvilleri verilirken borcun önemli bir kısmı kesilmesi ve ayrıca komisyon ve benzeri giderler düşünülünce ele geçirilen miktar son derece azalmaktaydı. Öyleki borçlanılan miktarın yalnız % 60,4 ü devletin eline geçmekteydi.

³⁸ Konseyin Osmanlı hükümetine en büyük desteği kağıt para arzına olan müdahalesidir. Donald C. Blaisdell, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa Mali Denetimi (Osmanlı Düyun-u Umumiye İdaresi'nin Anlamı, Kuruluşu ve Faaliyeti)*, s. 170.

³⁹ Miladi: 20 Aralık 1881.

⁴⁰ 1881 yılının Aralık veya Hicri takvime göre Muharrem ayında imzalanan bu antlaşma ile dış borçların miktarları indiriliyor ve ödeme koşulları yeniden belirleniyordu. Ancak buna karşın imparatorluk içinde yabancı alacakların temsilcisi olarak çalışacak ve devlet gelirlerinin bir kısmının toplayarak Avrupa'ya aktaracak bir idarenin varlığını kabul etmek zorunda kalmıştır. Düyun-u Umumiye İdaresi adını taşıyan bu kuruluş, Osmanlı gelir kaynaklarından olan tuz ve tütün tekelleri, damga vergisi, balıkçılıktan ve alkollü içeceklerden alınan vergiler, ham ipekten toplanan öşür ve Doğu Rumeli vilayetinin ödediği yıllık vergilere el koymaktaydı. Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme (Seçme Eserleri II)*, s. 121. Ayrıca bkz. Donald C. Blaisdell, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa Mali Denetimi (Osmanlı Düyun-u Umumiye İdaresi'nin Anlamı, Kuruluşu ve Faaliyeti)*, s. 88.

⁴¹ Mehmet Zeki, “Vakayi-i Maliye ve İktisadiye”, *İctihad*, 12 Haziran 1330, C. 5, S. 110, s. 189-194.

Heryıl giderek artan bütçe açıkları ülke gelirleriyle ile finanse edilmesiniimkansız hale getirmişti. Düyun-u Umumiye'nin yapmış olduğu hesaplamalara göre gerçek bütçe açıkları bütçelerden görünenlerden çok daha fazlaydı. Bu bütçe açıkları ile ilgili rakamlar şu şekilde açıklanmıştı.⁴²

Tablo 1. 1914-1918 Yılları Arasında Osmanlı Devleti'nin Yıllık Bütçe Açıkları

Bütçe Yılı	Gerçek Bütçe Açıkları (Osmanlı Lirası)
1914-1915	33.102.085
1915-1916	43.219.312
1916-1917	57.781.254
1917-1918	85.226.362

Osmanlı Devleti'nin belirlenmiş bütçe açıkları ile gerçek bütçe açıkları arasında öngörülenlerden çok daha fazla olduğu görülmektedir.⁴³

Sürekli olarak artan bütçe açıklarının ana nedenleri arasında devlet gelirlerinin büyük kısmının Düyun-u Umumiye, Tütün ve Reji İdaresi gibi yabancı kuruluşların elinde olması ayrıca devlete kalan gelirlerin, fiyat artışlarına paralel olarak artmaması hatta bu gelirlerin savaş nedeniyle giderek azalması⁴⁴ devletin ekonomik vaziyetinin daha da kötüleşmesine neden olmaktaydı.

Birinci Dünya Savaşı'nınoluşturduğu ortamdan faydalanılarak İtalya, İngiltere ve Fransa delegeleri ülkeden uzaklaştırılınca konseyin siyaset ve faaliyetleri Almanya, Avusturya ve Osmanlı delegelerince belirlendi. Bu zaman zarfında başkanlığı Hüseyin Cahit Bey tarafında yürütölmüştür. Böylece 1914 yılından itibaren Osmanlı hükümeti dış borçlanmayı bu idare vasıtasıyla yapmıştı. Bununla birlikte Dünya Harbi boyunca 2 milyon liralık ihtiyat akçesine sahip olan Duyun-u Umumiye İdaresihükümetin

⁴² Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 54-57.

⁴³ Maliye Nazırı Cavid Bey'in 3 Mart 1917 tarihinde 1917 yılı bütçe görüşmeleri sırasında Meclis-i Mebusan'daki söylevinde Ağustos 1917 sonuna kadar devletin genel borcunun 180 milyon Osmanlı lirasını bulduğu ve savaştan önce var olan 150 milyon liralık borç ile beraber toplam borcun 330 milyon lira olduğunu beyan etmiştir. Tüm bunlarla birlikte ortalama % 6 faiz hesaplandığında her yıl ödenecek taksitlerin aşağı yukarı 20 milyon lira edeceğini beyan etmiştir. Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, (1914-1918 Genel Savaşı), C.III, Ks. IV, Ankara 1991, s. 505.

⁴⁴ Bu döneme ait Bütçe gelirleri şöyleydi. 1914 – 1915 yılı bütçe gelirleri 36.004.000, 1915-1916 yılı bütçe gelirleri 30.015.000, 1916-1917 yılı bütçe gelirleri 27.961.000, 1917-1918 yılı bütçe gelirleri 31.689.000 olarak öngörölmüştü. Göröldüğü gibi bütçe gelirlerinde genel itibarla bir azalmanın meydana gelmiştir. Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 50.

ihtiyaçlarına karşı gerekli yardım yaparak devlete yardımcı olabilirdi. Bunun yerine bu kurum elindeki meblağı muhtelif borsalara sarf etmekteydi. İtalya, Fransa, İngiliz ve Macar tahvilatı alacağı yerde Osmanlı hazine tahvilatı alsaydı Osmanlı mali ihtiyacını hafifletmiş olurdu⁴⁵. Görüldüğü üzere söz konusu idarenin tümüyle Osmanlı Devleti'nin menfaatleri doğrultusunda hareket ettiği söylenemezdi.

Söz konusu idarenin diğer bir olumsuz etkisi bir taraftan Maliye Nezareti diğer taraftan Düyun-u Umumiye İdaresi'nin varlığıyla bu kurumların masrafları ülke ekonomisine zarar vermekteydi. Ayrıca mezkûr idarenin 1912 yılında 5652'si daimi ve 3253'ü muvakkat memur olmak üzere toplam 8951 memur istihdam edilmekteydi. Bu idare özellikle aşarın tahsilatı zamanında düzenli olarak muvakkat memurlar istihdam etmekteydi. Devlete karşı mesul bulunmayan hususi bir şirkete hizmet eden ve bu şirket menfaatlerini devlete karşı müdafa edenler devletten tekaüd maaşı almaktaydılar. Ayrıca bu idare hizmetinde bulunan yabancılarda bu tekaüd maaşından faydalanmaktaydılar. Oysa Maliye Nezareti'nde istihdam edilen memur miktarı ise toplam 5472 idi. Bu durum ülke içinde çift başlı bir mali yönetimle beraber zaten mali sıkıntı içinde olan ülkenin giderlerini dahada arttırmaktaydı.⁴⁶

Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulmasıyla Osmanlı maliyesi üzerinde kurulan etkin denetim Osmanlı tahvillerinin riskini azalttığından Avrupa piyasalarından daha düşük faiz oranlarıyla borç bulabilmesini sağlamıştı. Daha kolay borçlanabilen Osmanlı Devleti 1881 ve 1914 yılları arasında çok daha fazla borçlanmayı beraberinde getirdi. Öyleki 1914 yılına gelindiğinde Osmanlı Devleti'nin dış borçları 160 milyon İngiliz Sterlinine ulaşmıştı.⁴⁷

Görüldüğü gibi Düyun-u Umumiye İdaresi ve dış borçlanma Birinci Dünya Savaşı öncesinde olduğu gibi harp müddetince hatta daha sonraki yıllarda da Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli mali problem olarak devam etmiştir. Ülke gelir kaynaklarının arttırılmasına yönelik çabalaryerine sürekli artan bütçe açılarını kapatmak için alınan dış borçlara karşılık bir gelir kaynağı olarak gösterilen iç gelir kaynakları üzerinde yabancı etkisi artmış ve kurulan Düyun-u Umumiye İdaresi vasıtasıyla devlet gelirleri yabancılara terk edilmişti.

⁴⁵ Donald C. Blaisdell, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa Mali Denetimi (Osmanlı Düyun-u Umumiye İdaresi'nin Anlamı, Kuruluşu ve Faaliyeti)*, s. 169.

⁴⁶ Mehmet Zeki, *Vakayi-i Maliye ve İktisadiye, İctihad*, 12 Haziran 1330, C. 5, S. 110, s. 189-194.

⁴⁷ Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme (Seçme Eserleri II)*, s. 122.

1.1.2. Tarım

Osmanlı Devleti'nin zirai mahsulatı çeşitli olup Anadolu ve Suriye yörelerinin ziraatın başlıca esasını hububat oluşturmaktaydı. Konya - Ankara hattının doğu kısmı ile Suriye, Halep ve Filistin bölgesinde arpa önemli miktarda sert buğday yetiştirmekte ve önemli miktarda ihracatı da yapılmaktaydı. Kastamonu, Hüdevendiğar, Bağdat, Diyarbakır, Ankara ve Maraş vilayetlerinde önemli miktarda pirinç yetiştirilmekte ve özellikle Kastamonu ve Hüdevendiğar vilayetlerinde pirinç ziraati günden güne artmaktaydı.

Sahil bölgelerinde ise zeytin, incir, üzüm, limon, portakal, fındık, pamuk, susam gibi ürünler bol miktarda yetiştirmektedir. Aydın vilayeti incir ve çekirdeksiz üzüm ve kuru erzak, Trabzon'da fındık, Adana ve Aydın vilayetlerinde pamuk, Suriye sahili, Yafa, Trablusşam ve Sayda cihetlerinde limon ve portakal mahsulü; Halep, Beyrut, Hüdevendiğar, Aydın, İzmit ve Kudüs'te de zeytin ve zeytin ürünleri bol miktarda olup ihracat olmaktadır. Bağcılık ve şarapçılıkla en ziyade ehemmiyetli bölgeler Suriye, Beyrut, Aydın, Edirne, Hüdevendiğar, İstanbul, Kudüs, Çanakkale ve İzmit'te bağ mahsülleri önemli yer tutmaktaydı.⁴⁸

Zirai istihsalin bölgeler itibariyle dağılışına bakıldığında Marmara, Ege ve Akdeniz bölgesi eskiden beri memleketin en zengin zirai bölgelerini teşkil etmiştir. Orta Anadolu bugün olduğu gibi büyük bir hububat müstahsili, Rumeli ise verimi ortalamanın üstünde bir ziraat bölgesiydi. Suriye, Lübnan, Kudüs, Irak, Hicaz ve Trablusgarp gibi yerlerde ise zirai üretimdeki seviyeleri nispeten daha düşüktü.⁴⁹

Birinci Dünya Savaşı'ndan evvel Osmanlı ziraatinin üretim kapasitesi genelde memleket ihtiyacını karşılayabilmekteydi. Ancak bazı gıda maddelerinin ithaline her zaman ihtiyaç duyulmaktaydı. Özellikle un, buğday, pirinç, şeker, çay ve kahve gibi ürünler ithal edilmekte buna karşın tütün ve kuru meyve gibi ürünler de ihraç edilmekteydi. Harbin başlamasıyla ithalat ve ihracat hemen hemen durma noktasına gelmiş ve temel gıda maddelerine olan ihtiyaçta giderek artmıştı.⁵⁰

⁴⁸“Ziraatimizin Vaziyet-i Umumiyesi - Ziraat Hakkında Malumat-ı Umumiye”, *İktisadiyat Mecmuası*, 14 Mart 1332, Sene 1, C. 1, s. 5-6.

⁴⁹ Bu bölgelerde istihsalatın düşük olmasında üretimin tamamen kavranamaması, toprakların verimsizliği ve iklim şartlarının etkisi büyüktür. Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 35-36.

⁵⁰ Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, Ankara 1994, s. 7.

Osmanlı Devleti'nin ekilmeye müsait 80 milyon dönüm arazinin vardı. Ancak bu zirai arazinin takriben 3'te 1'i kadarı ekile biliyordu. 3'te 2'si ise atıl vaziyetteydi.⁵¹ Toprakların sadece sınırlı bir bölümünde tarımın yapılmasında düşük nüfus yoğunluğundan kaynaklanmaktaydı. Genel olarak ekili toprakların yüzdesiyle nüfus yoğunluğu arasında bir paralellik göstermektedir. Zira nüfus yoğunluk oranı düşük olan İç ve Doğu Anadolu ile nüfus yoğunluğunun daha yüksek olduğu Batı Anadolu'dan daha düşüktü. Benzer durum zirai üretim yapısı ve tarım teknolojileri içinde söylemek mümkündür.⁵²

Ülkenin üretim miktarına yönelik istatistiklerin yapılmaması nedeniyle tarım ve hayvancılıkta ülkenin yıl içerisindeki istihsalı, bu istihsalın ne kadarının ülke içinde tüketildiği ve ne kadarının ihraç edildiği hakkında kesin bilgi edinmemizi zorlaştırmaktadır. Zira Avrupa ve A.B.D'de olduğu gibi ziraat istatistiklerin tutulduğu ülkelerde bu ülkelerin üretim ve tüketim oranları doğru olarak fikir edinmemizi sağlar ancak Osmanlı memleketinde söz konusu ülkelerde olduğu gibi zirai istatistiklerin tutulmaması yıl içinde üretim ve tüketimin doğru olarak anlaşılması olanaksız kılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda ekinler alanların ve mahsullerden alınan vergilerin artış oranlarına bakılarak o yılın mahsulü hakkında fikir yürütülürdü. Bu ise mahsulün gerçek miktarı hakkında net bilgilere ulaşılmasını güçleştirmektedir.⁵³

Harp başlangıcından itibaren Anadolu'daki ekili toprakların %90 oranındaki bölümü tahıl üretiminde kullanılmaktaydı. Bunlar arasında ise en çok ekimi yapılan ürün buğdaydı. Buğdaydan sonra Anadolu'da arpa, Rumeli'de mısır ikinci sırayı almaktaydı. Tahılların toplam üretim içindeki pay beşte iki ile beşte dört arasında değişmekteydi. Bu pay Rumeli ve Batı Anadolu'da, Doğu ve Orta Anadolu'ya nazaran düşüktü.⁵⁴

Baklagillerde ise ekili alanlardaki oranı ve üretim içindeki yeri önemsenmeyecek düzeydedir. En yüksek oranın olduğu Aydın vilayetinde bile bu oran %2.9'u aşmamaktaydı. Sanayi bitkilerine bakıldığında pamuk ve tütün önemli yer almaktadır. Osmanlı Devleti'nde birkaç vilayet dışında sanayi bitkilerine fazla önem

⁵¹ Abdullah Cevdet, "Yeni Ziraat Ve Ticaret Nazırıımızla Mülakat", 4 Kanunuevvel 1330, *İctihad*, Sene 5, S. 123, s. 409 -413.

⁵² Tefik Güran, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, İstanbul 1998, s. 66-67.

⁵³ "Ziraat İstatistikleri", *Ekinci*, 28 Teşrinisani 1329, C. 1, S. 12, s. 89-90.

⁵⁴ Tahılların zirai üretim içindeki payı; Hüdevendigar'da %45,7, Aydın'da % 46 düzeyindeyken bu oran Konya'da %74,2'ye Erzurum'da ise % 82,5 çıkmaktadır. Tefik Güran, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, s. 75-76.

verilmemekteydi. Bunlar; Adana, Rumeli ve Selanik bölgeleriydi.⁵⁵ İhracata yönelik tarım üretiminde sanayi bitkileri daha çok Akdeniz bölgesinde, bağcılıkla da daha çok Batı Anadolu ve Ege bölgelerinde yapılmaktaydı.

Birinci Dünya Savaşı başlarında yıllık 800.000 ton üzüm, 300.000 ton fındık, 700.000 ton incir ve 131.400 ton zeytin üretilmekteydi.⁵⁶ İmparatorluk sınırları içinde üretilen tarım mahsüllerinden azami %25'i ihraç edilmekte geri kalanı ise ülke içinde tüketilmekteydi.⁵⁷ Dışarıya 8.5 milyonluk ihracata karşılık, 11 milyonluk tarım ürünü ithal edilmekteydi.⁵⁸

Birinci Dünya Savaşı başlangıcında sınırlı sayıdaki küçük işletmelerden başka Anadolu tümüyle tarıma dayanıyordu. Anadolu nüfusunun ancak yarısı tarımsal ekonomiye katkıda bulunmakta diğer yarısı kadın, çocuk, yaşlı ve sayısı 3 milyonu bulan askerlerden oluşmaktaydı. Savaş ülkede insan gücü açığı yaratmakla kalmamış savaş sırasında orduya gerekli vasıta araçlarının temini için el konulan hayvanların ordu ihtiyaçları için kullanılması tarımda ihtiyaç duyulan hayvan gücünü daha da artırmış ve tarım araçlarındaki yetersizlik ülke tarımına olumsuz yönde etkilemişti.⁵⁹

1914 yılı bir önceki yıla nazaran zirai ürünlerde ortalama %13 civarında artış olmuştu. Artışın en fazla olduğu ürün % 39 oranıyla buğdayda gerçekleşmişti. Diğer ürünlerdeki artışlarda şu şekilde olmuştu. Sair hububatta % 5, bakliyatı ise %16 olarak gerçekleşmişti. Ziraattaki bu artış ortalama olarak % 13 civarında gerçekleşmişti. Yalnız zeytin ve tütün ürünlerinde hissedilir oranda düşüş meydana gelmişti. Ancak buna nazaran 1914 yılı fiyatları bir önceki yıla göre % 10 oranında bir artışın olmuştu. 1913 ve 1914 yılı başlıca gıda maddelerinin ortalama fiyatları şu şekildeydi.⁶⁰

⁵⁵ Tefik Güran, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, İstanbul 1998, s. 77-78.

⁵⁶ Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları*, Ankara 1991, s. 70-72.

⁵⁷ Donald Quataert, "Ulaşım", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalcık, Donald Quataert), C. 2, İstanbul 2004, s. 952.

⁵⁸ Cemal Akbay, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi: Osmanlı İmparatorluğu'nun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi*, C. I, s. 159.

⁵⁹ Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları*, s. 72-73.

⁶⁰ Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, s. 31-33.

Tablo 2. 1913-1914 Yıllarında Muhtelif Gıdaların Fiyatları

Gıda maddesinin cinsi	1913 yılı fiyatı (kıyye/kuruş)	1914 yılı fiyatı (kıyye/kuruş)
Dakik	1.8–2.5	2.0–3.0
Şeker	2.5	2.75
Zeytinyağı	11	11
Trabzon yağı	19	18
Et (kıvırcık)	12	12
Yumurta (100 adedi)	20-30	25-35
Taze Fasulye	3	2.5
Bakla	2	2.5-3.0

Ülke dahilinde oluşan bu fiyat artışının savaşın getirdiği spekülasyonların yarattığı bir artışın olduğu söylenebilir.⁶¹ Fiyatlardaki artışlar 1915'te mahsulün bir önceki yıla nazaran büyük oranda eksilmesi⁶² ve savaş nedeniyle ithalat imkanının yok denecek seviyede olması fiyatlardaki artışlarının çok daha hızlı yükselmesine neden olmuştur.⁶³

Görüldüğü üzere Osmanlı Devleti savaşın bidayetinde kendisine yetecek oranda mahsul elde etmiş ancak savaşın başlamasıyla birlikte mevcut asker sayısı 2.850.000'e ulaşmıştı. Bu durum halkının % 80'i tarımla uğraşan bir ülkede tarım üretiminde büyük bir insan gücü kaybına uğratmış ve böylece zirai üretimde hızlı bir düşüş meydana getirmişti. Ayrıca mevcut durumu engelleyici çabaların kifayetsizliği ve zamanında alınamayan önlemler ülkeyi gün geçtikçe içinde çıkılması zor bir duruma sokmuştur. Bu durum Osmanlı tarım üretimine büyük bir darbe vurmuş tarımsal üretimde kısa sürede büyük düşüşler yaşanmıştı. Öyleki 1913 yılı ekli arazi 68 milyon dönüm iken savaşın ilk yılında 35 milyon dönüme ikinci yılında ise 27 milyon dönüme düşmüştü.⁶⁴ Ülke istihsalin yeniden arttırmak ve devletin kendine yetecek oranda istihsal elde etmek amacıyla 5 Eylül 1332'de (18 Eylül 1916) Mükellefiyet-i Ziraiye Kanunu'nun

⁶¹ Bakir Bahar, "Spekülasyon Ticareti-Spekülasyon", *İktisadiyat Mecmuası*, 25 Ağustos 1332, Sene 1, C. 1. S. 26, s. 3-4.

⁶² Bu eksiklik buğday ekiminde 4 milyon dönüm, mahsulde ise %30 nispetinde olmuştur. Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, s. 34.

⁶³ Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, s. 31-32.

⁶⁴ Zafer Toprak, *İttihad - Terakki ve Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik* (1914-1918.), s. 82.

uygulamaya sokulmuştur. Bu kanun ülke istihsalatında nispeten artış meydana getirmişse de hedeflenen artışı sağladığı söylenemez.

Üretimin azalması, gereksinimlerin artması ve para arzının çoğalması fiyatların hızla artmasına neden olmuştu. Düyun-u Umumiye İdaresi'nin endekslerine göre genel fiyat düzeyi 17 misli, sabit fiyatlarda ise 7 misli artış yaşanmıştı. Fiyatların paranın değerini kaybetmesinden çok daha hızlı artması üretimin ne kadar yetersiz olduğunun göstergesiydi.

Ülkede sanayi üretiminin gelişmemiş olması ve tarımsal kesimi büyük ölçüde geçimlik ekonomi niteliğini sürdüren ve piyasaya açılan kesimleri sınırlı olan, dış dünya ile eklemlenmiş belli bir denge içindeki ekonominin dengelerinin yeniden kurulmasını gerektiren iki büyük değişme ile karşı karşıya kalmış; dış dünya ile ilişkiler kesilmiş ve üretim düşmüştür. Buna karşın beslenmesi gereken nüfus oranı artmış üretim teknolojisindeki kullanılamaması varolan işgücü açığını kapatamamış ve mevcut üretimin arttırılması olanağını ortadan kaldırmış. Çözumsuzlüğün temel nedeni üretimin giderek azalması ve bu anlamda alınan tedbirlerin olumlu sonuç vermemesi ve ithalattaki artışın sağlanamamasıydı.

I. Dünya Savaşı öncesinde olduğu gibi harp süresince de Osmanlı Devleti'nin başlıca iktisadi faaliyeti ziraat olan bir ülkeydi. Tarım bu önemini tarih boyunca hep korumuştur. Ancak önemli değişiklikler geçirmiştir. Özellikle ülkede mahsul çeşitliliğinde önemli artış sağlanmış. Tarım alet ve edevatını gelişmesiyle toplam tarım mahsulü artmış ve ihraç nispeti artmıştı. Mahsullerin ticari maksatlarla yetiştiren çiftçilerin sayısı ozamana kadar görülmemiş şekilde artmıştı. Bu gelişmenin ekonominin diğer alanlarında aksetmesi gerekirken mahsulün çoğunu mültezimler sattığından bu gelişme diğer sahalarda yeterince görülmedi. Zirai malların satışında kazanılan kar birkaç mültezimin elinde kalıyordu.⁶⁵

1.1.2.1. Tarımsal Üretimin Geliştirilmesine Yönelik Çabalar

Osmanlı ekonomisi iktisadi bilançosu toprağın verdiği mahsule bağlı olduğundan yıllık mahsul iktisadi hayatın can damarı mesabesindeydi. İktisadi bilançonun toprağa bağlı olduğu bir ülkede yıllık mahsulün önemi büyüktü. Gelişmiş ekonomiye sahip ülkeler tarım üretimindeki düşüşü sanayi ve ticaret gibi diğer alanlarla

⁶⁵Donald Quataert, "Tarım", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalcık, Donald Quataert), C. 2, İstanbul 2004, s. 961.

finanse edebilmekteydi. Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun böyle bir imkanı yoktu. Bu durum Osmanlı İmparatorluğu'nun diğer ülkelere nazaran yıllık tarım üretiminin önemini daha da arttırmış ve mevcut hükümetin üretimi arttırmaya yönelik çeşitli tedbirler almaya yöneltmiştir.

Osmanlı Devleti'nin Dünya Harbine katılmasıyla savaşın meydana getirdiği olumsuz koşullar tarımsal üretimin hızla gerilesine neden olmuştu. Ancak Osmanlı hükümetinin zirai üretimin artırılması için bazı tedbir aldı. Özellikle kapitülasyonların lağvi ve yeni gümrük tarifesinin uygulanmasıyla memleket için yeni bir devre başlattı. Zira bu tedbirler sayesinde köylü artık alınterinin karşılığını alabilmekteydi. Zira müstahsil durumda olan köylünün ektiği üründen ne kadar kazançlı çıkarsa üretimin artması için elinden geleni yapacaktı. Köylünün bu noktadan desteklenmesi ülke üretiminin artması açısından önemlidir. Ancak bu zamana kadar köylüye karşı mültezimlerin suistimalleri ve tahakkümü, mera sahibinin ihtikarı ve mahsulatı satın alan matrabazların hileleri neticesinde köylü aldığı mahsülden pek hayır görmüyor ve bu nedenle sadece kendine yetecek kadar üretim yapmasına sebep olmaktaydı. Budurumda üretimin hızla düşmesine neden olmaktaydı. Oysa aşar usul ve tahsilinin değiştirilmesi, Ziraat bankasının sağladığı krediler ve zirai kooperatifler sayesinde köylünün ihtiyaçları karşılanarak muhtekirlerin elinde kurtarmaktaydı. Ayrıca köylünün mahsulünün iyi fiyata satması yani emeğin karşılığını alması üreticinin daha da teşvik edici rol olacak ve böylece ülke üretimine katkı sağlamak için çaba harcayacaktır. Özellikle köylünün ithal etmek zorunda kaldığı ihtiyaçların devlet eliyle karşılanması gerekiyordu. Yoksa muhtekirlerin suistimalleri sonucu köylü yine zor durumda kalacaktı. Ayrıca dünya savaşında Türk kadınının fevkalade çabası önemlidir. Zira 3 milyona yaklaşan insan gücünün orduya katılmasıyla tarımsal işgücünün için gerekli insan gücünün önemi daha da artmıştı. Bu anlamda Konya kadınların çabası oldukça önemlidir.⁶⁶

Tarım üretiminin arttırılmasına yönelik bu sivil çabalarla birlikte üretimin arttırılması amacıyla her kolordu ve fırkanın kendi bölgesindeki üretimin arttırılması amacıyla hükümetçe bir talimatname hazırlanmış sözkonusu talimatname ile askeri vazifelerine halel gelmemesi şartıyla orduya da bazı sorumluluklar yüklenmiştir. Yayınlanan on maddelik talimatname ile her kolordu ve fırka kendi bölgesinde vali,

⁶⁶Tekin Alp, "Bu Seneki Mahsulümüz", *İktisadiyat Mecmuası*, 14 Temmuz 1332, Sene 1, C. 1, S.1, s. 21.

mutasarrıf, kaymakam ve nahiye müdürleri başta olmak tüm mülki ve zirai memurlara yardımcı olmakla mükellef kılınmışlardı. Mahsûlatın iyi netice vermesi için çapa vb. işlerde yardımcı olmak hasat zamanında ve hasadın ambarlara nakledilmesinde, bu nakil sırasında gerekli nakliye vasıtalarının sağlanması hususunda da yardımcı olunacaktı. Yine bu talimatname ile vali, mutasarrıf, kaymakam veya nahiye müdürleri her köyde imam, muhtar, köy muallimi ve köy ileri gelenlerinden oluşan bir komisyon teşkil ederek ürünün ekilmesinden ambarlara yerleştirilmesine kadar köylünün ihtiyaç duyacağı her türlü ihtiyacın tespit edilerek giderilmesine yardımcı olmakla mükellef olacaktı. Ayrıca ziraata gerekli tohumun teminin hükümetçe sağlanması ve ziraate gerekli araç ve gereçler ziraat bankası teminatıyla ziraat nezaretince karşılanmasına çalışılacaktı.⁶⁷

1.1.2.1.1. Ziraat Bankasının Kurulması

Osmanlı hükümeti zirai istihsalatın artırılmasına yardımcı olmak amacıyla on milyon liraya yakın bir sermayeye sahip Ziraat Bankası kurulmuş ve bu müessese hemen hemen her kazada ve bazı mühim nahiyelerde şubeler açarak %5 faizle ve bir kaç senelik vadeyle üretici halka destek olmaktaydı. Ziraat Bankası kanununda yapılan değişiklikle mahsulat üzerine ikrazata müsaade ederek köylüye verilecek desteğin alanı genişletilerek zirai üretime verdiği destek arttırılmıştır. Ayrıca memleketin zirai alandaki terakkiyatın arttırılması amacıyla memleketin ihtiyaç duyduğu bazı kanun ve nizamnameler düzenlenerek ülke ziraatının geliştirilmesine çalışılmıştır.

Bu amaçla bazı ürünlerin aşar vergisinden muaf tutulmuş, tarım üretiminin düşmesine neden olan hastalıklar ve çekirge gibi haşerata karşı kullanılan ilaçlar ile kimyevi gübre ve zirai alet ve edevatın gümrük vergisinden muaf tutulmuştu. Ayrıca zirai mekteplerin kurulması, ziraat kooperatifleri, ziraat borsaları ve ziraat odaları teşkil edilmesi gibi hususların tümü ziraatin geliştirilmesi amacına hizmet etmekteydi.⁶⁸

1.1.2.1.2. Mükellefiyet-i Ziraiye Kanunu Kabulü

Osmanlı Devleti'nin Dünya Harbine girmesiyle birlikte kısa sürede temel besin maddelerinde sıkıntılar yaşanmıştı. Özellikle iş gücünün silah altına alınmasıyla birlikte

⁶⁷ ATASE, BDH., Kls. 2098, Dos. 1, Fih. 1-2.

⁶⁸ “Ziraatimizin Vaziyet-i Umumiyesi - Ziraat Hakkında Malumat-ı Umumiye”, *İktisadiyat Mecmuası*, 14 Mart 1332, Sene 1, C. 1, s. 5-6.

tarımsal üretim ciddi şekilde etkilenmesine neden olmuştur. Diğer savaşan devletlerin savaşın getirdiği olumsuz koşullar karşısında ihracatı büyük ölçüde yasaklamış olması barış dönemlerinde bile ülke ihtiyaçlarını ithalatla karşılayan bir ülkenin diğer ülkelere oranla daha vahim durumların yaşanmasına neden olmuştur.⁶⁹

Savaşın başlamasıyla birlikte ülkenin denizden ablukaya alınmış olması ülke ihtiyaçlarının kendi kaynaklarıyla temin etmesi zorunluluğu getirmişti. Ancak kırsal kesimdeki üretici nüfusun önemli kısmının silah altına alınmış olması üretimi büyük oranda sınırlandırmıştı. Bununla birlikte zirai üretimde kullanılan çift hayvanların ordu nakliye ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla el konulması üretiminin giderek azalmasına neden olmuştu.. Bu durum tarımsal üretimde devletin müdahale etmesini zorunlu kılmış ve mevcut hükümet tarımda çalışma ve ekme yükümlülüğü getirildi. Osmanlı tarihinde ilk kez bu denli geniş çaplı bir mükellefiyet getirilmiş olunuyordu.⁷⁰

Öte yandan, savaş ortamının belirsizliğinden köylünün, ürününe el konulacağı kaygısı üretimi olumsuz olarak etkilemekteydi. Zira Balkan savaşlarında halk acı tecrübeler yaşamıştı. Öyle ki köylünün hane ihtiyaçları için ayırdığı buğdayı bile devlete devretmek zorunda kalması, daha savaşın başlangıcından itibaren tüm üretimini gizlemeye ve sadece kendine yetecek oranda üretimde bulunmaya başlamıştı. Buradaki en önemli sıkıntı üreticinin bir yıllık ihtiyacından fazlasının tekalif-i harbiye suretiyle köylünün elinden alınmasıdır.⁷¹ Bu durum üreticinin sadece kendine yetecek kadar üretim yapmasına neden olmaktaydı. Ülkede üretimin gelişmesi için ancak köylünün kazanç elde ederek serbest şekilde ürününü değerlendirilmesiyle mümkündü.⁷²

Söz konusu kanunun gereçlerini Ticaret ve Ziraat Nazırı Mustafa Şeref Bey Meclis- i Meb’usandaki mütalaasında şöyle dile getirmekteydi. “... *Nüfusun ekseriyet-i azimesini vücuda getiren kurra ve kasabat ahalisi, tabiatıyla nüfus-u umumiyenin ekseriyet- i azimesini teşkil ettiği için, silah altına alındılar. Bu suretle memleketimizde alalede zamanlarda 60 milyon dönümü müteceviz zer’iyat yapılırken, harbin ilk*

⁶⁹ 1913-1914 dış ticaret istatistiğine göre Osmanlı Devleti 980 küsur bin kental tahıl ithal etmesine karşın 100 bin kental tahıl ihraç etmişti. Bu durum barış zamanında dahi ülke ihtiyaçlarının karşılanması için 880 bin kental civarında tahıla ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu ihtiyaçların savaş döneminin getirdiği olumsuz koşullar göz önünde bulundurulursa ihtiyaçların daha da artacağı söylenebilir. Zafer Toprak, *İttihad-Terakki ve Cihan Harbi savaş ekonomisi ve Türkiye’de Devletçilik* (1914-1918), s. 81.

⁷⁰ A. Gündüz Ökçün, *Tarımda Çalışma ve Ekme Yükümlülüğü (Mükellefiyet-i Ziraiye) Belgeler 1912-1914*, Ankara 1983, s. V.

⁷¹ Meclisi mebusan görüşmeleri sırasında Karesi murahhası Ali Galip Efendi bu miktarı 5 kile olarak zikretmektedir. A. Gündüz Ökçün, *Tarımda Çalışma ve Ekme Yükümlülüğü (Mükellefiyet-i Ziraiye) Belgeler 1912-1914*, s. 12-13.

⁷² Tekin Alp, “İstihalat-ı Milliye’yi Artırmak Meselesi”, *İktisadiyat Mecmuası*, 15 Mart 1333, Sene 1, C. 2, S. 49, s. 2-3.

senesinde bu zer'iyatın miktarı birden bire nısfı derecesine, yani 30 milyon dönüme tenezzül etti. Geçen seneki zer'iyatı da 25 milyon dönümde kaldı".⁷³ Görüldüğü üzere ülke dahilinde her yıl giderek azalan tarım üretiminin arttırılmasına yönelik olarak böyle bir kanuna ihtiyaç duyulmuştu. Mükellefiyet-i Ziraiye kanununun tatbik edilmesiyle savaşın ilk yıllarındaki miktar olan 32-35 milyon dönüme ulaşılması hedeflenmektedir. Zira henüz yıl bitmeden geçen senenin miktarı olan 25 milyon dönüme ulaşılmıştı.

I. Dünya Savaşının başlamasıyla birlikte savaşın olumsuz etkileri tarımsal üretimin her geçen gün daha da azalmasına neden olmuştu. Mevcut hükümet giderek azalan üretimin arttırılmasına yönelik olarak 18 Eylül 1916 tarihinde *Mükellefiyet-i Ziraiye Kanunu* adıyla geçici bir kanun hazırlayarak 24 Eylül 1916 tarihinden itibaren yürürlüğe koydu. Söz konusu kanunla çiftçiliği meslek edinmiş ve askerlik hizmeti dışında kalmış 14 yaşından büyük tüm Osmanlı vatandaşları, Ziraat Nezareti'nin belirlediği miktarda tohum ekmek ve gelecek sene için nadas hazırlamakla yükümlü kılınmıştı. Mükellefiyet-i Ziraiye Kanunu ve nizamnamesiyle tebliğ edilen kararların tamamen tatbik edilmesi, mevcut ziraat cetvellerinin düzenli tutulup tutulmadığının denetlenmesi ile bunların zamanında tanzim edilip edilmediğini ve bu hususta görevli ziraat memurları, nahiye, müdür ve kaza kaymakamların görevlerini ifa edip etmediklerinin tetkik edilmesi amacıyla ziraat müdürleri görev ve yükümlülükleri arasındaydı.⁷⁴

Seferberliğin ilanıyla birlikte nüfusun önemli bir bölümünün tarımla uğraşan Osmanlı Devleti'nde üretimde önemli sıkıntıların yaşanmasına neden olmuştu. Zira Osmanlı Devleti'nde normal zamanlarda 60 milyon dönümden fazla arazinin ekilirken daha harbin ilk yılında yarı yarıya bir azalma olmuştu. Harbin ikinci yılında bu miktar 25 milyon dönüme kadar düşmüştür. Hükümet gittikçe azalan üretimin arttırılması amacıyla Mükellefiyet-i Ziraiye Kanunu'nu yürürlüğe koymuş ve böylece köylüye tarımda çalışma ve ekme zorunluluğu getirmiştir. Söz konusu kanun ile bir sonraki yıl 30 milyon dönüm yakın bir ekim gerçekleşmiş oldu. Buradaki artışın fazla olmaması ahalinin iâşe meselesi sebebiyle ve vergilerden dolayı üretimlerini düşük göstermekteydiler.⁷⁵

⁷³ A. Gündüz Ökçün, *Tarımda Çalışma ve Ekme Yükümlülüğü (Mükellefiyet-i Ziraiye) Belgeler 1912-1914*, s. 12.

⁷⁴ "Mükellefiyet-i Ziraiye Kanunu", *İktisadiyat Mecmuası*, 1 Mart 1333, Sene 1, C. 2, S. 43, s. 8.

⁷⁵ Doktor Abdullah Cevdet, "Yeni Ziraat Ve Ticaret Nazırımızla Mülakat", *İctihad*, Kanunuevvel 1330, Sene 5, S. 123, 4, s. 409 – 413. Ayrıca bkz. A. Gündüz Ökçün, *Tarımda Çalışma ve Ekme Yükümlülüğü (Mükellefiyet-i Ziraiye) Belgeler 1912-1914*, s. 12-13.

Özellikle gümrük tarifelerindeki değişikliklerle müstahsil durumdaki köylü artık alın terinin karşılığını almakta bu durum köylünün üretime olan katkısını arttırmaktaydı. Ancak bu zamana kadar mültezimlerin sui istimleri ve tahakkümü, mera sahibinin ihtikarı, mahsulatı satın alan matrabazların hileleri neticesinde köylü malından pek hayır görmüyordu. Kapitülasyonları lağvi ve yeni gümrük tarifesinin tesisi neticesinde ülke üretiminin gelişmesi açısından yeni bir devre başlatmış ve ülkenin o yılki mahsulünün daha iyi olmasını sağlamıştı.⁷⁶

1.1.2.1.3. Tarım Makinelerinin Temini

Osmanlı Devleti'nin özellikle Anadolu'da 1890'dan itibaren modern tarım aletlerinin kullanılması yaygınlaştı. Bunda şahsi inisiyatif, hükümetlerin teşvik edici programları ve ulaşım olanakların etkisi olduğu söylenebilir. Yinede Osmanlı ülkesinde özellikle Aydın, Adana ve Suriye bölgelerindeki özel ve hazine-i hassa çiftlikleri dışında diğer bölgelerde bu aletlerin kullanılması çok sınırlıydı.⁷⁷

Zira ülke tarımı daha çok insan ve hayvan gücüne dayalı olarak yapılmaktaydı. Tarım araçları daha çok ağaçtan yapılan saban, elorağı, tırpan, çapa ve sürgü gibi ilkel araçlardı. Çift sürme işlerinde at, katır ve öküz gibi hayvanların iş gücünden yararlanılmaktaydı.⁷⁸ 19. Yüzyıldan itibaren batıda tarım alet ve edevatının kullanılmasıyla tarımın ihtiyaç duyduğu insan ve hayvan gücünü azaltmıştı. Ancak Osmanlı Devletinde tarımda makineleşme sağlanamadığından böyle bir durum meydana gelmemişti.

Bu durum savaş öncesinde zaruri ihtiyaç olarak görülmüyordu. Ancak savaş, ülkenin ekonomik yapısında büyük değişikliğe neden olmuştu. Öncelikle tarım alanında çalışan nüfusun askere alınması ve çift hayvanı olarak kullanılan hayvanların ordu tarafından el konulması tarım sektöründe büyük sıkıntıların yaşanmasına neden olmuştu. Buna bağlı olarak da az ve talep dengesinin bozulması ve tarım ürünlerinin fiyatında hızlı bir artışı beraberinde getirmiştir.

Tüm bu nedenlerden dolayı 1915 yılında çiftçilerin tarım makinelerine olan talep arttırmıştı. Ziraat Nezareti, bu talepleri karşılamak amacıyla müttefik ve bazı tarafsız devletlerden 13.000 adet tarım alet ve makinesi getirterek gerekli yerlere

⁷⁶ Tekin Alp, "Bu Seneki Mahsulümüz", *İktisadiyat Mecmuası*, 14 Temmuz 1332, C. 1, S. 21, s. 1-2.

⁷⁷ Donald Quataert, "Tarım", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalcık, Donald Quataert), C. 2, İstanbul 2004, s. 970-971.

⁷⁸ Tefik Güran, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, s. 85-86.

gönderilmişti.⁷⁹ Ayrıca tarım makinelerin ithal edilmesinde kolaylık sağlanmış ve tarım makinelerin ithalat vergisinden muaf tutulmuştu. Ayrıca 1916 yılında Avrupa'dan ziraat makineleri celp etmek için Ticaret ve Ziraat Nezareti tarafından 400.000 liralık tahsisat verilmişti.⁸⁰

Tarım makinelerinin temini yanında bozulan makinelerin tamiride önemli bir sorundu. Bozulan araçların tamirine yönelik tamirhanelerin olmaması arızalanan makineler çürümeye terk edilmekteydi. Nezaret bu durumu dikkate alarak her vilayette masrafları vilayet özel bütçesinden karşılanmak üzere tamirhaneler açmak ve gezici tamirhaneler oluşturmaya çalışıldı. Buna yönelik olarak ilk olarak Konya'da böyle bir tamirhane meydana getirildi. Ayrıca tarım makineleriyle ilk defa karşılaşan köylünün bilgilendirilmesi diğer bir problemdi. Halkın bilgilendirilemesi amacıyla geçici ziraat sergileri açılarak köylünün makine kullanımına yönelik bilgilendirme faaliyetleri yapılmıştı.⁸¹ Tüm bu çabalara rağmen ülkenin ihtiyaç duyduğu tarım alet ve edevatların temini sınırlı olmuştu. Bu durumun oluşmasında savaşın getirdiği olumsuz koşulların etkisi büyüktür.

1.1.3. Hayvancılık

Osmanlı Devleti'nde hayvancılık, her zaman önemli bir faaliyet olmuştur. Özellikle göçebe toplulukların tek geçim kaynağı hayvancılıktı. Bunlar daha çok pazara yönelik küçükbaş hayvan yetiştiriciliğine ağırlık vermekteydiler. Yerleşik çiftçilik yaparak hayvan besleyenler tarımda hayvan gücünden yararlanmak için daha çok büyükbaş hayvan yetiştiriciliği yapmaktaydılar. Ülkede nüfus yoğunluğunun az olması hayvancılığı teşvik eden en önemli nedenler biriydi. Tarım yapılmayan toprakların fazlalığı hayvan yetiştiriciliğine uygun ortam sağlamaktaydı.⁸²

Hayvansal gıdalara baktığımızda Osmanlı memleketinin hemen her yerinde hayvan ve hayvansal ürünleri istihsal edilmekle birlikte özellikle Suriye, Halep, Zor, Musul, Urfa, Trabzon, Erzurum, Van, Hüdavendigâr vilayetlerinde önemli miktarda imal edilmektedir. Tarımsal üretimin yoğun olduğu batı Anadolu, Rumeli ve Adana

⁷⁹ Tuncay Ögün, *Kafkasya Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, Ankara 1999, s. 94-95.

⁸⁰ "Ziraat Makineleri", *İktisadiyat Mecmuası*, 1 Kanun-u evvel 1332, Sene 1, C. 1, S. 36, s. 7.

⁸¹ "Seyyar Ziraat Sergisi", *İkdam*, 24 Temmuz 1333.

⁸² Tefik Güran, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, s. 100-101.

bölgesinde nispeten daha azdı. Zira bu bölgelerde %20'nin altında gerçekleşen bu oranlar Van %29, Diyarbakır'da % 42'e kadar yükselmekteydi.⁸³

Bal ise Suriye, Filistin ve Anadolu ise özellikle Ankara, Afyon, Sivas, Konya, Aydın, Hüdevendigar, Karesi, Karahisar-ı Sahib bölgelerinde elde edilen bal Avrupa'da meşhurdur.⁸⁴ Osmanlı İmparatorluğunda hayvanların verimi düşük olmakla birlikte hayvancılık daima oldukça karlı bir ekonomik faaliyet olmuştur.

Hayvancılıkta tıpkı tarım gibi ilkel durumdaydı. Bununla beraber ülke ihtiyacının önemli kısmını karşılamaktaydı.⁸⁵ Birinci dünya savaşı başlangıcında Osmanlı Devleti'nin mevcut hayvan sayısı şu şekildeydi: At 1.050.580, Katır 144.600, Eşek 1.373.700, Deve 314.000, Sığır 6.938.306, Koyun 18.721.550, Keçi 16.463.180⁸⁶. Ancak savaşın başlamasıyla birlikte mevcut hayvan sayısında hızlı bir azalma meydana gelmişti. Osmanlı hükümeti hayvan üretiminin arttırılmasına yönelik bazı çabalar içinde olmuştur. Özellikle damızlık hayvan ithali yapılarak hayvan cinsinin ıslahı, tekalif-i harbiye suretiyle el konulacak hayvanların cinslerine göre yaşları belirlenerek bu yaş altında olanlara el konulması yasaklanması, hayvan depo ve haralarının tesisi ve hayvan hastalıklarının önlenmesi gibi bir dizi tedbirlere baş vurarak giderek azalan hayvan sayısının arttırılmasına çalışılmıştır.⁸⁷

Dünya Savaşı yıllarında eriyip giden insan gücünün yanında; at, katır, eşek ve deve gibi hayvan gücünde büyük oranda erimişti. Söz konusu durum daha iyi anlaşılabilmesi için aşağıdaki tablo incelenmelidir.⁸⁸

Tablo 3. I. Dünya Savaşı Süresince Osmanlı Devleti'nde Mevcut Hayvan Sayıları

Hayvan Türü	Şavaş Başlangıcında	Savaş Sonrasında
At	1.050.850	630.000
Katır	144.600	85.000
Eşek	1.373.700	825.000

⁸³Tevfik Güran, *19.Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, s. 79.

⁸⁴Ziraatimizin Vaziyet-i Umumiyesi - Ziraat Hakkında Malumat-ı Umumiye, *İktisadiyat Mecmuası*, 14 Mart 1332, Sene 1, C. 1, s. 5-6.

⁸⁵ Cemal Akbay, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi: Osmanlı İmparatorluğu'nun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi*, C. I, Ankara 1991, s. 159.

⁸⁶Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları*, s. 72.

⁸⁷Doktor Abdullah Cevdet, *Yeni Ziraat Ve Ticaret Nazırımızla Mülakat, İctihad*, 4 Kanunuevvel 1330, Sene 5, S. 123, s. 409 -413.

⁸⁸Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları*, s. 73 Ayrıca bkz. Tevfik Çavdar, *Sayılarla Vaziyet ve Manzara-i Umumiye*, İstanbul 1971, s. 29.

Deve	314.000	95.000
Sığır	6.938.306	4.118.000
Koyun	18.721.550	11.200.000
Keçi	16.463.180	2.065.000

Osmanlı Devleti'nin harp esnasındaki deniz ürünlerinin istihsalatına bakıldığında, ülke dahilinde Manyas Gölü, Boğazlar ve Marmara denizinden başka diğer Osmanlı sahilleri ile sair göl ve nehirlerde genelde ihale suretiyle idare edilerek mültezimlere verilmekteydi. Manyas Gölü, Boğazlar ve Marmara Denizinde ise emaneten idare edilmekteydi. 1914 yılında avlanan balıkların miktarı 13.905.945 kg.dı. Harbin etkisiyle bu rakam 1915 yılında 10.816.878 kg. kadar düşmüştü. Avlanan deniz ürünlerinin gerek ihale ve gerekse emaneten alınan vergilere 3 kısma taksim edilmiş bunlar %23, %20 ve %14 şeklindeydi. 1914 yılında 275.794 Osmanlı lirası gelir sağlanırken 1915 yılında bu rakam 214.599 lira olarak gerçekleşmişti. Dünya Harbi süresince deniz mahsüllerindeki bu düşüşün devam ettiği görülmektedir.⁸⁹

1.1.4. Ticaret

1.1.4.1. Dış Ticaret

Osmanlı Devleti'nde dört asırdan beri yürürlükte olan kapitülasyonlar, Osmanlı ticaretini büyük sekteye uğratarak Osmanlı ülkesini adeta açık pazar haline getirmişti. Sanayileşmiş Avrupa ülkelerine karşı ihracattan çok ithal eden bir devlet konumundaydı. Daha çok hammadde ve gıda maddeleri ihraç edip buna karşın mamül mallar ve belirli gıda malları ithal edilmekteydi.

Osmanlı ithalatına bakıldığında Avrupa'daki sanayi gelişmeler mamül malların kısa zamanda Osmanlı pazarlarını elde etmişti. Bu nedenle ithalatın yarıdan fazlası mamül mallardan özellikle pamuklu ve yünlü tekstil ürünlerinden kaynaklanmaktaydı. Bunların yanı sıra demiryolu malzemesi, silah ve cephane, çeşitli makineler ve diğer mamül mallar ithal edilmekteydi. Öte yandan Osmanlı İthalatı içinde gıda maddelerinin de önemli payı vardı. Özellikle çay, şeker ve kahve gibi ürünler ithal edilmekteydi. Ayrıca İstanbul başta olmak üzere sahil bölgeleri için önemli miktarlarda buğday, un ve pirinç ithal edilmekteydi. Bu durumun asıl nedeni ülkedeki ulaşım

⁸⁹“Memleketimizde Harp Esnasında İstihsalat-ı Maiye”, *İktisadiyat Mecmuası*, 29 Mart 1333, Sene 1, C. 2, S. 50, s. 4-5.

olanaklarının yetersizliği nedeniyle artan ulaşım maliyetlerinden dolayı ülke içinden getirilen ürünlerin daha pahalıya mal olmasıydı. Diğer bir etkende dış ticaret antlaşmalarından dolayı devletin korumacı gümrük tarifelerini uygulayamamasından kaynaklanmaktaydı.

Osmanlı ithalatına bakıldığında ise Avrupa'daki sanayi gelişmeler mamül malların kısa zamanda Osmanlı pazarlarını elde etmişti. Bu nedenle ithalatın yarından fazlası mamül mallardan özellikle pamuklu ve yünlü tekstil ürünlerinden oluşmaktaydı. Bunların yanı sıra demiryolu malzemesi, silah ve cephane, çeşitli makineler ve diğer mamül mallar ithal edilmekteydi. Öte yandan Osmanlı İthalatı içinde gıda maddelerinin de önemli payı vardı. Özellikle çay, şeker ve kahve gibi ürünler ithal edilmekteydi. Ayrıca İstanbul başta olmak üzere sahil bölgeleri için önemli miktarlarda buğday, un ve pirinç ithal edilmekteydi. Osmanlı hükümeti özellikle harbin ikinci yılından itibaren ülkede başlayan iâşe buhranını azaltmak amacıyla dışarıdan tohumluk ürünlerin getirilmesine yönelik çabalar içinde olmuştur. Bu amaçla temel gıda maddelerinde ithalat vergisi kaldırılarak ithalatın teşvik edilmesine çalışılmış ancak gerek uluslararası ticaret yollarının kapalı olması gerek harp dolayısıyla dünya piyasasında bu ürünlere olan ihtiyacın artması ithalatın yeterli oranda yapılmasını engellemiştir. Özellikle Berlin-İstanbul yolunun açılmasına kadar dışarıdan ülkeye getirilen ürün miktarı hiç hükmündeydi. Ancak Sırbistan'ın savaş dışına itilmesiyle mezkûr demiryolunun açılmasıyla ülke ihtiyaçları nispeten ithalatla karşılanabilmişti.

Birinci Dünya Savaşı öncesine kadar Osmanlı ekonomisi toplam üretimin %10'unu ihraç etmekteydi. Tütün, üzüm, incir, ham ipek, tiftik, afyon, meşe palamudu, fındık ve zeytinyağı gibi tarımsal ürünler Osmanlı İmparatorluğunun temel ihraç malları arasındaydı. Ayrıca ihraç malları önemli bir miktarını da hammadde oluşturmaktaydı. Osmanlı ihracatının önemli özelliklerinde birisi ihraç ürünlerinin çeşitlilik arz etmesiydi. Bu nedenle hiçbir ürünün ihracat içindeki payı hiçbir zaman % 12'yi geçmediği görülmektedir. İhracat malları arasında yer alan tek mamül mal ise elde dokunan halı ve kilimlerden ibaretti.⁹⁰ İhracatın gayri safi milli hasılatın %14'ünü ithalatın ise %18'ini oluşturmaktaydı. Bu rakamlar 19. yüzyılda büyük miktarda artmasına rağmen dış ticaretin Osmanlı Devleti'nin iktisadında büyük bir rol oynamadığını göstermektedir.⁹¹

⁹⁰Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme (Seçme Eserleri II)*, s. 20-21

⁹¹Donald Quataert, "Ulaşım", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalçık, Donald Quataert), C. 2, İstanbul 2004, s. 932.

19. yüzyıla kadar İngiltere ve Fransa gibi Avrupa devletleri Osmanlı dış ticaretinde etkiliyken özellikle 19.yüzyılın sonlarından itibaren bu durum Almanya'nın lehine gelişti.1880'lere kadar Almanlar Osmanlı dış ticaretinde ağırlığını duyuran etkin bir iktisadi kurumlaşma gösterememişti. Almanya'nın dış ticaretinin Osmanlı pazarlarına yönelik şirketleşmesi ancak 1880'li yıllardan sonra görülmektedir. 20 Mart 1862' de yapılan ticaret antlaşması 1880'den sonra etkisi göstermiş, 26 Ağustos 1890 yılında imzalanan ticaret antlaşmasıyla bir önceki antlaşmadaki Almanya lehine öngörülen imtiyazları arttırmıştı. Öyleki 1862 tarihli antlaşmayla gümrük indirimli mal adedi 605 iken, 1890 antlaşmasıyla bu sayı 720 ye çıkarılmıştı. Buna karşınantlaşmalarda Almanya'nın aksine Osmanlı mallarına herhangi bir gümrük indirimi taahhüdünde bulunmaması en önemli tutarsızlıktı. Denizcilik ve demiryolu taşımacılığındaki gelişmelerle Alman sanayi ürünlerinin Osmanlı pazarlarını istila etmekte gecikmeyecektir.

Osmanlı Devleti'nde ticaret hacimleri içindeki paylarına bakıldığında Almanya ve Avusturya'nın lehine, İngiltere ve Fransa'nın aleyhine bir seyir izlediği görülmektedir.⁹²

Tablo 4. 1887-1910 Yılları Arasında Osmanlı Devleti'ndeki Yabancı Devletlerin Ticaret Payları

Devletler	1887 %	1910 %
İngiltere	61	35
Fransa	18	11
Avusturya	12	21
Almanya	6	21
İtalya	3	12

I. Dünya Savaşı'nın başlangıcından itibaren Osmanlı Devleti'nde diğer muharip devletlerde olduğu gibi ihracat yasaklanmıştı. Ülkenin ihtiyaçları göz önünde bulundurularak belirli maddeler dost ve tarafsız devletler dahil olmak üzere ihracı tamamıyla men edilmişti. Yasaklı ürünler kategorisinde olan bu maddeler ancak Meclis-i Vükelaca müsaade olunabilirdi. Ayrıca hükümetçe belirlenen bazı eşyalarında mukabilleri aynen veya nakden olmak üzere ya vesika ile ispat edilmesi veya ülkenin

⁹²İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul 2008, s. 57.

ihtiyacı olan maddelerle mübadele edilmek suretiyle ihracına müsaade edilmekteydi. İhracına izin verilen ürünler hiçbir şekilde hasım devletlere ihracı mümkün değildi⁹³.

Harp yıllarındaki abluka dolayısıyla deniz ticareti kesintiye uğraması ve savaş öncesi ihracatın büyük çoğunluğunun savaşılan devletler ile yapılması harp müddetince ihracat yok denecek kadar az seviyeye indirmişti. İhracatta Osmanlı Devleti'nin ihraç malları arasında tarım ürünleri ve hammadde öncelikliydi. Ancak harbin başlamasıyla tarım ürünlerine olan ihtiyaç ve üretim yetersizliği ihracatı önemli ölçüde etkilemişti. İhraç edilen bazı maddelerin harp yılları boyunca ihracat seyri ve önceki miktarlarıyla mukayeseli olarak tabloda belirtilmiştir.⁹⁴

Tablo 5. Tütün, Kuru Üzüm ve Pamuğun 1913-1918 Yılları Arasındaki İhracat Miktarları

Yıl	Tütün (bin ton olarak)	K.Üzüm (bin ton olarak)	Pamuk (bin ton olarak)
1913	46.43	69.1	23.5
1914	16.87	32.2	24.2
1915	2.67	3.0	2.0
1916	9.59	14.5	2.5
1917	11.35	12.0	2.0
1918	8.18	11.0	3.0

İttihat-Terakki hükümeti ülke üretiminin dışarı çıkmasını engellemek amacıyla İhracat kanununda yaptığı değişikliklerle ülke istihsalatının düşük fiyatlarla dışarıya ihraç edilmesinin önüne geçmeyi amaçlamıştı. Çünkü müttefik ve tarafsız devletlerde getirilen maddeler çok pahalı olarak ülkede satılmakta buna mukabil ihraç edilen ürünler ucuz fiyatla dışarıya satılmaktaydı. Söz konusu kanunla ihracat yapmak isteyenler ihracat şubelerine başvuracak ve ayrıca ihracat kanunun 5. maddesine göre ihraç edilecek eşyanın fiyatı çok düşük olması halinde bir komisyon vasıtasıyla bir mübaya fiyatı belirlenecekti. Aradaki fark da hazineye aktarılacaktı. Böylece ihracat edenin mübaya fiyatına müdahale edilmeyecek ancak satış fiyatına tüccarın lehine olarak müdahale olunacaktı. Böylece hem üretici ürününü pahalı satılması sağlanacak hem de

⁹³BOA, DH. İUM., Dos. No: E-6, Vesika No:53.

⁹⁴Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, s. 59.

ülke üretiminin ucuz fiyatlarla dışarı çıkarılmasının önüne geçilmiş olunacaktı. Ayrıca ülke dahilindeki ürünlerin dışarıya satılarak memlekette yaşanabilecek sıkıntıların önüne geçilmesi amaçlanmıştı.⁹⁵

I. Dünya Savaşı esnasında Osmanlı Hükümeti politika olarak diğer savaşan devletlerde olduğu gibi ihracatı men ederek ülkenin ihtiyaç duyacağı maddelerin dışarıya akmasını engellemeye çalışmıştır. Bu amaçla yeni gümrük tarifeleri oluşturularak uygulanmaya çalışılmıştır.⁹⁶ İhraç edilemeyen veya ihracına müsaade edilen ürünler listeler halinde belirlenmişti. 1 numaralı listede Ülkenin ihtiyaçları göz önünde bulundurularak kesin olarak ihracı men edilen ürünler, 2 numaralı listede ise ihracında mahzur görünmeyen veya mübadele suretiyle ihracına müsaade edilen ürünlere yer verilmişti.

Harp süresince Osmanlı topraklarından ihracına müsaade edilen ve mübadele suretiyle ihracına müsaade edilen erzak ve eşyalar ile ihracı yasaklanan edilen erzak ve eşyalar listeler halinde belirlenmişti. ihracına müsaade edilen ürünler 1 numaralı listede, mübadele suretiyle ihracına izin verilen ürünler 2 numaralı listede yer verilmiştir.

İhracına izin verilen ürünler 1 numaralı listede yer verilmişti. Bu ürünler ise şunlardı: anason, susam yağı, limon, portakal, mandalina, fıstık, çam fıstığı, fındık, kahve (yalnız Yemen vilayetinden), zeytin ve zeytinyağı (taahhüt edilen miktarlar temin edildikten sonra), ceviz, taze meyve, haşhaş ve tohumu, afyon, kayısı, erik, kudret helvası, çemen ve gülyağı, ihtiyaç fazlası tütün, şekerleme, ihtiyaç fazlası havyar ve kuru balık gibi gıda maddeleri başta olmak üzere toplam 47 ürünün ihracına Meclis-i Vükelaca müsaade edilmişti.⁹⁷

Mübadele suretiyle ihracına müsaade edilen ürünler ise 2 numaralı listede yer almaktaydı. Bu ürünler ise pamuk, afyon, palamut, zeytin ve ipek gibi ürünlerdi.

Ayrıca ihracı yasak olan ürünlerde şunlardı: buğday, dakik, irmik, bulgur, mısır, fasulye, nohut, mercimek, bakla, bezelye, gibi hububat ürünleriyle patates, pirinç, yağ, soğan, tuz, pekmez, bal, pastırma, sucuk, zeytin ve zeytinyağı gibi gıda maddeleriyle

⁹⁵Tekin Alp, "İhracat Kanunu", *İktisadiyat Mecmuası*, 21 Eylül 1332, Sene 1, C. 1, S. 29, s. 1-2.

⁹⁶ Bu tarifelerle ihracatın zorlaştırılmasına yönelik yaptırımlar bulunmaktadır. Tekin Alp, Yeni Gümrük Tarifesi, *İktisadiyat Mecmuası*, 15 Eylül 1332, Sene 1, C. 1, S. 28, s. 1-2.

⁹⁷ 4 Şubat 1330 (17 Şubat 1915) tarihinde Meclis-i Vükalaca kabul edilen karar gereğince ihracına izin verilen ürünlerin listesi hazırlanmıştır. Söz konusu liste ordu ve ülke ihtiyaçları göz önünde bulundurularak yeni ürünler listeye eklenebilir veya listeden çıkarılabilirdi. Zira 17 Mart 1330 (30 Mart 1914)'da kuzu ve oğlak derileri ve 18 Nisan 1330 (1 Mayıs 1914) tarihinde yumurtanın ihracına müsaade edilmiştir. Ancak 16 Mart 1331(1 Nisan 1915) 'de kuzu ve oğlak derileri ile yumurtanın ihracatı men edildi. *BOA, DH.İ.UM.*, Dos. No: E-6, Ves. No: 53.

arpa, saman, yulaf, kepek, ot gibi hayvan yemleriyle çeşitli ürünlerin ülke dışına çıkarılması yasaklanmıştı. Bu ürünlere ek olarak 18 Kanun-u evvel 1330 (31 Aralık 1915) tarihinde yumurta, koyun ve kuzu derilerinin ihracı men edilmişti.

Osmanlı Devletince ihracı men edilen, mübadele suretiyle ihracına müsaade edilecek, dost ve tarafsız devletlere ihracına müsaade edilecek ürünler ve eşyalar hakkında şu kararlar alınmıştır.⁹⁸

1. Bir numaralı listede belirlenen maddelerin ihracı yasaklanmıştır.
2. İki numaralı listede belirlenen maddeler ve eşyalar mukabili nakden veya aynen alınması veya vesika ile ispat edilmek veya ülke ihtiyacı dikkate alınarak hükümetçe tayin olunacak maddeler mübadele olunmak şartıyla ihracına müsaade edilmiştir.
3. Bir numaralı listede belirlenmeyen maddelerin dahi düşman devletlere ihracı yasaklanmıştır.
4. Bir numaralı listede belirlenen maddelerin bazıları icap ettiğinde dost ve tarafsız devletlere ihracına Meclis-i Vükelaca müsaade olunabilir.
5. 2.ve 4. Maddeler gereğince ihracına müsaade olunacak maddelerin dost ve tarafsız devletlere sevk olunacağına dair Osmanlı gümrüğüne verilmek üzere mezkûr memleketlerin buradaki konsoloslukları tarafından bir beyanname vermek ve dost ve tarafsız devletlere sevk olunacağını isbat etmek zorundadır.

Ayrıca her türlü eşya ve maddelerin hasım devletlere ihracı kesinlikle men edilmişti. İthalat ve ihracat ancak dost ve tarafsız devletlere yapılabilirdi. İhracatın yapılabilmesi için dost ve tarafsız devletlere ihracına müsaade edilen eşya ve maddelerin memleketlerine sevk olunacağına dair Osmanlı gümrüklerine başvurmaları ve ihracatı yapılan ülke konsolosluğuna beyanname verilerek bu konsolosluklarca tasdik edilerek ispatı gerekmekteydi.⁹⁹

Birinci Dünya Savaşı süresince Osmanlı Devletince ihracına müsaade edilen veya ihracı yasak olan ürünler ülke ihtiyaçları göz önünde bulundurularak ve Meclis-i Vükelaca onaylanarak karara bağlanmaktaydı.

⁹⁸ BOA, DH.İ.UM., Dos. No: E-6, Ves. No: 53; BOA, MV., Dos. No: 195, Göm. No: 61.

⁹⁹ BOA, DH.İ.UM., Dos. No: E-6, Ves. No: 53.

1. Tüm ihracatın yasaklanması, 20 Temmuz 1330 (2 Ağustos 1914)
2. Tüm hayvanların ihracatı yasaklanması, 21 Temmuz 1330 (3 Ağustos 1914)
3. Yem ve her türlü hayvan yiyeceğinin yasaklanması, 24 Temmuz 1330 (6 Ağustos 1914)
4. Sağlık Ürünleri, 21 Ağustos 1330 (6 Eylül 1914)
5. Mahrukatın yasaklanması, 21 Ağustos 1330 (6 Eylül 1914)
6. Maden kömürü, 12 Teşrin-i Sani 1330 (25 Kasım 1914)
7. Zeytin ile zeytinyağı, 30 Teşrin-i Sani 1330 (13 Aralık 1914)
8. Bakla ve hurma, 30 Teşrin-i Sani 1330 (13 Aralık 1914)
9. Yumurta, 17 Mart 1331 (30 Mart 1915)
10. Yünü alınmış kuru ve yaş koyun ve kuzu derileri 18 Kanun-u Sani 1330 (19 Ocak 1915)
11. Balmumu, 1 Şubat 1331 (14 Şubat 1915)
12. Tuzlu balık, 3 Nisan 1332' de (16 Nisan 1916) ihracı yasaklanmıştı.¹⁰⁰

Buğday, dakik, ırmık, nişasta, bulğur, mısır, fasulye, nohut, mercimek, bakla, bezelye, böğrölce, vb. hububat ile patates, pirinç, yağı soğan, tuz, pekmez, bal, pastırma, sucuk, arpa, saman, yulaf, kepek, ot gibi hertürlü hayvan yemi, kimyon vb. baharat, sabun, sığır derisi ve kıymetli kürklerden başka kereste, ve her çeşit inşaat malzemesi ile çuval ve harar, maden kömürü, kok kömürü ve her tür sıvı maden, ispirto, petrol, ham petrol, benzin ve her çeşit makine yağı ile güherçilenin ihracı yasanlandı. 6 Kanun-u Sani 1330 (19 Ocak 1915)

1.1.4.2. İç Ticaret

18.yüzyılın sonlarından itibaren Osmanlı dış ticaretinin hacmi, imparatorluk içindeki toplam üretimin ancak %1-2'sini oluşturmaktaydı. Bu dönemde Balkanlar, Suriye, Anadolu ve Mısır gibi çok geniş bir alanı kapsayan imparatorluğun kendi içindeki ticareti dış ticaretten çok daha önemliydi. Yine bu dönemde Ortadoğu ve Doğu Avrupa ülkeleriyle olan ticaret Avrupa ile olan ticaretten çok daha önemliydi. Ancak 19. Yüzyıldan itibaren yaşanan büyük toprak kayıplarıyla birlikte özellikle 1820 ve 1914 yılları arasında Osmanlı dış ticaretin daha da önem kazanarak 10 kat daha arttığı

¹⁰⁰ BOA, DH.İ.UM, Dos. No. E-16, Ves. No. 48.

görülmektedir.¹⁰¹ Birinci Dünya Savaşı öncesinde mevcut tarım mahsullerinin azami %25'i ihraç edilmekte geri kalanı ise ülke içinde tüketilmekteydi.¹⁰²

Birinci Dünya Savaşı'yla birlikte savaşın getirdiği şartlara paralel olarak dış ticaretin inkıtaya uğraması iç ticaret zorunlu hale getirmişti. Özellikle İstanbul başta olmak üzere ülkenin kıyı bölgelerin tahıl ürünleri iç bölgelerden tedarik edilmeye çalışılmıştı. Burada en önemli sıkıntı hiç şüphesiz ulaşımda yaşanan sıkıntılardı. Ülke demiryollarının büyük kısmı ordu ihtiyaçlarının karşılanmasına ayrılması zaten var olan sıkıntıyı daha da arttırmıştı.¹⁰³

Osmanlı hükümeti daha savaşın başlangıcından itibaren her ordunun bir iâşe mıntıkası belirlemiş ve bu mıntikalar arasındaki ticareti bazı şartlara bağlamıştı. Her mıntika öncelikle ordunun ihtiyaç duyduğu iâşe maddelerini temin etmeliydi. Mıntikalar arası ticaret ancak bölgenin ihtiyaçlarından artakalan kısmı söz konusu bölge dışına çıkarılabilirdi. Bölgeler arası ticaret ancak mıntikanın bağlı olduğu Ordu kumandanlıkları izniyle gerçekleşebilirdi. Zira gıda maddelerin ordu kumandanlıklarının izni olmadan bir yerden diğer yere geçirilmesi halinde kaçak ad olunarak bedelsiz müsadere edilecekti. Bu nedenle bağlı bulunan ordu kumandanlığınca vesika alınarak ancak gerçekleştirilebileceği bunun içinde söz konusu malın %20 nispetinde el konulmaktaydı. Ordu kumandanlıkları lüzum gördükleri eşyanın ihracını muvakkaten menedilebileceği bunun ancak bunun devamı için ancak Meclisi Vükela kararının istihsal edilmesi gerekiyordu.¹⁰⁴

Birinci Dünya Savaşı süresince dahili ticareti engelleyen en önemli amil hiç şüphesiz Tekalif-i harbiye usulüydü. Bu usul bahane edilerek kanunun hilafına olarak halkın elindeki ürünlerin tümünün alınması mıntikalar arası ticareti büyük sekteye uğratmış ve ülke iktisadi hayatının üzerinde menfi tesiri olmuştu.¹⁰⁵

¹⁰¹ Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme* (Seçme Eserleri II), s. 20.

¹⁰² Donald Quataert, "Ulaşım", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalcık, Donald Quataert), C. 2, İstanbul 2004, s. 952.

¹⁰³ BOA, BEO., Dos. No: 4127, Göm. No: 309496.

¹⁰⁴ İç ticaretin yapılma usulü Genişletilmiş Mıntika Nizamnamesinin dördüncü maddesinde şu şekilde yer almıştır: "Alım ve satım için müsaade, evvela mevki-i müstahkem kumandanlığının veyahut böyle bir kumandan mevcut değilse kolordu kumandanlığının rey ve tasvibi alındıktan sonra doğrudan doğruya vali tarafından ita olunur. Memurin-i askeriyyenin tasvibi olmaksızın alım ve satım muamelesine müsaade ita olunmaz." BOA, Ş.D, Dos. No: 660, Göm. Sıra No: 5.; BOA, BEO., Dos. No: 4127, Göm. No: 309496. BOA, DH. İUM., Dos. No: E-24, Göm. Sıra No: 10.

¹⁰⁵ Muhittin Birgen, *İttihat ve Terakki'de On Sene, İttihat ve Terakki Neydi?* (Haz. Zeki Arıkan), 2. Baskı, İstanbul Mart 2009, s. 304-305.

Tüm bunlarla birlikte dahili ticareti engelleyen diğer bir unsur ulaşım araçlarındaki yetersizliktir. Ulaşım araçlarının ordu ihtiyaçlarının teminine hasredilmesi iç ticaretin büyük sekteye uğratmıştı. Bu durum ülkede “*vagon ticareti*” denilen bir ticaretin oluşmasına sebep olmuştu. Başlangıçta yabancıların elinde olan bu ticaret daha sonra levazım idaresine yakın olan ve Türk tüccarların eline geçmişti. Bunda mevcut hükümetin uyguladığı siyasetin etkisi büyük olmuştu.¹⁰⁶

1.1.5. Sanayi

Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı Devleti’de bugünkü anlamda bir sanayi mevcut değildi. Daha çok küçük sanatlarla el ve ev sanatları dönemin sanayisini oluşturmaktaydı. XIX. Asrın sonlarına doğru (1880-1890) el sanatlarından sanayiye geçiş hareketi başlamıştır. Kuruluşları 1880 yılı öncesi toplam 56 adet müessese mevcuttu ve bunların 17’sini tekstil sanayisi(ham ipek imalatı), 17’sini matbaacılık ve ve 1’ini toprak sanayisi, 3’ünü deri sanayisi, 3’ünü tahta sanayisinden ve 15’ini gıda sanayisi daha ziyade şekercilikle iştigal eden müesseseler oluşmaktaydı. Ancak bunların hiçbirisi sınai mahiyetinde değildi. 1880’lerden itibaren sanayinin evsafı değişmiş büyük sanayi müesseseleri kurulmuştu. XX. Yüzyıl başından itibaren ise milli sanayi müesseselerinin anonim şirket halinde teşekkül ettiği görülmektedir.

Osmanlı Devleti’nde kapitülasyonları varlığı diğer alanlarda olduğu gibi sanayi alanında da milli sermayenin oluşmasını engellemiş bu durum milli sanayi müesseselerinde yansımıştır. Öyleki 1883-1913 yılları arasında milli sermaye ile kurulan müesseselerin adedi 46 ve bunların sermayesi ise 110 milyon kuruşu aşamamıştır. Buna karşın ecnebi sermayesi ile kurulan müesseselerin sayısı 39 olmakla beraber sermayelerinin toplamı 1 milyar kuruşu bulmuştur. Yabancı sermaye daha çok devlet teminatına haiz yatırımları tercih ediyor ve imalat sanayi sektörüyle pek az ilgilenmekteydi. Osmanlı memleketinde sınayi tesisleri kurmayı hem menfaatleri aleyhine hemde verimsiz olarak telakki edildiğinden yatırımlarının önemli kısmı maden istihracı ve inhisar işletmeleri gibi rekabeti kabul etmeyen alanlardaydı¹⁰⁷. Osmanlı fabrikaların yarısından fazlası İstanbul’da, 4’te 1’i ise İzmir’de gerikalanı diğer bölgelerde

¹⁰⁶ Muhittin Birgen, *İttihat ve Terakki’de On Sene, İttihat ve Terakki Neydi?* (Haz. Zeki Arıkan), 2. Baskı, s. 307-308.

¹⁰⁷ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 114-121.

toplanmıştı. Fabrikaların %8 devletin, %11 anonim, %81’ide şahıs şirketlerinden oluşmaktaydı.¹⁰⁸

Mevcut hükümet milli iktisat politikalarına paralel olarak ülkede sanayinin terakkisine çalışmak, fabrikalar açmak, milli bir sanayi oluşmasını sağlamak için Milli Fabrikalar Cemiyeti kurulmuştur.¹⁰⁹ Ülkedeki milli servet eksikliği milli sanayinin gelişmesinin önündeki en büyük engellerdendi.

30 Teşrin-i sani 1329 (13 Aralık 1913) tarihinde “Teşvik-i Sanayi Kanun-u Muvakkat” kanununu¹¹⁰ kabulüyle Osmanlı hükümeti devlet desteğiyle sanayi alanındaki gelişmeyi sağlamaya çalışmıştır. Osmanlı Devleti’de ilk defa ülke sanayisinin gelişmesini sağlamak amacıyla bir teşvik kanunu hazırlamıştır.¹¹¹ Bu kanun hali hazırda işleyen ve gelecekte açılacak olan fabrikalar için bazı teşvikler vermektedir. Ancak bu teşvikler bazı şartlara bağlanmıştı. Fabrikaların alet ve edevatıylave binası ve müştemilatıyla birlikte en az 1000 Osmanlı lirası kıymetinde olmalı ve kapıcı ve müstahdem hariç olarak en az 750 ameale ücreti ödemeliydi. Ayrıca fabrika alet ve edevatının 5 beygir gücünde bir motorla çalışması şarttı. Bu şartlara haiz olanlar her türlü vergiden muaf tutulmaktaydılar. Ayrıca memleket dahilinde tedariki mümkün olmayan hammaddelerin ihracatı esnasında tabi olunan vergilerden de muaf tutulmaktaydı. Yeni tesis edilecek fabrikalar için 5 dönüme kadar arazi bedelsiz temin edilmekte ve müstahdeminde temettü vergisi ve diğer bütün vergilerden muaf tutulmaktaydı. Fabrikaların memleket dışına yapacağı ihracattan gümrük resmi alınmayacaktı ayrıca tüm bu müsaade ve muafiyetler kanunun neşrinden itibaren 15 sene geçerli olacaktı.

Yine bu muvakkat kanunla bazı şartlar karşılığında¹¹² yabancılara da bu kanundan yararlanma imkanı vermektedir. Ancak 11 Cemaziyel evvel 1333 (27 Mart 1915) tarihinde “14 Muharrem 1332 tarihli teşviki sanayi kanununun 6. Maddesini muaddel kanunu muvakkat¹¹³ ” kanunuyla daha önce bu kanundan yararlanan yabancılara ait hükümde değişiklik yapılmıştır. Bu değişikle teşvik kanunun bahsettiği

¹⁰⁸ Donald Quataert, “Sanayi”, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalçık, Donald Quataert), C. 2, s. 1016.

¹⁰⁹ “Milli Fabrikalar Cemiyeti”, *İktisadiyat Mecmuası*, 5 Nisan 1333, Sene 1, C. 2, S. 51, s. 6-7.

¹¹⁰ *Düstur: Tertip II*, C. 2, s. 108.

¹¹¹ Mehmet Zeki, “Vakayi-i Maliye ve İktisadiye”, *İctihad*, Sene 5, Sayı 110, s. 189-194.

¹¹² Teşviki sanayi kanununun 6.ci maddesine göre “14 Safer 1684 tarihli kanunu kabul eden devletlerin tebasından olan ve muaf olan tekalif rusumundan maada tekalifi emriye ve belediyeye tabi olmak şartıyla bu kanunun bahş ettiği muafiyet ve imtiyazata aynı derecede haizdir.”

¹¹³ *Düstur: Tertip II*, C.7, s. 535.

müsaade ve muafiyet Osmanlı tebasına ve Osmanlı Anonim şirketlerine mahsustur şekilde değiştirilerek daha önceden yabancı şahıs ve şirketlerinde yararlanması imkan ortadan kaldırılmış ve kanunla tanınan haklar yalnız Osmanlı teba ve şirketlerine hasredilmiştir. Yapılan bu değişiklikle mevcut Osmanlı hükümetinin savaş ortamından faydalanarak kapitülasyonların kaldırılması ve hükümetin milli iktisat ve milli sermaye politikaları çerçevesinde alınan tedbirlere muvafık düşmekteydi.

Söz konusu kanunun en büyük eksiklik kredi kolaylıklarının sağlamamış olması ve dış rekabete karşı himaye tedbirlerinin alınmamış olmasıdır. Tüm bu noksanlıklara rağmen kanun yatırım faaliyetlerini canlandırmıştı.¹¹⁴ Ancak I. Dünya Savaşı'nın başlaması tüm bu olumlu çabaları sekteye uğratmıştı savaşı öncesinde olduğu gibi savaş döneminde de sanayi malları bakımından büyük oranda dışa bağımlıydı.

1.2. Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin Genel İktisadi Politikaları

I. Dünya Savaşı iktisadi düşüncenin yanı sıra bilfiil iktisat politikalarında da köklü dönüşümlere yol açmıştır. 19.yüzyılın sosyalist ekonomi politikaları Cihan Harbi'nin başlamasıyla birlikte devlet ekonomiyeye müdahale eden, yönlendiren ve girişimci bir devlet anlayışı oluşmuştu. Devletçilik anlayışının o dönemin tabiriyle devlet iktisadiyatı I. Dünya Savaşı'yla önem kazanmıştır. Devlet iktisadi yaşamın tüm alanlarında yer alarak; doğrudan veya dolaylı olarak etkin bir denetim mekanizmasının kurulmaya çalışılmıştı. Ayrıca iktisadiyatın siyasal-toplumsal boyutu değişerek “*genel refah*” hedef alan bir iktisat anlayışı yerini “*genel selamete*” bırakmış ve böylece savaş ekonomisi diye adlandırılan yeni bir iktisat alan açılmıştı.¹¹⁵

I. Dünya Savaşı'nda dönemin iktisadi politikalarına uygun olarak diğer savaşan ülkelerde olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda da devlet ekonomiyi bilfiil yönlendirmekte ve “*devlet İktisadiyatı*” adı altında devletçilik politikası uygulanmaya çalışılmaktaydı. Zira iç ve dış ticaret bütünüyle devletin kontrolüne altına alınmış ve böylece müdahaleci bir iktisadi politika geliştirilmişti. Uluslararası konjunktürün de

¹¹⁴ Kanunun neşrini takip eden ilk 2 sene zarfında 117 müessesenin başvuruları kabul edilmiş ve bu müesseselerin içinde yalnız 18'i yeni kurulan müesseselerdendi. Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 117.

¹¹⁵ Zafer Toprak, *İttihad- Terakki ve Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik (1914-1918)*, s. 12.

etkisiyle ülke ekonomisi dışa kapalı ve milli iktisat politikalarına uygun bir yönetim anlayışı benimsenmişti.¹¹⁶

Osmanlı Devleti'ndeki mevcut “*devlet iktisadiyatı*” politikası diğer Avrupa devletlerinde olduğu gibi belli bir gelişim süreci yaşanmadan ve meselenin mahiyeti de tam anlaşılmadan mevcut konjonktürün zorunlu kıldığı bir süreç olmuştur. Ülkedeki ferdi iktisadın zayıflığı ve harp dolayısıyla iktisadi hayattaki ahenk ve intizamın bozulması devletin iktisadi hayata müdahalesini zorunlu kılmıştı. Özellikle Osmanlı Devleti'ndeki ferdi iktisadiyatın zayıf olması devlet iktisadiyatını zaruri hale getirmiştir. Budurum I. Dünya Savaşı esnasında ferdi iktisadiyatın büsbütün bertaraf edilmesine neden olmuştur.¹¹⁷

İttihat-Terakki hükümeti politika olarak korumacı ekonomi yerine serbest ticareti savunmaktaydı. Serbest pazar ekonomisi uygulayamaya çalışarak milli zengin yaratmak ve Türk müteşebbislerini cesaretlendirmeye çalışmış fakat pratikte bunun uygulanmasına pek olanak yoktu. Zira dört asırdan beri yürürlükte bulunan kapitülasyonlar ve bir asırdan beri varolan serbest ticaret antlaşma hükümleri¹¹⁸, milli zenginlerin oluşturulmasının önündeki en büyük engellerdendi.

Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla mezkûr politikalar çerçevesinde Osmanlı ülkesinde yabancılara tanınan fevkalade ayrıcalıklar lağvedilmiş ve böylece yabancılara tanınan imtiyazlarla ülke servetinin dışarı akması engellenerek ülkede sermaye birikiminin oluşması adına önemli bir adım atılmış olunuyordu. Bu durum milli bir iktisat politikamızın oluşmasının gereği ve önemli bir aşamasıydı. Zira kapitülasyonların yürürlükte olduğu ve böylece iktisadi politikanın yabancı devletlerce tahakküm altına alındığı bir toplumda iktisadi siyasetin varlığından söz etmekte olanaksızdı.¹¹⁹

İttihat-Terakki hükümeti ekonomik politikasına bakıldığında iktisadi anlamda yeni bir döneme girildiği görülmektedir. Milli iktisat devri olarak adlandırılan bu

¹¹⁶ Zafer Toprak, *İttihad- Terakkî ve Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye’de Devletçilik* (1914-1918), s. XIV.

¹¹⁷ Tekin Alp, “Harp’ten Sulha İntikal İktisadiyyatı (Devlet İktisadiyyatı)”, *İktisadiyat Mecmuası*, 16 Ağustos 1333, Sene 1, C. 2, S. 62, s. 1-3.

¹¹⁸ Bu antlaşma hükümlerine göre yabancı gerçek ve tüzel kişiler, Osmanlı devletinden izin almadan serbest biçimde Osmanlı topraklarında ticaret yapıyorlardı. Yabancı işadamları veya şirketler, herhangi bir uyuşmazlık yarattıkları zaman Osmanlı mahkemeleri bu uyuşmazlığı çözemiyordu. Bu konuda yetkili mahkemeler söz konusu kişi veya şirketlerin tabi olduğu devlet mahkemeleriydi. Bayram Nazar, *Şehbender Raporlarına Göre I. Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Ticareti*, İstanbul 2010, s. 29.

¹¹⁹ Tekin Alp, “Ecnebi Sermayesine Karşı Siyaset-i İktisadiyemiz”, *İktisadiyat Mecmuası*, 26 Nisan 1333, Sene 1, C. 2, S. 53, s. 1-3.

dönemde milli iktisat faaliyetlerini tanzim ederek siyasi, içtimai ve tarihi bağların kurularak bugünü maziye bağlayarak iktisadi tekamülün seyrini ona göre takip etmeğe çalışılmıştı. Milli iktisadın gelişmesinin enbüyük amili olan milli sermayenin oluşturulmasına mümkündü.¹²⁰ 1908’lerde başlayan milli iktisat eğilimi I. Dünya Savaşı’nda kapitülasyonların kaldırılmasıyla güç kazanmış böylece milli istihsalatın korunması ve güçlendirilmesinin önü açılmış oluyordu.¹²¹

İttihat-Terakki yönetimi ekonomik egemenliğe sahip olunmadan milli egemenliğin sağlanmasının mümkün olmadığını anladıklarından ekonomik egemenlik için yabancı boyunduruğundan kurtulmak yeterli olmadığı devlet desteğiyle kurulan ve geliştirilen bir milli ekonomi gerekli olduğunu düşünmekteydiler. Bu amaçla gerekli siyasal temel 1914 yılında atılmıştı. Böylece hükümetin harp süresince milli bir ekonomi kurma çabasıyla hareket edildiği görülmektedir.¹²²

Mezkûr hükümetinin milli ekonomi modelini kapitülasyonların kaldırılmasından sonra gündeme gelmişti. Zira milli siyasetin gayesi yerli üretimin arttırılmasını sağlamaktır. Ancak dört asırdan beri uygulanmakta olan kapitülasyonlar yerli üretimin zararına olarak bir takım imtiyazların varlığı böylebir siyasetini uygulamasını engellemişti.¹²³ Ancak milli sermaye yetersizliği Osmanlı hükümetinin yerli sermayenin yabancı sermayedarlarla işbirliği içinde milli iktisadın gelişmesini sağlamak amacıyla Kapitülasyonların kaldırılmasıyla birlikte mevcut hükümet ekonomide yabancı sermaye ile işbirliğinden oluşan “*Geniş Nazarlı Siyaseti İktisadiye*” adıyla yeni bir iktisadi politikayı gerekli kılmıştı. Amaç yetersiz olan yerli sermaye ile yabancı sermayenin işbirliği arttırmak ve böylece ülkenin iktisadi gelişimi ve harbin getirdiği sıkıntıların giderilmesi ancak geniş nazarlı bir siyaset takibini gerekli kılmıştı.¹²⁴

Yabancı sermayeye karşı siyasetimiz kapitülasyonların kaldırılmasından sonra bir sorun olarak ortaya çıkmıştı. Zira kapitülasyonlar zamanında Osmanlı Devleti’nde iktisadi bir siyaseti mevcut değildi. Milli iktisadın oluşması engelleyen yabancılara iktisadi ayrıcalıkların yürürlükte olduğu bir dönemde milli iktisadın gelişmesi elbette beklenemezdi. Dört asırdan beri varolan bu imtiyazlar ortadan

¹²⁰ Ahmet Muhittin, “Milli İktisat - Milli Sermaye - Milli Sermaye Teşkilatı”, *İslam Mecmuası*, 29 Temmuz 1331, C. 2, S. 33, s. 729-734.

¹²¹ Faruk Yılmaz, *Batı Emperyalizmi ve Osmanlı Devleti (Osmanlı Devletinin Borçlandırılması)*, s. 137.

¹²² Feroz Ahmad, *İttihat ve Terakki (1908-1914)*, (Çev. Nuran Yavuz), İstanbul Eylül 2010, s. 191.

¹²³ Tekin Alp, “Ecnebi Sermayesine Karşı Siyaset-i İktisadiyemiz”, *İktisadiyat Mecmuası*, 26 Nisan 1333, 1. Sene 1, C. 2, S. 53, s. 1-3.

¹²⁴ *Sabah*, “Geniş Nazarlı Siyaseti İktisadiye”, 5 Şubat 1332 (18 Şubat 1917) .

kalkınca yabancı sermayeye karşı ne gibi bir siyasetin uygulanacağı hususu ortaya çıkmıştır. Kapitülasyonların lağvından sonra ecnebi teşebbüs ve sermayeye karşı bir düşmanlık cereyanı oluşmamış ancak dünya harbinin tesiriyle savaşan diğer devletlerde olduğu gibi iktisadi sahalarda milli teşebbüsler ve milli faaliyetlerin gelişmesine çalışılmıştır. Bu konuda mevcut hükümetin mali politikalarının belirlenmesinde etkin rol alan Maliye Nazırı Hüseyin Cavid Bey'in memleketimize gelecek olanlara kapılarımızı geniş açmakta hiçbir mahzur görmediklerini belirterek bununla birlikte iktisadi siyasette yabancı sermayeyi yalnız bırakmamak, daima onları yerli sermaye ve yerli amele ile iştirak ederek sürdürülmesi gerektiğini beyan etmiştir. Bu fikir İttihat-Terakki hükümetinin yabancı sermaye ve teşebbüslere karşı siyasetini de ortaya koymaktaydı.¹²⁵

Yine Talat paşa ve kabinesinin Meclis-i Mebusan'da okuduğu programda yeni kabine siyasetini “*Geniş Nazarlı Siyaseti İktisadiye*” olarak tanımlamıştı. Ziraat ve sanayide yabancı sermaye ile yerli sermaye bir araya getirilerek bu şekilde gelecekte ülke iktisadının gelişmesine çalışılmıştı. Ayrıca müttefik devletler ve tarafsız devletlerle birlikte yeni teşebbüslere girişilecek ve bu konuda hükümet her türlü yardım ve kolaylığı gösterecekti. Böylece kabine programının açık ve kat’i bir şekilde ifade ettiği bu geniş nazarlı siyaseti iktisadiye sonucu hariçteki yanlış fikirlerin izalesinde, memleketin el sürülmemiş servetlerin işletilmesinde ve yabancı sermayenin ülkeye çekilmesine yardım etmesi hedeflenmişti. Ayrıca köşe bucakta kalmış yerli sermaye bir araya getirmesi, halkın her sanayi ve iktisadi meselelerle alakası sağlanarak mümkün olduğu kadar kendi sermaye ve çalışmasıyla ülke ekonomisine katkıda bulunması hedeflenmişti. Talat Paşa, hükümet programı ile ilgili Meclis-i Mebusan’daki nutkunda hükümetin iktisadi siyasetini şu şekilde ifade etmekteydi: “*Efendiler, ... Siyaset-i iktisadiyemiz, ziraatte memleketimizin kabiliyeti müstesnasından bil umum vesaitle istifade etmek, ziraat ve sanayide ecnebi sermayesinden ilim ve irfanını ve sanatını yerli sermayeler ve mesai ile mezc ve tevhid edecek tarzda bir cereyan-ı sinai vücuda getirmekve bu suretle bir ati iktisadi temine çalışmak olacaktır.*”¹²⁶ ” hükümet programında da anlaşılabacağı üzere Osmanlı Devleti içinde bulunduğu ekonomik darboğazı milli sermaye ile yabancı sermayenin bir araya getirilmesi ve Avrupanın gelişmiş teknolojisinin ülkeye getirilmesiyle mümkün olacağını düşünülmektedir.

¹²⁵Tekin Alp, “Ecnebi Sermayesine Karşı Siyaset-i İktisadiyemiz”, *İktisadiyat Mecmuası*, 26 Nisan 1333, Sene 1, C. 2, S. 53, s. 1-3.

¹²⁶*İkdam*, 16 Şubat 1917; *Sabah* 16 Şubat 1917.

Birinci Dünya Savaşı esnasında İttihat- Terakki hükümeti ordu giderlerini karşılamak için enflasyonist bir politika izlemek zorunda kalmıştır. Harp masraflarını finanse etmek için halkın ve özellikle kazanç erbabının büyük külfetlere katlanmak zorunda bırakıldığı söylenemez. Mevcut hükümetlerin öteden beri başvurdukları yol, harp masraflarının dış istikrazlarla karşılanmasıydı.¹²⁷

Hükümetin moratoryum ve sonrasında 2 Ağustos 1914 tarihli Tecil-i Duvun Kanun-u Muvakkatıyla bankalardaki vadeli ve vadesiz mevduatlar dahil olmak üzere tüm borç ve taahhütler bir ay süreyle ertelendi. Bu önlemler sayesinde birçok bankanın iflastan kurtardı. Zira altın olarak alınan paralar moratoryum nedeniyle değerinin çok altında olan kağıt paralarla ödendi. Altın ve kağıt para arasındaki değer farkı bankalara kar olarak kaldı. Bu durum birçok bankayı iflastan kurtardığı gibi kar etmelerini de sağlamış oluyordu.¹²⁸

Devletin son dönemlerindeki iktisadi şartlar açısından incelendiğinde birbirini takip eden hükümetlerin hiçbirisi ciddi ve kapsamlı bir iktisadi programa sahip olmadıkları görülmektedir. İktisadi icraatlar mevcut durumlara tedbir almak politikalarından ileri gitmemiş ve şahıslara münhasır çabalar olsa da iktisadi kalkınma sistemli bir programa dönüştürülemediği görülmektedir.¹²⁹

1.2.1. İaşe Politikası

Savaş gibi olağanüstü koşullarda meydana gelen gıda maddelerindeki arz ve talep arasındaki dengesizlikten kaynaklanan önemli problemler yaratır. Olağanüstü koşullar gıda maddelerinin arz ve talebi arasında önemli ölçüde dengesizlikler meydana getirdi. Devletler uyguladıkları politikalar ile ortaya çıkan bu dengesizleri çözüme ulaştırdıkları nispette başarılı olurlar. Ancak bu açıdan bakıldığında az gelişmiş ekonomilerin söz konusu dönemin yarattığı baskılar karşısında daha az esnek ve daha korunaksız olarak ortaya çıkmaktadır. Gelişmiş ekonomiler ise daha fazla esneklik göstererek bu dengeyi muhafaza etmede daha başarılı olurlar. Bu nedenle Osmanlı Devleti'nde iaşe maddelerinin temin ve tedarik noktasından ciddi sorunların yaşanmış olması şaşırtıcı bir durum değildi.¹³⁰

¹²⁷ Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, s. 102.

¹²⁸ Zafer Toprak, *İttihad- Terakkive Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik (1914-1918)*, s. 101.

¹²⁹ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında bir Tetkik*, s. 313.

¹³⁰ Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme, (Seçme Eserleri II)*, s. 151.

Osmanlı hükümeti şehirlerdeki yiyecek fiyatlarında aşırı şekilde artmasıyla birlikte gıda maddelerinin arzı sorununun sadece piyasa mekanizmasıyla çözülemeyeceğini anlamış ve müdahalenin gerekli olduğu kanısına varmıştı. Bu anlamda üreticinin ellerindeki ürünün tohumluk ve hane halkının ihtiyacından fazlası devletin belirlediği sabit fiyatlarla devlet görevlilerine teslim edilmesi kararı alınmıştı.¹³¹ Devletin köylüye önerdiği fiyatlar günün piyasa fiyatlarının çok altında kalmakta ve bu durum köylünün ürününü devlete satmamak için her yolu denemelerine neden olmaktaydı. Ayrıca müstahsil durumda olan halkın üretimi kendi ihtiyaçları kadar üretme yoluna itmiş, ürünlerin el altından daha fazla fiyatlarla satılması yoluna itmişti. Yani mevcut politika ile şehirlere ulaşan ürün miktarında artış olmamakla birlikte ürün miktarının azalmasına neden olmuştu.

Devletlerin savaş dönemindeki iâşe politikaları tarımsal üretimden, ulaşım ve tüketim kadar geniş bir alanı kapsar. Bu nedenle iâşe politikaları değerlendirilirken tüm bu durumlar göz önünde bulundurulmalıdır. Osmanlı Devleti'nin iâşe politikası İttihat-Terakki politikaları doğrultusunda milli iktisat esaslarına göre yürütölmeye çalışılmıştır. Mevcut şartların getirdiği bir zorunluluk olarak da ortaya çıkan bu politika ile devlet kendi öz kaynaklarını kullanarak ordu ve ahalinin iâşe teminine çareler aranmıştı.

Osmanlı Devleti seferberliğin başlangıcından itibaren ordu ve ihtiyacı ahalinin iâşe temini devletin öncelikli vazifesi olarak gördüğünden bu ihtiyaçları karşılamak amacıyla zamanın gereklerine göre çeşitli kanun ve nizamnameler düzenleyerek hangi yol ve yöntemlerle yapılacağı belirlenmeye çalışılmıştır. Ancak diğer alanlarda olduğu gibi iâşenin temin edilmesi hususunda programlı bir politika yerine geçici ve kısa vadeli çözüm arayışları ülkenin geleceği açısından olumsuz sonuçlar doğurduğu muhakkaktı.

Seferberliğin ilanıyla birlikte mevcut hükümet ordu ve ahalinin iâşe ihtiyacını karşılanması meselesini orduya bir görev olarak tevdi edilmiştir. Harbiye Nezaretine bağlı Levazımat-ı Umumiye Dairesi ordu iâşesinin olduğu gibi ihtiyacı olan ahalinin de iâşesinin teminini üstlenmiştir. Fakat bu kurumlar iâşe maddelerinin üretiminin arttırılması meseleleriyle değil yalnızca mevcut maddeleri köylünün elinde alarak ordu ve halka ulaştırmak olmuştur. Ancak üretici durumunda olan köylünün sorunlarının göz ardı edilmesi zirai istihsalin giderek azaltmış ve harbin ortaya çıkardığı sorunlarında¹³²

¹³¹Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, (Seçme Eserleri II), s. 154.

¹³²Bu sorunlar şunlardı: harp dolayısıyla üretici durumunda olan nüfusun ve zirai üretimde önemli yeri olan hayvan işgücünün azalması, Aşar mültezimlerinin haksız muameleleri, Mera sahibinin ihtikarı,

eklenmesiyle iâşe noktasından ülkenin bir çıkmaza sürüklenmiştir. Müstahsil durumda olan köylüye muavenette bulunmak ve teşvik etmek iâşenin temini noktasından büyük öneme haizdir.¹³³ Zirai ürünlerindeki arz sorununun sadece piyasa mekanizmasıyla çözülemeyeceği anlaşılmamasıyla¹³⁴ mevcut hükümet tüm bu sıkıntılar karşısında iâşe politikalarından değişikliğe giderek ziraat da himaye usulünü politika olarak benimsenmiştir.¹³⁵ Bu anlamda gerekli tedbirler alınmaya çalışılmıştır. Bu tedbir ve düzenlemelerin ilk uygulama alanı bulduğu yer zirai üretimin ve tüketim bölgesi olan *kazalar* olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nda *kaza*; şehir, kasaba ve köylerden oluşan bir birimdir. Zirai üretimde öncelikli olarak bu birimlerin ihtiyaçları karşılanmalıydı. İhtiyaç fazlası ürünler ordu ve sarayın ihtiyaçları giderildikten sonra ihtiyaç duyulan bölgelerin ihtiyaçlarını karşılanmaya çalışılırdı.¹³⁶

Harp esnasında bu ihtiyaçlar da yıllık olarak belirlenir ve bu ihtiyaçlar peyder pey karşılanmasına çalışılırdı. Bu durumda bir vilayetten diğer bir vilayete erzak, eşya ve hayvanat gibi lüzumlu ihtiyaçların sevki ancak Levazımat-ı Umumiye Riyaseti'nce veya vilayet mıntikasının bağlı olduğu kolordu kumandanlıklarından vuku bulacak tebligat ile ancak lüzumu görülen eşyaya hasredilmek üzere o mahallin en büyük mülki memurun başkanlığında oluşturulacak tekalif-i harbiye komisyonunca verilecek mazbata ile yapılabilmekteydi. Mıntika üzerinden iâşe sevki veya vilayetler arasında iâşe ihracı Levazımat-ı Umumiye-i Askeriye Riyasetince veya vilayetin bağlı olduğu kolordu kumandanlıklarının onayı ile gerçekleştirilmekteydi.¹³⁷

Osmanlı Devleti seferberliğin ilanıyla birlikte ülkeyi iâşe nokta-i nazarında belli bölgelere taksim etmiş ve her bölge öncelikli olarak kendi gereksinimleri karşılamakla yükümlü olmuştur. Söz konusu bölgenin gereksinimleri karşılandıktan sonra ihtiyaç fazlası ürün bölge dışına çıkartılabılırdı. Böylece kademeli olarak ordu ve ahalinin gereksinimleri karşılanmaya çalışılmıştır. Daha harp ilan edilmeden hükümet iâşe işlerini tanzim için yerinde bazı tedbirler almıştı. 24 Temmuz 1914 tarihli muvakkat

Matrabazların köylüye yaptığı hileler, Tekin Alp, "Bu Seneki Mahsulümüz", *İktisadiyat Mecmuası*, 14 Temmuz 1332, Sene 1, C. 1, S. 21, s. 1-2.

¹³³ Tekin Alp, "Bu Seneki Mahsulümüz", *İktisadiyat Mecmuası*, 14 Temmuz 1332, Sene 1, C. 1, S. 21, s. 1-2.

¹³⁴ Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme, (Seçme Eserleri II)*, s. 154.

¹³⁵ Tekin Alp, "Bu Seneki Mahsulümüz", *İktisadiyat Mecmuası*, 14 Temmuz 1332, Sene 1, C.1, S. 21, s. 1-2.

¹³⁶ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, Ankara 2010, s. 63.

¹³⁷ BOA, DH.İ.UM, Dos. No: 16-6, Göm. No: 3-3.

kanunla her türlü ithalat ve ihracat muvakkaten durdurulmuştu. Böylece ülkenin ihtiyaçları göz önünde bulundurularak ileride ordu ve ahalinin ihtiyaç duyacağı maddelerin ülke dışına çıkışı engellenmeye çalışılmıştır

Mevcut hükümet tedbir olarak ülke gereksinimleri karşılandıktan sonra arta kalan ürünlerin ihracına ancak müsaade etmekteydi. Bu anlamda İhracat yüksek vergi ve çeşitli zorluklarla kısıtlanmakta ve seferberliğin ilanı ile devlet öncelikle ihracat yasaklanmış ve böylece ülkenin ihtiyaç duyacağı iâşe maddelerinin ülke dışına çıkması önlenmişti. Ülkenin içinde bulunduğu gıda yetersizliği göz önünde bulundurularak ithalatın önündeki engeller kaldırılmış ve ithalat hiçbir engelle karşılaşmadan serbestçe yapılmaktaydı. İthalat daha çok ülkenin gereksinim duyduğu ürünlerden yapılmakta ve bu arzu edilen bir durumdu. Bu nedenle ithalat da teşvik edici bir politika yürütülmeye çalışılmıştı.

Osmanlı Devleti'nin iktisadi politikası devlet politikalarına uygun şekilde yürütülmeye çalışılmıştır. Böylece iâşe politikalarının harp müddetince bazı değişikliklere uğrayarak daha reel ve uygulanabilir politikalar üretilmesini zorunlu kılmıştır. Başlangıçta uygulanan ve her halükarda ordu ve ihtiyaç sahibi ahalinin iâşe temin politikası zamanla ancak ferdi iktisadın güçlendirilmesi ile mümkün olacağı anlaşılmıştır.

Tüm bunlarla birlikte ordunun ihtiyaçlarının belirlenip eksikliklerinin giderilmesi ve savaş müddetince gerekli ihtiyaçların temin edilmesi yani ordunun iâşe ve ikmali öncelikle Harbiye Nezareti'nin görevi olduğu gibi yanlış bir kanı devletin diğer kurum ve kuruluşlarının da bu konuda görev ve sorumlulukların yeterince belirlenememiş olması en önemli sorunlardan birini teşkil etmiştir. Kısaca ordu dışında diğer kurumların belli kanunlarla sorumlu tutulmaması, daha doğrusu iâşe temin ve ikmalinin ordunun görevi olarak görülmesi, ordunun iâşe temin ve ikmali faaliyetlerinin halk nezdine yeterince indirgenememesi ülkede yaşanan iâşe buhranlarının ana nedeni teşkil etmekteydi. Ayrıca savaşın kısa süreceği öngörüsü savaşın başlangıcında itibaren yeterli hazırlığın yapılmaması ve olası durumlara karşı alınacak tedbirlerin belirlenmemiş olması muharebe esnasında bu sorunlara çözüm aramak pek mümkün olmamıştı. Ülkenin harice muhtaç olmadan ordu ve ahalinin harp müddetince iâşesinin temin edilmesine yönelik tedbirlerin alınması ve uygulanmaya konması gerekiyordu.

Ancak harp müddetince Osmanlı Devleti'nin içine bulunduğu durum nedeniyle alınan tedbirler ya hiç düşünülmemiş veya bu tedbirler yeterince uygulanamamıştı.¹³⁸

Harp müddetince ordu ve ahalinin bir yıllık gıda ihtiyacı ilgili komisyonlarca tespit edilerek bu ihtiyaçların nerelerden ve hangi usullerle tedarik edileceği Harbiye Nezareti'nce belirlenir ve Meclis-i Vükelaca onaylanarak yetkili mercilerce bunların tedarikine çalışılırdı.¹³⁹ Bu ihtiyaçların tamamlanmasında kurumların görev ve yetkilerinin belirlenmemiş olması, öncelikli olarak Erkan-ı Harbiye Nezareti'nin görevi olarak görülmesi bu konuda yeterli iş bölümü ve önlemlerin alınmadığını göstermekteydi. Ordu ve mali birimlerin birbirinden müstakil bulunduğundan bunların görev ve yetkilerinde bir karmakarışıklık meydana getirmişti. Oysa askeri teşkilat ile mali teşkilatın birbiriyle sıkı ilişkiler içerisinde olması ve ortak çalışma imkanına sahip olmaları gerekir. Osmanlı hükümeti çeşitli komisyonlar kurarak bu duruma çözüm aramış ancak kurulan komisyonların görev ve yetkileri açısından yetersiz olmaları mevcut sorunları çözüme ulaştırmaktan uzak kalmıştır.

İaşe meselesi harp müddetince Osmanlı Devleti'nin en önemli problemlerinin başında gelmekteydi. Mevcut hükümet meydana getirdiği örgütler sayesinde çeşitli önlemler almış ancak alınan bu önlemlerin pek de başarılı olduğu söylenemezdi. Osmanlı Devleti gibi iktisadi faaliyetlerin %80'ini tarım oluşturan bir ülke bu sorunun çözülememişti. Özellikle savaşın ikinci yılında başlayan iaşe sıkıntısı harbin üçüncü yılında had safhaya ulaşmıştı. İaşe buhranının bu seviyeye ulaşmasında iaşe kıtlığından çok iaşeye ihtiyaç duyan bölgelerin tespit edilip bunların bu bölgelere ulaştırılmamasından kaynaklanmaktaydı. Bu nedenle iaşe sorunu her bölgede aynı şekilde yaşanmamaktaydı. Tüm bu sıkıntılar, iaşe teminindeki teşkilatsızlık ve ulaşım olanaklarının yetersizliğinden kaynaklanmaktaydı.

Osmanlı Hükümeti'nin iaşenin temin edilmesi hususunda aldığı tedbirleri Sadrazam Talat Paşa'nın Meclis-i Vükelâ'daki beyanatında, iaşe teşkilatının oluşturulmasında Almanya örnek alındığı, iaşe işlerinin düzenlenmesi amacıyla bir mütehassısın¹⁴⁰ ülkeye getirildiğini ve böylece iaşe ile alakadar nezaretlerin müsteşarları

¹³⁸ Harbi umumide Irak cephesinde süpürge tohumu dahil olarak nefer başına 150 dirhem un verilebiliyordu. Başkent İstanbul'da vesikalı olarak çamur gibi ekmeğin halka verilmesi ülkede önceden herhangi bir tedbirin alınmadığını veya alınan tedbirlerin uygulanmadığını göstermektedir. Cemil Tahir (Erkan-ı Harbiye Kaymakamı), "Yeni bir Seferberlik Nizamnamesine İhtiyacımız vardır. 1", *Mecmua-i Askeriye*, C.5, S. 56, s. 1-18.

¹³⁹ BOA, DH.İ.UM, Dos. No: 93/-1, Göm. No: 1/07.

¹⁴⁰ Söz konusu mütehassıs Alman Devlet Tahlil Örgütü kurucularından Hugo Meyer'dir.

ve umumun itimadına kazanmış tüccarlardan oluşan bir iâşe komisyonu teşkil edildiği beyan etmişti. Ayrıca bu komisyon dahil ve hariçten her türlü gıda maddelerinin mübayaa suretiyle temin edilmesi salahiyetine sahipti. Öyle ki bu komisyon vasıtasıyla Romanya'dan külli miktarda zahire satın alınmıştı. Ülke dahilinde de halkın elindeki yıllık ihtiyaçtan fazlası zahire mübayaa suretiyle satın alınarak ordu ve ihtiyaç sahibi halkın gereksinimleri karşılanmaya çalışılmıştı. Görüldüğü gibi Osmanlı hükümeti iâşe temininde öncelikle kendi kaynaklarından azami derece de istifade yoluna gitmiş. Öz kaynaklarını geliştirmek amacıyla bir dizi tedbirler alarak milli istihşalatını artırma yoluna gitmiştir. Dahili kaynakların dışarıya ihracını önlemeye çalışılmış ve ihtiyaç duyulduğunda gıda maddelerin dışarıdan temin yoluna gidilmiştir.

Ancak ithal edilecek gıda maddeleri belirli bir program dahilinde yapılmamış günün şartlarına göre kısa vadeli çözümlerle ithalat politikaları belirlenmeye çalışılmıştır. Avrupa devletleri harp süresinde zirai ürünlere olan ihtiyaçlarının büyük bölümünü ithal etme yoluna gitmiş bunu da başarı şekilde yürüttüğü görülmüştü. Ancak Osmanlı Devleti ihtiyaç duyulacak gıda maddelerinin ülke dahilindeki durumuna göre sürekli değişen bir politika izledi görülmektedir. Memleket dahilinde yetersiz olan gıda maddeleri sınırlı sayıdaki tüccarların yaptıkları ithalat ülkede fiyatların aşırı derece de yükselmesine sebep olmuştu. Hükümet aşırı yükselen fiyatlara karşı men-i ihtikar kanunuyla mücadele etmeye çalışmışsa da bu durumun devamını önlemekte yetersiz kalmıştı. Bu nedenle şekerin fiyatı iki kuruştan üç yüz kuruşa kadar yükselmesini önleyememişti.¹⁴¹

Ülke dahilinde zirai maddelere olan ihtiyacın giderek artmasıyla hükümet mükellefiyet-i ziraiye kanunuyla halka ekme yükümlülüğü getirmekle beraber silah altında bulunmayan erkek ve kadıları tarımsal faaliyetlerde kullanma hakkı vermek suretiyle zirai üretimin artırılması yoluna gidilmiş bundan da nispeten başarılı olmuştur. Ancak üretici durumda olan çiftçinin menfaatlerine yönelik atılacak adımların daha verimli sonuçlar doğuracağı muhakkaktı.¹⁴²

Sonuç olarak Osmanlı hükümetinin iâşenin politikaların plansız, günün şartlarına göre şekillenen yetersiz politikalar olduğu ülkenin içine düştüğü iâşe buhranlarından anlaşılmaktadır. Ayrıca diğer kurumlarla ortak iktisadi politikaların belirlenerek

¹⁴¹Talat Paşa'nın Meclis-i Vükeladaki beyanı için bkz. "İâşe Ve İhracat Meselesi", *Servet-i Fünun*, 9 Şubat 1332, C. 52, S. 1338, s. 185-186.

¹⁴²Tekin Alp, "İstihşalat-ı Milliye'yi Artırmak Meselesi", *İktisadiyat Mecmuası*, 15 Mart 1333, Sene 1, C. 2, S. 49, s. 2-3.

uygulanması gerekirken ordu kendi ihtiyaçlarını kendisi gidermeye çalışmış kısacası ordunun iktisadi politikaların şekillenmesinde etkin rol almıştı. Ancak alınan önlemler istihlatı arttırıcı politikalar olması gerekirken her halükarda ordunun ihtiyaçlarını karşılanmaya çalışılmışması bu durum ülkede halkın sadece kendine yetecek kadar gıda maddeleri ekmeğe itmiş ve böylece iâşe maddelerinin temin sıkıntısı giderek artmıştır. I.Dünya Harbi süresince savaşın getireceği iktisadi problemlerin önceden belirlenip bir plan halinde uygulama imkanından yoksun, gelişigüzel ve günübirlik tedbirlerle harbin devamı sağlanılmaya çalışılmıştı. Alınan tedbirlerdeki muvaffakiyet teşkilattan sorumlu şahısların çabalarına münhasır kalmıştır.

Osmanlı Devleti'nde öteden beri var olan askeri ve sivil çekişmeler teşkilatların koordineli şekilde çalışmalarını engellemiştir. Söz konusu durum mevcut sorunların giderilmesi önündeki en büyük engellerden biriydi. I. Dünya Harbin'de ülkenin her alanında olduğu gibi iâşe işlerinde de İttihat-Terakki fırkasının politikaları çerçevesinde şekillenmekteydi. Bu politikaların esası Başkomutanlık ve ona bağlı Levazım İdaresi'nce her türlü iâşe işlerinin yürütülmesiydi. Zira “*askerin ihtiyacının ancak asker düşünür*¹⁴³.” fikri esas kabul edilerek hareket edilmekteydi.

Ancak buna karşı memlekette seferberlik kanunlarının cari olmadığı bir mıntıkaya ayrılarak burada iktisadi usullerle çalışılıp askeri inzibatın tesiri altında müstahsil ürkütülmeyerek istihsalin takviyesi fikri müdafa ediliyordu. Müstahsilin menfaatinin olmadığı bir üretimin mümkün olamayacağı, istihsalin devamı müstahsil durumda olan çiftçinin desteklenmesiyle mümkündür. Bu durum uzaması muhtemel bir harpte istihsalin devamını sağlayacaktı. Fakat Levazım İdaresi askerin ihtiyacının asker düşünür ilkesiyle hareket etmekteydi. İâşe meselesinin bir tek elden ve bir teşkilat dahilinde sistemli bir hale getirilmesi ancak savaşın son yıllarındaki kurulan İâşe Nezaretî'yle mümkün olmuştur.

¹⁴³ Muhittin Birgen, *İttihat ve Terakki'de On Sene, İttihat ve Terakki Neydi?* (Haz. Zeki Arıkan), s. 238-240.

İKİNCİ BÖLÜM

2. İAŞE MADDELERİNİN TEMİNİ

2.1. Osmanlı Devleti'nde İaşe Maddelerinin Temin Usülleri

Birinci Dünya Savaşı'na kadar Osmanlı Devleti'nde tarımsal ürünler ve sanayi mallarının ülkedeki durumu, bugünkü tarzda bir istatistiğin olmaması nedeniyle tam olarak belirlenmesi mümkün değildi. Bu nedenle ordu ihtiyaçların nerelerden hangi suretle tedarik edileceğine dair verilerin elde edilebilmesi için seferberliğin ilanından itibaren iaşe ve benzeri ihtiyaçların menbalarının layıkıyla anlaşılacak bunların temin edilmesini sağlamaya hizmet edecek istatistik usulü tatbik edilmemişti. Bu durum daha savaşın başlangıcından itibaren ordunun ihtiyaç duyacağı iaşe, nakliye vasıtaları, levazım ve teçhizat vb. ihtiyaçların nerelerden tedarik edilebileceği ve ülkenin mevcut iaşe potansiyelinin tam olarak anlaşılmasını engellemiştir. Seferberliğin ilanından itibaren ordu ihtiyaçlarının karşılanacağı menbaların zamanında ve layıkıyla anlaşılması kısa zamanda ordu ihtiyaçları bu menbalardan temin edilmesinde önemli kolaylık sağlayabilirdi yönelik talimatname hazırlanmıştır.¹⁴⁴ Avrupa devletleri oluşturdukları istatistikler sayesinde kendi ülkelerindeki üretim miktarları ile üretim potansiyelleri kolaylıkla anlaşılabilmekteydi. Ancak Osmanlı Devleti'nde böyle bir istatistiğin tutulmamış olmaması memleket dahilindeki tarımsal ve hayvansal ürünlerin miktarıyla ilgili net bilgilerin elde edilmesini engellemektedir.¹⁴⁵ Bu nedenle daha savaşın başlangıcından itibaren ordu ihtiyaçlarının kolayca temin edilmesi amacıyla ülkenin

¹⁴⁴ I.Dünya Savaşı'na kadar Osmanlı Devletinin sahip olduğu tarım ve sanayi üretimi hakkında bir istatistiğin tutulmamış olması daha savaşın başlangıcından itibaren ordunun ihtiyaç duyacağı iaşe, nakliye vasıtalarının, levazım ve teçhizatlarının nerelerden tedarik edilebileceği ve ülkenin mevcut iaşe potansiyelinin tam olarak anlaşılmasını engellemiştir. Seferberliğin ilanından itibaren ordu ihtiyaçlarının karşılanacağı menbaların zamanında ve layıkıyla anlaşılması kısa zamanda ordu ihtiyaçları bu menbalardan temin edilmesinde önemli kolaylık sağlayabilirdi. Ancak böyle bir istatistiğin tutulmamış olması ordu ihtiyaçların temininin uzamasına neden olan faktörlerdendi. Harbiye Nezareti, ülke menbalarının belirlenmesi amacıyla bir talimatname yayınlayarak tüm kolordularla müstakil komutanlıklara göndermişti. Mezkûr talimatnamenin 2. maddesinde istatistiklerin oluşturulması usulü şu şekilde beyan edilmiştir: "... bu babdaki malumat memurin-i mülkiye, zabıta-i mahalliye, jandarma, her kazada müteşekkil tedarik-i vasıta-i nakliye komisyonları ahvali mahalliyeye vakıf zabıtanandan, aşar mültezimleri fabrika sahipleri, ticaret odaları, esnaf kethüdaları, eşraf-ı mahalliyeden resmi ve gayri resmi tahriri ve şifai tedkikat neticesinde elde edilmesi..." gibi hususlar çerçevesinde istatistiklerin oluşturulması gerekliydi. BOA, DH. HMŞ, Dos. No: 13, Ves. No: 73.

¹⁴⁵"Ziraat İstatistikleri", *Ekinci*, 28 Teşrinisani 1329, C. 1, S. 12, s. 89-90.

sanayi ürünleri ve toprak mahsüllerinin layıkıyla anlaşılması amacıyla istatistikler hazırlanmaya çalışılmıştır.¹⁴⁶

Birinci Dünya Savaşı başlangıcından itibaren ülkenin içinde bulunduğu ekonomik darboğaz nedeniyle İttihat-Terakki hükümeti tarafından ordu ihtiyaç duyduğu iâşe maddelerini karşılamak amacıyla çeşitli yol ve yöntemlere başvurulmuştu. Ayrıca seferberliğin ilanı ile savaş arasında uzun sayılabilecek zaman diliminin olması ülkede önemli miktarda stoklar yapılmasını da sağlamıştı. Ancak mevcut stoklar ülkenin sadece birkaç aylık ihtiyaçlarını karşılayabilirdi. Ülkenin içinde bulunduğu vaziyet ordu ihtiyaçlarını karşılayabilmek amacıyla halkın fedakarlığına müracaatı mecburiyeti hasıl olmuştu. Bu amaçla öteden beri uygulanmakta olan tekalif-i harbiye usulüne başvuruldu. Ancak bu usulün tatbikiyle ülke üretimi hızla azalmaya başlamıştı.

Üretici durumda olan köylü ve tüccarın elindeki ürünlere yıllık ihtiyaç miktarı ve tohumluk kısmı ayrılarak diğer bölümü tekalif-i harbiye usulüyle el konulurdu. Söz konusu usul üretici durumda olan köylünün yalnız kendi ihtiyaçları nispetinde ürün yetiştirmesine neden olmuş ve bu durum ülke istihsalatının hızla azalmasına neden olmuştu. Bu usulün ülke üretimine verdiği zarar ve ordu sayısındaki büyük artış¹⁴⁷ mevcut usülle bunun tedarik edilemeyeceği anlaşılması üzerine bu usul terkedilmeye başlandı. Özellikle harbin ikinci senesinden itibaren ordu sayısındaki artış mevcut hükümeti Almanya'dan borçlanılarak önemli miktarda para tedarik edildi. Bu durum ordu ihtiyaçlarının mübaya (satın alma) usulüyle ihtiyaçları karşılamaya yoluna gidildi. Ordu ihtiyaçlarını karşılanmasında Osmanlı Devleti'nin en önemli gelir kaynağı ürün olarak alınan aşar vergisiydi. Bu vergi sayesinde Osmanlı ordusunun ihtiyaç duyduğu iâşe maddeleri bu sayede temim edilmişti. Tüm bunlarla birlikte hem ülke dışından hem de ülke dahilinden iane suretiyle önemli ölçüde gıda maddelerinin temin edilmiştir.¹⁴⁸

2.1.1. İâşenin Geliştirilmesine Yönelik Tedbirler

Osmanlı ülkesi bir tarım ülkesi olmasına rağmen ülke toprakları yeterince işletilemiyordu. Bu duruma etki eden faktörler arasında uzun süre devam eden savaşlar ve bu savaşlardan ülkenin sürekli olarak yenik çıkması, tarım teknolojisinin yetersizliği,

¹⁴⁶ BOA, *DH.EUM.MH.*, Dos. No: 76, Göm. No: 63.

¹⁴⁷ Çanakkale muharebelerine katılan asker sayısı bugün tam olarak belirlenmiş değildir. Ancak bütün Çanakkale hareketinde sadece şehit ve yaralı sayısının 300.000'e ulaşması sadece Çanakkale Cephesi'nde ordu sayısının nedenli büyük rakamlara ulaştığının gösterir. bkz. Selahaddin Adil Paşa, *Çanakkale Cephesinden Mektuplar-Hatıralar*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul Şubat 2007, s. 89.

¹⁴⁸ Tekin Alp, "Yeni Gümrük Tarifesi", *İktisadiyat Mecmuası*, 15 Eylül 1332, Sene 1, C. 1, S. 28, s. 1-2.

uygulanen politikaların yetersizliği vb. durumlar zirai üretimin istenilen düzeyden olmasını engellemektedir. Cihan Harbi'nin başlamasıyla birlikte ülkenin öteden beri en önemli sorunlardan biri olan iâşe meselesi mevcut hükümeti harbin başlangıcından itibaren bazı tedbirler almaya zorlamıştı.

Osmanlı Devleti için senelik mahsül iktisadi hayatın gelişmesi için hayati öneme haizdir. Çünkü iktisadi bilanço toprağa bağlı vereceği mahsüle bağlıydı. Bu nedenle tarımsal üretimimin gelişmesine yönelik tedbirler büyük önem taşımaktaydı.¹⁴⁹ Bu amaçla kapitalüsyonların kaldırılması, yeni gümrük tarifesinin tesisi, aşar usulünün tahsili ve cibayeti, ziraat bankasının desteği gibi devletin destek ve teşviki ve muaveneti önemlidir.

2.1.1.1. Kapitülasyonların Kaldırılması

Almanya'nın 1 ve 3 Ağustos 1914 tarihinde Rusya ve Fransa'ya harp ilan etmesiyle Osmanlı Devleti'nin harbe girdiği 2 Kasım arasındaki 3 aylık zaman diliminde Osmanlı Devleti tarafsız kalmakla birlikte harp halinden faydalanarak önemli adımlar atmıştır. Bu adımların en önemlisi şüphesiz kapitülasyonların tek taraflı olarak kaldırılmasıydı. Böylece dört asırdan beri yürürlükte olan bu kararlar o güne kadar ecnebilere tanınan her türlü iktisadi, mali, adli ve idari ayrıcalıklara son verilmişti.

Osmanlı hükümeti ülkenin mali ve iktisadi çöküntüye sebep olan kapitülasyonların kaldırılmasından sonra 15 Ekim 1914 tarihli yasayla Osmanlı yasa ve tüzüklerinde kapitülasyonlardan kaynaklanan tüm hükümlerin geçerliliğini yitirdiği açıklanmıştır¹⁵⁰. Kapitülasyonların kaldırılmasıyla o güne kadar ithal mallara konan gümrük vergisi %50 oranında arttırılmış, vergiler yabancıları kapsayacak şekilde kapsamı genişletilmiş ve yabancılara ait tüm şirketlerin kuruluş ve çalışmaları devletin kontrolüne geçmişti.

Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte ülkede ihtiyaçların tümü giderildikten sonra, fazla kalan malın ihraç edilmesine müsaade edilirdi. İthalatta özellikle ülke dahilinde istihsal edilemeyen mamül mallara öncelik verilirdi. Bu malların aşırı şekilde pahalılaşmasını önlemek amacıyla ithalatta çeşitli kolaylıklar getirilmeye çalışılmıştır. Böylece ihracatta kısıtlayıcı ve zorlaştırıcı, ithalatta ise

¹⁴⁹Tekin Alp, "Bu Seneki Mahsulümüz", *İktisadiyat Mecmuası*, 14 Temmuz 1332, Sene 1, C. 1, S. 21, s. 1-2.

¹⁵⁰"Kavanin-i Mevcudede Uhd-u Aitkaya Müstenid Ahkâmın Lağvı Hakkında Kanun-u Muvakkat", 2 Teşrin-i Evvel 1330, *Düstur: Tertip II*, C. 6, s. 1336.

kolaylaştırıcı ve teşvik edici bir usul takip edilmişti. Ancak yeni kapitülasyonla uygulanmasıyla bu usulün aksine himayeci iktisat politikası geçilmiştir.

26 Ağustos 1330 (8 Eylül 1914) tarihli “İmtiyazat-ı Ecnebiyenin (Kapitülasyonlar) İlgası hakkındaki irade-i seniyye”¹⁵¹ ile 4 asırdan beri varolan her türlü imtiyazlar kaldırılmış ve Osmanlı topraklarında yaşayan yabancıların kapitülasyon adı altında tüm mali, iktisadi, adli ve idari ayrıcalıkların bu kanunla kaldırılmış olunuyordu. Yabancıların Osmanlı ülkesindeki hukuk ve vazifelerinin belirsizliğini ortadan kaldırmak ve kapitülasyonların kaldırılmasından doğan yasal boşluğu doldurmak amacıyla 8 Mart 1915 tarihinde “*Memalik-i Osmaniyye’de bulunan ecnebilerin hukuk ve vezai fi hakkında kanun-u muvakkat*”¹⁵² yayınlanarak yabancıların Osmanlı topraklarındaki hukuk ve statüleri belirlenmiş oldu. Böylece milli iktisadın gelişmesi önündeki en büyük engellerden olan kapitülasyonlar kaldırılmış olunuyordu.

Ancak Osmanlı tüccarlarının sermaye birikimlerindeki yetersizlik, yasal ve idari engeller yanı sıra, yabancı şirketlerin kapitülasyonlar sonucu ayrıcalıklı duruma gelmeleri yerli şirketlerin gelişiminin kısıtlanması önündeki en büyük engellerdendi.¹⁵³

2.1.1.2. Gümrük Tarifelerinde Yapılan Değişiklikler

Gümrük gelirleri önemli bir gelir kaynağıydı. Gümrük gelirleri 1877’de toplam devlet gelirlerinin yaklaşık %15’ini, 1911’de ise %16’sını teşkil etmekteydi. Gümrük siyaseti daima tartışılmış gaye gelirleri yükseltmek mi yoksa ihracatı teşvik ederek iktisaden gelişmek mi olduğu konusunda tarihçilerin bu konuda bir fikir birliği yok ancak Osmanlı devletinin ihracatı arttırarak iktisadi gelişmeyi teşvik ve sanayicileri himaye etme yoluna gitmesi iktisadi gelişmenin esas alındığının göstergesiydi.¹⁵⁴

Birinci Dünya Savaşının başlamasıyla ülke dahilinde bazı temel gıdaların tedarikinde sıkıntılar baş göstermişti. Bu nedenle mevcut hükümet 27 Aralık 1915 tarihli “*Harbin hitamına kadar hariçten celb olunacak bazı erzak ve eşyanın muafiyet-i*

¹⁵¹ Ehemmiyetine binaen söz konusu kanun aynen alınmıştır. “*Memalik-i Osmaniye’de mukim teba-i ecnebiye hakkında dahi huku-u umumiye-i düvel ahkamı dairesinde muamele olunmak üzere elyevm cari mali ve iktisadi ve adli ve idari (kapitülasyon) namı altındaki bilcümle imtiyazat-ı ecnebiyenin ve onlara müteferri’ veya onlardan mütevellid bil cümle müsaadat ve hukukun fi maba’d ref ve ilgası meclisi vükela kararıyle tensib olunmuştur. İşbu irade-i seniyye 18 Eylül 1330 tarihinden itibaren mer’i ül ahkam olacaktır.*”, *Düstur: Tertip II*, C. 6, s. 1273.

¹⁵² *Düstur: Tertip II*, C. 7, s. 458.

¹⁵³ Zafer Toprak, *Türkiye’de “Milli İktisat” 1908-1918*, Ankara 1982, s. 71.

¹⁵⁴ Donald Quataert, “Ulaşım”, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalcık, Donald Quataert), C. 2, s. 945-946.

rusumiyesine ve müteferriatına dair kanun”¹⁵⁵ ile un, buğday, çavdar, arpa, mısır, yulaf, kepek, saman, ot ve mevaşi (keçi, koyun, öküz ve inek gibi hayvanlar) harbin sonuna kadar gümrük vergisinden muaf tutulmuştu. Ayrıca söz konusu ürünler tekalif-i harbiye suretiyle el konulamayacaktı. Bu ürünler dışında ordunun ihtiyaç duyduğu ve ithal edilen ürünlerden % 30 oranında gümrük vergisine tabi olacak bu ürünlere de hiçbir suretle el konulamayacaktı.

1916 yılından itibaren ülke üretimindeki azalış ve ordu sayısındaki artış özellikle ülke dahilinde üretimi olmayan ürünlerin ithalini kolaylaştırmak amacıyla yeni bir kanun çıkarıldı. Söz konusu kanunla yukarıda sözü edilen ürünlerle ek olarak petrol, kahve, şeker, pirinç, fasulye, nohut, mercimek, bakla, bezelye vb. ürünlerinde ithalat vergisinden muaf tutulması sağlandı.¹⁵⁶

İhracata bakıldığında, harbin başlamasıyla birlikte öncelikli olarak Osmanlı topraklarından ihraç edilecek tüm yem, yiyecek ve hayvanların ihracının menedilmişti.¹⁵⁷ Bu durum savaş tüm ülkelerin savaşın başlamasıyla itibaren bir politikaydı. Devletler Osmanlı Devletinden olduğu gibi piyasalara müdahale etmişler. Ancak Osmanlının içinde bulunduğu ekonomik durum nedeniyle en hazırlıksız ekonomi Osmanlı devletiniydi. Osmanlı devleti iase problemine çözüm olarak Almanya başta olmak üzere kendi müttefiklerinin oluşturdukları örgütlere benzer yapılar oluşturmaya çalışmış. Ancak bunda yetersiz kalmıştır.

Birinci Dünya Savaşı'na kadar ülkede kapitülasyonların varlığından dolayı İhracat ve ithalatta yerli üretimi koruyacak bir siyaset mümkün değildi. Bu durum ülke dahilinde arz ve talep dengesinin muhafazası için böyle bir kanuna ihtiyaç vardı. Bu kanunun tatbikiyle milli istihsalatın %300-500 arasında bir fiyat artışı sağlamış oldu. İhracat kanunundan evvel ihraç edilen mallar ucuza satılmakta buna karşın ithal edilen mallar ise pahalı olarak ülkeye girmektedir. Bu durumun önüne geçmek için Artık ihraç yapmak isteyen tüccar daha önceden ihraç edeceği malın cins ve fiyatını ihracat şubelerine beyannamelerle bildirecek ve ihraç edilen ürün komisyonun belirlediği fiyatların altında ise bu komisyon ürünün çıkışına izin vermeyecek ve komisyonun belirlediği fiyatla ülkeden çıkışına izin verecekti. Aradaki farktan oluşan meblağda

¹⁵⁵ *Düstur: Tertip II*, C. 8, s. 245.

¹⁵⁶ “Memalik-i Osmaniye’ye ithal olunacak havayic-i zaruriyyeden ma’dud bazı erzak ve eşyanın gümrük resminden istisna’sı hakkında kanun”, *Düstur: Tertip II*, C. 8, s. 659

¹⁵⁷ “Vilayat-ı Osmaniye’den yem ve yiyecek ve hayvanat ihracının men’i hakkında irade-i seniyye”, *Düstur: Tertip II*, C. 8, s. 105.

hazineye aktarılacaktı.¹⁵⁸ Tüm bu çabalar ülke üretiminin dışarıya düşük fiyatla çıkmasını engellemek ve ihracat nedeniyle ülke oluşacak arz talep dengesizliğinin önüne geçmekti.

Talat Paşa'nın Meclis-i Mebusandaki ihracat kanunu ihracatla ilgili beyanatında bu kanunun gerekliliğini şu şekilde belirtmişti: *“Bu kararname çıkmazdan evvel memleketimizden çıkan eşya bir elden çıkıyordu ve piyasamız başkalarının elinde bulunuyordu. Bayi bir ihraç edende bir olunca fiyatlar düşüyor ve o derece düşüyordu ki burada 5 kuruşa satılan mal başka memleketlerde 80 kuruşa satılıyordu bu hal gerek müstahsillerimizin ve gerek tüccarlarımızın zararına mucib oluyordu. Kanunun tatbikinde iki mühim netice elde edildi. Gerek müstahsil ve gerek tüccar elinde bulunan malların fiyatı haddi itidale geldi. Haddi itidali bile geçti. Bundan başka yarım milyon kadar ihracat resm alındı. Bundan ahali mutazzır değildir. Zira bu ihraç iden tüccardan alınıyordu. Ben kanunu gerek müstahsiller ve gerek tüccarlar açısından faideli görüyorum.”*¹⁵⁹ Bu amaçla mevcut hükümet ziraat ve yerli sanayiye himaye gayesiyle yeni bir gümrük tarifesi oluşturmuştu. Hükümetçe 8 yıl olarak planlanan kanun mecliste 3 yıl olarak kabul edildi. Yeni kanunun getirdiği sonuçlar göz önünde bulundurulduğunda ülke istihsalatının dışarıya akması engellenmiş ve ülke üretiminin ucuz fiyatlarla satılmasının önüne geçilmekle beraber azalan gümrük gelirlerinde kısmen arttırılmış oldu.¹⁶⁰

2.1.1.3. İaşe Temininde Yaşanılan Sıkıntılar

Osmanlı İmparatorluğu, özellikle sanayi mallarında olduğu gibi aynı zamanda büyük kentlerin beslenmesi açısından dışa bağımlıydı. Genelde Rusya ve Romanya gibi ülkelerden İstanbul başta olmak üzere sahil kentlerinin beslenme sorunu ithalat yoluyla giderilmekteydi.¹⁶¹ İthalat büyük oranda deniz yoluyla yapılmaktaydı. Savaşın başlamasıyla birlikte deniz yollarının kapanması ve Osmanlı ithalatında önemli yeri olan devletlerin karşı cephede yer alması ülke ithalatını önemli ölçüde sınırlandırmıştı. Savaşın başlamasıyla birlikte Akdeniz yolu kapanmış ve Karadeniz yolu savaş içinde 1915 yılına kadar Osmanlı donanması sayesinde açık kalmış ancak bu tarihten itibaren

¹⁵⁸Tekin Alp, “İhracat Kanunu”, *İktisadiyat Mecmuası*, 21 Eylül 1332, Sene 1, C. 1, S. 29, s. 1-2.

¹⁵⁹ Talat Paşanın Meclis-i Vükeladaki beyanı için bkz. “İaşe ve İhracat Meselesi”, *Servet-i Fünun*, 9 Şubat 1332, C. 52, S. 1338, s. 185-186.

¹⁶⁰Tekin Alp, “Yeni Gümrük Tarifesi”, *İktisadiyat Mecmuası*, 15 Eylül 1332, Sene 1, C. 1, S. 28, s. 1-2.

¹⁶¹Selim ilkin-İlhan Tekeli, Osmanlı İmparatorluğu'nun I. Dünya Savaşındaki Ekonomik Düzenlemeler İçinde İaşe Nezareti ve Kara Kemal Bey'in Yeri, *XII. Türk Tarih Kongresi Ayırbaşım*, s.1159.

Rus ablukası artmış ve Karadeniz sahillerinin Rus donanmasıyla bombalanması buradaki nakliyatın büyük ölçüde sınırlandırılmıştı.¹⁶² Bu durum ülkenin ithalatla tedarik ettiği ihtiyaçların temin edilememesi ülkede önemli sıkıntı yaşanmasına neden olmuştur.

Ayrıca taşıma olanaklarının kısıtlılığından kaynaklanan bölgeler arasında önemli beslenme farklılıkları yaratmıştı.¹⁶³ Kırsal alanlarda köylünün kendi ihtiyaçları için ürün tedarik edebilmekte ancak büyük kentlerde bu ürünlerin temininde çok daha fazla sıkıntı çekilmekteydi. Ülkede istihsal edilemeyen çay, şeker ve kahve gibi ürünlerde kırsal kesimlerde daha fazla sıkıntı çekilmekteydi.

Ürün yetersizliğinin yanında ulaşım olanaklarındaki yetersizlik çok daha büyük sıkıntıydı. Zira başlangıçta demiryolları işletmelerinin yabancıların elinde olması ve daha sonra demiryolu ulaşımının orduya tahsis edilmesiyle birlikte sivil halkın ihtiyaçlarına yönelik yetersiz vagon tahsisi gibi nedenler harbin hitamına kadar ulaşım araçlarındaki yetersizlik problem olarak devam etmiştir.

Osmanlı Devleti'nde iâşe sıkıntısının baş göstermesi Romanya'nın harbe girmesiyle birlikte ortaya çıkmıştır. Romanya'nın savaşa girmesine kadar hem ordu hem de başta İstanbul olmak üzere sahil kentlerin ihtiyaçları bu ülkeden satın alınarak karşılanmaktaydı. Ancak Romanya'nın savaşa girmesiyle birlikte iâşe maddelerinin sevki durmuş ve Osmanlı ülkesinde iâşe temininde önemli sıkıntıların yaşanmasına neden olmuştur.¹⁶⁴

2.1.2. İâşe Maddelerinin Temin Usülleri

Klasik dönem Osmanlı ordu iâşesinin temin usullerine bakıldığında, ordunun taşıyabileceği kadarını yanında taşımak getiremediğini, yerel kaynaklardan temin edilmekteydi. Bunu yaparken de genellikle muhtemel savaş bölgelerine yakın vilayetlerin halkı ile önceden ayarlanmış düzenli mübayalar yoluyla hazinece yapılmaktaydı. Söz konusu sistem sayesinde ordunun iâşe temininde her hangi bir sorun yaşanmamaktaydı. Bu durum On yedinci yüzyılın sonuna kadar devam etmiştir. Bu nedenle Osmanlı Devleti savaş için kaynaklara el konulması ve dağıtılmasında merkezi

¹⁶² Ülkenin tek kömür rezervinin bulunduğu Karadeniz deniz yolunun Ruslarca engellenmesi Osmanlı Devleti'nin özellikle demiryolu taşımacılığında kullanılan kömürün dışarıdan tedarik etmek zorunda bırakması ülke demiryolu ulaşımında bazı aksaklıkların yaşanmasına neden olmuştu.

¹⁶³ Selim İlkin-İlhan Tekeli, Osmanlı İmparatorluğu'nun I. Dünya Savaşındaki Ekonomik Düzenlemeler İçinde İâşe Nezareti ve Kara Kemal Bey'in Yeri, *XII. Kongresi Ayrışım*, s. 1160-1161.

¹⁶⁴ BOA, DH.ŞFR., Dos. No: 67, Ves. No: 143.

modellerin geliştirilmesi açısından Avrupalı çağdaşların ilerisindeydi. Ancak Avrupa’da savaşın kurumlaşması konusunda On sekizinci yüz yıldan itibaren önemli gelişmeler yaşandı. Böylece On sekizinci yüz yılın ilk yarısında Avrupa ordularındaki gelişen levazım birimleri sonunda Osmanlılar ile Batı arasındaki farkın kapanmasını sağladı.¹⁶⁵

Osmanlı Devleti seferberliğin başlangıcından itibaren ordu ve ihtiyaç sahibi halkın iâşesinin temin edilmesi hususunu hükümetin öncelikli vazifesi olarak görülmüştü. Ordunun ve sivil halkının iâşesinin temini maksadıyla tarımsal üretimi arttırıcı bazı önlemler alınmaya çalışılmış ve söz konusu ihtiyaçların karşılanması Meclis-i Vükela tarafından belirlenen usullerle, ordu kumandanlıkları ve müstakil fırkalar vasıtasıyla yapılmıştır. Ülke iâşe nokta-i nazarından birkaç mıntıkaya ayrılmış ve her ordu için belirlenen iâşe mıntıkası dahilinde Aşar, Tekalif-i harbiye ve Mübaya (Satın alma) usulleriyle bu ihtiyaçların karşılanmasına çalışılmıştır. Azda olsa Mübadele, İlane ve diğer bazı yöntemlerden de faydalanılmıştır.

2.1.2.1. Aşar Usülü

Sözlük manası olarak “*onda bir*” anlamına gelen aşar, Osmanlı maliyesinin en önemli vergilerindendi.¹⁶⁶ Tarımsal ürünlerden alınan aşar vergisi, Osmanlı Devleti’nin kuruluşundan yıkılışına kadar tatbik edilmiş umumi devlet gelirlerinin en önemlilerindendir. Zira devlet varidatının ortalama dörtte birinden fazlasını bu vergi oluşturmaktaydı. Ziraat üzerinde alınan vergiler imparatorluğun en önemli gelir kalemleri arasındadır. Birinci Dünya Harbinin başladığı yıl Aşar vergisinin Osmanlı İmparatorluğu’nun milli gelirinin yaklaşık %56’sına tekabül etmekteydi. Bu nedenle Ziraat üzerinde alınan vergiler imparatorluğun en önemli gelirlerindendi.¹⁶⁷

Aşar vergisinin toplanma şekli ve oranları dönemler içinde farklılık arz etmektedir. Başlangıçta 1/8 nispetinde ve aynı olarak alınan yani ürün olarak alınmaktaydı. Şer’ i bir vergi türü olan aşar vergisi yüzyıllar boyunca farklı oranlarda uygulanmış hatta bazen aynı dönemlerde yöreler arasında da farklı oran ve şekillerde uygulandığı görülmüştür. Böylece adı ile uygulama arasındaki bağlantı zamanla kaybolmuştur.

¹⁶⁵ Rhoads Murphey, *Osmanlı’da Ordu ve Savaş 1500-1700*, (Çev. M. Tanju Akad), İstanbul 2007, s. 108-123.

¹⁶⁶ Ahmet Tabakoğlu, “Öşr maddesi”, *DİA*, C. 34, İstanbul 2007, s. 97.

¹⁶⁷ Donald Quataert, “19. Yüzyıla Genel Bir Bakış”, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalcık, Donald Quataert), C. 2, s. 899-900.

Aşar vergisinin toplanma şekli öteden beri imparatorluğun önemli problemlerden biri olmuştur. Aşarın mültezimlerce toplanma usulü köylü için ağır bir yükü. Bu usul milli istihsalatı arttırmak şöyle dursun noksanlaştırdığı herkesçe malumdu. Ancak bu usulün getirdiği problemler göz önünde bulundurulduğundan kayda değer tedbirler alındığı söylenemez. Uzun yıllar mültezimler marifetiyle tahsil edilmekte olduğundan zavallı köylü ekseriya gaddar insafsız bir takım mültezimlerin zulüm ve insafına maruz kalmaktaydı. Öyle ki köylünün elinden %12.5 yerine mahsulatin %30-40'lara varan oranlarda ürün alınmaktaydı. Bunun engellenmesi amacıyla söz konusu verginin toplanma usulünde değişikliklere gidilmişti. Daha önce mültezimlerce toplanılan aşar vergisi artık muvakkat bir zaman için maliye nezaretine bağlı memurlarca toplanmaya başlamıştı. Bu durum köylünün üzerinde mültezimlerin zulmünün son bulmasını açısından önemlidir. Bu usulle devlet milli istihsalatın arttırılmasına yönelik önemli bir adım atmış oluyordu. Ancak aşarın emaneten idaresi pek kolay bir iş değildi. Zira hazinenin varidatı bu durumdan az çok etkilenecekti. Ancak şurası muhakkak ki köylü için bu usul çok daha uygundu.¹⁶⁸

Aşar vergisi farklı dönemlerde değişik oranlarda tahsil edilmekteydi. Bazen de aynı dönemde muhtelif usullerle alındığı görülmekteydi. Örneğin, Tanzimat döneminde aşar usulünde farklı düzenleme yapılmış ve aşarın her yerde başka başka nam ve miktarlarda ve muhtelif usullerle tahsil edildiği görülmüştür.¹⁶⁹ 1894 yılında aşarın oranı %12, 1900 yılında %12,6 ya çıkarılmış ancak bu oranın kesirli olması mahzurlu görüldüğünden bu oran 1906'dan itibaren %12,5 olarak belirlenmiş ve bu durum Birinci Dünya Savaşı'na kadar böyle devam etmiştir.¹⁷⁰

Birinci Dünya Savaşı'nın başlangıcına kadar aşar vergisi % 12.5 nispetinde ve ihale suretiyle mültezimlerce alınmaktaydı. Ziraat üzerinde alınan vergiler devletin en önemli gelirlerindendi. Öyleki bir tahmine göre 1914 yılında aşar vergisi milli gelirin %56'sını oluşturmaktaydı¹⁷¹. Ancak mültezimlerin müstahsil durumda olan çiftçiye tahakküm altına almakta ve bu durum Osmanlı tarımının gelişmesi önünde büyük bir sorun teşkil etmekteydi. Hükümet harbin getirdiği yük ile iyice azalan tarım ürünlerin arttırılmasını sağlamak amacıyla aşarın mültezimlerce toplanmasının önüne geçmiş ve

¹⁶⁸“Aşarın Emaneten İdaresi”, *İktisadiyat Mecmuası*, 24 Mayıs 1333, Sene 1, C. 2, S. 56, s. 7-8.

¹⁶⁹Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları*, s. 99.

¹⁷⁰Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 173-174.

¹⁷¹Donald Quataert, “Tarım”, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalcık, Donald Quataert), C. 2, s. 963.

böylece devlet, memurları vasıtasıyla aşar vergisini kendisi toplama yoluna gitmişti.¹⁷² Aşar usulündeki bir diğer sıkıntı çiftçinin harcamaları ne olursa olsun mevcut mal üzerinden bu verginin alınmasıydı. Köylünün kar ve zararına bakılmaksızın mezkur vergi tahsil edilmekteydi. Köylünün zarar ettiği dönemlerde de tahsil edilmesi zaten sıkıntı içinde olan üreticinin daha da sıkıntıya düşürmekteydi. Bununla birlikte ihale ile mültezimlere verilen bu vergi ihaleden fazlası mültezime kaldığı için mültezim kar oranlarını arttırmak için çiftçi üstünde uyguladığı baskı ve türlü zorlamalarla köylüyü devlet adına soymaktaydılar. Bu durum devletin üretimi arttırma çabalarının önündeki diğer engeller olarak zikredilebilir.¹⁷³

Dünya Savaşı süresince aşarın tamamen orduya gitmesi diğer taraftan yeterli sayıda mültezimlerin bulunmaması, mevcut mültezimlerin yaptıkları yolsuz vb. sebeplerden ötürü Maliye Nezareti 21 Mayıs 1917 tarihli tebligatla Mısır, Suriye, Bitlis ve Beyrut vilayetleriyle Kudüs sancağı dışında tüm ülkede aşarın emanet usulüyle toplanması kararlaştırıldı. Söz konusu kararname ile Maliye Nezareti'ne bağlı Varidat İdare-i Umumiyesi'ne Duyun-u Umumiye İdaresi'ndeki bir görevlinin katılımıyla oluşturulan Aşar İdare-i Muvakkate Heyeti'ne verilmişti. Böylece aşarın emaneten idaresi vilayet, müstakil liva ve kazalarda en kıdemli mal memurlarıyla Duyun-u Umumiye memurlarından oluşacak İdare Heyetleri tarafından yürütülecekti.¹⁷⁴ Birinci Dünya Savaşı esnasında gerek iltizam usulü gerekse de emanet usulü uygulanmasına rağmen öşrün gerçek anlamıyla toplandığı söylenemez. Ancak emanet usulünün en azından halkın menfaatlerine ve ülke istihsalatının artmasına katkısı olduğu bir hakikatti.

Birinci Dünya Savaşı süresince ordunun hububat ihtiyacı öncelikli olarak aşar hasılatıyla karşılanmaya çalışılmıştır. Ancak ülkenin aşar miktarı mevcut ordunun iâşesinin temin etmekten uzaktı. Bu durumun daha iyi anlaşılması için 1915 yılına ait bazı vilayet ve sancakların aşar miktarları ile talep edilen miktarlar tabloda verilmiştir.¹⁷⁵

¹⁷²“Aşarın Emaneten İdaresi”, *İktisadiyat Mecmuası*, 24 Mayıs 1333, Sene 1, C. 2, S. 56, s. 7-8.

¹⁷³ Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları*, s. 99.

¹⁷⁴ Tuncay Ögün, *Kafkasya Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, s. 32-33.

¹⁷⁵ BOA, DH.İ.UM., Dos. No: 93-2, Ves. No: 1-85.

Tablo 6. Bazı Vilayet ve Sancakların Yıllık Aşar Miktarları

	Talep edilen miktar Kg.	Yıllık aşar miktarı Kg.	Eksik kalan miktar Kg.
Aydın vilayeti	61.798.528	28.029.442	33.769.086
Manisa Sancağı	8.397.266	3.816.939	5.580.327
Teke Sancağı	20.900.000	9.500.000	9.500.000

Tablodan da anlaşılacağı üzere vilayet ve sancakların yıllık aşar miktarları ordu tarafından talep edilen miktarın ancak yarısının bile karşılayamadığı görülmektedir. Savaşın ilerleyen yıllarında ülke üretiminin düşmesiyle birlikte elde edilen aşar miktarı da düşmüştür. Aşar hasılatı ordu ihtiyaçlarını karşılayamadığı zamanlarda ihtiyaç duyulan miktarlar ahali ve tüccarlardan satın alma yoluyla temin edilirdi.

Kısaca, bütçe gelirleri içinde bilvasıta olarak alınan vergilerden olan aşar vergisi üreticiden ürün olarak alınır ve maliyeye ait aşar ambarlarında muhafaza edilirdi. İhtiyaç halinde devlet bu ürünleri satarak paraya dönüştürdüğü gibi borç karşılığında bankalara teminat olarak da gösterebilmekteydi. Söz konusu vergi devlet bütçe gelirleri içerisinde bilvasıta olarak alınan bu vergi yıllık bütçe gelirleri içinde önemli paya sahipti. Genel olarak devlet bütçe gelirlerinin % 30'unu aşar vergisinin oluşturduğu görülmektedir.¹⁷⁶

Görüldüğü gibi Birinci dünya savaşı yıllarında Osmanlı ordusunun iâşe temininde önemli bir yeri olan aşar vergisinin toplanmasında büyük sıkıntılar yaşanmıştır. İltizam ve emanet usullerinin denendiği halde öşrün gerçek anlamıyla toplanamadığı görülmektedir. Ordu ve ihtiyaç sahibi ahalinin en önemli iâşe kaynaklarından biri olan bu verginin düzenli olarak alınamaması büyük sıkıntıları beraberinde getirmiştir.¹⁷⁷

2.1.3. Tekalif-i Harbiye Usülü

1914 yılına gelindiğinde Osmanlı maliyesi esnasındaki durumu oldukça kötüydü. Öyle ki 1914 yılı bütçesi 34 milyon altın lira olup bunun 14 milyonu Düyun-u Umumiye'ye ait geri kalanı 20 milyonu devlete aitti. Harbiye, Bahriye ve Jandarma'nın toplam bütçesi 9,5 milyon lira kadardı. Bu bütçe ile kalabalık bir orduyu seferber etmek

¹⁷⁶Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*, s. 99.

¹⁷⁷Tuncay Ögün, *Kafkasya Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, s. 34-35

ve beslemek mümkün değildi. Ayrıca savaş durumunda olası devlet gelirlerindeki düşüş hesaba katılırsa böylesine kalabalık bir ordunun mali açıdan idare edilmesi mümkün değildi.¹⁷⁸ Bununla birlikte seferberliğin ilanında itibaren İttihat-Terakki hükümeti yeterli hazırlıkları yapmadan ve ordu ihtiyaçlarının hangi usullerle ve nerelerden nasıl tedarik edileceği ile ilgili bir plan ve programını yapılmadan I. Dünya Savaşı kararı almıştı.

Savaşın kısa süreceği intibas ı ileriye dönük önemlerin alınmamasında en büyük etkendi. Bu nedenle ordu ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla yeterli önlemler alınmamış ve bunun yerine kısa süre için halkın fedakarlığına başvurularak ihtiyaçların temini sağlanmaya çalışılmıştı. Dahiliye Nazırı Talat Paşa Meclis-i Mebusan'daki nutkunda Tekalif-i Harbiye Usulüne başvurmanın gerekçelerini şu şekilde açıklamaktaydı: “... biz bu harbe girdiğimiz zaman seferber ettiğimiz orduyu besleyecek derecede nakde malik değil idik. Binaenaleyh hariçten istikraz akdine mecbur olduk, akd ettiğimiz istikraz gerek ordunun iâşesini ve gerek ordu neferat ve zabitan ve memurinin maaşatını ve gerek devletin sair masarif ve ihtiyacatını temin edecek miktarda değildir. Binaenaleyh biz memleketin hayat ve istikbalini kurtarmak için girdiğimiz bu muharebeye sıkıntı çekeceğimizi bilerek girişmiş olduğumuz için biraz halkın fedakarlığına müracaat etmeğe mecbur idik.”¹⁷⁹ Talat Paşanın nutkundan da anlaşılacağı üzere Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu mali sıkıntı harp giderlerini karşılamaktan uzaktı. Bu nedenle halka başvurmak Osmanlı hükümeti için bir zorunluluk arz etmekteydi.

Bu durum müstahsil durumda olan köylünün omuzlarındaki yükü daha da arttırmıştır. Savaşın meydana getirdiği olağanüstü koşullar nedeniyle ithalat ve ihracatın kesilmesi İmparatorluğun dış dünya ile olan bağlantısının kesilmesine neden olmuştu. Bu durum ordunun her türlü gereksinimlerinin ülke dahilinde karşılanmasını zorunlu hale getirmiştir. Bu durum, ordunun tüm bu ihtiyaçların giderilmesi amacıyla öteden beri bilinen bir usul olan tekalif-i harbiye yöntemine başvurmasına neden olmuştur.

Bu amaçla Hicri 14 Temmuz 1330¹⁸⁰ tarihinde “Tekalif-i Harbiye'nin Suret-i Tarhı Hakkında Kanun”¹⁸¹ adıyla bir kanun hazırlanarak yürürlüğe konuldu. Söz konusu kanunla ordunun ihtiyaçlarının önemli bir kısmı bu usülle giderilmeye çalışıldı.

¹⁷⁸ Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, C. III, I. Kısım, Ankara 1991, s. 186-187.

¹⁷⁹ “Havayic-i Zaruriyye Meselesi - Meclis-i Mebusan'da Havayic-i Zaruriyye Kanununun Müzakeresi ve Kabulü”, *Servet-i Fünun*, 10 Kanunuevvel 1331, C. 50, S. 1279, s. 58 -59.

¹⁸⁰ Miladi: 27 Temmuz 1914.

¹⁸¹ *Düstur: Tertip II*, C. 6, s. 1011.

Seferberliğinin ilanı ile itibaren mezkûz kanunun nerelerde ve hangi mahallerde icra edileceğine ordu tarafında karar verilecekti. Yine aynı kanunla tekalif-i harbiye uygulamasının kararlaştırılan bölgenin en büyük mülki memuru mülki, mali veya cihet-i askeriyeden birer zat ile bunların bulunamaması halinde söz konusu mıntıkanın jandarma kumandanından ve meclisi idare ve belediyeden mürekkep bir tekalif-i harbiye komisyonu oluşturulacaktı. Bu komisyon tekalif-i harbiye uygulandığı mıntıkada ahalinin kendisine bir yıl yetecek miktar bırakılarak diğer kısmına el koyabilecekti. Buna karşın alınan eşyaya mukabil mal sahibine mazbata verilecekti¹⁸². Elde edilen eşyanın fiyatı da tekalif-i harbiyenin icra edildiği mıntıkanın en büyük mülkiye memuru başkanlığında meclisi idare, belediye ve ticaret odası azalarından mürekkep bir takdir-i fiyat komisyonu teşkil edilecek ve bu komisyon o mevkiin rayicine göre bir fiyat belirleyerek tekalif-i harbiye usulüyle bu eşyalar tedarik edilecekti. 1/5 i peşin olmak üzere geri kalan kısmı ise seferberliğin bitiminden sonraki yıl bütçesinden ödenmesi karara bağlanmıştı.

Tekalif-i Harbiye suretiyle el konulmaması gereken eşyalar yine Meclis-i Vükelaca karar verilmekteydi. Tekalif-i harbiye suretiyle sadece yiyecek ve giyecek maddeleri değil ordu fabrikalarının büyük ihtiyaç duyduğu madeni yağ, cıvata, demiryolu malzemesi vb. Ordunun ihtiyaç duyduğu her türlü malzemeye de tekalif-i harbiye usulüyle el konulabiliyordu.¹⁸³ Tekalif-i harbiye suretiyle el konulacak eşyalar Meclis-i Vükelaca karara bağlanamaz ise bu ihtiyaçlar ancak mübaya suretiyle tedarik edilebilirdi.¹⁸⁴

Mali yönden sıkıntı içinde olan devletin ordu ihtiyaçlarını halka yükleyerek mevcut duruma çare bulmuştur. Bu usul kısa vadede acil ihtiyaçların giderilmesinde çare olmuşsa da uzun vadede müstahsil durumda olan köylünün kendi ihtiyaçlarında fazla üretim yapmasını engellemiş ve ülke ekonomisine büyük zararları olmuştu. İleriki yıllarda ülke tarımsal üretiminin azalmasında büyük etkisi olmuştu.

Harbin uzaması neticesinde tekalif-i harbiye usulünün daha düzenli hale getirilmesi için bazı hususlar belirlenmişti. Zira gerek Levazımat daireleri gerek Kolordu kumandanlıklarınca tedarik edilecek erzakın toplanması ve sevk edilmesinde intizam altına alınması için uyulması gereken kurallar belirlenmeye çalışılmıştır. Bu

¹⁸²Tekalif-i Harbiye ve vesait-i nakliye mazbatalarının kaybolması halinde mazbata sahiplerinin vereceği arzuhal, defterlerdeki kayıtlara uyarsa kendilerine yeniden mazbata verilmesi mümkündü. *BOA DH.UMVM.*, Dos. No: 123, Göm. No: 120.

¹⁸³*BOA DH.SYS.*, Dos. No: 123/-01, Göm. No: 2/-04.

¹⁸⁴*BOA DH.İ.UM.*, Dos. No: 93/-2, Göm. No: 1/71.

amaçla, her mıntıkanın sahip olduğu zahire miktarıyla ordunun ihtiyaç duyduğu erzak miktarı belirlenmeye çalışılmıştır. İhtiyaç merkezleri belirlenirken;

1. Birinci derecede acil ihtiyaçlı merkezler

2. İkinci derecede acil ihtiyaçlı merkezler

3. Üçüncü derecede acil ihtiyaçlı merkezler, şeklinde taksim edilir ve zahirenin toplanmasına birinci dereceden başlanılarak ikmal edilecekti. Böyle merkezlerin yakınında bulunan askeri mıntıkaların her birinin ihtiyaçları belirlendiğinden her mıntıkadan hangi aylarda zahire celp edeceği kararlaştırılmasını mümkün olacaktı.

Kısaca zahire ilgili olarak; her yerde hükümetin el koyduğu zahire miktarının bilinmesi, ihtiyacı olan kuvvetlerin ihtiyaçlarının belirlenmesi, zahirenin toplanacağı merkezlerin tespiti, ihtiyaçlarının derecelendirilmesi, her mıntıkanın hangi ay hangi merkezden erzak celp edeceğinin kararlaştırılması ve sarf edilecek miktarların ambarlarda, kolordu ve mülki idarelerdeki defterlere kaydının tutulması gibi önlemlerin alınmasına çalışılmıştır.

Ayrıca tekalif-i harbiye suretiyle el konulacak hayvanlar içinde şu hususların dikkate alınması kararlaştırılmıştı.

1. Her bölgeden ne kadar vesait-i nakliye alındığı ve hangi kıtaya ne miktarda verildiğinin anlaşılması

2. Arada fark varsa bunun sebeplerinin araştırılması

3. İhtiyaçtan fazla hayvan alan kıtaat kumandanlarıyla aldıkları hayvanın selbine sebep veren mıntıka efrad ve zabıtanı tahtı muhakemeye alınması

4. Her bölgenin verdiği veya verebileceği miktar adil bir şekilde belirlenerek celp edilmesi ve vazifelerini ihmal edenler hakkında cezai işlemlerin yapılması gibi hususların dikkate alınarak muamele edilmesi kararlaştırılmıştı.

Yaşanan bu sıkıntılar nedeniyle 1 Mayıs 1916 tarihli muvakkat kanunla seferberlik esnasında bedelinin bir kısmı peşin verilmek şartıyla her türlü eşyanın mübayasına tekalif- i harbiye komisyonu yetkili kılınmıştır. Seferberlik esnasında ordu tarafında ihtiyaçları Harbiye Nezareti, Bahriye Nezareti, Kolordu veya Müstakil fırkalar ile Mevki-i Müstahkem kumandanlıklarının birinden çeşit ve cinsi belirlenen her türlü eşyanın mübaya edilmesine tekalif-i harbiye komisyonu memur edilmişti.¹⁸⁵

Tekalif-i harbiye muamelerindeki yolsuzluklar ve şikayetler maliye müfettişlerince tedkik ve teftiş edilir ancak bu komisyonun yaptığı çalışmalardan dolayı

¹⁸⁵ BOADH.İ.UM.EK., Dos. No: 101, Göm. No: 82.

şikayetler daha çok idari bir mahiyet taşıyorsa bu defa dahiliye nezaretine bağlı Umur-u Mülkiye Heyeti Teftişine Müdüriyetine bağlı müfettişlerce tedkik edilmesi gerekliydi.¹⁸⁶

2.1.3.1. Tekalif-i Harbiye Usulünün Ortaya Çıkardığı Sorunlar

Halkın Balkan savaşlarında yaşadığı acı tecrübeler tekalif-i harbiye usulüne daha başlangıçtan itibaren tarımsal üretimi olumsuz etkilemişti. Zira bu dönemde tekalif-i harbiye adı altında üreticinin kendi ihtiyaçları için ayırdığı ürün devlet tarafında el konulmuş bu durum cihan harbinin söylentileri çıkar çıkmaz köylünün ürününü gizlemesine neden olmuştu. Köylünün ürününe el konacağı kaygısı savaş ortamında üreticinin pazara yönelik üretim yapmaktan alıkoymuştu. Böylece müstahsil durumda olan köylünün sadece kendi ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik üretime sevk etmişti¹⁸⁷.

Orduya lüzumu olan maddeler el konulurken öncelikli olarak tekalif-i harbiye usulünün uygulandığı bölge halkının ihtiyaçları göz önünde bulundurularak bu ihtiyaçların temininden sonra fazlasına el konulması gerekirken özellikle taşrada büyük yolsuzlukların yaşanmıştı.¹⁸⁸

Tekalif-i harbiye usulü adı altında idari makamlarca müsadere edilmesi en önemli sorunlardan biriydi buna yönelik bir çok şikayet görülmekteydi.¹⁸⁹ Ayrıca köylüye mal karşılığı verilen mazbataların ancak savaş bitiminde ödenmesi acil ihtiyaç sahibi olan halkın bu usulle ürünlerini satmaya yanaşmamasına neden olmuştu. Bununla birlikte Osmanlı parasının her geçen gün değer kaybına uğraması halkın ürününü satmaktaki isteksizliğin diğer bir nedeni olarak görülmekteydi. Tekalif-i harbiye usulünün halk tarafında şikayetleri mevcut idi. Zira bu ad altında kanunsuz bazı uygulamaların olduğu bu şikayetler hükümetçe araştırılmıştı. Tekalif-i Harbiye Komisyonu'ndan başka perakende suretiyle el koyma ve müsaderenin olmadığı belirtilmişse de bazı kanunsuzlukların yaşandığı görülmekteydi¹⁹⁰. Tekalif-i harbiye usulüyle ordu ihtiyaçlarının temin edilmesi ve aynı zamanda tekalif-i harbiye usulünün uygulandığı yerlerde büyük noksanlıklara sebebiyet vermemek amacıyla Levazım Reisi

¹⁸⁶ BOA, DH.İ.UM, Dos. No: 83/-2, Göm. No: 1/12.

¹⁸⁷ Zafer Toprak, *İttihad- Terakki ve Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik (1914-1918)*, s. 82.

¹⁸⁸ "Havayic-i Zaruriyye Meselesi-Meclis-i Mebusan'da Havayic-i Zaruriyye Kanununun Müzakeresi ve Kabulü", *Servet-i Fünun*, 10 Kanunuevvel 1331, C. 50, S. 1279, s. 58-59.

¹⁸⁹ Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, s. 36.

¹⁹⁰ BOA, DH. SYS. Dos. No: 123-3, Göm. No: 3-3.

İsmail Hakkı Paşa, Dahiliye ve Maliye müsteşarlarından mürekkebe bir komisyon teşkil edilmiştir.¹⁹¹

26 Temmuz 1330 tarihli tebligat ile tekalif-i harbiye usulünün uygulanmasına yönelik olarak şu hususlar çerçevesinde hareket edilmesi kararlaştırılmıştı. *Her muntikanın en büyük mülkiye memurunun iştirakiyle tekalifi harbiye komisyonunca va'z-ı yed edilecek eşya ve hayvanatın vaz-ı yed edilmemesi, vilayet üzerinde sevk edilen erzaka mani olunmaması, vaz-ı yed muamelatının Levazimat-ı Umumiye-i Askeriye Riyasetince veya vilayetin bağlı olduğu Kolordu Kumandanlıklarınca vuku bulacak tebligat ile ve belirli eşyaya hasr edilebileceği kanunsuz muamelata mahal verilmemesi gerektiği...*" ile ilgili hususlar göz önünde bulundurulmalıydı.¹⁹² Zira aksi muamelelerin ve kanunsuz uygulamaların ülkenin dahili ticaretini sekteye uğratılması söz konusuydu.

Tekalif-i harbiye uygulamalarındaki yolsuzluklar ve şikayetler Maliye Müfettişlerince tetkik ve teftiş edilmekteydi. Ancak şikayetler daha çok idari bir mahiyet taşıyorsa bu defa İdare-i Umumiye Dahiliye Nezaretine bağlı Umur-u Mülkiye Heyeti Teftişine Müdüriyetine bağlı müfettişlerce tetkik edilmekteydi¹⁹³.

Tekalif-i harbiye uygulamasının ortaya şikayetlerin önemli kısmı mezkur usulün dahili ticarete verdiği zarardı. Zira bölgeler arasında yapılan ticarete tüccarın elindeki malın % 20'si tekalif-i harbiye komisyonlarınca el konulmaktaydı. Buna karşılık ürün sahibine mazbata verilir ve böylece ürünün mıntıklar arasında geçişe izin verilmekteydi. Mazbataya sahip olmayan mal sahibinin ürününe el konularak bir vilayetten diğerine ihracatına müsaade edilmezdi. Ayrıca her ürünün mıntika dahiline çıkarılması mümkün değildi. Mıntika dahilinden ihraç edilecek ürünler tekalif-i harbiye komisyonlarınca tespit edilerek mezkur komisyonun ihracına müsaade ettiği ürünlerden olması gerekliydi. Bu durum bölgeler arasında yapılan ihracatın önündeki en büyük engellerdendi. Zira Tekalif-i harbiye usulüyle askeri idare sivil idarenin üzerindeki tahakkümünü ve askerin piyasaya karışmak suretiyle bu tahakkümü sağlamak imkanını elde etmişti.¹⁹⁴

Mevcut hükümetin tekalif-i harbiye usulünün ülke üretimine verdiği zararları göz önünde bulundurularak bu usulle iâşe maddelerinin temin edilmesinden önemli ölçüde vazgeçildi. Özellikle Almanya'dan borç paraların hükümetin eline geçmesiyle

¹⁹¹ BOA, Ş.D., Dos. No: 660, Göm. Sıra No: 5; BOA, M.V., Dos. No: 196, Göm. No: 57.

¹⁹² BOA, DH.İ.UM., Dos. No:16-6, Göm. No: 3-3.

¹⁹³ BOA, DH.İ.UM., Dos. No: 83-2, Göm. No: 1-12.

¹⁹⁴ Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, C. III, Ks. I, s. 186.

iaşe maddeleri daha çok mübaya usulüyle temin edilmeye çalışıldı. 1916 yılından itibaren orduya Tekalif- i harbiye adıyla birşey alınmamasından dolayı artık tekalif-i harbiye ambarlarının adları bulundukları yere izafeten “askeri müddehir” olarak değiştirildi. Bununla birlikte tekalif-i harbiye komisyonlarının da devamına gerek görülmediği anlaşıldığından kaldırılmasına karar verildi.¹⁹⁵

2.1.4. Mübayaa (Satın alma) Usülü

Tekalif-i harbiye usulüyle yapılan alımlar önemli sıkıntıları beraberinde getirmişti. İstihsalın büyük oranda düşmesi hükümetin yeni yöntemlere yöneltmiş ve bu amaçla 4 Mayıs 1915 tarihinde Meclis-i Vükela'nın aldığı yeni bir kararla ordu ve ihtiyaç sahibi halkın iaşeleri satın alma usulüyle yapılması kararlaştırılmıştı.¹⁹⁶

Bu usulle daha çok tekalif-i harbiye usulüyle tedariki mümkün olmayan maddeler mübaya usulüyle elde edilmeye çalışılmıştı. Ancak özellikle Harbin ikinci yılında itibaren tekalif- i harbiye üsulünün ülke üretimine verdiği zararın anlaşılması ve Almanya'nın para yardımı yapmasıyla ihtiyaç duyulan ürünlerin satın alma yoluna gidilmişti.

Levazım dairesince ihtiyaç duyulan maddelerin cinsi ve fiyatı önceden belirlenerek ihaleye yapılarak alımlar yapılmaktaydı. Ancak mali yetersizlik zamanında müteahhitlere ödeme yapılamaması üretici ve diyorlardı. piyasadan mal tedarikinde karşılaşılan bu sıkıntılar karşısında hükümet satınalma yönteminde değişikliğe giderek tekalif-i harbiye komisyonlarını ordu namına mübaya etmeyi yetkili kılmıştı.

Bazı Avrupa ülkelerinde de uygulanmakta olan bu yöntemin Osmanlıdaki uygulanmasındaki farkı bu usulle alınan malların bedeli peşin olarak ödenmesine karşılık tekalif-i harbiye usulüyle yapılan alımların bedeli savaşın bitimini takip edecek yılın bütçesinden ödenmek üzere mazbata karşılığında yapılmaktaydı. 12 Nisan 1917'deki İaşe-i umiye-i kanunuyla mübaya yetkisi bu heyete verildi. İaşe-i Umumiye Heyeti Merkeziyesine bağlı birer mıntika merkez heyeti bulunacaktı. Bu heyetler her aileye yetecek oranda gıda maddesi belirleyerek ve yeterli oranda tohumluk bırakarak ihtiyaç fazlası hububatı belirlenen fiyat üzerinde satın alacaklardı. Köylü bu heyetin aldığı kararlara uymak mecburiyetindeydi.

¹⁹⁵ BOA, DH. UMVM., Dos. No: 124, Ves. No: 45.

¹⁹⁶ Tuncay Ögün, *Kafkasya Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, s. 38.

Talat Paşa söz konusu heyetin görev ve yetkileriyle ülkede görececekleri vazifeleri şu şekilde beyan etmişti. “İaşe i Umumiye heyetinin iki komisyon vardır. Bir ekmek komisyonudur. İkincisi havayıcı muhtelif komisyonudur ki külli miktarda erzak satın alacak ve Almanya’da olduğu gibi vesika usulüyle ahaliye tevzi edecektir. Bizim tuttuğumuz usul bizzat erzakın mübayaa ederek vesika mükabilinde halka satmak ve umumi surette piyasaya müdahale etmemekdir. Mamaşih tevziat başladıktan sonra piyasa fiyatlarında da kendi kendine hal i itidale düşeceği memuldür. Avusturya’dan satın alınan şeker buraya geldikten ve fiyatlar tenzil etdikden sonra Türkiye şeker nokta-i nazarından şeker müstahsil ve bir memleketden olan Almanya’dan çok müsait bir vaziyete girecektir.”¹⁹⁷

Ancak heyetin belirlediği fiyatları piyasa fiyatlarının çok altında olmasından dolayı köylü elindeki malı saklamakta ve el altında bu malları satmaktaydı. Söz konusu yöntem ülkede yaşanan sıkıntının daha da artmasına neden olduğundan sonunda ihtiyaç fazlası mala el koyma usulünden vazgeçildi.¹⁹⁸

Yaşanan bu sıkıntılar nedeniyle 1 Mayıs 1916 tarihli muvakkat kanunla seferberlik esnasında bedelinin bir kısmı peşin verilmek şartıyla her türlü eşyanın mübayasına tekalif- i harbiye komisyonu yetkili kılınmıştır. Seferberlik esnasında ordu tarafında ihtiyaçları Harbiye Nezareti, Bahriye Nezareti, Kolordu veya Müstakil fırkalar ile Mevki-i Müstahkem kumandanlıklarının birinden çeşit ve cinsi belirlenen her türlü eşyanın mübaya edilmesine tekalif-i harbiye komisyonu memur edilmişti¹⁹⁹. 30 Nisan 1916 tarihinde kabul edilen yeni bir kanun olan “Tekalif-i Harbiye’nin Suret-i Tarhına Mütedair 4 Ramazan 1332 Tarihli Kanuna Müzeyyel Kanun-u Muvakkat” ile harbin devamı süresince ordunun ihtiyaç duyduğu her türlü ürün ve eşyaya belirlenen fiyat üzerinden nakden mübaya etmek Tekalif-i Harbiye Komisyonlarının selahiyetine verilmişti.²⁰⁰

Romanya’nın harbe girmesiyle İstanbul başta olmak üzere ithal mallarla iaşe ihtiyacı karşılanan vilayetlerin ihtiyaçları Anadolu’dan tedarik edilmesi yoluna gidildi. Osmanlı hükümeti ülke ithalatının arttırılmasına yönelik bazı önlemler almaya çalışmıştı. Bunların en önemlisi Almanya’dan örnek alınan yeni satın alma usulüydü. Tekalif-i harbiye usulünün üretim üzerindeki olumsuz etkilerinden dolayı bu usulden

¹⁹⁷ Sabah, “İaşe Meselesi” 13 Mart 1333 (13 Mart 1917).

¹⁹⁸ Tuncay Ögün, *Kafkasya Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, s. 37-38

¹⁹⁹ BOADH.İ.UM.EK., Dos. No: 101 Göm. No: 82.

²⁰⁰ *Düstur: Tertip II*, C. 8, s. 938.

vazgeçilerek çiftçilere ürünlerin parası piyasa koşullarına göre belirlenen fiyatlar üzerinden nakden verilmeye başlanmış ve bu durum ülke üretiminin nispeten artmasına neden olmuştu. Yeni oluşturulan mübaya usulüne göre çiftçiye kendi yiyeceği, hayvan yemi ve tohumluk olarak muhtaç olduğu miktar bırakılarak diğer kısmı satın alınırdı. Külli miktarda satın alınan erzak Almanya’da olduğu gibi vesika mukabilinde halka eşit olarak dağıtılmaktaydı. Tevziat başladıktan sonra piyasa fiyatlarının kendiliğinden aşağı düşmesi bekleniyordu. zira hükümetin uyguladığı politika gereği piyasaya doğrudan müdahale etmeden uygulanan satın alma usulüyle piyasa fiyatlarının normalleşmesini sağlamaktı. Ancak Almanya’da başarılı şekilde uygulanan bu usülle Osmanlı Devleti’nde beklenen başarıya ulaşmamıştı. Bu nedenle bu usulün ülke ihtiyaç ve şartlarına göre tadil edilmesi gerekliydi.

2.1.5. İane Usülü

Yardım için toplanan para anlamına gelen iane; savaş esnasında ordunun ihtiyaç duyacağı her türlü maddelerin toplanılması anlamını taşımaktaydı. Ordu ihtiyaçlarının temin ve tedariki amacıyla Müdafa-i Milli Cemiyeti, Hilal-ı Ahmer Cemiyeti, Donanma-i Osmani Cemiyeti vb. cemiyetlerin halktan topladıkları yardımların orduya ulaştırılmasını sağlamak için çaba sarf etmişlerdir. Söz konusu cemiyetler halktan topladıkları yardımları belge karşılığında tekalif- i harbiye komisyonlarına teslim etmekteydiler. Ancak bu yardımlar ordu ihtiyaçlarını karşılamaktan uzaktı. 6 Aralık 1915 tarihli Cem’i İanat Nizamnamesiyle halkın umumi hizmetleri için çalışan Müdafa-i Milliye, Donanma-i Osmani, Hilal-ı Ahmer, Donanma Cemiyeti, gibi mevcudiyet ve nizamnameleri tasdik edilen cemiyetler vasıtasıyla yapılması sağlanmıştı.²⁰¹ Bunların yayında halk kendi eliyle de hamiyetkarane teşebbüslerde bulunmaktaydı.²⁰² Osmanlı hükümeti iane işlerini düzenlemek amacıyla 4 fasıl ve 33 maddeden oluşan bir Cem’i İanat nizamnamesi oluşturdu. Söz konusu nizamnameyle ülke dahilinde yapılacak her türlü yardım toplama işlemleri Müdafa-i Milliye, Donanma-i Osmani ve Hilal-ı Ahmer gibi ülke menfaatlerine çalışan cemiyetler yetkili kılınmıştır. Böylece yardımlar belirli kurallara çerçevesinde ve nizamnameleri tasdik edilen cemiyetler vasıtasıyla yapılması sağlanmıştır²⁰³. Söz konusu cemiyetler harp süresince ordunun ihtiyaçları karşılanması

²⁰¹ *Düstur: Tertip II*, C. 8, s. 190.

²⁰² Murat Çulcu, *İkdam Gazetesinde Çanakkale Cephesi, (3 Kasım 1914- 3 Şubat 1916 haber-yorum-bidiri – röportaj- gözlem ve anılar)*, C. 1, İstanbul Mart 2004, s. 306-307.

²⁰³ *BOA, DH.İ.UM.*, Dos. No: 91, Ves. No: 1.

amacıyla önemli hizmetler ifa etmiştir. Bu karla yapılacak yardımlar belirli cemiyetler eliyle yapılması ve yardımların öncelikli olarak ordu ve ülkenin umumi hizmetleriyle iştigal eden kuruluşlarca yapılması sağlanmıştır.

Ordunun daha çok ihtiyaç duyduğu giyim eşyaları bu usulle elde edilmekteydi. Ayrıca ordu hayvanları için gerekli olan samanın daha çok iane yoluyla tedarik edilmesine çalışılmıştı. Bu amaçla 6 Ekim 1915 tarihinde Dahiliye Nezaretince vilayetlere gönderilen tebligatta; orduya ait hayvanların iaşelerini sağlamak üzere yörede ihtiyaç fazlası samanın % 40'ının iane suretiyle alınarak ordu ambarlarına teslim edilmesi gerektiği ilgililere bildirildi.²⁰⁴ Halk bu isteği karşılıksız bırakmamış ve Dünya harbi süresince orduda mevcut hayvanların yem ihtiyacını karşılamak amacıyla 232.116.789 kilo samanın varlıklı kimselerden hibe suretiyle elde etmiştir.²⁰⁵ Böylece ordunun ihtiyaçlarının bir kısmının iane suretiyle temin edilmeye çalışılmıştır. Halkın kendi ihtiyaçlarını bile karşılamaktan aciz kaldığı bir dönemde halkın yardımı elbette sınırlı olacaktı. Zira bu dönemde ianeden elde edilen miktar sınırlı kalmıştı.

2.1.6. Mübadele Usülü

Osmanlı hükümetinin iaşe maddelerinin temininde başvurduğu diğer bir yöntemde mübadele usulüydü. Bu usulle ülke dahilinde ihtiyaç fazlası olarak belirlenen maddeler müttefik ve tarafsız devletlerce mübadele edilmekteydi.²⁰⁶ Mevcut hükümet memleket ihtiyaçlarını göz önünde bulundurarak ihracında sakınca görülmeyen maddelerin mübadele suretiyle ihracının yapılması mümkündü. Osmanlı ülkesinden genellikle demir, bakır vb. maddelerin²⁰⁷ Alman ordusunun ihtiyaç duyduğu maddelere karşılık Osmanlı imparatorluğunun gıda maddeleri başta olmak üzere çeşitli ürünler mübadele usulüyle değiştirilmekteydi. Bununla birlikte ihtiyaç fazlası gıda maddeleri de mübadele suretiyle değiştirile biliniyordu.²⁰⁸

²⁰⁴Tuncay Ögün, *Kafkasya Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, Ankara 1999, s. 42.

²⁰⁵Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 239.

²⁰⁶ Osmanlı ülkesinden ihracı men edilen veya mübadele suretiyle ihracına müsaade olunan dost ve tarafsız devletlere ihracına müsaade olunan eşyalar hakkında şu usul takip edilmiştir. İhracına kesin olarak men edilne ürünler 1 numaralı listede belirtilmiş ve 2 numaralı listede belirlenen eşya ve maddeler mukabilinde nakden veya aynen ülkeye ithali vesika ile ispat edilen veya ihracı memleketi nazarı dikkate alınarak hükümetçe tayin olunacak maddeler yabancılarla mübadele olunmak şartıyla müsaade edilirdi. *BOA, DH.İ.UM*, Dos. No: E- 6, Göm. No: 53.

²⁰⁷ Alman ordusunun ihtiyaç duyduğu bakırın ihracına mübadele suretiyle izin verilmişti. *BOA, MV.*, Dos. No: 196, Göm. No: 16.

²⁰⁸ Romanya'ya 200.000 kg. zeytin ve zeytinyağı'nın ülke ihtiyacı olan kuru sebze ile mübadelesi uygun bulunmuştu. *BOA, BEO.*, Dos. No: 4324, Göm. No: 324269.

Hammaddelerin mübadele suretiyle ihracına müsaade edilmekteydi. Osmanlı Devleti 1 Ekim 1916'ya kadar Almanya'dan 600 milyon Marklık askeri malzeme almasına karşın buna karşın ancak 50 milyon Marklık hammadde vermişti. Daha çok mübadele usulüyle ihraç edilen ürünler 1916 Mayıs ve Temmuz ayları arasında Osmanlı Devleti'nden Almanya'ya 280 vagon buğday, 50 vagon maden cevheri, 13 ton tereyağı, zeytinyağı ve kurutulmuş balık göndermişti.²⁰⁹

Osmanlı-Alman iktisadi münasebatının en önemli ayağını madenler oluşturmaktadır. Zira Almanya'nın gelişmiş sanayisinin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla maden bakımından zengin olan Osmanlı devletini birbirine yakınlaşmasının sağlamıştır. Özellikle dünya savaşı sırasında Alman sanayisinin ihtiyacı olan bakır ve krom başta olmak üzere önemli ihtiyaçlarını Osmanlı Devletince karşılanmaya çalışılmıştır.²¹⁰ Bu amaçla Osmanlı Devletinden alınan madenlerin önemli kısmı mübadele usulüyle alınmaktaydı.

Tüm bu tedbirler daha çok doğrudan iâşe teminini sağlayan usullerle ilgilidir. Bunlarla birlikte dolaylı olarak iâşe maddelerinin teminine yönelik tedbirlerde alınmıştır. Savaşın başlamasıyla hükümetin başvurduğu tedbirlerden biride memur maaşlarının yalnız yarısını ödemek öbür yarısı için memuru alacaklı kılmaktı. Diğer bir tedbirde müteahhidlere ve diğer tüm borçların tediyesiydi.²¹¹

2.2. İâşe Teminini Sağlayan Kurumlar

Birinci Dünya Savaşı süresince orduya ait iâşe hizmetleri Almanya örnek alınarak ve Alman şube müdürleri denetiminde yeni bir sistem dairesinde yürütülmeye çalışılmıştı. Ülke iâşe bölgelerine ayrılarak ordular arasında çıkabilecek muhtemel problemlere mahal bırakmayacak şekilde düzenlenmiş ve her ordu için bir iâşe bölgesi belirlenmişti. Söz konusu mıntıkalar belirlenirken ordunun bulunduğu bölgeler ve ihtiyaç miktarları göz önünde bulundurularak bu taksimat yapılmaktaydı.²¹²

Ordu ihtiyaçlarının tedarik edilerek bunların muharip orduya sevkinin sağlanması için bir takım kurumlar oluşturulmuştu. Ancak bu kurumların zaman zaman

²⁰⁹Jehuda L. Wallach, *Bir Askeri Yardımın Anatomisi, Türkiye'de Prusya- Alman Askeri Heyetleri 1835-1919*, (İkinci Baskı) Ankara 1985, s. 186

²¹⁰“Türk- Alman münasebatı İktisadiyesi”, *İktisadiyat Mecmuası*, 1 Kanunuevvel 1332, Sene 1, C. 1, S. 36, s. 3-4.

²¹¹Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, C. III, Ks. I, s. 187.

²¹²Tuncay Ögün, *Kafkasya Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, s. 44-45.

yetersiz kalmaları savaş boyunca sık sık yeni idari yapılanmaları beraberinde getirmiştir.

Başkumandanlık Vekaleti Genel Karargahı'nda, ordunun idari faaliyetlerle lojistik faaliyetlerini düzenleyecek ilgili şubeler oluşturulmuştu. Başkumandanlık Vekaletine bağlı bu kuruluşlar 12 Mart 1914 yılında yayınlanan nizamname ile görev ve yetkileri belirlenmişti. Başkomutanlık Vekaleti 5 Ağustos 1914 tarihli genelgeyle Harbiye Nezareti bünyesindeki daireler ile Erkan-ı Harbiye Umumiye şubelerinin koordineli bir işbirliğinin sağlanması hususları belirlenmişti. Böylece bu kurum ve kuruluşların imkan ve kabiliyetlerine göre yurt içi ve yurt dışı imkanları da planlanarak uyum içinde ordu için gerekli lojistik desteğin sağlanmasına faaliyetlerin yürütülmesini gibi esasların dikkate alınarak lojistik desteğin sağlanılmasına çalışılmıştı. Bu anlamda en önemli rolü menzil teşkilatının üstlendiği görülmektedir. Başkomutanlık kararları genelde Genel Kurmay Karargah şubeleri ile Menzil Genel Müfettişliği ve Harbiye Nezareti daireleriyle işbirliği içerisinde uygulanır.

Tüm bu kurumların faaliyetleri önceden belirlenmesine karşın, sürekli değişen durumlara göre harekate ait seferberlik ve yığınak planlarındaki belirsizlikler vaktinde ve yeterli düzeyde göreve başlamasını engellemiştir.²¹³ Bu durum seferberliğin başlamasından uzun müddet sonra bile teşkilatın oluşturulmasında sıkıntılar yaşandığı görülmekteydi.²¹⁴ Birinci Dünya Harbi esnasında söz konusu bu koordineyi sağlamak ve daha olumlu sonuçlar almak amacıyla olsa gerektir ki Harbiye Nazırı olan Enver Paşa Erkan-ı Harbiye-i Umumiye reisi olarak da atanmıştı.²¹⁵

Ordu ve ihtiyaç sahibi ahalinin iâşesinin temini edilmesi hususu sadece askeri kurumların birlikte yaptığı bir çalışma olmayıp, başta mevcut hükümet olmak üzere ilgili Harbiye, Maliye, Ticaret ve Ziraat ve Dahiliye Nezaretleri gibi bakanlıklar olmak üzere devletin tüm kurum ve kuruluşlarının ortak çabasını gerektirmişti. Ülkenin mali durumu göz önünde bulundurulursa bu çabaların yetersiz olacağı böylesine geniş çaplı bir savaşın halkın her türlü fedakarlığına muhtaç olduğu da aşıkardı. Bu anlamda kurulan teşkilat ve cemiyetlerin çabaları bu manaya matuftur.

²¹³ Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 113.

²¹⁴ BOA, DH.ŞFR., Dos. No: 49, Göm. No: 120.

²¹⁵ BOA, İHB., Dos. No: 149, Göm. No: 1332/S-058.

2.2.1. Levazımat-ı Umumiye Dairesi

Seferberliğin ilanıyla birlikte Harbiye Nezareti'ne bağlı Levazımat-ı Umumiye Riyaseti'ne bağlı Levazım Dairesi Başkanlığına bağlı Levazım Dairesi Başkanlığı bu sınıfa ait ikmal maddelerinin tedarik ve dağıtımıyla görevliydi. Ayrıca 1., 2. ve 5. Ordu ve tertip edilen kuvvetlere katılmak üzere İstanbul'dan gelip geçen birliklerin ihtiyaçları doğrudan doğruya Levazım Dairesi Başkanlığınca yapılmaktaydı. Ayrıca orduların ihtiyaç duyduğu ek yiyecek maddeleri de bu daire tarafından karşılanmaktaydı. Her ordunun kendi bölgesinde ihtiyaçlarını karşılayamadığı zaman Levazım Dairesi Başkanlığı tarafından süt ürünleri, sabun, gaz, şeker, çay, kahve, fındık, üzüm hurma, zeytinyağı, konserve gibi gıda maddeleri satın alınarak ordulara gönderilmekteydi.

I.Dünya Harbi esnasında Başkomutanlık Vekaleti Genel Karargahı'nda birliklerin idari faaliyetlerini düzenleyecek ve lojistik destek sağlamak amacıyla ilgili şubeler bulunmaktaydı. Bu şubelerin Başkomutanlık Vekaleti'nin 1914 yılında yayımladığı yönetmelikle görev ve yetkileri belirlenmişti. 23 Temmuz 1331 (5 Ağustos 1914) tarihli genelgeyle on daire olarak tesis edilmiştir. Bu daireler çalışmalarını koordineli olarak içerisinde yürütmeleri gerektiği vurgulanmıştı. Seferberliğin ilanıyla birlikte ordu yığınakları başlarken hangi birliklerin nerelerde tertip alacağı ve böylece askeri daire ve şubelerin er ve hayvan sevkine başlamasıyla, Levazım Daire Başkanlığı da ileride besleyecek kuvvet için mahalli idarelerle işbirliği yaparak erzak sevki yapmaktaydı.

Levazımat-ı Umumiye Dairesi çeşitli şubelerden meydana gelmiştir. Levazım Dairesi; yolluk, maaş, yiyecek, giyecek, donatım, inşaat, yollama, iş ve işlemler şubelerinden kuruluydu.²¹⁶

Nakliye Kolları Kumandanlığı: Topçu kaymakamı idaresinde cephan park kuman danlığı, bir binbaşı sertabibi idaresinde Sıhhiye Riyaseti, bir binbaşı serbaytar emrinde Menzil Serbaytarlığı, bir istikam binbaşı idaresinde menzil inşaat müdüriyeti şubeleri teşekkül etti.²¹⁷

Levazımat-ı Umumiye Dairesi bünyesinde bulunan Levazımat-ı Umumiye Mübayat Komisyonu; ordunun her türlü ihtiyaçlarının teminine çalışırdı. Ordunun ihtiyaç duyduğu cins ve miktarı belirlenen ürünler ilan edilirdi. İhtiyaç duyulan malzemenin nerelerden ne cins ve hangi fiyat alınacağı, ne kadar bedel karşılığında

²¹⁶Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 112-113, 167-174.

²¹⁷“ Harb-i Umumi'de Menzilcilik”, *Mecmua-i Askeriye*, 1 Şubat 1336, C. 1, S. 11, s. 411-421.

alınacağı ve ihale tarihi verilerek ilan edilirdi. Talebi olanları % 10 teminat akçesiyle Harbiye Nezareti Mübayat Komisyonlarına müracaatları gerekliydi. Komisyona verilen fiyatlar uygun bulunursa ihale komisyonca onaylanırdı.

Söz konusu daire ordu kumandanlıkları tarafında tespit edilen ihtiyaçların teminine çalışırdı. Bu komisyon özellikle Almanya'dan sağlanan istikrazların gelmesiyle ordunun ihtiyaçlarının temininde önemli katkısı olmuştur. Tüm bunlarla birlikte Tekalif-i harbiye komisyonlarınca el konulacak ürünlerin cins ve miktarı yine bu daire tarafından belirlenirdi.

Seferberlikte Levazımat Daire şubeleri ve bu şubelerde görev yapanların rütbe ve sayıları tabloda belirtilmiştir.²¹⁸

Tablo 7. Levazımat Dairesi Şubeleri ile Bu Şubelerdeki Görevlilerin Rütbe ve Sayıları

Şubeler	Çavuş Sayısı	Onbaşı Sayısı	Asker Sayısı	Toplam Sayı
Tahin ve Fırınlık İdaresi	50	100	1350	1500
Sevkiyat Dairesi (hizmet taburları ve gümrük amelesi dahildir.)	177	353	4570	5300
Elbise Ambarı	28	56	766	850
Cephane Ambarı	26	53	721	800
Yem Ambarı	5	20	125	150
Erzak Ambarı	6	13	181	200
Mezbahalar İdaresi	18	36	496	550
Kundura ve Yağ Fabrikaları	23	46	631	700
Otomobil Tamirhanesi	2	3	37	42
Teftiş ve Muayene Heyeti	1	2	65	68
Sevk, İaşe Ambar Heyetleri	3	6	91	100

²¹⁸ ATASE, BDH., Kls. 2070, Dos. 17, Fih. 3-1.

2.2.2. Tekalif-i Harbiye Komisyonları

Birinci Dünya Harbi'nde Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu ekonomik durum savaşın devletin finanse etmesi mümkün değildi. Bu nedenle öteden beri uygulanmakta olan tekalif-i harbiye usulüyle ordu ihtiyaçları karşılanmaya çalışılmıştı. Savaşın başından itibaren hükümet ülkenin tüm imkanlarını öncelikle ordunun iâşe ihtiyaçlarının karşılanmasına teksif etmişti. Bu amaçla ülke genelinde Tekalif-i Harbiye Komisyonları kurularak ordu ihtiyaçları karşılanmaya çalışıldı. Devlet merkezi olan İstanbul'da Ordu ihtiyaçlarının temini için Tekalif-i harbiye usulüyle levazım tedariki, belirlenen şartlar dairesinde Levazım reisi İsmail Hakkı Paşa ile dahiliye ve maliye müsteşarlarından mürekkep bir komisyon teşkil edilerek yapılmasına Meclis-i Vükelaca kararlaştırılmıştı.²¹⁹

Tekalif-i Harbiye kanunu gereği kurulan tekalif-i harbiye komisyonları seferberlik esnasında Harbiye ve Bahriye Nezaretleriyle kolordu, müstakil fırka veya mevki-i müstahkem kumandanlıklarının ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla cins ve miktarı belirlenen her türlü gıda maddeleri ve eşyalar tekalif-i harbiye kanununa uygun olmak kaydıyla mezkûr komisyon tarafından halkın elindeki ihtiyaç fazlası ürünlere el koyma yetkisi tanımıştı. Söz konusu komisyon, tekalif-i harbiye kanununun uygulandığı yörenin en büyük mülkiye ve maliye memuru ile askeri yetkili bu bulunmadığı zaman söz konusu bölgenin jandarma komutanından ve Meclis-i İdare ve Belediye'den seçilmiş birer üyeden teşkil olunacaktı. Bu komisyonlar ihtiyaca göre vilayet, sancak ve kaza merkezlerinde kurulacaktı. Ordu birlikleri için gerekli iâşe maddeleri ve taşıma araçları üreticilerden ve tüccarlardan alınarak vilayet dahilindeki ambarlara teslimini sağlamakla görevli bu komisyonlar el koydukları mallara karşılık olarak mal sahiplerine bedelleri savaşın bitimini takip eden bütçeden ödenmek şartıyla mazbata verilmekteydi.²²⁰

Tekalif-i harbiye komisyonları kendi içinde oluşturduğu Takdir-i Fiyat Komisyonu vasıtasıyla el konulması düşünülen maddelere bir fiyat belirleyecek ve hazırlanan bu fiyat listeleri mahalli görevlilere vermekle yükümlüydü. ve komisyonca belirlenen fiyat üzerinden bedelinin bir veçhinin peşin verilerek alınabilecekti. Bu miktar 17 Nisan 1332 tarihli mübayaa kanunu mucibince tekalifi harbiye komisyonları

²¹⁹BOA, ŞD., Dos. No: 660, Göm. Sıra No: 5.

²²⁰“Tekalif-i Harbiye'nin Sureti Tarhı Hakkında Kanun”, *Düstur: Tertip II*, C. 6, s. 1011-1012.

tedarikine lüzum gösterilecek her türlü malzemenin ancak bedelinin bir veçhini peşin vererek yani en az 5'te 1'inin peşin verilmek zorunluluğu getirilmişti. Böylece ordu adına malzeme mübayaa etmeğe tekalif-i harbiye komisyonları görevli kılınmıştı.²²¹

Tekalif-i Harbiye Komisyonuna göre Harbiye Nezareti bünyesinde bulunan Levazımat-ı Umumiye Dairesi tarafından el konulması düşünülen ürünlerin cins ve miktarı belirlenerek komisyonlara iletilirdi. Komisyon bu dairenin belirlediği ürünleri ancak yukarıda belirtilen şartlar dahilinde el koyabilmekteydi.

Tekalif- i harbiye usulü kısa zamanda halkın hoşnutsuzluğuna neden olmuştu. Zira ürün fiyatları spekülasyonlar nedeniyle çok fazla artmış ve bu durumda halk elindeki ürünleri yüksek fiyata satmak istiyordu. Bununla birlikte üretici ürünün parasını hemen almak istiyordu. Ancak ürün tutarının ancak 5'te 1 oranında peşin verilmekte diğer meblağ ancak savaş bitiminden sonraki bütçeyle karşılanmaktaydı. Tüm bunlar halkın ürünlerini bu komisyona satmaktan imtina etmelerine neden olmuştu. Bu durum ordu iaşesinde sıkıntıların baş göstermesine neden olmuştu. Mevcut hükümet 4 Temmuz 1915 tarihinde tüm vilayetlere, ödemelerin düzenli olarak yapılmadığı bahanesiyle bazı mütahhit ve bayiler ordu için gerekli malları satmaktan imtina ederlerse bunlara ait malların Tekalif-i harbiye komisyonlarınca mazbata verilmek şartıyla alınması emredildi. Böylece ödeme zamanı belli olmayan mazbataların yerine her zaman ödemesi mümkün olan senet-i mahsusa karşılığında mallarını satmayı tercih edeceklerinden ordunun ihtiyaçlarının karşılanabileceği düşünüldü. Ancak bu yöntemden de istenilen sonuç elde edilemedi.²²²

Levazımat-ı Umumiye Dairesi, ordunun iâşe konusunda yaşadığı sıkıntılar nedeniyle bundan böyle iâşenin daha gerçekçi yöntemlerle sağlanması amacıyla yeni birtakım tedbirler alma gereği duymuştu. Böylece 30 Nisan 1916 tarihinde kabul edilen ve 3 Mayıs 1916 da yürürlüğe konan yeni bir kanunla harp müddetince orduya lazım olan her türlü ihtiyaç uygun fiyat mukabilinde ordu adına nakden mübaya etmeğe Tekalif-i Harbiye Komisyonları yetkili kılınmıştır.²²³

Bu yeni yöntemle alınan ürünlere karşılık olarak bedeli peşin olarak verilecekti. Halbuki daha önceki usulle ürün bedelinin %20 oranında peşin verilirdi. Diğer kısmına karşılık olarak mazbata verilirdi. Mazbatalarda ancak savaş bitimini takip eden sene

²²¹ BOA, DH İ UM, Dos. No: E-17, Göm. No: 93-1; BOA, DH İ UM, Dos. No: E-101, Göm. No: 82.

²²² Tuncay Ögün, *Kafkasya Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, s. 49-50.

²²³ "Tekalif-i Harbiye'nin Suret-i Tarhına Mütedair 4 Ramazan 1332 Tarihli Kanuna Müzeyyel Kanun-u Muvakkat", *Düstur: Tertip II*, C. 8, s. 938. Ayrıca bkz. BOA, DUİT, Dos. No: 92, Göm. Sıra No: 40.

bütçesinden karşılanmak üzere verilirdi. Halkın ürününün karşılığının hemen almasına mukabil böyle bir yöntemle başvurulmuş fakat komisyonun belirlediği fiyatların piyasa fiyatlarının çok altında olması bu yöntemden de beklenen verim elde edilememiştir. Üretici hükümetin koyduğu narha²²⁴ rağmen ürünlerini el altından pahalı olarak satmaya devam etmekteydi. Tekalif-i Harbiye Komisyonlarının çalışmaları 17 Nisan 1917 tarihli bir nizamname ile ülke genelinde tüm iâşe işleri bir elden toplamak amacıyla İâşe-i Umumiye İdaresine devredilmesiyle sona erdi.

²²⁴ Narh, savaşın getirdiği olumsuz koşullar nedeniyle ürünlerin aşırı yükselmesinin önüne geçmek amacıyla resmi makamlarca her ürünün belirli bir fiyat üzerinden satılmasını usulüdür. Olağanüstü şartlar nedeniyle devlet bazı malların üretim ve satışını yasaklayarak bazılarını ise teşvik edebilir. Zirai alanda taban fiyatların belirlenmesi ve piyasaya alıcı olarak girerek üretici lehine piyasaya müdahale ederek tüketicinin korunması sağlanır. Ahmet Tabakoğlu, *İktisat Tarihi (Toplu Makaleler I)*, İstanbul Kasım 2005, s. 155- 156.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. BEŞİNCİ ORDUNUN İAŞE TEMİNİ

3.1. Birliklerin İaşesine Dair Yasal Düzenlemeler

Osmanlı ordusunda görev alan insan ve hayvanların barış ve savaş zamanlarında günlük istihkakları kanun ve nizamnamelerle düzenlenmiştir. Osmanlı Devleti seferberliğin ilanından itibaren uygulanacak usul ve esaslar “*Seferiye Nizamnamesiyle*” belirlenmişti.²²⁵ Ancak daha seferberliğin başlangıcından itibaren seferber ordunun muhtaç oldukları birçok malzemenin temin edilememesi ordunun zamanında seferber edilmesini engellemişti. Sefer planlarının mevcut malzeme ve kaynaklara göre değil, hayali, arzu edilen şekillere göre yapılması mevcut durumun başlıca sebeplerindendi. Zira seferberlik planları mevcut malzeme ve kaynaklara göre değil, arzu edilen şekillere göre düzenlenmişti. Bu durum zamanında ve yeterli oranda yığınağın yapılmasını engellemişti. Oysa düzenli harpler için lazım gelen malzeme, silah ve cephane tamamlanamadan ordu seferber edilmişti.²²⁶

Başlangıçta Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı’nın iâşe ve ikmali doğrudan doğruya Harbiye Nezareti Levazım Dairesince karşılanmaktaydı. 5. Ordu kumandanlığının kurulmasıyla Mevki-i Müstahkem kıtaatı sonradan teşkil olunan bu orduya bağlandı.²²⁷ 5. Ordu 25 Mart 1915’te Gelibolu’da kuruldu. 5. Ordunun kuruluşunun tamamlanmasından itibaren Çanakkale Müstahkem Mevkinin beslenme görevi 5 Nisan 1915’ten itibaren 5. Orduya devredildi.²²⁸

Ülke toprakları orduların hareket alanlarına göre ordu iâşe bölgelerine bölünmüştü.²²⁹ Daha önce yedi bölgeye ayrılmış olan iâşe mıntıkaları 23 Temmuz 1916 tarihli İâşe Kanun-u Muvakkatı ve 11 Eylül 1916 tarihli muvakkat kanunun nizamnamesinde ordu ve ahalinin iâşe nokta-i nazarında üç mıntika olarak düzenlenmişti. Osmanlı İmparatorluğu I. Dünya Savaşı’nda ordu iâşesinin temin etmekle yükümlü olduğu gibi ihtiyaç sahibi halkın iâşesini teminiylede yükümlüydü.

²²⁵ *Seferiye Nizamnamesi*, Süleymaniye, Dersaadet 1332.

²²⁶ Ali İhsan Sabis, *Harp Hatıralarım Birinci Dünya Harbi*, C.2, İstanbul 1992, s. 26.

²²⁷ ATASE, BDH. Kls.1126, Dos. 12, Fih. 6.

²²⁸ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi V. Cilt Çanakkale Cephesi Harekatı Inci, 2nci ve 3ncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi (Haziran 1914 – 9 Ocak 1916)*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1997, s. 237-238.

²²⁹ Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 173.

İaşe açısından ülke mıntıkalara ayrılmıştı. Devlet bu mıntıklar arasındaki ticareti kendi kontrolü altına almış ve bu mıntıklardaki zahire alım-satımı devletin belirlediği heyet tarafından yapılmaktaydı. Öncelikle yedi bölge olarak belirlenen iaşe mıntıkları 23 Temmuz 1916 tarihli bu muvakkat kanunla öncelikle üç bölge olarak düzenlendi. Bu bölgeler şu şekilde belirlenmişti.²³⁰ Birinci bölge İstanbul, Edirne Hüdavendigâr, Konya, Ankara, Aydın, Kastamonu vilayetleriyle Bolu, Çatalca, Kal'a-i Sultaniye, Karesi, İzmit, Eskişehir, Kütahya, Karahisar-ı Sahib, Niğde, Menteşe ve Antalya livalarıydı. Bu mıntıklarda iaşe alım satımı ancak iaşe heyetinin vesika verdiği mübaya vekillerince yapılabilmekteydi. İttihad-Terakki hükümeti bu yeni iaşe örgütüne de ağırlığını koymuş ve birinci iaşe bölgesi başkanlığına cemiyetin İstanbul Murahhası Kemal Bey getirilmişti.

İkinci bölge; Suriye, Beyrut ve Adana vilayetleriyle Kudüs-ü Şerif, Cebeli Lübnan, İçel livalarıydı.

Üçüncü bölge; her iki bölge dışında kalan yerlerden oluşmaktaydı. Bu mıntıklar bölgenin en yüksek mülki memurunun denetimindeydi. Söz konusu bölgelerde iaşe alım satımı serbest bırakılmış ancak gerek görüldüğünde bu bölgelere de yaptırımlar uygulanabilecekti.²³¹

Ancak ordu ve ahali iaşesinin temini için neşredilen “10 Temmuz 1332 tarihli kanun-u muvakkatın sureti tatbikiyesihakkında kanun ve 29 Ağustos 1332 tarihli Nizamname” nin yetersiz kaldığının anlaşılması üzerine yeni bir nizamname yürürlüğe konulmuştur. Bu yeni nizamname ile ordu ve ahalinin iaşesini temin etmek amacıyla ülke toprak 5 mıntıkaya taksim olundu. Söz konusu nizamnamenin birinci maddesinde bu taksimat şöyle ifade edilmiştir.²³²

Birinci mıntıka; İstanbul, Edirne, Hüdavendigâr, Konya, Ankara, Aydın, (Sinop sancağı hariç olarak) Kastamonu vilayetleriyle Bolu, Çatalca, Kala-i Sultaniye, Karesi, İzmit, Eskişehir, Kütahya, Karahisar-ı Sahib, Niğde, Menteşe ve Teke livalarını

İkinci mıntıka; Diyarbakır, Ma'muratülaziz vilayetleriyle, Maraş, Urfa ve Ayıntap livalarını

Üçüncü mıntıka; Sivas, Trabzon vilayetleriyle Kayseri, Samsun ve Sinop livalarını

²³⁰ *Düstur: Tertip II*, C. 8, s. 1275.

²³¹ Zafer Toprak, *Türkiye'de "Milli İktisat" 1908-1918*, s. 283-284.

²³² *BOA, DUİT.*, Dos. No: 92, Göm. Sıra No: 40.

Dördüncü mıntıka; Adana, Haleb, Şam, Beyrut vilayetleriyle Kudüs, Cebeli Lübnan, İçel livalarını

Beşinci mıntıka; Musul vilayeti ile Zor sancağı livasını ihtiva etmekteydi.²³³

Ayrıca her mıntıkada bir Mıntıka merkez heyeti bulunacak ve bu heyet de İaşe-i umumiye merkez heyetine bağlıydı. Her mıntıkanın gerek iaşenin toplaması ve dağıtılması iaşe merkez heyetinin onayı ile mıntıka merkez heyeti tarafından yapılması kararlaştırılmıştır. Mıntıka merkez heyeti mıntıka dahilinde nüfusun adediyle mahsulatin miktarını tahkik ederek söz konusu mıntıkanın iaşe potansiyeli hakkında iaşe mıntıka merkez heyetine bölgenin iaşesi hakkında fikir vermiş olur²³⁴. Tüm bu düzenlemeler ile ordu ve ahalinin iaşesinin daha intizamlı yapılması ve bölgenin mevcut şartlarına uygun şekilde yürütülmesine çalışılmıştır.

Osmanlı Devleti'nin teşkil eden memleketler arasında büyük ekonomik farklılık vardı. Ülkenin muhtelif bölgelere atfedilen gelir seviyesine bakıldığında İstanbul, Selanik, Edirne, Aydın, Manisa, İzmit ve Çanakkale başta olmak üzere Marmara ve Ege bölgesinin ekonomik seviyesi yüksek olan bölgeler arasında yer almaktaydı²³⁵. Zirai istihsalin bölgeler itibariyle dağılışına bakıldığında; Marmara, Ege ve Akdeniz bölgesi eskiden beri memleketin en zengin zirai bölgelerini teşkil etmiştir. Orta Anadolu bugün olduğu gibi büyük bir hububat müstahsili, Rumeli ise verimi ortalamanın üstünde bir ziraat bölgesi olmuştur. Suriye, Lübnan, Kudüs, Irak, Hicaz ve Trablusgarp gibi yerlerde ise zirai üretimdeki seviye düşüktür.²³⁶ Ordu ihtiyaçlarının alımı merkezi değildi ve her ordunun İaşe Müdürlüklerince yapılmaktaydı. Ayrıca ulaşım büyük bir problemli. Bu nedenle orduların üretim merkezlerine uzaklığı ve yakınlığı her ordunun iaşe temini açısından farklılık arz etmesine neden olmaktaydı²³⁷. Bu nedenle 5.Ordunun iaşe bölgesinin ülkenin üretim açısından zengin bölgelerince desteklenmesi bu ordunun diğer cephelere nazaran daha iyi iaşe edilmesini sağlamıştır. Ayrıca ulaşım altyapı ve araç gereçlerinin diğer mıntıkalara nazaran yeterli olması da bunda etkili olmuştur.

²³³ BOA, DH.İ.UMEK., Dos. No: E- 32, Göm. No: 9.

²³⁴ *Düstur: Tertip II*, C. 9, s. 646; BOA, DUİT, Dos. No: 92, Göm. Sıra No: 40; BOA, DH.İ.UM, Dos. No: 98/-4, Göm. No: 1/40.

²³⁵ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 43-44.

²³⁶ Bu bölgelerde istihsalatın düşük olmasında istihsalatın tamamen kavranamaması, toprakların verimsizliği ve iklim şartlarının etkisi büyüktür. Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 35-36.

²³⁷ Erik Jan Zürcher, *Savaş, Devrim ve Uluslaşma Türkiye Tarihinde Uluslaşma Dönemi (1908-1928)*, s. 189.

Ordu ihtiyacının karşılanması amacıyla mntıkalar arasında ticaret Ordu Kumandanlıkları'nın denetimi altında yapılmaktaydı. Bu uygulamanın nedeni gerek ordu gerekse ihtiyaç sahibi ahalinin gereksinimleri öncelikli olarak kendi mntıkaları dahilinden temin edilmesi idi. Bu amaçla mntıkalar arası zahire ve erzak ihracı % 20 nispetinde teminata bağlanmıştı. Bu durum 5. Ordu iaşe mntıkası içinde geçerliydi. Ancak Marmara havzası dahilinde bir mahalden diğerine zahire ve erzakın sevk edilmesi %20 nispetinde teminat bağlı olarak devamına karar verilmesine rağmen Gelibolu sancağının harbe yakınlığından dolayı yalnız Gelibolu'dan diğer mahallere zahire, erzakın ve hayvan irsalı menedilmişti menedilmişti.²³⁸

3.1.1. Erzak Tayinatı

Osmanlı ordusunun günlük yiyecek istihkakları seferberlik nizamnamesinde ve “26 Eylül 1914 tarihli Askeri Tayinat ve Yem Kanunu Muvakkatı” ile belirlenmişti²³⁹. Askere verilecek tayinatın öncelikle 1330 (1915) senesi başlangıcında içinde 5 kimyagerin yer aldığı ve toplam 13 kişiden oluşan bir kimyahane-i askeriye komisiyonu oluşturuldu. Bu komisyonun 2-3 aylık çalışmaları neticesinde tayinat cetvelleri tanzim edilerek orduya verilecek tayinatlar belirlendi. Mezkür komisyon emrine her çeşit malzeme verilerek orduya verilecek tayinat cetvelleri oluşturulmuştur. Bu tayinat cetvelleri birçok tedkik yapılarak, yemeklerin lezzeti ve askerler üzerindeki tesirleri anlaşılacak oluşturulmuştur. Bu cetveller oluşturulurken ülkede yetiştirilen ürünler göz önünde bulundurularak hazırlanmasına özen gösterilmiştir. Oluşturulan 28 adet tayinat cetvelleri sayesinde kullanılacak su miktarı ve yakacak miktarlarına kadar en ufak ayrıntılar belirlenmiştir. 1331(1916) yılında yeni tayinat ve yem kanunu göz önünde bulundurularak üyelerinin çoğunluğunun eski komisyonun oluşturduğu komisyon vasıtasıyla yeni tayinat cetvelleri oluşturuldu.

I. Dünya Savaşı müddetince yürürlükte bulunan yem ve tayinat kanunlarına göre askerin günlük en az 3000 kalorilik bir tayinatın verilmesi esası kabul edilmişti. Askere verilecek günlük tayinatın miktarı şu şekilde belirlenmişti.²⁴⁰

²³⁸ BOA, BEO, Dos. No: 4127, Göm. No: 309496.

²³⁹ *Düstur: Tertip II*, C. 6, s. 1286.

²⁴⁰ “Askeri Tayinat ve Yem Kanun-u Muvakkatı”, *Düstur: Tertip II*, C.6, s. 1286-1301.

Tablo 8. Osmanlı Askerinin Bir Günde Alacağı Kalori Miktarı

	Gram	Şahm (Yağ)	Maiyet-i Fahm (Karbon)	Albumin	Kalori
Ekmek	900	3.96	465.54	55.45	2101
Et	250	5.47	-	50.07	256.15
Bulgur	150	0.39	117.15	12.60	544.60
Yağ	20	21.09	0.12	0.18	197.50
Toplam		31.91	582.81	118.20	3149.25

Bir günlük nefer tayinatı şu şekildeydi: Ekmek tayini için 960 gr. ekmek yahut 640 gr peksimet veyahut 640-704 gr. un verilirdi. Bir günlük konak tayini ise şunlardan oluşmaktaydı. Et olarak; 256 gr. taze et veyahut yarısı kadar kavurma, pastırma, sucuk veya et konserveleri; sebze ve sair olarak da 86 gram pirinç, 10 gr. yağ, 20 gr. soğan, 20 gr. tuz verilirdi. Ayrıca ete mukabil (nohut, fasulye gibi) hububat veyahut patates sebze konservesi yahut taze sebze verilirdi.²⁴¹

3.1.2. Yem Tayinatı

Seferberlik esnasında, hayvan cinsi göz önünde bulundurularak yem tayinatı şu şekilde belirlenmişti. Bir yem tayini binek ve sıska bargirleri için 4,096 kg., arpa veya 5,120 kg. saman; ağır koşum bargirleri için 5,120 kg. arpa ve yulaf, 6.400 kg. saman; esterler için 3,210 kg. arpa ve 3,848 kg. saman; öküz ve mandalar için 3,210 kg. arpa 5,720 kg. saman; develer için 2,560 kg. arpa, kırdırılmış arpa veya samanın verilmesi gerekliydi.

Belirlenen ürünlerin temin edilememesi halinde yerine verilecek yem cins ve miktarları da ayrıca tespit edilmişti. Saman temininde sıkıntı yaşandığında saman miktarınca arpa ve yulaf miktarı arttırılacaktı. Özellikle ot ve samanın ordunun nakledildiği bölgelerden tedarik edilecekti. Seferde binek hayvanatına 1 yem sahra topçu bineklerine 2 yem kadro ve bilumum topçu koşumlarına ve makineli tüfenk binek koşum hayvanatına ve cephe kolları koşum hayvanatına ve mekharilere 2'şer yem ve

²⁴¹ *Seferiye Nizamnamesi*, Dersaadet 1332, s. 257-258.

sair koşum hayvanatına 3'er yem tayini verilir. Zabıt ve yk hayvanlarının yemleri ya terkilerinde bulundurulur veya mekkari ve diğer binek ve yk hayvanlarının yemi arabalarla veya yük hayvanlarıyla nakledilirdi²⁴².

Svarilerde subay ve yk hayvanlarının yemleri ağırlıklarla taşınırken erlerin bindiği hayvanların yemleri ise binilen hayvanların sırtlarında taşınmaktaydı. Topularda ise hayvanların yemleri ya terkilerinde ya da mekkare ve arabalarla taşımaktaydı. Yem tayinatları bittiğinde birlik kumandanlarının emriyle yedek tayinat tüketilirdi.

Harp esnasında hayvanların yem istihkakı ise “26 Eylül 1914 tarihli *Askeri Tayinat ve Yem Kanunu Muvakkatı*” nda şu şekilde belirlenmişti.²⁴³

Tablo 9. Hayvanlar İçin Günlük Yem İstihkakı

Arpa (kg.)	Ot (kg.)	Saman (kg.)	Tuz (gr.)	Açıklama
5.5	3.5	3	5	Rus ve Macar topkeşanları
5	3.5	3	5	Topkeşanlar hariç Rus ve Macar hayvanları
4.5	3	2	2.5	Yerli ırkına mensup süvari hayvanları bütün binek, saka, nakliye koşum beygirleri, cebel topçu, makinalı tüfek ve mitralyöz esterleri
3.5	2	2	2.5	Tüm mekkari, beygir, ester ve nakliye koşum esterleri

Sefer zamanında her hayvanın yem istihkakına 2 kg. ot ile 1 kg. saman ilave edilir ve bu hayvanlar otlatılmazdı. Barış zamanlarında ise zorunlu haller dışında tüm hayvanlar aylarda otlatılırdı. Belirlenen yem cinsleri bulunamadığı zamanlarında ise mübadele edilecek yemlerde ayrıca şu şekilde belirlenmiştir.

1. Kiyah bulunmadığı zamanlarda saman miktarı değişmemek üzere arpa istihkakına kiyahın yarısı kadar arpa ilave edilecekti.

²⁴² *Seferiye Nizamnamesi*, Dersaadet 1332, s. 254.

²⁴³“Askeri Tayinat ve Yem Kanun-u Muvakkatı”, *Dstr: Tertip II*, C. 6, s. 1286-1301.

2. Saman bulunamadığında, arpanın miktarı değişmemek üzere kiyaha saman miktarının yarısı kadar ilave edilecekti.
3. Arpa bulunmadığında, arpa miktarında yulaf verilecekti.
4. Arpa ve yulafın bulunmadığı zamanlarda arpa istihkakının 3'te 2'si kadar buğday verilecekti.
5. Mısırın verilmesi icap ettiğinde arpa miktarında mısır verilmesi uygun görülmüştü.

Tablo 10. Manda ve Öküzler İçin Günlük Yem İstihkakı

Arpa (kg.)	Ot (kg.)	Açıklama
4	7	Barış zamanında
4.5	7.5	Çadır ve ahırda bulunanlara
5	8	Açıktaki bulunanlara
1	5	Gemide bulunanlara
1.5	5	Şimendiferlerde bulunanlara
1	50	Biçilmiş yeşil çayır zamanında

Tabloda belirlenen yem cinsleri bulunmadığı zamanlarında ise mübadele edilecek yemlerde ayrıca şu şekilde belirlenmiştir.

1. Arpa bulunmadığı takdirde; arpa istihkakı kadar yulaf, mısır, çavdar verilecek ve arpanın 3'te 2'si oranında buğday verilecekti.
2. Kuru ot ve kiyah bulunmadığı zamanlarda, normal günlerde 10 kg. ve sefer zamanlarında ise 11 kg. saman verilecekti.

Tablo 11. Develer İçin Günlük Yem İstihkakı

Kırılmış Arpa (kg.)	Saman (kg.)	Burçak (kg.)	Açıklama
5.5	7.5	-	Topkeşan develeri
4.5	6.5	-	Diğer hizmetlerde bulunan develer
4	-	1.5	Saman bulunmadığı zamanlarda
4	-	8	Kuru ot bulunmadığı zamanlarda

1. Saman bulunmadığı takdirde 4 kg. kırılmış arpa, 1.5 kg. burçak verilecek
2. Kuru ot bulunmadığı takdirde 4 kg. kırılmış arpa, 8 kg. burçak
3. Kuru ot bulunmadığı zaman, kuru ot nispetinde olpa otu veya kuru ot oranında kuru yonca verilmesi uygun görülmüştü.

Tablo 12. Koyunlar İçin Günlük Yem İstihkakı

Arpa gr. (kırılmış, ıslatılmış)	Kuru kiyah
500 gr.	1
500 gr.	1

Koyunların çayırda otlatılamadığı zamanlarda ve ot bulunmadığı zamanlarda aynı miktarda kuru yonca veya saman verilir.

Tablo 13. Merkepler İçin Günlük Yem İstihkakı.

Arpa (kg.)	Ot (kg.)	Açıklama
2	2.5	Barış zamanında
2.5	3	Sefer zamanında
1	3	Gemide bulunanlara
0.5	2.5	Çayır zamanında

Ayrıca arpa yerine kepek verilmek icap ettiği takdirde kırılmış arpa ile karıştırılarak arpanın 3'te 1'i nispetinde verilecektir. Kepek yalnız olarak verildiğinde ise azami olarak 2 kg. verilebilecekti.

3.2. Beşinci Ordunun İaşe İhtiyacının Belirlenmesi

Seferberliğin ilanından bir hafta sonra yani 9 Ağustos 1914 tarihinde iaşe işleriyle iştigal etmek üzere aynı zamanda ordu ve halkın ihtiyaçlarını teminle mükellef Harbiye, Maliye ve Dahiliye Nazırlarından müteşekkil bir komisyon kurulmuştu. İsmail Hakkı Paşa başkanlığında, Harbiye Nezaretine bağlı bir Levazımatı Umumiye Dairesi vasıtasıyla piyasada fazla ürünler tespit edilerek toplanmaya başlandı.²⁴⁴

Seferberlikten itibaren Osmanlı ordusunun bir sene zarfında muhtaç olacakları her türlü gıda maddeleri ve bunların süratlice temin ve tedarik edilmesi için Harbiye Nezareti bünyesinde oluşturulan komisyonlar marifetiyle tetkik olunarak belirlenirdi. Cins ve miktarı belirlenen bu ürünlerin miktarı, hangi usullerle ve nerelerden temin edileceği Meclis-i Vükela'ca onaylanarak yetkili mercilerce teminine çalışılırdı.²⁴⁵ 1915-1916 yıllarında ordu her türlü gıda ihtiyaçları temini ülke dahilinden, bunun yetersiz olması halinde ithal edilerek tedarik edilmesi, Tuz ihtiyacı Düyun-u Umumiye i Osmaniye İdaresi'nce temin edilmesi, odun ve kömürün ciheti askeriye tahsis edilmiş olan ormanlardan kıtaatı askeriyece tedarik edilmesi kararlaştırıldı. Ayrıca et, piriç, yağ, sabun, gaz ve zeytin, çay, kahve ve şeker gibi ürünlerinde gönüllü müteahhidler vasıtasıyla mübayaa suretiyle tedarik edilmesine karar verilmiştir.

Osmanlı devleti I. Dünya Savaşı sırasında ordunun bir yıllık ihtiyaç duyduğu iaşe maddelerini miktarını, nerelerden ne suretler tedarik edileceğini bir komisyon vasıtasıyla belirlenerek Meclis-i Vükela'ya gönderilir ve buradan onaylanarak yetkili mercilerce tedariki sağlanmaya çalışılırdı.

Yemen, Hicaz ve Asir mıntıkaları hariç olmak üzere 1331 (1915) senesine ait, ordu için gerekli iaşe maddeleri ve bunların temin edilecek yerler ile toplanacak ambarlar tabloda verilmiştir.²⁴⁶

²⁴⁴ BOA, MV., Dos. No: 201, Göm. No: 21 Ayrıca bkz. Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, s. 39.

²⁴⁵ BOA, BEO., Dos. No: 4405, Göm. No: 330328.

²⁴⁶ Ordu iaşe ihtiyaçları bir yıla mahsus olarak ihtiyaçları Harbiye Nezareti bünyesinde oluşturulan komisyonca hazırlanarak Meclis-i Vükelaya sunulur ve meclisin onayı ile yürürlüğe girerdi. BOA, DH.İ.UM., Dos. No: 4-2, Ves. No: 5-26, Belgenin aslı için bkz. Ek-1.

Tablo 14. 1915 Yılı Ordunun İhtiyaç Duyduğu İaşe Maddelerinin Listesi

Erzak cinsi	Tedarik edilecek yerler ve ambarlar (1) ²⁴⁷	Tedarik edilecek yerler ve ambarlar (2) ²⁴⁸	Tedarik edilecek yerler ve ambarlar (3) ²⁴⁹	Tedarik edilecek yerler ve ambarlar (4) ²⁵⁰	Tedarik edilecek yerler ve ambarlar (5) ²⁵¹	Tüm Müddehir ve Ambarların Toplamı
Dakik	35.040.000	29.565.000	7.665.000	18.177.000	246.387.000	354.834.318
Dakik mukabili hububat	43.800.000	36.956.250	9.581.250	22.721.250	330.484.220	443.542.970
Et	7.300.000	6.159.375	1.596.875	3.786.875	50.854.200	69.697.320
Bulgur	4.380.000	3.695.625	958.125	2.272.125	31.865.068	43.170.943
Yağ	1.168.000	985.500	255.500	605.900	8.773.229	11.788.129
Kuru sebze	7.008.000	5.913.000	1.533.000	3.635.400	49.853.101	67.942.501
Tuz	1.868.800	1.576.800	408.800	969.440	13.214.740	18.038.580
Soğan	1.168.800	985.500	255.500	605.900	8.870.229	11.885.129

²⁴⁷ Sivas, Erzurum, Trabzon, Van, Bitlis, Ma'uratülaziz, Diyarbakır vilayetleriyle Canik sancağından; (Erzurum, Bayburt, Kop, Mamahatun, Kiğı, Hınıs, Erzincan müddehir ve ambarlarına)

²⁴⁸ Halep, Suriye, Beyrut vilayetleriyle, Kudus, Zor, Urfâ, Maraş sancaklarından; (Halep, Humus, Şam, Der'a, Sulta cibin, Sayla, Kudüs, Amman, Halilürrahman, Bire, Nablus, Ariş, Hanyunus, Gazze, İbnihilal, Ümmü şican, Kubre ve Kalkannahl müddehir ve ambarlarına)

²⁴⁹ Bağdat, Basra, Musul vilayetlerinden (Bağdat, Samara, Şehriban, Felluce, Amare, Kuttül amare, Zerbatya, Azir, Sattül muntefik, Samara, Şam müddehir ve ambarlarına)

²⁵⁰ Aydın, vilayeti Manisa sancağından; (İzmir, Soma, Alaşehir, Salihli, Manisa, Akhisar, Menteşe müddehir ambarlarına)

²⁵¹ Dersaadet, Edirne, Hüdavendiğar, Konya, Ankara, Kastamonu, Adana, vilayetleriyle Çatalca, Gelibolu, Biga, İzmit, Afyonkarahisar, Kütahya, Karesi, Teke, Niğde, İçel, Bolu, Kayseri, Eskişehir sancaklarından; (Edirne'nin; Tekfurdağı ve Kırkkilise, Çatalca, Hadımköy, Gelibolu'nun mahallinde: Biga'nın Kala-i Sultaniye ve Karabiga ambarlarına diğer vilayetler ve livaların İzmit, Mudanya, Bandırma, Bursa, Balıkesir, Ankara, Konya, Geyve, Ulukışla, Pozantı ve sair şimendifer güzergah ve istasyonlarında bulunan müddehir ve ambarlarına)

Sabun	525.600	443.475	114.975	272.655	4040.085	5.396.790
Gaz	1.752.00	1.478.250	383.250	908.850	12.706.341	17.228.691
20 günlük zeytin danesi	512.000	43.200	112.200	265.600	3.923.176	4.455.976
Odun	97.340.000	65.700.000	17.033.333	40.393.333	566.338.666	786.805.332
Sabah akşam- çay	157.200	147.165	38.325	90.885	1.215.978	1.649.513
100 günlük hoşafılık 365 günlük çay- şeker	1.968.000	1.660.500	430.500	1.020.900	13.630.609	18.710.509
Kiyyah	60.225.000	49.275.000	16.425.000	20.805.000	212.684.070	359.414.070
Saman	40.150.000	32.850.000	10.950.000	13.870.000	134.296.789	232.116.789
Yem:arpa, yulaf	90.337.500	73.912.500	24.637.500	31.207.500	316.123.884	536.218.884
Odun kömürü	14.600.000	12.318.750	3.193.750	7.573.750	99.188.750	136.875.000
Kok kömürü	-	-	-	-	700.000	700.000

1915 yılı ihtiyaçları Harbiye Nezareti'nce belirlenen miktarlar Meclis-i Vükelaca kabul edilmiştir. Bu karar gereği ordu ihtiyaçları ve bunların tedarik şekilleri şu şekilde belirlenmişti. Yemen, Hicaz ve Asir mıntıkları hariç olmak üzere ordu için 443.540.970 kg. buğday, çavdar, mısır ve akdarı ile 536. 218.884 kg. arpa, yulaf ve benzeri hayvan yemine ihtiyaç duyulmaktaydı. 67.942.501kg. kuru sebze ile 359.414.070 kg. kiyyah ve 11.885.129 kg. soğanın asaleten veya emaneten idare edilen aşar hasılatıyla temin edilmesi ve bunun mümkün olmadığı durumda ise mübayaa suretiyle tedarik edilmesi kararlaştırılmıştı. Ayrıca 232.116.789 kg. samanın mümkün

olan mahallerde iane usulüyle elde edilmesi, 9.697.525 kg. et ihtiyacının erkek ağnamın %15'inin tekalif-i harbiye kanuna uygun olarak mazbata karşılığında noksan kalan kısmın ise müteahhitler vasıtasıyla mübayası edilmesi, sadeyağ ve don yağın tekalif-i harbiye suretiyle tedariki mümkün olmadığı anlaşılmasıyla mübayaa suretiyle temin edilmesi yalnız mevcudu 1 milyon kg. ulaşan zeytinyağıyla 4.855.976 kg. zeytinin öncelikle tekalif-i harbiye suretiyle tedarik edilmesi ayrıca 5.396.790 kg. sabunun ise sabun imalathanelerinde % 25'ine tekalif-i harbiye usulüyle el konulması bunun noksan kalması halinde zeytinyağlarını sabuna tahvil ettirmek suretiyle temin edilmesi; memlekette tedariki mümkün olmayan ve ihraç olunan ürünlerden çay, şeker, kahve, petrol ve gazın tüccar adına gümrüklere gelecek olan ürünlerden gazın % 20'sine, kahve ve şekerin % 15'ine çayın % 25'ini vaz-ı yed edilerek mazbata karşılığında alınması; 18. 038.580 kg. tuzun ise muhtelif mahallerden alınması kararlaştırılmıştı.²⁵²

1916 yılında ise seferber ordunun mevcut durumu göz önünde bulundurularak bir senelik iâşe istihkakları ve bunların hangi vilayetlerin hasılatından ne miktarda alınacağı belirlenerek ordu ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır. Osmanlı ordusunun 1332 senesi (1916) muhtaç olduğu gıda maddelerinin cins ve miktarları tabloda belirtilmiştir.²⁵³

Tablo 15. 1916 Yılı Osmanlı Ordusunun İhtiyaçlarının Cins ve Miktarını

Erzakın cinsi ve miktarı (kg)	1., 2. ve 5. Ordular	3.Ordu	4.Ordu	6.Ordu	Toplam
Dakik	204.000.000	51.000.000	51.000.000	15.300.000	321.300.000
Dakik (Buğday, Kızıl Çavdar ve Ak Darı)	255.000.000	63.750.000	63.750.000	19.125.000	401.625.000
Et	42.500.000	10.625.000	10.625.000	3.187.500	66.937.500
Sade ve Zeytin yağları	6.800.000	1.700.000	1.700.000	510.000	10.710.000
Zahire (Kuru Sebze Fasulye, Bakla, Nohut, Bezelye, Nebati vs.)	40.800.000	10.200.000	10.200.000	3.060.000	64.260.000
Tuz	10.880.000	2.720.000	2.720.000	816.000	17.136.000

²⁵² BOA, M.V., Dos. No: 197, Göm. Sıra No: 108; BOA, DH.İ.UM, Dos. No: 4-2, Ves. No: 5-26.

²⁵³ BOA, DH.İ.UM, Dos. No: 93-4, Ves. No: 1-48. Belgenin aslı için bkz. Ek-2.

Soğan ve Sarmısak	6.800.000	1.700.000	1.700.000	510.000	10.710.000
Sabun	3.060.000	765.000	765.000	229.500	4.819.500
Zeytun danesi	2.560.000	640.000	640.000	192.000	4.032.000
Çay ve Kahve	1.020.000	255.000	76.500	255.000	1.066.500
Buğday ve Prinç	25.500.000	6.375.000	6.375.000	1.912.500	40.162.500
Kıyyah	184.875.000	76.500.000	102.000.000	25.500.000	388.875.000
Saman	123.250.000	51.000.000	68.000.000	18.000.000	259.250.000
Yemlik (Arpa, Yulaf, Burçak, Kūsne)	277.312.500	114.750.000	153.000.000	38.250.000	583.312.500
Gaz	10.200.000	2.550.000	2.550.000	765.000	14.065.000
Odun	436.000.000	109.000.000	109.000.000	32.700.000	686.700.000
Odun Kömürü	24.000.000	6.000.000	6.000.000	1.800.000	37.800.000

5. Ordu'nun iâşe ihtiyaçları 1. ve 2. Ordu ile birlirnererek tedarik edilmeye çalışılırdı. Söz konusu durum hububat temininde olduğu gibi hayvansal ürünlerin temini içinde geçerliydi.²⁵⁴ Bunda söz konusu orduların aynı iâşe mıntıkasına dahil olmasının etkisi büyüktür.

3.3. Beşinci Ordu İçin Temin Edilen İâşe Maddeleri

Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasından itibaren ortaya çıkan iâşe sorununa karşın bazı tedbirlere başvuruldu. Bu amaçla 14 Eylül 1915 tarihinde itibaren ülke toprakları ordu harekat alanlarına göre iâşe bölgelerine ayrılarak her ordu için bir iâşe mıntıkası belirlenmişti. Bu mıntıklar dahilinde tekalif-i Harbiye, öşür ve satın alma vb. usüllerle iâşe maddeleri tedarik edilmekteydi. Levazımat- Umumiye Dairesi tarafından vilayet ve sancakların yıllık üretim miktarları daha önceden tespit edilir ve ordunun ihtiyaç duyduğu maddelerin cins ve miktarı mıntıka dahilinde yer alan vilayet ve sancaklar arasında paylaştırılarak bu maddelerin mahalli idarelerce tedarik edilip ordu bölgesine sevk edilmesi istenmekteydi.

²⁵⁴ BOA,DH.İ.UM., Dos. No: 93-1, Ves. No: 1-63.

Harp müddetince ordu için temin edilen ihtiyaç maddeleri 3 kategoriye ele alınmıştı.²⁵⁵

1. Ekmeklik temini için; buğday unu, arpa unu, mısır unu, darı unu, çavdar unu, peksimet, buğday, mısır gibi gıdalar söz konusudur.
2. Erzak; et, sebze, nohut, fasulye, bakla, bulgur, pirinç, tuz, yağ, konserve edilmiş gıdalar, yağlar, çay, kahve, şeker, tütün, sabun gibi maddeler söz konusudur.
3. Yem: arpa, buğday, çavdar, kepek, saman ve hayvanlar için kullanılan sarı tuz gibi hayvan yemleri söz konusudur.

3.3.1. Ekmek Temini

I. Dünya Harbi'nde askerin günlük ekmek istihkakı 900 gr. olarak belirlenmişti. Ayrıca ekmek yerine 600 gr. peksimet verilebilirdi. Ekmeğin temin edilemediği saç ve karavana ile ekmek pişirmeğe müsait zamanlarda ise 600 ile 630 gr. kadar un ve bunun için yeterli miktarda tuz ve odun verilirdi.

Ekmeğin pişirilmesi için nefer başına verilenler un, tuz, su ve odun miktarı ise şu şekilde belirlenmişti.²⁵⁶

Tablo 16. Ekmek Yapımı İçin Kişi Başına Verilen Erzak Miktarı

	Asgari (gr.)	Azami (gr.)
Un	600	630
Tuz	12	12
Su	388	410
Odun	150	200

Ekmek verilemediği zamanlarda peksimet verilecekti. Eğer peksimetten başka erzak verilemeyecek bir durum hasıl olursa peksimet miktarı 1000 grama çıkarılacaktı. İhtiyat ambarlarında peksimetlerin bozulmasını engellemek amacıyla haftada 2 gün ekmek yerine veya papara suretiyle askere yedirilecekti.

²⁵⁵ATASE, BDH, Kls.1151, Dos.109, Fih. 1-61.

²⁵⁶“Askeri Tayinat ve Yem Kanun-u Muvakkati”, *Düstur: Tertip II*, C. 6, s. 1286-1301.

I. Dünya Harbi esnasında her askere günde 900 gr. ekmek verilmesine çalışılırdı.²⁵⁷ Ancak bu miktarın temininde cepheden cepheye farklılık arz edebilmektedir. Zira 1916 yılında Çanakkale Cephesi'nde 900 gram ekmek verilirken 1918 yılında Filistin Cephesi'nde 350-600 gram, 1918 yılında Şam'da 500-600 gram 1918 yılında Hayfa'da 900 gram, 1918'de Irak'ta ancak 300 gram ekmek verile bilmektedir.²⁵⁸ Görüldüğü gibi nefer başına belirlenen miktarın çok altında ekmek verilebilmişti. Ancak Çanakkale Cephesi'nde diğer cephelere nispeten yeterli hububatın tedarik edilmesi ve savaş süresince 5.Ordu'nun un ihtiyacı Tekirdağ, Karabiga ve Gelibolu'da bulunan un fabrikaları sayesinde büyük sıkıntılar çekilmeden tedarik edilebilmişti²⁵⁹. Özellikle buğdayın kıt olduğu yerlerde buğday, arpa ve fasulye ezmesi karıştırılarak ekmek olarak üretilirdi. Ekmeğe ek olarak günde iki defa sıcak yemek verilir ve bu yemekler daha çok un çorbası ve bulgurdan oluşurdu.

Peksimet, ekmek kadar besin değeri olmamasına rağmen uzun süre bozulmadan dayanabilmesi özelliği nedeniyle mutfaklardan uzak olan ileri hatların beslenmesinde kullanılırdı. İaşe sıkıntısının baş göstermesiyle artık geri hatlarda da verilmeye başlandı.²⁶⁰ Cephe'deki birliklerin ekmek ve peksimet ihtiyacı kolordu ve tümen dağıtım merkezleri bölgesindeki ekmekçi takımları sayesinde aksatılmadan karşılanmaktaydı.²⁶¹ 5. Ordu'nun ekmek ihtiyacı Lüleburgaz, Uzunköprü, Bandırma, Tekfurdağı (Tekirdağ) kurulan Ekmekçi Takımlarınca tedarik edilmekteydi.²⁶² Ekmekler seyyar ekmekçi kolları tarafından hazırlanmaktaydı. Sivil halkın fırınlarından da yararlanılmaya çalışılmıştır. 27. alayın 3. Taburu ekmeğini ekmekçi takımına Maydos'ta ayrılan fırınlarda tedarik edilmişti.²⁶³ Ayrıca Karapeykar, Uzunköprü, Lüleburgazda birer ekmekçi takımı²⁶⁴ Bandırma'da ise iki ekmekçi takımı

²⁵⁷ Cemil Conk Paşa, Liman Von Sanders Paşa, Fahrettin Altay Paşa, Çanakkale Hatıraları, (Yay. Haz. Metin Martı), C. 2, İstanbul Temmuz 2002, s. 149.

²⁵⁸ Erik Jan Zürcher, Savaş Devrim ve Uluslaşma, Türkiye Tarihinde Geçiş Dönemi (1908-1928), (Çev. Ergun Aydınoglu), İstanbul 2009, s. 189.

²⁵⁹ Genelkurmay Başkanlığı, Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916), V. Cilt, III. Kitap, Ankara 2012, s. 488.

²⁶⁰ Burhan Sayılır, Çanakkale Savaşları ve Savaş Alanları Rehberi, Ankara, 2007, s. 226.

²⁶¹ Genelkurmay Başkanlığı, Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915 – 04 Haziran 1915), V. Cilt, III. Kitap, s. 488.

²⁶² Genelkurmay Başkanlığı, Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X, s. 346.

²⁶³ Halis Ataksor, Çanakkale Raporu, Binbaşı Halis Beyin Savaş Notları, (Haz. S. Serdar Halis Ataksor), İstanbul 2008, s. 72.

²⁶⁴ ATASE, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 2.

bulunmaktaydı.²⁶⁵ Ayrıca ihtiyaç duyulduğunda sivil halk tarafından terk edilen yerlerin fırınlarından yararlanılarak ekmek tedarik edilmekteydi.²⁶⁶

3.3.2. Erzak Temini

Erzak olarak nitelendirilen ürünler; et başta olmak üzere her türlü hayvansal gıdalar, nohut, fasulye, bakla, bulgur, pirinç başta olmak üzere her türlü baklagiller, tuz, konserve edilmiş gıdalar, hayvansal ve bitkisel yağlar, her türlü kuru ve yaş sebze ve meyveler, çay, kahve, şeker, tütün, sabun gibi maddeler söz konusudur. I. Dünya Harbi süresince nefer başına belirlenen bazı erzakın istihkakı şu şekilde belirtilmişti.²⁶⁷

Tablo 17. Nefer Başına Tahsis Edilen İstihkak Miktarları.

Peksimet ve Dakik (600 gramdan)
Bulgur, Pirinç İstihkakı (150 gramdan)
Çorbalık konserve terkiyatı mukabilinde (100 gramdan)
Sade Zeytinyağı İstihkakı (20 gramdan)
Tuz İstihkakı (20 gramdan)
Soğan, Sarımsak terkiyat mukabili (20 gr.dan)
Kuru Sebze terkiyat mukabili (120 gramdan)
Sebze konservesi mukabili terkiyatı (150 gramdan)
Kuru üzüm terkiyatı mukabili (50 gramdan)
Meze mukabilinde mevaşi istihkakı (250 gramdan)
Et mukabili Kavurma, Pastırma, Sucuk, Kuru Balık İstihkakı (125 gramdan)
Et konservesi Et terkiyatı (200 gramdan)
Zeytin ve Peynir verildiği gün başka erzak verilmez (160 gramdan)

²⁶⁵ ATASE, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-4.

²⁶⁶ İbrahim Arıkan, *Osmanlı Ordusundan Bir Nefer* (Haz. Selman Soydemir, Abdullan Satun), Ankara 2010, s. 71.

²⁶⁷ ATASE BDH, Kls. 1151, Dos. 109, Fih.1-36.

Çay terkiyatı mukabilinde (1 gramdan)
Şeker terkiyatı mukabilinde (10 gramdan)
Sabun İstihkakı (9- 10 gramdan)
Gaz İstihkakı (30 gramdan) - mutlaka verilmesi gereken miktar (5gram)

3.3.3. İstihsal Edilen İaşe Maddeleri

Birinci Dünya Savaşı başlarında Anadolu'daki ekili toprakların % 90 oranındaki bölümü tahıl üretiminde kullanılmaktaydı. Ülkenin her bölgesinde hububat yetişmekte olup, sınai bitkiler daha çok Akdeniz bölgesinde, bağcılıkta daha çok Batı Anadolu ve Ege bölgelerinde yapılmaktaydı.²⁶⁸ Osmanlı Devleti'nin bir tarım ülkesi olmasına rağmen savaşın getirdiği olumsuz koşullar neticesinde savaş süresince tarımsal ürünlerin temininde önemli sıkıntıların yaşanmasına neden olmuştur. Ancak yaşanan bu sıkıntılar hiçbir zaman ithal edilen malların seviyesine çıkmamıştır. Birinci Dünya Savaşı öncesinde İmparatorlukta tarım mahsullerinin azami % 25'i ihraç edilmekte geri kalanı ise ülke içinde tüketilmekteydi.²⁶⁹

3.3.3.1. Hububat Temini

Harp süresince Osmanlı ordusunun yemekleri günün koşullarına göre çoğunlukla bakliyattan yapılmaktaydı.²⁷⁰ Bu nedenle hububat ordunun beslenmesinde önemli iaşe maddeleri arasındaydı. Birinci Dünya Savaşı başlarında Anadolu'daki ekili toprakların % 90 oranındaki bölümü tahıl üretiminde kullanılmaktaydı. İhracata yönelik tarım üretiminde sınai bitkiler daha çok Akdeniz bölgesinde, bağcılıkla da daha çok batı Anadolu ve Ege bölgelerinde yapılmaktaydı.²⁷¹

Hububat temini, savaşın başlangıcından itibaren yürürlüğe konan Tekalif-i Harbiye yöntemiyle temin edilmeye başlanmıştır. Halka yıllık ihtiyacı kadar ürün bırakılır ve ürünün diğer kısmına söz konusu usulle el konulmaktaydı. Tekalif-i Harbiye Komisyonlarınca uygulanmakta olan mezkur usul zamanla ülke istihsalatına darbe

²⁶⁸ Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları*, s. 70.

²⁶⁹ Donald Quataert, "Ulaşım", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalcık, Donald Quataert), C. 2, s. 952.

²⁷⁰ İbrahim Arıkan, *Osmanlı Ordusundan Bir Nefer* (Haz. Selman Soydemir, Abdullah Satun), s. 48. Ayrıca bkz. Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915-09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 488-489.

²⁷¹ Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları*, s. 70.

vurmuş ve üretici konumunda olan köylüyü daha da zor duruma düşürmüştü. Zira söz konusu komisyonca belirlenen fiyatların piyasa şartlarının çok altında olması ve ürün bedellerinin peşin verilmeyip mazbata karşılığında ve savaşının bitimini takip eden senenin bütçesinde ödeme yapılması köylünün sadece kendine yetecek kadar üretim yapmasına neden olmuştu. Bu durum ülke üretimini büyük sekteye uğratması bu usulden zamanla vazgeçilmesine neden olmuştur. Zira bu usul tarımsal ürünlerini satarak geçimini sağlayan köylünün, daha savaşın başlangıcından itibaren büyük sıkıntılara düşmesine neden olmuştu.

Hububat teminin diğer önemli usulü ayrıca tarımsal ürünler üzerinden alınan aşar vergisi de ordu ihtiyaçlarının temininde önemli yere sahipti. Zira aşar, ürünün 1/8'i yani % 12.5 nispetinde ve ürün olarak alınarak aşar ambarlarında muhafaza edilirdi. Her vilayette oluşturulan bu ambarlardan peyder pey ürünler orduya ulaştırılmaktaydı.

3.3.3.2. Hayvansal Ürünlerin Temini

Osmanlı İmparatorluğu'nda hayvanlardan²⁷² vergi alınması kuruluş yıllarından itibaren uygulanagelmış bir şer'i vergi türüdür. Zekatla aynı doğrultuda alınan bu verginin oranı zekatta olduğu gibi 40'ta 1 nispetindedir.²⁷³

Ağnam vergisi 1824 yılına kadar para olarak alınmış, bu tarihten sonra ordunun ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla yalnızca Rumeli'den aynı olarak alınması yoluna gidilmiş ve ondalık resmi adıyla her 15 hayvandan biri ordu için alınmaya başlanmıştı. Ağnam vergisi de uzun yıllar iltizam usulü ile mültezimlerce yapılmaktaydı.

Tanzimat'ın ilanından sonra iltizam usulü kaldırılmış. Ülkenin her yerinde hayvan başına 5 kuruş vergi ve vergileri toplamakla görevli mübaşir adlı memurlara hayvan başına verilen miktarla birlikte 5.5 olarak alınması kararlaştırılmıştı. Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nda her bölgenin hayvan fiyatları bir olmaması ancak vergi olarak aynı orana tabi tutulması, özellikle hayvan fiyatlarının düşük olduğu bölgelerde hayvancılığın gelişmesi olumsuz olarak etkilemiştir. Devlet bu adaletsizliği önlemek amacıyla her bölgede bir komisyon kurarak bu vergi oranının bölgelerin hayvan fiyatları göz önüne alınarak yeniden düzenleme yoluna gidilmiştir. Daha önce mal üzerinde alınan vergi daha sonra bir gelir vergisi mahiyeti verildi ve böylece koyun veya keçinin

²⁷² Bu hayvanlar; koyun, keçi, deve, camus ve canvardan hayvan başına tarh olunurdu. At ve sığır cinsinden de zekat alınmasına rağmen ülke ziraati ve nakliye işleri için elzem olan bu hayvanlardan vergi tarhına gidilmemiştir. Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 249.

²⁷³ Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*, s.103-104.

süt, yapağı ve et verimleri bölgenin rayici üzerinden tespit ettirilerek senelik hasılataya göre düzenlenerek alınmaya başlandı.²⁷⁴

Dünya harbinin başlamasıyla birlikte hayvancılık sektöründeki insan işgücü azalması zirai istihsaldeki kadar etkilenmemişti. Zira hayvancılıkta kalabalık bir işgücüne ihtiyaç yoktur. Buna rağmen savaşın başlangıcından itibaren hayvan sayısında önemli düşüşlerin yaşandığı görülmektedir. Ordu ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla kasaplık ve yük hayvanlarının önemli bir bölümüne Tekalif-i Harbiye Kanunu gereğince el konulması ülkedeki hayvan sayısının gün geçtikçe azalmasına sebep olmuştur. Savaşın daha başından itibaren üretici ve tüccar elinde bulunan kasaplık, koyun, keçi ve sığırların %50'si gibi yüksek bir oranda Tekalif-i Harbiye suretiyle el konulması ülke hayvan sayısında büyük bir düşüşün yaşanmasına neden olmuştu. Bu denli yüksek bir oranın ülkedeki üretime vereceği zararın büyük olduğunun anlaşılması üzerine 2 Mayıs 1915 tarihinden itibaren bu oran %15'e düşürülmüştür. Bundan böyle sadece erkek koyun, keçi ve kuzulara el konulması esas kabul edilmişti. Sığırların sevkıyat ve zirai işlerde kullanıldığından tekalif-i harbiye uygulamasına tabi olmamıştı.

Birinci Dünya Savaşının başlamasıyla birlikte ordunun et ihtiyacını karşılamak amacıyla %15 oranında alınan ağnam vergisiyle ihtiyaç duyulan miktarın temininde hayli istifade edilmiştir. Ancak 1915 yılında ordunun ihtiyaç duyduğu etin toplamı 40 milyon kg. aşkın bir miktara ulaşması ve 1916 yılında bu miktar 46 milyon kg. üstünde gerçekleşmesi gereksinim duyulan miktarın ağnam vergisiyle karşılanamayacağı görülmüştü. Bu nedenle yıllık ihtiyacın taahhüt veya mübaya suretiyle karşılanması yoluna gidilmişti.²⁷⁵

Bir erin günlük taze et istihkakı 250 gr. olarak belirlenmiş ancak taze et verilmediği zamanlarda bunun yarısı yani 125 gr. Kavurma, pastırma, sucuk veya et konservesi verilecekti.²⁷⁶ Et istihkakı yerine tavuk, taze balık, konserve balık, yumurta, salamura peyniri, pastırma, sucuk, kaşar peyniri, süt ve yoğurt vb. gıdalar ile mübadele edilebilmekteydi.

Ordunun et ihtiyacı cephe gerisine kadar getirilerek mezbahalarda kesilen kasaplık hayvanattan karşılanmaktaydı. Er başına 250 gr olarak hesaplanan et miktarı hiçbir zaman yeterli oranda temin edilememişti. Bu miktar 62 grama hatta 31 grama

²⁷⁴Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 249.

²⁷⁵BOA, DH.İ.UM, Dos. No: 93-4, Ves. No: 1-48.

²⁷⁶Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 173.

kadar düşmüştü. Et ihtiyacı çoğunlukla kavurma ve bazen de konserve verilmek suretiyle karşılanmaktaydı.²⁷⁷ Ancak günlük istihkak iâşe maddelerindeki sıkıntılar arttıkça gittikçe azalmıştı. Özellikle et istihkakı 250 gr.dan önce 62 grama daha sonra 31 grama kadar düşmüştür.²⁷⁸ Çok azda olsa etli yemekler verilirdi. Genel itibarla asker günlük olarak et verilmesi kuraldı. Ancak et sıkıntısının yaşandığı dönemlerde ve özellikle uzak yerlerde bu sayı ancak ayda bir olmaktaydı.

Beşinci orduya ait hayvansal gıda maddelerinin öncelikle ordu menzil mıntıkası ve bu mıntıkaya yakın bölgelerden tedarik edilmekteydi. Hayvansal ürünler açısından önemli yeri bulunan Rumeli bölgesinde ve buralarda kurulan devlete ait fabrikalardan da tedarik edilmeye çalışılıyordu. Bu amaçla Tekirdağ fabrikalarında işlenen hayvansal gıda maddeleri bu bölgeye sevk edilmekteydi.²⁷⁹

Süt, peynir, hayvansal yağ vb. hayvansal gıdalar savaşın başlamasından itibaren hızla azalma göstermişti. Bu durumun yaşanmasında ordunun et ihtiyacını karşılamak amacıyla dişi ve erkek ayırımı yapılmadan özellikle küçükbaş hayvanların kesilmesi neden olmuştu. Hayvan sayısındaki bu hızlı azalma ete nispetle süt ve peynire olan ihtiyaç daha da arttırmıştı. Bu durumun engellenmesi için özellikle dişi hayvanların kesimi engellenmiş ve erkek hayvanlarında belli kilolara ulaşınca kadar kesimi yasaklanmıştı. Söz konusu tedbirlerin alınmasına amacıyla Ticaret ve Ziraat Nazırı başkanlığında bir komisyon teşekkül edilmiştir.²⁸⁰ Bu tedbirlerin başında belirlenen erkek koyun ve keçilerin % 15'inden fazlasına el konulmasının engellenmesiydi²⁸¹. Bir diğer tedbir olarak Osmanlı vilayetlerinden yem, yiyecek ve hayvan ihracının yasaklanmasıydı.²⁸²

Her istasyonda bir iâşe sevk memuru bulunmaktadı. İâşe sevk edilen vagonlarla hayvanların taşınmasından sevk memurlarının imtina ettikleri bununda hayvan sevkinde sıkıntı yarattığı, Orduya lüzumlu koyunlar canlı olarak orduya sevk edilirdi. Ancak

²⁷⁷ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915 – 04 Haziran 1915)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 489.

²⁷⁸ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi V. Cilt Çanakkale Cephesi Harekatı Inci, 2nci ve 3ncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi (04 Haziran 1914 – 9 Ocak 1916)*, s. 235-236.

²⁷⁹ Daha çok keçi ve koyun gibi küçükbaş hayvansal ürünlere ait 1914-1915-1916-1917-1918 yıllarında üretilen hayvansal maddeler ve bunların miktarları yer almaktadır. Bkz. ATASE, BDH., Kİs. 2106, Dos. 8, Fih. 1-3.

²⁸⁰ BOA, BEO., Dos. No: 4405, Göm. No: 330328.

²⁸¹ BOA, DH.İ.UM., Dos. No: 93/3, Göm. No: 1/43.

²⁸² BOA, MV., Dos. No: 236, Göm. No: 24.

ulaşım aracı olan demiryollarında yeterli vagonları olmaması önemli sıkıntı yaratmaktaydı. Özellikle kapalı vagonların olmaması önemli sıkıntıydı.²⁸³

3.3.3.3. Sebze ve Meyve Temini

I. Dünya Savaşı süresince Osmanlı ordusunun en önemli sorun taze sebze ve meyvenin tedarikinde yaşanmaktaydı. Taze sebze ve meyveler her ordunun iaşe bölgesinde tedarik edilmesi gerekliydi. Ancak ülke sınırlı miktarda sebze ve meyve üretimi yapılmaktaydı. 5. Ordu ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla ordu mıntıkası dahilinden ihracat yapılmasının men edilmesinerağmen üretilen miktar ordu ihtiyaçların karşılamaktan çok uzaktı. Zira erlere hemen hemen hiç taze sebze yedirilmiyor ve bu nedenle erler arasında iskorpit hastalığı yaygın olarak görölmekteydi.²⁸⁴

Birinci dünya savaşı başlarında yıllık 800.000 ton üzüm, 300.000 ton fındık, 700.000 ton incir ve 131.400 ton zeytin üretilmekteydi.²⁸⁵ Soğukların artmasıyla beşinci ordu efradına verilmek üzere Hüdavendigâr vilayetleriyle Karesi mutasarrıflığında başta olmak üzere pekmez ve kuru üzüm tedarik edilerek askere yedirilmeye çalışıldı.²⁸⁶ Mümkü olan yerlerde askerlere günlük hurma, incir, özellikle kuru üzüm verilmekteydi. Ancak askere sebze ve meyve çok az verilebilmekteydi. Bu nedenle ordunun % 20' sine yakını iskorbüttü.

3.3.4. İthal Edilen İaşe Maddeleri

Savaşın başlangıcından itibaren hem ordu hem de sivil halkın temininde en büyük sıkıntı ithal ürünlerde yaşanmıştır. Savaşın başlamasıyla birlikte Osmanlı Devletinde olduğu gibi diğeri savaşan devletlerde öncelikle ithalat ve ihracatı kısıtlayıcı tedbirlere başvurmuştu. Bu durum ülkede özellikle mamül malların temininde önemli sıkıntılar doğurmuştu.

İthal edilen ürünlerin en önemlileri çay, şeker ve kahve idi. Zira bu ürünler ülke içinde tedarik etme imkanı yoktu. Bu nedenle söz konusu ürünlerin tamamı ithal edilmekteydi. Ancak savaşın başlamasıyla birlikte ithalatın sekteye uğramasıyla bu ürünlerin fiyatı 3.5 kuruştan 10 kuruşa kadar yükselmişti. şekere narh koyulmasına

²⁸³ Her kapalı vagon ortalama 60 koyun almaktaydı. *ATASE, BDH*, Kls. 1033, Dos. 126, Fih. 8.

²⁸⁴ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 489.

²⁸⁵ Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları*, s. 72.

²⁸⁶ *BOA, DH.İ.UM.*, Dos. No: 82-2, Ves. No: 1-18

rağmen bu fiyat artışı engellenememiştir. Şekere narhın konması tüccarın elindeki malı saklayarak el altında yüksek fiyatla satmaya başlamıştı.²⁸⁷

Osmanlı hükümeti ordunun ihtiyaç duyduğu bu ürünlerin tedarikini sağlamak amacıyla Meclis-i Vükela kararıyla bu ürünlerin gümrüklerce vaz-ı yed edilmesi kararı almıştı. Çay, kahve ve şeker %15 oranında gümrüklerce el konulması kararı alınmıştır. Ancak yapılan uygulamanın büyük bir yekün tutan ihtiyaçları karşılamaktan uzak kalmıştı. 1916 yılı ordunun ihtiyaç duyduğu toplam çay, kahve ve şeker miktarıyla 3 ay içinde gümrüklerce tedarik edilen miktar tabloda belirtilmiştir.²⁸⁸

Tablo 18. Gümrüklerce 3 Ayda Elde Edilen Şeker, Çay ve Kahve Miktarları

	Şeker (kg.)	Çay ve kahve (kg.)
Toplam ihtiyaç	13.630.609	1.215.278
3 aylık ihtiyaç	3.407.602	303.819
Temin edilen	4.500	39.181
İhtiyaç duyulan miktar	3.403.152	264.638

Söz konusu usullün yetersiz olmasıyla müteahhitler vasıtasıyla satın alma yoluna gidilmiş ancak bu da yeterli olmamıştı. Osmanlı Devleti şeker ithalini büyük ölçüde Avusturya'dan karşılamış. Savaşla birlikte Sırbistan'ın düşman ülke ilan edilmesiyle Avusturya üzerinden şeker getirilmesi mümkün olmamıştı. Bundan sonra İtalya üzerinden Dedeağaç limanı vasıtasıyla temin edilmeye çalışılmıştı. Şekere narhın uygulanmasıyla birlikte tüccar daha karlı ürünlere yönelmiş, Rumeli hattında tüccara vagon tahsis edilmesine karşın yeterli ithalat yapılamamıştır.

İtalya'nın savaşa girmesiyle buradan tedarik edilen şeker getirilememiş. Şekerin torbası 10 liraya kadar yükselmiştir. Şehremanetince şeker satışı karneye bağlanmış nüfus başına 80 dirhem ve kıyyesi 8.5 kuruştan satılmaya başlanmıştı. Ancak bu uygulamamanın Meclis-i Mebusan'da geçmemesi üzerine şekerin kıyyesi 70 kuruşa kadar çıkmıştır.²⁸⁹

²⁸⁷ Zafer Toprak, *Türkiye'de "Milli İktisat" 1908-1918*, s. 273.

²⁸⁸ BOA, DH.İ.UM, Dos. No: 93/-2, Göm. No: 1/33.

²⁸⁹ Zafer Toprak, *İttihad- Terakki ve Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik (1914-1918)*, s. 176.

Sırbistan'ın yenik düşmesi üzerine Avusturya ile tekrar demiryolu bağlantısı kurulmuş, Avrupa'da da şeker üretimi düşük olmasına rağmen hükümetler düzeyinde görüşmeler sonucu 833 vagon şeker ithal edilebilmiştir. Harp esnasında diğer gıda maddelerinde olduğu gibi şeker temininde de büyük sıkıntılar yaşanmıştı. Şeker ithalatla karşılanması en önemli sıkıntıydı. Harbin başlamasıyla birlikte okkası 3 kuruşa satılan şekerin kısa süre içinde 16 kuruşa kadar çıkması bu gıda maddesinde narh konularak artışın önüne geçilmeye çalışılmıştı. Külli şekilde şekerin getirilmesi için çareler aranmış ancak sadece Dedeagaç limanı ile ithal edilebilmesi, hükümet avrupalıya memur göndererek tahkikatte bulunmuş avrupalıya özellikle almayda fazla miktarda mebzulen bulunduğu tahkik edilmiş ve anlaşılması üzerine Rumeli şimendifer kumpanyasıyla anlaşarak şeker nakliyatı yapılmaya muvafık olmuş ancak tüm bunlara rağmen erbabı ihtikar bu kolaylığı suistimal etmişti. Dedeagaç yolunun kapanması üzerine şeker ihtiyacı had safhaya ulaşmıştı. Böylece hükümet şekerin kullanılmasına yönelik çeşitli sınırlamalar getirdi. Şeker kullanımında öncelik hasta ve zaruri şeker kullanılması gerekenlere verildi.²⁹⁰

3.3.5. Yemeklerin Pişirilmesi

Çanakkale Cephesi'nde en büyük sorunlardan birisi yemeklerin pişirilmesi meselesiydi. Zira seyyar mutfakların çıkardıkları dumanlar nedeniyle sürekli düşman bombardımanına hedef olmaktadır. Bu nedenle askere verilecek yemek ve erzakın siperlere kadar ulaştırılmasında önemli sıkıntılar yaşanmaktaydı.

Askerin sıcak yemek ihtiyacının sağlandığı ve Kara kazan olarak tabir edilen bu açık sahra mutfakları çıkardıkları duman nedeniyle askeri gruplardan uzak yerlerde kurulması en önemli sorunlardan biriydi. Bu nedenle bu mutfakların çoğu daha iç bölgelerde kurulmakta ve bu durumda ileri hatlardaki askere sıcak yemek yedirilmesinde sıkıntı yaşanmaktaydı.²⁹¹ Ancak Savaş sırasında her günkü gibi sıcak yemek yedirilmesi için gerekli önlemlerin alınmasına çalışılmıştı.²⁹²

Erzak temini Siperlere kadar ulaştırılması zorluklarla yapılmaktaydı. Siperlerin sürekli düşman tarafından bombalanması erzakın siperlere ulaştırmada büyük zorlukların yaşanmasına neden olmaktadır. Bölük karavanacıları karavanayı günde bir

²⁹⁰ *Sabah*, 10 Ağustos 1331 (23 Ağustos 1915).

²⁹¹ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915 – 04 Haziran 1915)*, V. Cilt, II. Kitap, s. 273.

²⁹² Halis Ataksor, *Çanakkale Raporu, Binbaşı Halis Beyin Savaş Notları*, (Haz. S. Serdar Halis Ataksor), s. 93.

defa gece karanlığında getirmekteydiler. Karanava daha çok bakladan oluşmaktaydı. Bakıyatın ambarlarda depolanması esnasında yeterli tedbirlerin alınmamasından dolayı çeşitli haşeratların yemeklerde bulunmasından dolayı askerler arasında Böcekli bakla yemeği olarak kullanılmaktaydı.²⁹³

Bu nedenle tüm mutfaklar cephe hatlarının oldukça gerisinde kurulmasını zorunlu kılmıştı. Nitekim Sed-ül bahir bölgesinde birliklerin seyyar mutfakları Soğnalıdere'ye, Arıburnu bölgesindeki mutfaklar Maltepe- Bigalı hattının doğusunda kurulmuştu. Pişirilen yemekler buradan hayvanlarla birliklere sevk edilmekteydi. Mutfakların uzak olması yemeklerin soğumasına ve yemek saatlerinin aksamasına gibi sorunlara neden olmaktaydı.

Tayinat olarak etin ¼'üne karşılık nohut, kuru fasulye, sebze ve konserve veya yaş sebze verilebiliyordu. Ancak günlük istihkak iase maddelerindeki sıkıntılar arttıkça gittikçe azalmıştı. Özellikle et istihkakı 250 gr.dan önce 62 grama daha sonra 31 grama kadar düşmüştü.²⁹⁴ Sıcak yemek olarak, pirinç çorbası, etli fasulye, etli nohut, bulgur pilavı, kuru bakla ve hoşaf verilmekteydi. Çerez olarak da kuru üzüm ve kuru fındık verilmekte ve aynı zamanda tütün de dağıtılırdı.²⁹⁵

Sebze vb. olarak 86 gr. Pirinç, 10 gr. Yağ, 20 gram soğan, 20 gr. Tuz, ¼ ete karşılık nohut, fasulye gibi kuru sebzeler, patates, sebze veya yaş sebze verilmekteydi.²⁹⁶

İleri hatlarda bulunan karakazanlarda pişirilmekteydi. Ancak çıkan duman nedeniyle düşman tarafından konak yerlerinin tespit edilmesini engellemek amacıyla bunların yerine seyyar mutfaklar verildi. Seyyar mutfaklardan bölük karavanacılar karavanayı günde bir defa gece karanlığında getirildi.²⁹⁷ İleri hatların gerilerinde taburların mutfaklarında pişirilen yemekler tahta sandıklar içine konan temiz gaz tekneleriyle hayvanlara yükletilerek ileri hatlardaki askerler ulaştırılırdı.²⁹⁸

Orduya yemek dağıtım noktaları Arıburunu için ilk kez Eceabat- Kilya hattında dağıtım noktaları kurulmuştu. Ancak düşman bombardımanına maruz kalmalarıyla

²⁹³ İbrahim Arıkan, *Osmanlı Ordusundan Bir Nefer* (Haz. Selman Soydemir, Abdullan Satun), s. 40.

²⁹⁴ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi V. Cilt Çanakkale cephesi harekatı Inci, 2nci ve 3ncü kitapların özetlenmiş tarihi* (Haziran 1914 – 9 Ocak 1916), s. 235-236.

²⁹⁵ Cemil Conk Paşa, Liman Von Sanders Paşa, Fahrettin Altay Paşa, *Çanakkale Hatıraları*, (Yay. Haz. Metin Martı), s. 149.

²⁹⁶ Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 173.

²⁹⁷ İbrahim Arıkan, *Osmanlı Ordusundan Bir Nefer*, s. 40.

²⁹⁸ Cemil Conk Paşa, Liman Von Sanders Paşa, Fahrettin Altay Paşa, *Çanakkale Hatıraları*, (Yay. Haz. Metin Martı), s. 149.

yerleri değiştirilerek Akbaş'a alınmıştı. Ayrıca muharebelerin sıkışık dönemlerinde kullanılmak üzere Kocadere köyü dolaylarında da ileri dağıtma noktaları kurulmuştu. Açık sahra mutfaklarının daha ileriye kurulması çıkarılan dumanın düşman tarafından fark edilerek bombalanması riskine karşı bu mutfakların çoğu Maltepe-Bigalı hattının gerisine kurulmuşlardı.

Seddülbahir için ikmal hattı Soğanlıdereydi. Tümenler direkt olarak buradaki ileri menzil servislerinden ikmal yapılabilirdi. Birliklerin seyyar mutfaklarının Soğanlıdereye bırakmalarından dolayı askere sıcak yemek yedirilmesinde sıkıntı çekilmekteydi. Karakazan olarak tabir edilen açık sahra mutfaklarının ileriye kurulmasının riskli olmasından dolayı daha geride kurulan bu mutfaklardan muharip birliklere sıcak yemek verilmesinde sıkıntılar verilmesinde güçlükler yaşanmaktaydı²⁹⁹. Ancak tüm bu sıkıntılara kadar günde en az bir defa askere sıcak yemek verilmesi hususunda önem gösterilmekteydi. Bu konuda merkezden çekilen telgraflardan anlaşılmaktaydı.

Erzak temini Siperlere kadar ulaştırılması zorluklarla yapılmaktaydı. Siperlerin sürekli düşman tarafından bombalanması erzakın siperlere ulaştırmada büyük zorlukların yaşanmasına neden olmaktaydı. Bölük karavanacıları karavanayı günde bir defa gece karanlığında getirmekteydiler. Karanava daha çok bakladan oluşmaktaydı. Bakliyatın saklanma koşullarının yetersizliği ürünlerde kurtlanma ve çeşitli haşeratin bulunması neden olmuştu. Bundan dolayı bakliyattan oluşan karavana yemekleri askerler arasında böcekli veya kurtlu bakla yemeği olarak bilinirdi.³⁰⁰

Tüm bunlarla birlikte askerin özel ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla askerlere teorik olarak hizmetlerin birinci yılında ayda 5 kuruş takibeden yıllarda ise 10 kuruş verilirdi. Ancak bu ödemelerin düzenli olduğunu söylenemezdi.³⁰¹

Kısaca 5. Ordu için temin edilen iâşe maddeleri içinde en büyük sıkıntı ithal ürünler başta olmak üzere et, sebze ve meyve temininde yaşanmaktaydı.³⁰²

²⁹⁹ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915 – 04 Haziran 1915)*, V. Cilt, II. Kitap, s. 273.

³⁰⁰ İbrahim Arıkan, *Osmanlı Ordusundan Bir Nefer*, s. 40.

³⁰¹ Erik Jan Zürcher, *Savaş Devrim ve Uluslaşma, Türkiye Tarihinde Geçiş Dönemi (1908-1928)*, s. 187.

³⁰² Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915-09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 488.

3.3.6. Savaşın Neden olduğu İaşe sıkıntısı

Osmanlı İmparatorluğu daha ordusunu seferber etmesinden itibaren iaşe sorunu ortaya çıkmıştı. Bir tarım ülkesi olmasına karşın özellikle İstanbul ve kıyı kentlerin önemli bir kısmının un ihtiyacı Romanya, Rusya ve Marsilya'dan tedarik edilmekteydi. Savaşın başlamasıyla savaşan ülkeler kendi ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla ihracatı durdurmuştu. Zaten Çanakkale boğazının kapatılmasıyla ülkenin Akdenizle olan bağlantısı kesilmişti. Rusya'nın savaşa girmesi ve Romanya'daki un fiyatlarının yükselmesi ithallatı büyük oranda kesmişti.

Bu durum 17 Eylül 1915'te Bulgaristan'ın ittifak devletlerinin yanında yer alması ve Avusturya-Macaristan'dan sonra Bulgaristan'ın da Sırbistan'a harp ilan etmesi sonucu Sırbistan'ın yenilmesiyle İstanbul-Berlin bağlantısı ancak 17 Ocak 1916'da kurulabilmişti. Bu dönem zarfında Osmanlı devleti bütün cephelerde kendi imkanlarıyla idare etmek zorunda kalmıştı.³⁰³

Tüm bunlarla birlikte, Osmanlı devletinin girmesi kesin olan bir harbe girişinin uzaması ordunun seferberliğini sorunsuz tamamlaması ve ordunun ihtiyaç duyacağı iaşe maddelerinin yeterli oranda depolanmasına olanak sağlamıştı. Zira depoların dolu olduğuna yönelik gelen telgraflar bunu açıkça göstermekteydi.

İaşe temini bölgeler arasında farklılıklar söz konusuydu. En derin sorunlar harp sahaları ve bu sahalarla yakın bölgelerde görülmekteydi. Tahıl iç ticaretin yasaklanması, ürünlerin askeri makamlarca el konulması mevcut durumu daha da zorlaştırmaktaydı.

Üretimin arttırılmasına yönelik önemli bir aşama da üreticinin teşvik edilmesi aşamasıydı. 1917 yılında başlayan bu aşama ile devlet ürünün bir kısmını piyasa fiyatlarının altında devlete satmaları geri kalan ürünlerini istedikleri fiyatla satmalarına müsaade edilmişti. Bu uygulama müdahalecilikle serbest piyasa karışımıydı. Ayrıca ordu ve ahalinin iaşe temini Harbiye Nezaretine verilmiş. Bu durum gıda mallarındaki arzı arttırarak sorunların bir nebze olsa hafifletmişti. Bu uygulama savaşın sonuna kadar devam etmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun savaştığı diğer cephelere nazaran Çanakkale Cephesinin iaşe temini ve ikmal faaliyetleri günün koşullarına nazaran sıkıntıların daha az yaşandığı cephe olarak nitelendirilebilir. Ancak harp müddetince Çanakkale Cephesinde yaşanan

³⁰³ Vedat Eldem, *Birinci Dünya Harbinde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar*, s. 79.

en önemli sorunlardan biri hiç şüphesiz orduya ve hayvanlara verilen erzakın kıtlığıydı.³⁰⁴ Özellikle 1916 yılından itibaren iaşe sıkıntısının had safhaya ulaşmıştı.³⁰⁵

Güney grup komutanı Vehip Paşa'nın 3 Ağustos 1915 tarihli telgrafında ordunun içinde bulunduğu iaşe sıkıntısını şu şekilde izah etmektedir. “*askere verilmekte olan ekmeğin bir örneğini aynen gönderiyorum. Yemek adıyla verilen maddelere gelince; çok bayat denecek kadar ve kısmen de kurtlanmış olan kuru baklayla, hesaba dayanarak ortalama er başına yirmi, yirmi beş gram oranında sığır etinden oluşmaktaydır.*”

³⁰⁴ Mehmet Sinan Özgen, *Bolvadinli Mehmet Sinan Bey'in Harp Hatıraları*, (Yay. Haz. Servet Avşar, Hasan Babacan, Muharrem Bayar), İstanbul Haziran 2011, s. 34-35.

³⁰⁵ *BOA, DH.ŞFR.*, Dos. No: 66, Vesika No: 145, *BOA, DH.ŞFR.*, Dos. No: 64, Ves. No: 56.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. İAŞENİN BEŞİNCİ ORDU BÖLGESİNE SEVKİ VE DAĞITIMI

I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin savaştığı diğer tüm cephelerde olduğu gibi Çanakkale Cephesi'nde de ordunun en önemli sorunlarından biri şüphesiz iaşenin sevk edilmesinde yaşanan sıkıntılardı. Gıda maddelerinin cephe gerisindeki depolara kadar nakledilip, buradan siperlere kadar ulaştırılması bir ordu için hayati bir öneme haizdir. Hem kara hem de deniz savaşların yaşandığı ender savaşlardan olan ve dar bir alanda, her iki taraftan yarım milyona yakın insanın bulunduğu Çanakkale Cephe'sinde iaşenin temini ve en uçtaki siperlere kadar nakli ancak görev ve sorumlulukları belirlenmiş, iyi organize olan bir teşkilatın varlığıyla mümkündü. Osmanlı Devleti de I. Dünya Savaşı'nın başından itibaren tüm bu geri hizmetlerin sürdürülmesi sağlamak amacıyla menzil teşkilatını oluşturarak bu hizmetler yürütülmeye çalışılmıştı.

4.1. Menzil Teşkilatının Kurulması Ve Görevleri

4.1.1. Lojistik Faaliyetlerin Önemi ve Tarihi Seyri

Geri hizmet, ilerde bulunan orduyu yaşatmak ve harp ettirebilmek için lüzumu olan her şeyi bir intizam dahilinde ve hedeflerini karıştırmayarak ve zayi etmeden yerlerine yetiştirmek ve ilerdeki ordunun muharebe etmesini engelleyen her türlü varlığın geriye yani menzil mıntikasına intizamlı, seri ve zayi etmeden sevk etmektir. Geri hizmet müessesinin teşkil edilmesindeki asıl amaç muharip ordunun her türlü ihtiyaçlarını karşılanmasıdır.³⁰⁶

Bu amaçla Menzil teşkilatının tertip olunmasındaki amaç en ileri hatlardan memleket dahiline kadar geri hizmetlerin bir teşkilat vasıtasıyla hizmetlerin yürütülmesini sağlamaktır.³⁰⁷ Muharip ordunun harp kabiliyetinin muhafaza edilmesi için efrat ve hayvanat gibi muharebe kuvvetleriyle her gün ordunun ihtiyaçlarının temin edilmesi ve ordunun harp kabiliyetinin zayıflatacak hasta, yaralı ile orduca kullanılmayan her türlü malzeme ile harp esirlerinin geriye sevk edilmesi ile mümkündür.³⁰⁸ Osmanlı Devleti tüm bu vazifelerin belli bir nizam ve intizam dahilinde

³⁰⁶“Geri Hidematı, Menzilcilik / Geri Hidematının Ehemmiyeti - Bu Hizmeti Hangi Sınıf Baştan Tedvir Eder - Geri Hizmetinin Tarifi”, *Mecmua-i Askeriye*, 1 Kanunisani 1336, C. 1, S. 10, s. 396-404.

³⁰⁷“Harb-i Umumi'de Menzilcilik”, *Mecmua-i Askeriye*, 1 Şubat 1336, C. 1, S. 11, s. 411-421.

³⁰⁸*Seferiye Nizamnamesi*, “Menzil Hidematı”, s. 378.

işlemesi için menzil teşkilatının oluşturmuştu. Kısaca menzil hizmeti; Ordunun muhtaç olduğu cephane, sağlık malzemeleri, erzak ve teçhizat ve her türlü giyim eşyası gibi ordunun ihtiyaç duyacağı her türlü eşyanın orduya sevk edilmesi ve ordunun ihtiyacı olan fert ve hayvanlar ile ordunun ikmal edilmesi; ordunun harp kabiliyetini engelleyecek hasta, yaralı ve esirler vb. her türlü malzemenin geriye ulaştırılması ve memleket dahili ile ordu arasında sürekli bir geliş-gidişi sağlayan hizmetlerin tümü menzil hizmeti olarak nitelendirilirdi.³⁰⁹

Harp esnasında geri hizmetlerin ehemmiyeti oldukça önemlidir. Zira siperde aç kalan bir ordunun, ailesinden haber alamayan bir zabitin, cephanesiz kalan bir ordunun, sağlık alet ve edevatından yoksun kalan bir yaralıyla harbin devam ettirilmesi mümkün olamayacaktır. Harp sahasında muvaffakiyet ancak çok iyi işleyen bir geri hizmet sistemine bağlıdır. Bu kadar mühim olan geri hizmetlerin sürdürülmesi ancak külliyetli miktarda insana ihtiyaç vardı. Bu da mevcut askerin dörtte üçüne tekabül eder. Çünkü teferruatı çok, hesabı çok ve müşkülâtı çok olan bu vazife ancak külliyetli miktarda yetişmiş personelin varlığıyla yürütülebilirdi.³¹⁰

Devletler savaş zamanlarında muharip gücün gerekli her türlü ihtiyaçlarını karşılamak, bu ihtiyaçların devamlılığının sağlamak amacıyla ve geri hizmetlerin sorunsuz sürdürülebilmesi için çeşitli müesseseler teşkil etmiştir. Osmanlı Devleti de bu amaçla I. Dünya Savaşı'nda bu geri hizmetlerin sürdürülmesini temin etmek amacıyla menzil teşkilatı meydana getirmişti. Bu müessesenin sadece savaş zamanlarından meydana getirilmesi mezkûr teşkilatın işleyişinin mevcut devam eden diğer müesseselere göre işleyişinde bazı aksaklıkların olmasını da kaçınılmaz kılmaktaydı. Menzil teşkilatının sorunsuz devam edebilmesi için bu konuda yetişmiş elamana ihtiyaç vardır ki dünya harbi başlangıcında Osmanlı Devleti'nin böyle bir yetişmiş elemanı olduğu söylenemez. Ancak seferberliğin ilan edilmesiyle harp ilanı arasında uzun sayılabilecek bir zamanın olması bu müessesenin eksikliklerinin giderilmesinde nispeten olumlu katkı sağlamıştı.³¹¹

Orduların iaşe ve ikmalî bugün olduğu gibi tarih boyunca da büyük önem taşımıştır. Bu hizmetlerin düzenli olarak yürütülmesi de ancak görev ve yükümlülükleri belirlenmiş bir teşkilatın varlığıyla mümkün olabilirdi. Osmanlı Devleti'nin tüm bu geri

³⁰⁹ *Menzil Hududu Hidematı Hakkında Talimat*, İstanbul, 1331.

³¹⁰ "Geri Hidematı, Menzilecilik / Geri Hidematının Ehemmiyeti - Bu Hizmeti Hangi Sınıf Baştan Tedvir Eder - Geri Hizmetinin Tarifi", *Mecmua-i Askeriye*, C. 1, S. 10, 1 Kanunisani 1336, s. 396 -404.

³¹¹ "Geri Hidematı, Menzilecilik / Geri Hidematının Ehemmiyeti - Bu Hizmeti Hangi Sınıf Baştan Tedvir Eder - Geri Hizmetinin Tarifi", *Mecmua-i Askeriye*, 1 Kanunisani 1336, C. 1, S. 10, s. 396 -404.

hizmetler menzil müessesesi oluşturularak sağlamıştır. Osmanlı Devleti'nin bu teşkilatı hangi modele göre tesis edildiği kesin olarak bilinmemekle beraber İslamiyet'ten evvel buna benzer teşkilatların bulunduğu bilinmektedir.³¹² Fakat bu müessesenin zaman içinde geleneksel anlamı dışına çıkarılarak tüm geri hizmetlerin düzenlenmesini sağlayan bir kurum haline gelmiştir. Balkan savaşlarından başlayarak oluşturulmaya çalışılmıştır.³¹³ Menzil Teşkilatının işleyişi Almanya'dan örnek alınarak oluşturulmaya çalışılmıştı.

Osmanlı Devleti ordunun lojistik ihtiyaçları savaş alanını yakınındaki bölgelerden tedarik edebiliyordu. Ancak 20.yy. ile birlikte sayıları milyonları bulan ordunun ihtiyaçlarının karşılanması savaş alanına yakın bölgelerden tedarikiyle mümkün değildi. Bu nedenle muharip ordunun her türlü gereksinimlerinin ülke dahilinde tedarik etmek ve bunların bir sistem dahilinde yürütülmesini sağlayacak bir teşkilatın kurulmasını zaruri kılmıştı.³¹⁴

Tarih boyunca Osmanlı Devleti'nin savaş alanlarındaki başarılarının arkasında bu teşkilatın başarısı yadsınamaz ancak Osmanlı imparatorluğu XVIII. Yüzyıldan itibaren eski hususiyetlerinin kaybedilmeye başladığı ve menzil müessesesinin nizam ve intizamının bozulmaya başladığı görülmekteydi.³¹⁵ Bu bozulma savaş alanlarındaki başarısızlıklar olarak karşımıza çıkması olağan bir durumdu.

Orduların daha çok yerli ve yabancı milletlere mensup gönüllü ve ücretli askerlerden oluşan ve daimi orduların az olduğu dönemlerde yani seferi kuvvet ile hazırda bulundurulmuş kuvvetlerden sayıca pek fazla olmadığı dönemlerde ordunun iâşe ve ikmali o miktarda kolaydı. Ayrıca Seferberlikte müstahsil halkın yerinden oynatılmayarak ne üretimde azalma ve ne de harcamalarda artma oluyordu. Sadece seferberlikteki ordunun hali hazırdaki ordudan farkı sarf edilecek maddelerin askeri hareketin icra edildiği mıntikalara sevkinden ibaretti. Bununla beraber orduların erzak ve iâşesi ise büyük oranda mahalli vasıtalarla temin edilmekteydi.³¹⁶ Orduların sayısının az olduğu bir devirde ordunun iâşe ve techizat bakımından ikmali kolaydı. Zira orduların küçük ve iâşelerinin kolay olması harbin uzun süre devam ettirilmesinde

³¹² Yusuf Halaçoğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar", *Osmanlı Araştırmaları II*, İstanbul 1981, s. 124.

³¹³ "Hadise ve Adese (Menzil Teşkilatı Hakkında)", *Şehbal*, 1 Nisan 1329, Sene 5, C. 4, S.73, s. 10.

³¹⁴ "Harb-i Umumi'deki Tecarübe Nazaran Menzil Teşkilatının Ehemmiyeti", *Mecmua-i Askeriye*, 1 Kanunievvel 1335, C. 1, S. 9, s. 327-335.

³¹⁵ Yusuf Halaçoğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar", *Osmanlı Araştırmaları II*, s. 131.

³¹⁶ Naydanof G. Kalin, *Harpte Ordunun İâşe ve Techizi*, (çev. bnb. Nusret), s. 4-5.

kolaylık sağlamaktaydı. Ancak barutun bulunması ve ateşli silahların icat edilmesiyle orduların geri hizmetlerinin mahiyetini baştanbaşa değiştirmiş ve bu hizmetlerin ehemmiyeti daha büyük önem kazanmaya başlamıştı. Öyle ki orduların muzafferiyeti ancak bu geri hizmetlerin başarılarıyla tatbik edilmesiyle mümkündü. Orduların sayıca azlığı, mühimmat sorunun olmayışı orduların sevk edilmesinde belli bir hat üzerinde yapılmasını gerektirmiyordu. Böylece ordular savaş alanlarına iaşenin kolay tedarik edileceği bölgeler üzerinden sevk ediliyorlardı. Ancak barutun bulunması ve ateşli silahların harpte kullanılmaya başlamasıyla birlikte mütemadiyen mühimmat ikmali ve iâşe sorunu ordunun sevk edilmesinde bir hat üzerinden ve harbin başlangıcından itibaren iyi organize edilmiş bir geri hizmet teşkilatının varlığını zaruri kılmaktaydı.

Avrupa devletleri, uzun süren otuz yıl savaşlarıyla böyle bir teşkilatın ehemmiyetini anlamış ve bu savaşlarda geri hizmetlerin oluşturulmasında önemli ilerlemeler kaydetmişlerdi³¹⁷. Fakat Osmanlı Devleti'nde Balkan savaşlarına kadar böyle bir teşkilat oluşturmamıştı. Almanya'dan örnek alınarak Balkan savaşlarında oluşturulmaya çalışılan söz konusu teşkilat, savaş süresince yeterli katkıyı sağlayamamış ve başarısız olmuştu. Bu başarısızlıkta teşkilatın işleyişinin tam olarak bilinmemesi, bu konuda yetişmiş personelin olmayışı ve böyle bir teşkilatın ehemmiyetinin iyi anlaşılamaması gibi nedenler bu savaşlarda yeterli düzeyde beklenen faydayı sağlayamamıştı. Bu nedenle Balkan harbi lojistik faaliyetler açısından büyük sıkıntıların yaşanmış olması savaşın kaybedilmesinde başlıca faktörü olarak zikredilmektedir. Dünya savaşının başlamasıyla birlikte menzil teşkilatı önemli eksiklikler olmasına rağmen seferberlik ile savaşın başlaması arasında uzun bir zamanın bulunması geri hizmetlerin bir sistem dahilinde oluşturulmasının önemi büyük olmuştur.³¹⁸ Böylece Çanakkale muharebelerinde en ileri hatlara kadar menzil ve levazım işlerinde azami bir gayret gösterilmiş ve en ileri hatlara kadar askere taze ekmek ve sıcak yemek yedirilmeye azami özen gösterilmiştir.³¹⁹

³¹⁷ Ahmed Salahaddin, "Tekalif-i Harbiyye Suretiyle Vaz-ı Yed Usulü", *Darülfünun Hukuk Fakültesi Mecmuası*, Mayıs 1332, C. 1, S. 2, s. 167-197.

³¹⁸ "Geri Hidematı, Menzilcilik / Geri Hidematının Ehemmiyeti-Bu Hizmeti Hangi Sınıf Baştan Tedvir Eder -Geri Hizmetinin Tarifi", *Mecmua-i Askeriye*, 1 Kanunisani 1336, C. 1, S. 10, s. 397-400.

³¹⁹ Selahaddin Adil Paşa, *Çanakkale Cephesinden Mektuplar-Hatıralar*, s. 108-109.

4.1.2. Menzil Teşkilatının Kurulması

1912 ve 1913 Balkan savaşlarında devletin uğradığı bozgun karşısında orduda acilen radikal kararların alınmasına neden olmuştu. General Liman von Sanders'in başkanlık ettiği yeni bir Alman heyeti orduda reform ve yeni bir yapılanma için davet edildi. Bu amaçla kısa sürede önemli değişiklikler yapıldı. Özellikle levazım, askeri istihbarat ve muharebe gibi destek birlikleri yeniden yapılandırıldı.³²⁰ Menzil teşkilatı da bu yeni yapılanma içindeydi. Osmanlı menzil teşkilatı Alman teşkilatı örnek alınarak yeniden yapılandırıldı. Daha önce Balkan savaşları esnasında oluşturulmaya çalışılan bu teşkilat Balkan savaşlarındaki yenilginin asıl nedeni Osmanlı ordusunun özellikle lojistik faaliyetlerindeki başarısızlığından kaynaklanmaktaydı. Bu nedenle Menzil teşkilatının söz konusu savaşların kaybedilmesinde asıl sorumlusu olarak görülmüş ve bu durum menzil teşkilatının kaldırılmasını gündeme getirmişti.³²¹

Oluşturulmaya çalışılan Menzil teşkilatı ilk defa geleneksel işleyişinden farklı bir yapılanma ve işleyişe kavuşturulmuştu.³²² Uygulanan menzil sistemine göre her ordu için bir menzil mıntıkası tahsis edilmişti. Bu mıntika harp harekât alanının³²³ hemen gerisinde başlayarak memleket içi veya mülki idaresi düzenlenerek bir valinin emrine verilmiş olan bölgenin düşman sınır hududuna kadar uzanmaktaydı.³²⁴ Yani menzil mıntıkası askeri hareketin hemen gerisinden bulunan bölgedir. Tüm bu menzil hudutlarının belirlenmesi, orduların menzil dairelerinin belirlenmesi ve zabt ve istila edilen bölgelerde oluşturulan hükümet mıntıkasının hududunun belirlenmesi Umum Ordu Başkumandanlığı'na yapılmaktaydı.³²⁵ Lojistik destek ve sevk idaresiyle görevli Menzil Genel Teşkilatı kurulmuş ve her orduya ait bir menzil müfettişliği kurularak ordunun ihtiyaç duyacağı her türlü ikmal faaliyetleri bu teşkilat vasıtasıyla yerine getirilmeye çalışılmıştı. Ancak ülkenin yığınak planlarındaki değişiklikler nedeniyle ordu yığınak bölgelerinin belirsiz olması savaşın başlaması üzerinden 1,5 ay geçmesine

³²⁰Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, (Seçme Eserleri II), s. 146.

³²¹“Hadise ve Adese (Menzil Teşkilatı Hakkında)”, *Şehbal*, 1 Nisan 1329, Sene 5, C. 4, S. 73, s. 10.

³²² Menziller, başlangıçta “ eyalatlerin ahval ve muamelatı ile serhadlerde sair devletlerden edinilen bilgileri devlete bildirmek ve hükümet emirlerini yerine ulaştırmak” için oluşturulmuştu. Daha sonraları da ordunun sefer esnasında lojistik faaliyetlerini temin maksadıyla nakliyatı sağlamak, özel haberleşme, şehirlerarası irtibatı temin etmek gibi gayeler için oluşturulmuştur. Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara 2002. s. 51-52; Yusuf Halaçoğlu, “Menzil”, *DİA*, C. 29, Ankara 2004, s.159-161; Yusuf Halaçoğlu, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar”, *Osmanlı Araştırmaları II*, s. 123-132.

³²³ Harp hareket alanı, ordu hareket alanı içinde bulunan kıtaat ve teşkilatın işgal ve askeri hareketini icra eylediği arazi olarak ifade edilmektedir. *Menzil Müessesatı Hakkında Tarifat*, s. 2-3.

³²⁴*Menzil Müessesatı Hakkında Tarifat*, s. 2.

³²⁵ *Seferiye Nizamnamesi*, “Menzil Hidematı”, s. 479.

rağmen menzil müessesesindeki hazırlıklar tamamlanamamıştı. Menzil teşkilatı yığınak planının zamanında yapılamaması ve orduların çeşitli kullanılma fikirlerinin tartışılması nedeniyle zamanında kararlaştırılıp uygulanmaması nedeniyle planda teşekkülleri için tasarlanan müddetten çok sonra kurulabilmişti.³²⁶

Ayrıca her kolordu için demiryolu istasyonu, iskele veya bu gibi mühim bir mevkide bir menzil merkez noktası tayin olunur ve bu noktalar askeri hareketin durumuna göre değişirdi. Menzil merkez noktalarıyla kolordular arasındaki yollar üzerinde de menzil hatları belirlenir ve takriben her 22 kilometre aralıklarla menzil noktaları tesis olunurdu.³²⁷ Her ordunun bir menzil mıntıkası bulunur. Bu mıntika harp mıntikasının hemen gerisinde bulunan arazi mıntıkası olarak belirlenir. Menzil hududu harp sahasıyla menzil mıntıkası hududundan başlayarak ve menzil mıntikasından geçerek memleket içine ve ordu için hayati öneme sahip mıntikalara giden hatlara menzil hududu denir. Başkumandanlık Vekaleti menzil hududu, orduların menzil dairelerini, görevlileri, istila olunan memleketlerde ki teşkil edilen hükümet mıntikalarının hudutlarını tayin ederdi.³²⁸

Ordunun ihtiyacı ve menzil müessesesinin mevcudu ve imkanlarına ve orduya nakledilecek levazımın durumu ve mevcut yolların durumu göz önüne alınarak yeni menzil hatları tesis edilebilir veya mevcut hatlarda değişiklik de yapılabilirdi.³²⁹ Ancak bu hatların tesisinde ordunun ihtiyaçlarının kolaylıkla temin edilmesi ve vesaitin kolaylıkla temin edilmesi için demiryollarına yakın noktalarda tesis edilmesi önemliydi.³³⁰ Bu hatların sorunsuz ve düzenli bir şekilde işlemesi menzil hat kumandanının yetki ve sorumluluğundaydı.

Menzil teşkilatının daha iyi işleyebilmesi amacıyla arazinin ve yolun durumu, konaklamaya elverişli köylerin ve konaklama için gerekli olan diğer ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak menzil hatlarında bir günlük yürüyüş mesafesi dikkate alınarak her 20-30 kilometrede bir menzil konağı tesis edilir. Menzil hizmeti gören ve orduya sevk edilen asker ve hayvanların bu konaklarda geceleylebilmeleri ve her türlü ihtiyaçlarının karşılamaya çalışılırdı. Bu amaçla bu hatlar üzerinde seyredenlerin müteakip menzil konaklarına ulaşmaları gerekmektedir. Ayrıca Menzil hatları üzerinde

³²⁶ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Osmanlı İmparatorluğu'nun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi, 1.inci Cilt*, s. 186-226.

³²⁷ *Seferiye Nizamnamesi*, "Menzil Hidematı", s. 454.

³²⁸ *Menzil Müessesatı Hakkında Tarifat*, s. 1.

³²⁹ *Menzil Müessesatı Hakkında Tarifat*, s. 1.

³³⁰ *BOA, DH.ŞFR.*, Dos. No. 55, Göm. No. 111.

bir günlük yürüyüş mesafesinde konak mevkileri tesis olunur ve Yevmi (günlük) menziller olarak tabir edilen bu menzillerde menzil hattı üzerinde ikmal edilen askerlerin ve kıtaya bağlı kol ve katar görevlilerinin ve hayvanların iskan ve iaşeleri temin edilirdi. Her konakta sıcak yemek bulundurulması bunun mümkün olmadığı durumlarda mutlaka her iki konaktan birinde efrada sıcak yemek verilecek şekilde düzenlenirdi. Sıcak yemek veya kumanya verilen bu noktalarda bir menzil ambarı tesis olunurdu.³³¹ Mevcut insan ve hayvanların konaklara yerleştirilerek hesap edilen miktar üzerinde konak sorumlarınca iâşe edilirdi. Konakların iâşe teminini konaklara sevk edilenler vasıtasıyla mübaya, tekalif-i harbiye suretiyle veya ambarlardan celp edilen erzak ile temin olunur. Konak kumandanı efrad ve hayvanatın en iyi şekilde iskan ve iâşesiyle görevli ve konağın tüm işleyişinden sorumluydu.³³² Her gün için iâşe usullerinden hangisinin tatbik ve istimal olunacağı günün şartlarına göre değişebilirdi. Asker ve kumandanlar için en kolayı konaktan iâşe ise de büyük ordu birliklerinin hareketi esnasında bu usulün kullanılması pek de olumlu sonuç doğurmazdı. Böyle bir durumda erzak kollarıyla ve ambarlar vasıtasıyla ihtiyaçlar giderilmelidir.

Her menzil noktasına bir menzil nokta kumandanı tayin olunur³³³ ve menzil noktasıyla beraber, miktarı yeterli konak mevkiine sahip bir mıntıka menzil hizmetinin oluşturulmasıyla mesuldür. Bu suretle husule gelen mıntıkaya “*Menzil Nokta Kumandanlığı Mıntıkası*” olarak adlandırılırdı. Ayrıca uzun menzil hatlarıyla geniş menzil hatlarında menzil noktalarının sık sık teftişi menzil müfettişliğince mümkün olamayacağından her 3 ile 5 nokta kumandanlığı bir hat kumandanlığının teftişine tevdi edilirdi.³³⁴

Menzil nokta kumandanları veya konak kumandanları mahalli sivil memurlarıyla el birliğiyle çalışarak insan ve hayvanların konaklamasına elverişli yerler hazırlayacak ve bu gibi yerlerde konaklayacak olan kolların istirahatından sorumlu olacaklardı. Ayrıca gelecek olanların iâşesini teminle de sorumlu olacaklardı. Şu halde bir erzak ambarı, bir ekmek fırını ve levazımatıyla beraber bir mutfak hazır edilmesi gerekliydi. Efrada pişirilmiş sıcak yemek ile hayvanata da yem verilecekti. Her mahalde

³³¹ *Menzil Hududu Hidematı Hakkında Talimat*, İstanbul 1331.

³³² *Seferiye Nizamnamesi*, “*Menzil Hidematı*”, s. 456.

³³³ “Her bir menzil noktasına mümkün ise menzil nokta kumandanı veya konak kumandanı olarak menzil hizmetlerinin ifa edilmesiyle mesul bir zabıttayın edilir. Buna imkan bulunamadığı takdirde o mahallin mülkiye memuru bu vazifeyi yapmakla mükelleftir. Menzil noktasında bulunan en kıdemli zabıt mevcut hizmetlerin devamı sağlamakla vazifelendirilir”. *Menzil Hududu Hidematı Hakkında Talimat*, İstanbul, 1331.

³³⁴ *Menzil Müessesatı Hakkında Tarifat*, s. 1.

hastalar için suret uygun surette hazırlanmış yerler bulunmalı ve menzil hastaneleri bu husus nazarı itibara alınarak tanzim edilmiş olmalıdır. Sağlık durumu ve suların sıhhatli olup olmadığı tamamıyla muayeneden geçirilmeli sarı hastalık bulunan haneler konak ittihaz edilmemeli ve bu mıntıklar sarı filama ile işaretlenmelidir. Suyu zararlı olan kuyular kapatılmalı esasen temiz olduğuna inanılır sular bulunmazsa daima çayı hazır bulundurulmalı ve efrada tevzi olunmalıdır. Keza hayvanlar içinde de hususi su vermeğe yerleri tedarik edilmelidir.

Ahali tarafından teşkil edilen kollara askeri kolları gibi muamele edilmeli ve bu kolların intizam dairesinde istihdam hususunda mıntika kumandanının emrinde olacaktı. Gerektiğinde menzil mahallinin muhafazası için kıtaatın dağıtım ve taksimi ve müdafa hazırlıkları her türlü duruma karşı hazır hale getirilmeliydi.³³⁵ Bazen menzil noktalarında birkaç nakliye tahsis edilmiş olabilir. Bu durumda nokta kumandanının denetiminde kollara ait hareket cetvelleri tanzim edilerek bunların düzenli şekilde vazifeleri yapmaları sağlanmıştır.

Sonuç olarak gerek yurtiçi ve gerekse ordu bölgelerinde idari faaliyetleri sürdürecekt ve lojistik ikmal maddelerini ulaştıracak Menzil Genel Müfettişliği ve Ordu Menzil Müfettişlikleri kurulmuştu. Amaç başlamış veya başlaması muhtemel savaş alanlarında daha güçlü ve faal bir menzil sisteminin yurtiçinde ve menzil bölgelerinde kurmaktır.³³⁶

4.1.3. Menzil Genel Müfettişliğinin Kurulması ve Görevleri

5 Ağustos 1914'te Menzil Hizmetleri Yönetmenliğince kurulmuş olan Menzil Genel Müfettişliği³³⁷ Erkan-ı Harbiye reisine bağlı olarak ilk olarak Erkanı Harbiyesi 2 şube halinde teşekkül etti. Ancak Ekim 1915 sonlarına doğru Başkomutanlık Vekaleti Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı Menzil Genel Müfettişliği'ne Klonis Paşa getirildi. Ayrıca Genel Karargah'ın ulaşım hizmetlerini yürüten 6. Şube ile Halep Menzil Müfettişliği de bu Genel Müfettişliğe bağlanması kararlaştırıldı.³³⁸

³³⁵ *Menzil Hududu Hidematı Hakkında Talimat*, İstanbul 1331.

³³⁶ Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 216.

³³⁷ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi V. Cilt Çanakkale Cephesi Harekatı İnci, 2nci ve 3ncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi (Haziran 1914 – 9 Ocak 1916)*, s. 235.

³³⁸ Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 219.

I. Dünya Savaşı'nda iâşe dağılımını düzenlemek amacıyla her orduya bağı olmak kaydıyla ve ordunun lojistik destek sağlanması amacıyla her orduda bir menzil müfettişliği kurulmuştu. Menzil bölgesindeki lojistik hizmetler ordu kumandanları emrindeki menzil müfettişlerinin görev ve sorumluluğu altındaydı.³³⁹

Her orduda bir menzil müfettişliği bulunuyordu³⁴⁰ ve bu müfettişlikler fırka salahiyyetine sahipti. Ordu müfettişliklerin vazifeleri ordunun muhtaç olduğı her türlü maddelerin zamanında orduya yetiştirmek ve orduda lüzumsuz maddelerin geriye sevk edilmesini sağlamaktır. Bu amaçla menzil hududunun daima uygun halde bulundurulması, yolların tamir ve inşasıyla yollara gerekli olan ihtiyaçların temin edilerek nakliyata uygun hale getirilmesiyle nakliye işlerinin tanzimi, menzil noktaların ve bu noktalarda bulundurulması gerekli müesseselerin teşkili edilerek bunların koordine içinde çalışmasını sağlamak menzil müfettişliğinin görev ve yükümlülükleri arasındaydı.³⁴¹

Seferberliğin ilanıyla beraber ilk olarak Birinci Ordu Menzil Müfettişliği İstanbul'da teşekkül etti. Müfettişliğine miralay Hasan Tosun Bey ve Erkan-ı harbiye Riyasetinde Kaymakam Selahaddin Bey tayin olundu.

Menzil teşkilatı daimi bir müessese olmaması, savaş zamanlarında meydana getirilmesi hali hazırda bulunun teşkilatlardan farklı olarak hazırlanmaları ve ikmaller hem güç hem de belli bir süre ister. Zira hali hazırda işleyen bir sistemin devamı yeni oluşturulmaya çalışılan bir müesseseye nazaran ikmal çok daha kolaydır. Muhtelif kıtaların bir araya getirilmesiyle meydana getirilmesi bir birini tanımayan teşkilat görevlilerin teşkilattaki görevlerini eksiksiz yapabilmeleri için belirli bir süreye ihtiyaç duyulur. Menzil teşkilatı birbirine yabancı insanların sekiz on sayfalık kısa bir menzil nizamnamesinden başka ellerinde bir rehber bulunmayan bir orduda teşkilatın eksiksiz işlemesi ancak uzun bir çalışma gerektirdiğı muhakkaktı. Birinci menzil müfettişliği karargahı bu tarzda yokluk içinde teşekküle başlamıştı. Çeşitli şubelerden meydana gelen bu müfettişliğin Birinci şube teşkilatı; hareket ve kuvve-i umumiye, İkinci şube; malumat-ı zatiye ve mehakim vazifelerini görmekteydi.³⁴²

³³⁹ *Menzil Müessesatı Hakkında Tarifât*, s. 7-8. Ayrıca bkz. Genelkurmay Başkanlığı, *I. Dünya Harbinde Türk Harbi Kafkas Cephesi*, 3. Ordu Harekatı II, Ankara 1978, s. 644.

³⁴⁰ Ancak yıldırım orduları menzil müfettişlikleri ve Fırat ordu müfettişlikleri gibi müfettişliklerde vardı. Fakat her orduda yalnız bir müfettişlik bulunabilirdi.

³⁴¹ *Menzil Müessesatı Hakkında Tarifât*, s. 7-8.

³⁴² "Harb-i Umumide Menzilecilik", *Harb mecmuası*, C. 1, S. 10, s. 412.

Daha sonra Menzil Levazım Riyaseti teşkil olundu. Bu da bir süvari miralayının riyaseti altında muhasebe, nakliyat, teçhizat kısımlarından olmak üzere üç kısım halinde meydana getirildi. Ayrıca birer topçu kaymakamı idaresinde nakliye kolları kumandanlığı, Cephane park kumandanlığıyla bir binbaşı ser tabip idaresinde sıhhiye riyaseti, bir istikam binbaşı idaresinde menzil inşaat müdüriyeti, harita idaresinden gelen bir topoğraf yüzbaşısının kumandasında menzil karargah kumandanlığı, karargahın süvari ve piyade muhafaza takımları tedricen teşekkül edilerek menzil genel müfettişliği oluşturuldu. Teşkilinde en ziyade sıkıntı çekilen şubeler menzil telgraf müdüriyeti posta müdüriyeti şubeleriydi. Çünkü şimdiye kadar hiç askerlik etmemiş herhangi bir telgraf memur veya müdürü askeri elbiseyi giyerek zabıt kıyafetiyle bir şube teşkiline ve büsbütün yabancı olduğu bir muhit içinde vazifeye görmeye başlamıştı.

Menzil Teşkilatı'nın zihnimizde daha iyi yer edebilmesi için bütün müessesatın ve resmi kadroları şu şekildeydi.³⁴³

Tablo 19. Menzil Teşkilat'ının Tüm Müesseseleri ve Resmi Kadroları

Menzil Müfettişlik Karargahı	Zabıt 52	Nefer 223	Binek 90	Mekkari 67	Koşum	Araba
Menzil Sahra Jandarma Bölüğü	4	200	56			
Menzil Nokta Kumandanlık Heyeti	5	41	16	2	4	2
Menzil Erzak ve Teçhizat Ambar Heyeti	2	48	1	1		
Menzil Cephane Depo Heyeti	1	15	1			
Menzil Nakliye Kolu	Arabalı, develi, mekkareli ve merkebli olabilir. Her birisinin kadrosu ayrıdır. 5:10 kol birleşerek bir nakliye katarını meydana getirir. Umum Katarlar Menzil Karargahındaki Nakliye Kolları Kumandanlığı emrinde bulunur.					
Menzil Hastahanesi	Muhtelif olan yatak adedine göre kadrosu olur.					

³⁴³“Harbi Umumide Menzilcilik”, *Mecmua- i Askeriye*, C. 1, S. 10, s. 414.

Malzeme-i Sıhhiye Deposu	4	41	3	1	5	3
Malzeme-i Baytariye Müdüriyeti	11	2				
Menzil Hayvan Hastahanesi	223	7	20	20	10	
Menzil Araba Hayvan Deposu	103	16				
Amele Hizmet veya İnşaat B�l���	339	1	1	10	5	

4.1.3.1. Beşinci Ordu Menzil M fettişli inin Kurulması

Savaşın başlangıcından itibaren 5. Ordunun tüm lojistik ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla 5. Ordu Menzil Müfettişliği kuruldu. Başlangıçta Gelibolu’da göreve başlayan bu müfettişlik karargahının ilk kademesiyle Akbaş’a geri kademesiyle Lapseki’ye intikal etti. Beşinci Ordu Menzil mıntıkasının sınırları ülkenin en verimli yerleri olan Podima – Silivri hattının batısında kalan Trakya bölgesiyle; Biga (dahil), Edremit (hariç) olarak Marmara havzasının büyük bir kısmını içine almaktaydı. Beşinci Ordunun personel sayısı ve hayvan sayısındaki artışlar nedeniyle Ağustos 1915 sonlarına doğru M fettişli in sınırları Uzunköprü’den güneye dahil olmak üzere genişletilmişti.³⁴⁴

 anakkale Savaşı, hareket alanlarındaki birliklerin lojistik teşkillerine bakıldığında; 5. T menin lojistik teşkilleri, Yeniköy ve şarköy bölgesinde; 7. T menin Gelibolu, Kavaklı, Galata ve Burgaz bölgelerinde; 9. T menin lojistik birlikleri ise Beylikfener ve Ayvalıdere bölgelerinde; 19. T menin ise Bigalı bölgesinde lojistik birlikleri mevcuttu.³⁴⁵

Her Menzil m fettişli inde olduğu gibi 5. Ordu Menzil M fettişli inde de şu şubeler mevcuttu. Menzil Müfettişliği Karargahı, Menzil Sahra Jandarma B l   , Menzil Nokta Kumandanlık Heyeti, Menzil Erzak ve Teçhizat Ambar Heyeti, Menzil Cephane Depo Heyeti, Menzil Nakliye Kolu, Menzil Hastanesi, Malzeme- i Sıhhiye

³⁴⁴ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi V. Cilt Çanakkale Cephesi Harekatı Inci, 2nci ve 3nc  Kitapların  zetlenmiş Tarihi*, s. 235-236.

³⁴⁵ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916), V. Cilt, III. Kitap*, s. 483.

Deposu, Malzeme-i Baytariye Müdüriyeti, Menzil Hayvan Hastanesi, Menzil Araba Hayvan Deposu, Amele Hizmet veya İnşaat Bölüğü şubeleri yer almaktaydı. Ayrıca bu şubelerde belirli sayılarda zabıt, nefer, binek, mekkari, koşum ve arabalar istihdam edilmişti.³⁴⁶

5. Ordu Menzil Teşkilatının asker ve hayvan sayısı sürekli değişmekte özellikle kara muharebelerinin başlamasından itibaren çok hızlı bir artış olmuştu. Böylece 5.Ordunun iâşe ihtiyacı da cephenin açılmasından itibaren gün geçtikçe artmıştı. Zira ordunun sayısı her geçen gün giderek artmakta bu durum ise iâşe maddelerine olan ihtiyacı arttırmaktaydı. Nitekim 23 Mayıs 1915'te toplam personel sayısı 194.000 hayvan sayısı ise 40.000 civarındaydı. Fakat bu sayısı kısa bir müddet zarfında, 28 Temmuz 1915'te toplam personel sayısı 250.823'e hayvan sayısı ise 69.078'e ulaşmıştı. İnsan ve hayvan sayısının bu denli hızlı artması beraberinde iâşe maddelerine olan gereksinimi de arttırmaktaydı.³⁴⁷

14- 26 Kasım 1915 tarihinde 5. Ordu Menzil Teşkilatının Müesselerini ve bu müesselerin işaretleriyle bulundukları yerler tabloda gösterilmiştir.³⁴⁸

Tablo 20. 5. Ordu Menzil Teşkilatının Müesseleri (14- 26 Kasım 1915)

Menzil Müfettişlik Karargahı		Başlangıçta Gelibolu olan Menzil Müfettişlik Karargahı daha sonra Akbaş'a alınmıştır.
Menzil Noktaları		Dersaadet, Edirne, Gelibolu, Çanakkale, Burgas, Biga, Uzunköprü, Lüleburgaz, Alpullu, Babaeski, Hayrabolu, Keşan, Ekzamil, Akbaş
Menzil İâşe Ambarları		Edirne, Lüleburgaz, Karapeykar, Keşan, Uzunköprü, Şarköy, Burgas, Biga, Babaeski
Ekmekçi Takımları		Uzunköprü, Karapeykar, Lüleburgaz'da 2 adet
Çayhaneler		Karapeykar, Yerlisu, Ekzamil, Bolayır

³⁴⁶“Geri Hidematı, Menzilcilik / Geri Hidematının Ehemmiyeti - Bu Hizmeti Hangi Sınıf Baştan Tedvir Eder - Geri Hizmetinin Tarifi”, *Mecmua-i Askeriye*, 1 Kanunisani 1336, C. 1, S. 10, s. 412-420.

³⁴⁷Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 487-488.

³⁴⁸ATASE, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 2; ATASE, BDH, Kls. 3544, Dos.95, Fih. 1-4; Belgenin aslı için bkz. Ek-3.

Cephane Depoları	İşareti 	Uzunköprü, Akbaş, Çanakkale, Soğanlıdere, Gelibolu
Menzil Hastanesi	İşareti 	Menzil hastaneleri: Uzunköprü, Keşan, Lüleburgaz,
Hilal-ı Ahmer		Uzunköprü, Keşan, Lüleburgaz,
Harp Hastaneleri		Lüleburgaz, Şarköy, Birgas, Çardak, Lapseki
Eczayı Tıbbiye Müddehisi		Lüleburgaz
Hasta Nakliye Müfrezesi		Karabiga
Hayvan Hastaneleri		Edirne, Satıköy
Hayvan Depoları		Begendik ve Büyük Karakarlı
Eczane-i Baytariye Müddehisi		Lüleburgaz
İnşaat Müdüriyeti		Kilya inşaat bölümü
Amele Taburu		Lüleburgaz, Akbaş
Hamal Bölüğü		Edirne, Babaeski, Lüleburgaz, Hayrabolu, Alpıllu, Keşan hamal bölümü, Uzunköprü hamal bölümü
Teçhizat Ambarları		
Bunlara ek olarak, Hayrabolu, Muradlı, Lüleburgaz, Malkarada tathir (Temizlik yerleri) merkezleriyle menzile ait menzilhane gemileri bulunmaktaydı.		

5. Ordu Menzil Teşkilatına ait mıntıkalar, bu mıntikalarda kurulan müesseseler ve bu müesseselerde görev alan insan ve hayvan sayıları şu şekildeydi.

Lüleburgaz'da; Nokta kumandanlığı, Hizmet bölüğü, Arabalı hizmet katarı, İaşe Ambarı, Revir, 2 numaralı Ekmekçi Takımı, Erzak Ambarı, Teçhizat Ambarı, Sahra Jandarma Taburu, Menzil Müfettişliği, İnşaat Bölüğü, Hafif Köprücü Treni, 3 hayvan Hastanesi, Baytariye Müddehisi, Yem Deposu, Harp Hastahanesi, Terzihane, Kundurahane, 3. Katar olmak üzere toplam 3505 insan ve 1492 hayvan bulunmaktaydı.

Uzunköprü'de; Nokta Kumandanlığı, Hizmet Bölüğü, Hat Kumandanlığı, İaşe Ambarı, Erzak Ambarı, Ekmekçi Takımı, Cephane Deposu, 5 Menzil Amele Taburu, 3 menzil Hastanesi, Hasta Nakliye Müfrezesi, Karapeykar Noktası, Karapeykar Ambarı, Karapeykar Çayhanesi, Jandarma Bölüğü, 2. Katar, 5.katar, 1. Katar, 6.katar toplam insan sayısı 2.536 ve 1.799 hayvan mevcuttu.

Keşan'da; Nokta Kumandanlığı, Hizmet Bölüğü, Erzak Ambarı, Yerlisu çayhanesi, 5 Menzil Hastanesi, Hayvan Hastane şubesi (Beğendik'te), Hayvan Deposu, Beş adet Merkepli Kol, İaşe Ambarı toplam insan 1.185 ve 613 hayvan bulunmaktaydı.

Gelibolu'da; Nokta kumandanlığı, Hizmet Bölüğü, İskele Kumandanlığı, Kilya Hastanesi, bir Hayvan Hastanesi, Cephane Deposu olmak üzere toplam insan 858 ve 712 hayvan mevcuttu.

Lapseki'de; İskele Kumandanlığı, 4 Menzil Hastanesi, 2 Harp Hastanesi toplam 397insan ve 28 hayvan vardı.

Babaeski'de; Nokta Kumandanlığı, Hizmet Bölüğü, 5 Erzak Ambarı Soma Hizmet Takımı, Soma Ambarı, 4 Harp Hastanesi, 35. Kol olmak üzere toplam insan 486 ve 140 hayvan vardı.

Karabiğa'da; Nokta kumandanlığı, İskele Kumandanlığı, Erzak Ambarı, Karabiğa Hastanesi, 2 Menzil Hastanesi toplam 334 insan ve 21 hayvan bulunmaktaydı.

Esterya'da; Mahrukut Müfrezesi, Aydın katarı toplam 450 insan ve 377 hayvan bulunuyordu.

Akbaş'ta; Menzil kumandanlığı, İskele Kumandanlığı, Hizmet Bölüğü, Akbaş Nakliyat Hastanesi, 2 Cephane Deposu, 3 Teçhizat Deposu olmak üzere toplam insan 543 ve 105 hayvan mevcuttu.

Şarköy'de; İskele Kumandanlığı, Eksamil Noktası, Eksamil Çayhanesi, Erzak Ambarı, 5 Harb Hastanesi olmak üzere toplam 383 insan ve 41 hayvan bulunuyordu.

Çanakkale’de; İskele Kumandanlığı, Hizmet Bölüğü, Cephane Deposu olmak üzere 290 insan 290, 3 hayvan mevcuttu.

Alpullu’da; Nokta kumandanlığı, Hizmet Bölüğü, Hadımköy Amele Taburu, 2 Hayvan Deposu, Deve Hastanesi, Erzak Ambarı toplam insan 824 ve 267 hayvan vardı.

Siler’de; Nokta Kumandanlığı, Hizmet Bölüğü, 1 Cephane Deposu olmak üzere toplam insan 196 ve 60 hayvan vardı.

Kilya’da; İskele Kumandanlığı, Hizmet Bölüğü toplam insan sayısı 230 ve 4 hayvan vardı.

Cezbenki’de; Nokta kumandanlığı, Hizmet Bölüğü, Jandarma,Merkebli kıttaa, Erzak Ambarı, Tathir Merkezi olmak üzere toplam insan sayısı 275 ve hayvan sayısı 27 idi.

Edirne’de; Nokta kumandanlığı, Hizmet Bölüğü, Erzak Ambarı, 2 Hayvan Hastanesi olmak üzere toplam insan sayısı 470 ve hayvan sayısı da 198’di.

Birgos’ta; İskele Kumandanlığı, Hizmet Bölüğü, Erzak Ambarı olmak üzere toplam 280 insan ve hayvan bulunmaktaydı.³⁴⁹

Bunlara ek olarak 5. Ordu Menzil Müfettişliğine bağlı olan şu müesseseler vardı: Uzunköprü Nokta Kumandanlığı, Tekfurdağı Nokta Kumandanlığı, Gelibolu İskele Kumandanlığı, Karabiga Nokta Kumandanlığı, Biga Merkez Nokta Kumandanlığı, Çanakkale Nokta Kumandanlığı, Çanakkale İskele ve Liman Kumandanlığı ve Pazarköy Nokta Kumandanlığı bulunmaktaydı.³⁵⁰

Bilindiği gibi Çanakkale Muharebeleri hem Rumeli hem de Anadolu yakasında tertiplendiğinde 5.Ordu Menzil Teşkilatı, Rumeli ve Anadolu yakasında olmak üzere iki mıntıka halinde teşkil edilmişti. Ancak ordu sayısının artmasıyla daha karmaşık hale gelen Rumeli mıntıkası ikiye ayrılmıştı. Cumalidere’nin kuzeyi Yerlisu’ya kadar olan mıntıkada hat kumandanı Refet Bey’e ve Cumalidere ve güney Ilgardere merkez nokta kumandanı Mustafa Bey’in uhdesine tevdi edilmişti. Rumeli menzil mıntıka müfettişliği uhdesinde bulunan menzil müesseseleri ve müesseselerin bulundukları yerler şu şekildeydi.³⁵¹ Uzunköprü’de menzil müfettişlik karargahı; Akbaş’ta 8, Tekfurdağı’nda 4, Uzunköprü’de 7, Keşan’da 9 Menzil Merkez noktaları; Erenli, Tekfurdağı, Şarköy, Gelibolu, Karabiga, Akbaş, Kilya, Kala-i Sultani, Burgas, lapseki’de birer menzil

³⁴⁹ *ATESE, BDH*, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 18; Beşinci menzil müfettişliğinin müesseselerini gösteren kroki için bkz. Ek-4.

³⁵⁰ *ATESE, BDH*, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 6.

³⁵¹ *ATASE, BDH*, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-2; Belgenin aslı için bkz. Ek-5.

iskelesi; Muradlı'da 5, Şarköy'de 6, Uzunköprü'de 8, Keşan'da 9, Tekfurdağı'nda 13 menzil iaşe ambarları; Karapeykar'da 1, Yerlisu'da 2, Bolayır'da 3 Menzil çayhaneleri; Tekfurdağı'nda 1 ekmekçi takımı; Şarköy'de 1, Akbaş'ta 2, Uzunköprü'de 4, Gelibolu'da 5, Tekfurdağı'nda 6, Keşan'da 7 menzil cephane depoları; Akbaş'ta 3 menzil inşaat bölüğü; Uzunköprü'de 1 menzil hastanesi, Tekfurdağı'da 1, Lapseki'de 4 eczayı tıbbiye müddehisi, Keşan'da 5 menzil hastanesi, Kızkapan'da 3 harp hastanesi, Kırkkilya'da 4 harp hastanesi, Şarköy'de 5 harp hastanesi, Gelibolu'da ve Tekfurdağı'nda birer seyyar menzil hastaneleri; Kırkkilya'da ve Tekfurdağı'nda birer hilal-ı ahmer hastanesi; Akbaş'ta nakliyat hastanesi, Nesib Bey çiftliğinde 1 hayvan hastanesi, Beğendik'te 2 binek hayvan deposu, 1 büyükbaş hayvan deposu, Tekfurdağı'nda ecnane-i bahtariye müddehisi, Muradlı'da 5, Uzunköprü'de 7, Keşan'da 8, Gelibolu'da 9, Akbaş'ta 10, Kilya'da 11, Kala-i Sultani'de 12, Birgas'ta 13, Tekfurdağı'nda 19, Keşan'da Hamal kolları Uzunköprü-Keşan arasında amele taburu, Tekfurdağı'nda menzil efrad deposu, Muradlı'da Sabit Jandarma müfrezesi, Örengiz Çiftliği'nde ziraat müfrezesi, Edirne, Kuleli Burgaz'da menzil tayyare takımları, Karabiga, Tekfurdağı, Şarköy'de tahtelbahir takımları bulunmaktaydı. Ayrıca Yerlisu-Gelibolu hat kumandanı Refet Bey'in mıntıkasında; 2. ve 6. Nakliye Katarları, Altıncı kolordu Nakliye Katarı, Yerlisu-Gelibolu Araba İmalathaneleri, Gelibolu- Şarköy Ereklise Hastaneleri, Şarköy ve Gelibolu Menzil Ambarları, Nesib Bey Hayvan Hastaneleri, Gelibolu-Eksamil Nokta Kumandanlıkları ile Ilgarede Merkez Nokta Kumandanlıkları İdaresi'nde de Ilgarede hayvan hastanesi, Pazarlı hayvan deposu, Akbaş Nokta Kumandanlığı, 18.'i Müstakil Nakliye Kolu, 6.cı Kolordu 8.cı Hafif Erzak Kolu bulunmaktaydı.

Her iki mıntıkadaki menzil müessese ve kollar bağlı oldukları hat ve merkez mıntika kumandanlıklarına ait olacaktı. Bu nedenle 5. Ordu Menzil müfettişliği tüm emirleri hat ve merkez nokta kumandanları Refet ve Mustafa Beylere vereceklerdi. Sadece acil durumlarda Gelibolu ve Akbaş Nokta Kumandanlıklarına emir verebileceklerdi. 15 Kasım 1915'te söz konusu mıntikalarda bulunan müesseseler şunlardı.³⁵²

³⁵² ATASE, BDH, Kls. 3528, Dos. 30, Fih. 41.

Tablo 21. 1915 Yılı Çeşitli Mintikalarda Kurulan Müesseseler ve Bu Müesseselerin Sahip Oldukları İnsan ve Araba Miktarları

GELİBOLU'da İskele Kumandanlığı	Zabit: 2 Hesap Memuru: 1 Tabip: 1 Küçük Zabit ve Efrad: 47	
BOLAYIR İskele Kumandanlığında	Zabit: 1 Küçük Zabit ve Efrad: 12	
ŞARKÖY İskele Kumandanlığında	Zabit: 1 Küçük Zabit ve Efrad: 10	
UZUNKÖPRÜ Erzak Ambarı	Zabit: 2 Hesap Memuru: 1 Küçük Zabit ve Efrad: 42	Binek: 1 Mekkari: 2
KEŞAN Erzak Ambarı	Zabit: 2 Hesap Memuru: 1 Küçük Zabit ve Efrad: 67	Binek: 1
GELİBOLU Erzak Ambarı	Zabit: 1 Küçük Zabit ve Efrad: 10	
GELİBOLU Ekmekçi Takımı	Zabit: 1 Küçük Zabit ve Efrad: 130	Binek: 1 Mekkari: 5
KEŞAN Nokta Kumandanlığı	Zabit: 2 Tabip: 1 Küçük Zabit ve Efrad: 38	Binek: 2 Mekkari: 17 Koşum:32 Çift Atlı Araba: 15
UZUNKÖPRÜ Nokta Kumandanlığı	Zabit: 6 Tabip: 2 Küçük Zabit ve Efrad:29	Binek: 5 Mekkari: 9 Koşum:10 Çift Atlı Araba: 5
GELİBOLU Nokta Kumandanlığı	Zabit: 4 Tabip: 2 Küçük Zabit ve Efrad:26	Mekkari: 11 Koşum:14 Çift Atlı Araba: 7
ŞARKÖY Nokta Kumandanlığı	Zabit: 1 Küçük Zabit ve Efrad: 15	

Ayrıca Uzunköprü’de Menzil Müfettişlik Karargahı, Akbaş’ta 8, Tekfurdağı’da 4, Uzunköprü’de 7, Keşan’da 9 Menzil noktası, Ereklı, Tekfurdağı, Şarköy, Gelibolu, Karabiga, Akbaş, Kilya, Kala-i Sultani (Çanakkale), Birgas, Lapseki’de Menzil iskeleleri; Muradlı’da 5, Şarköy’de 6, Uzunköprü’de 8, Keşan’da 9, Tekfurdağı’nda 13 Menzil İaşe Ambarı; Karapeykar’da 1, Yerlisu’da 2, Bolayır’da 3 Çayhane; Tekfurdağı’nda Ekmekçi Takımı; Şarköy’de 1 Cephane Deposu, Akbaş’ta 2 Cephane Deposu, Akbaş’ta 3, Uzunköprü’de Cephane Deposu 4, Gelibolu Cephane Deposu 5, Tefurdağı Cephane Deposu 6, Keşan Cephane Deposu 7, Uzunköprü 1 Menzil Hastanesi, Lapseki 4 Eczayı Tıbbiye, Keşan 5 Menzil Hastanesi, Kızkapan 3 Harp Hastaneleri, Kırkkilise 4 Harp Hastanesi, Şarköy 5 Harp Hastanesi, Tekfurdağı Hilal-ı Ahmer, Tekfurdağı Ecza-ı Tıbbiye Müddehîri, Akbaş Menzil Hastane ve Harp Hastane Nesib bey Çiftliği, Hayvan Hastanesi, Yeğindik Hayvan Heposu, Tekfurdağı Hayvan Eczane-i Baytariye Müddehîri, Muradlı Hamal Bölüğü 5, Uzunköprü Hamal Bölüğü 7, Keşan Hamal Bölüğü 8, Gelibolu Hamal Bölüğü 9, Akbaş Hamal Bölüğü 10, Kilya Hamal Bölüğü 11, Çanakkale (Kala-i Sultani) 12, Birgas 13 Hamal Bölüğü, Tekfurdağı 19. Fırka Hamal Bölüğü, Keşan 15. Kolordu Hamal Bölüğü, Tekfurdağı Hamal Bölüğü ve 20.ci Hadımköy Yol Müfrezesi, Uzunköprü - Keşan Amele Taburu, Tekfurdağı Efrad Deposu, Muradlı Sabit Jandarma Zirai müfrezesi Ordu Nesgiz Çiftliği, Edirne, Kuleli Burgaz Tayyare Takımları ile Karabiga, Şarköy, Tekfurdağı Tahtül bahr takımları bulunmaktaydı.

Menzil hudutları içinde olduğu kadar menzil hududu dışında da menzile ait müesseseler teşkil edilmişti. 5.Ordu Menzil Müfettişliğine bağlı ancak menzil hududu dışında olan müesseseler, Anadolu Mıntika Müfettişliğine bağlı olarak Denizli ve Burdur’da Menzil Müfettişlik Karargahı, Burdur’da 3, Aydın’da 6, Elmalı’da 13 Menzil noktaları; Balazir’de 1, Dinar’da 3, Muğla’da 7, Çan’da 12, Aydın 14, İstansu’da 16 iaşe ambarı; Aydın, Dinar ve Elmalı Hayvan Deposu; Aydın ve Dinar’da yemekhane; Söke’de menzil hastanesi ve Eczayı Tıbbiye Müddehîri, Aydın ve Muğla’da menzil hastanesi, Antalya, Kaş, Burdur, Aydın, Denizli ve Dinar’da Hilal-ı Ahmer Hastaneleri, Muğla, Isparta ve Antalya’da Eczayı Tıbbiye Müddehîri, Baladzir 4 ve Aydın’da 3 Amele Taburu, Muğla, Nazilli’de Sahra Jandarma Taburu bulunmaktaydı.³⁵³

³⁵³ ATESE, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-3. Belgenin aslı için bkz. Ek-6.

Ayrıca Bandırma’da Menzil Müfettişlik Karargahı, Manisa’da 1, Bandırma’da 2, Balıkkесir’de 14, Bilecik’te 15, İzmir’de 17, Bursa’da 10, Uşak’ta 19, Soma, Ederhaneli’de 11, Demirci’de 16, Alaşehir’de 18 Menzil noktası; Bandırma ve Erdek’te İnşaat Bölüğü, Hasta Nakliye Müfrezesi Uşak’ta 2, Bandırma 4, Mudanya’da 15, Bilecik’te 17 Menzil İaşe Ambarı; Bandırma 10 Teçhizat Ambarı; Bursa, Bandırma, İzmir ve Alaşehir’de Öküz anbarları; Bandırma’da Ekmekçi Takımı, Cephane Depoları, Hayvan Hastanesi, Hilal-ı Ahmer hastanesi, Eczay-ı Tıbbiye Müddehiri; Manisa, Bandırma, İzmir, Uşak, Balıkkесir,’de Hizmet Taburu ve Balıkkесir’in Çayırhisar karyesinde Hayvan Depoları, İzmir, Manisa, Bandırma’da büyük sevkiyat merkezleri ve Biga’da 522, Bursa’da 523, Balıkkесi’de 519, Bandırma’da 520 Neferlik Sabit Jandarma Bölüğü mevcuttu.³⁵⁴

5. Ordu Menzil Müfettişliği diğer menzillere nazaran en iyi organize olmuş menzil teşkilatıydı. Ancak tüm bunlara rağmen Menzil Teşkilatının tam anlamıyla işlediğini söylemek güçtür. Bu konuyla ilgili olarak Münim Mustafa hatıralarında bu durum şöyle dile getirmektedir: “...karşı karşıya iki sahil arasında bir saatlik mesafe bir vapurun mevcudiyet ve hareketinden menzil kumandanlığının haberi yok bir tarafta olan biten işleri diğer taraf bilmiyor.”³⁵⁵

5.nci ordu Menzil Müfettişliği’nin Mart 1332 (1916) tarihinde teşkil ve tesislerinin bulunduğu yerlerle kurum ve katarları oluşturan kolların hangi örgütlere hizmet ettiği şöyleydi.

Müfettişlik Karargahı: Bandırma’da

Nokta Komutanlıkları: Tekirdağ, Lüleburgaz, Uzunköprü, Seyitler İstanbul, Keşan, Ekzamil, Gelibolu, Akbaş, Biga, Bandırma, Soma, Manisa, Edirne, Kırklareli’de

İskele Komutanlıkları: Tekirdağ, Şarköy, Gelibolu, Lapseki, Akbaş, Kilya, Pirgos, Çanakkale, Karabiğa’da

Ambarlar: Havza, Lüleburgaz, Uzunköprü, Keşan, Şarköy, Pirgos, Biga, Bandırma, Manisa, Soma, Kırklareli

Teçhizat Ambarları: Lüleburgaz, Bandırma

Çayhaneler: Karapınar, Yerlisu, Ekzamil

İstirahathane: Lüleburgaz’da

Araba ve Hayvan: Keşan’da

³⁵⁴ ATESE, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1/4.

³⁵⁵ Münim Mustafa, Çanakkale ve Kanal Seferi Hatıraları Cepheden Cepheye, (Yay. Haz. Metin Martı), İstanbul 2002, s. 112.

Ekmekçi Takımı: Lüleburgaz ve Uzunköprü’de

4.1.4. Menzil Teşkilatının Görevleri

I. Dünya Savaşı’nda menzil teşkilatı ordunun harp kabiliyetinin muhafaza edilmesi amacıyla her türlü lojistik desteğin ikmal edilmesi ve ordu harp kabiliyetini inkıtaya uğratacak şeylerden³⁵⁶ kurtararak bunların geriye sevk ve ulaştırılması menzil teşkilatının görev ve sorumlulukları arasındaydı. Bu tariften de anlaşılacağı üzere ülke içi ile muharip ordu arasında sürekli bir gidiş ve geliş vardır. Tüm bu vazifelerin ifa edilmesi Ordu kumandanlıklarının emrinde bulunan Menzil Müfettişliklerinin görev ve sorumluluğundaydı.

Menzil Müfettişliklerinin görev ve sorumlulukları şu şekilde sıralanabilir; her türlü ordu ihtiyaçlarının memleket dahilinden orduya sevk ve ulaştırılması, yaralı ve esirler dahil olmak üzere ordunun lüzumu olmayan her türlü şahıs ve levazımın memlekete iadesi, orduya giden ve gelen ve ordunun gerisinde istirahat da bulunan kıtaatın her türlü iskan ve iaşesinin temini ve muharip kıtaatın gerisindeki bölgenin idaresi, ve bilhassa menzil hududunun³⁵⁷ temini, düşman arazisi dahilindeki malzeme ve mühimmatın ordu ve memleket ihtiyaçlarının temininde kullanılmasını sağlamak gibi vazifeleri bulunmaktaydı.

Menzil Müfettişlikleri kuruldukları andan itibaren askeri maksatlarla inşa ve tamiri gereken tüm yol güzergahlarıyla şoselerin tamir ve inşasında teşkilat görevliydi. Nakliyatın devamını sağlamak amacıyla sorunlu güzergahların tespit edilerek tamir ve inşası Menzil Müfettişlikleri’nin vazifelerindendi.³⁵⁸

4.1.5. Menzil Hatlarının Güvenliğinin Sağlanması

Nokta Kumandanlığı emrinde, sevkıyatı esnasında efrad ve yolların muhafazasında istihdam edilmek üzere süvari ve atlı olmak üzere yeterli miktarda piyade ve süvari jandarması ve atlı efrad verilirdi. Bu müfrezeler genellikle bir küçük zabıtan kumandasında altında bulunur.³⁵⁹

³⁵⁶ Bunlar; hasta, yaralı, kullanılması mümkün olmayan malzeme, harp esirleri vs. olarak tanımlanmaktaydı. *Seferiye Nizamnamesi*, “*Menzil Hidematı*”, s. 378.

³⁵⁷ Harp bölgesi ile menzil mıntıkası hududundan başlayarak ve menzil mıntıkası dahilinden geçerek memleket ve ordu için hayat kaynağı niteliğinde olan mıntıkalara giden hatlara “*menzil hududu*” denir. *Menzil Müessesatı Hakkında Tarifat*, s. 2-3.

³⁵⁸ ATASE, BDH., Kls. 1827, Dos. 10, Fih. 4.

³⁵⁹ *Menzil Müessesatı Hakkında Tarifat*, s. 4-5.

Her kol kumandasının mesuliyetinden başka kendi mıntıkasındaki yollarının intizamından ve bunların üzerinde vaki her bir harekattan jandarmalarda mesul idiler.

Kol Kumandanları Jandarma zabitanının bu husustaki arzu ve isteklerini yerine getirir. Jandarma devamlı olarak gece ve gündüz devriyelerde bulunarak yollarda bulunan neferlerin muntazaman sevk edilmesini sağlar. Muharebe hattından geri doğru vesikasız olarak gelen askerlerin harbe gidecek olan ilk kol veya kıta kumandanına teslim edeceklerdir. Ayrıca Kollar telef olan hayvanları gömdürmemişse bu işi de jandarma tarafından yaptırılacaktır. Yolların her fedakarlık yapılarak kol ve kıtaların rahatça yürüyüşünü sağlayacak şekilde düzenin devam ettirilmesine yine Jandarma sorumlu olacaktı. Ayrıca fırtınadan ve çok kar yağmadan vesaire engellerden yollar kapanırsa ve amale taburları yoksa en yakın köy ahalisine jandarmalar tarafından açtırılacaktır. Jandarmaya karşı gösterilecek her bir itaatsizlik ve muhalefet Jandarma tarafından en yakın Menzil Nokta Kumandanlığına telgrafla haber verilecekti.³⁶⁰

4.2. İaşe Maddelerinin Beşinci Ordu Mıntıkasına Sevk edilmesi

I. Dünya Savaşı'nda uygulanan iaşe sistemine göre her orduya ait bir menzil mıntıkası oluşturulmuştu. Bu mıntika harp harekât alanının hemen gerisinde başlayarak memleket içi veya mülki idaresi düzenlenerek bir valinin emrine verilmiş olan bölgenin düşman sınır hududuna kadar uzanmaktaydı.³⁶¹ Böylece, her ordunun kendi hareket alanına yakın bölgelerden lojistik ihtiyaçlarını karşılanması amaçlanmıştı.

Menzil bölgesinde iaşe temini dahil olmak üzere tüm lojistik ihtiyaçlar menzil ambarlarından alınarak cephedeki birliklere ulaştırılması Ordu Kumandanlığının emrinde bulunan Menzil Müfettişliklerinin görev ve sorumluluğundaydı. Memleket dahilden Levazımat-ı Umumiye Ambarlarına gelen iaşe maddeleri buradan ordu menzil ambarlarına buradan kolordu merkezlerine ve buradan da kolorduya bağlı kıtalara bir sistem dahilinde sevkiyat yapılırdı. Cepheden geriye bu sistemin tersi ile geri dönüş sağlanmaktaydı.³⁶²

Ordu için tahsis edilen mıntikalarda gıda maddelerinin temini ve menzil bölgesine sevkinde Harbiye Nezareti bünyesinde yer alan Levazımat-ı Umumiye Dairesi sorumluydu. Levazımat-ı Umumiye Dairesi her yılın başında orduların yıllık iaşe ihtiyaçlarını komisyonlar vasıtasıyla belirlenirdi. Söz konusu komisyon her mıntikanın

³⁶⁰ *Menzil Hududu Hidematı Hakkında Talimat*, İstanbul 1331.

³⁶¹ *Menzil Müessesatı Hakkında Tarifat*, s. 2.

³⁶² "Harb-i Umumi'de Menzilcilik", *Mecmua-i Askeriye*, 1 Şubat 1336, C. 1, S. 11, s. 401-405.

üretimini göz önünde bulundurarak her vilayetin tedarik etmesi geren iâşe maddelerinin cins ve miktarını belirleyerek o bölgenin en yüksek idari amirine bildirmektedir. Ayrıca bu iâşe maddelerinin depolanacağı menzil ambarları ve sevkiyat planlarını hazırlayarak Dahiliye Nezaretine bildirmektedir. Böylece Dahiliye Nezareti, Levazımat-ı Umumiye Dairesinin oluşturduğu plan dahilinde iâşe maddelerinin Menzil Ambarlarına sevk edilmesini sağlamaktaydı.

Çanakkale Cephesi için tekalif-i harbiye, mübayaa vb. yollarla ülke dahilinde temin edilen ürünler öncelikle demiryolları istasyonları üzerinde bulunan merkez ambarlara sevk edilirdi. İstasyonlarda görevli iâşe sevk memurları vasıtasıyla merkez ambarlarda bulunan ürünler müddehir-i Umumi denilen daha büyük ambarlara sevk edilir ve buralardan demiryolu hattıyla Bandırma, İzmit ve İstanbul'a nakledilerek Bandırma ve İzmit'ten denizyoluyla İstanbul'dan hem deniz hem de demiryoluyla vasıtasıyla Çanakkale Cephesine ulaştırılırdı.³⁶³

Ordunun her türlü levazımı, yurt içindeki veya orduların hareket alanları gerisindeki menzil depolarında toplanılmakta buradan menzil ambarlarına, ordu ve kolordu dağıtım merkezlerine sevk edilmekteydi. Tüm bu depolama işlemleri orduların hareket planları göz önünde bulundurularak yapılmaktaydı.³⁶⁴

³⁶³ Ülke dahilinde bulunan iâşe maddelerinin cepheye sevk edilmesi için izlenen güzergahlar ve bu güzergahlar üzerinde bulunan ambarlar şu şekildeydi. İç Anadolu'dan yapılacak sevkiyat için; Ankara hattı üzerinde, Öncelikle Ankara müdehir-i umumi ambarında toplanan ürünler bu hat vasıtasıyla Eskişehir müdehir-i umumi ambarına buradan da İzmit'teki müddehir-i umumi ambarlarına sevk edilmekteydi. İzmit üzerinden ihtiyaca binaen bir kısmı demiryolu hattıyla İstanbul'a ya da denizyoluyla cepheye nakledilmekteydi. Konya demiryolu hattı üzerinde ise Pozantı, Ulukışla, Ereğli ambarlarından Konya müdehir-i umumi ambarına ulaştırılan ürünler Ilgın üzerinden Afyonkarahisar'da bulunan müddehir-i umumi ambarlarına nakledilmekteydi. Afyonkarahisar'dan ya Eskişehir üzerinden İzmit ve İstanbul'a veya Uşak, Alaşehir üzerinde Manisa'daki müddehir-i umumi ambarlarına sevk edilirdi. Buradan da Akhisar, Soma ve Balıkesir üzerinden Bandırma müddehir-i umumi ambarına nakledilen ürünler denizyoluyla cepheye ulaştırıldı. Ayrıca daha güneyde yer alan Dinar demiryolu hattıyla Nazilli ve Aydın merkez ambarlarında toplanan iâşe maddeleri buradan İzmir'e ulaştırılırdı. İzmir'den Manisa müddehir-i umumisine ulaştırılan ürünler buradan yine Akhisar, Soma ve Balıkesir üzerinden Bandırma'ya ulaştırılırdı. Ayrıca Sivas vilayeti ve Canik sancağından getirilecek ürünler Öncelikle Sivas müddehir-i umumi ambarına, buradan da karayoluyla Samsun'a ulaştırılan ürünler denizyoluyla İstanbul'a nakledilmekteydi. *BOA, HMŞ*, Dos. No: 32, Ves. No: 66. Söz konusu sevkiyatın güzergah ve ambarları gösteren belgenin aslı için bkz. Ek-7.

³⁶⁴ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 485.

4.2.1. İaşe Maddelerinin Sevkedilmesinde Kullanılan Ulaşım Yolları

Ulaşım, tarih boyunca devletlerin sosyal, ekonomik, askeri ve siyasi yaşamında önemli roller üstlenmiştir.³⁶⁵ Çok geniş alana yayılan Osmanlı İmparatorluğu'nun için ulaşım yol ve olanaklarının önemi çok daha fazlaydı. Zira Osmanlı Devleti için yollar ve yol sistemi, askeri, ekonomik, haberleşme ve nakliyat hizmetleri açısından büyük önem taşımaktaydı. Osmanlı Devleti'nde sosyal, askeri ve iktisadi alanlarda görülen gerileme ulaşım yol ve olanaklarına da yansımıştı. Özellikle XVIII. yüzyılın sonlarında karayolları yapımındaki teknik gelişmeler³⁶⁶ ile XIX. Yüzyılın başlarında buharlı gemiler ile demiryolunun ortaya çıkması gibi gelişmeler neticesinde Avrupa'da ulaşım alanında hızlı bir ilerleme göstermekteydi. Ancak buna karşın bu yüzyıl Osmanlı ulaşım sisteminin bozulduğu bir dönemdi.

I. Dünya Savaşı'na gelindiğinde gerek demiryolları ağlarındaki yetersizlikler ve gerek lokomotif vb. demiryolu araç-gereçlerindeki yetersizlikler ordunun ikmal faaliyetleri açısından büyük bir eksiklik olarak göze çarpmaktaydı. Cephe alanı olan Gelibolu yarımadasıyla ulaşım önemli ölçüde denizyoluyla gerçekleşmekteydi. Zira demiryolu ulaşımı ancak Edirne hattıyla Uzunköprü'ye kadar tren buradan Keşan ve Bolayır'a uzanan şose yoluydu.³⁶⁷

Karayolları ve nakiliye vasıtaları ise ibtidai durumdaydı. Karayolu nakliye araçları olarak daha çok araba, mekkari, kağnı ve deve gibi araçları kullanılmaktaydı. Atlı araba kolları pek azdı. Motorlu araçlar ise çok nadirdi. Öyleki bazı kolorduların kumandalarına bile otomobil verilememişti.³⁶⁸

I. Dünya Savaşı boyunca iaşe maddelerinin temini kadar bu maddelerin muharip orduya kadar ulaştırılması büyük önem taşımaktaydı. Zira özellikle tahıl üretiminin orduya uzak olan bölgelerde önemli sorunlar yaşanmakta bu nedenle her ordunun uzaklık ve yakınlığa göre farklılık arz etmekteydi.³⁶⁹

³⁶⁵ Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, s. 7.

³⁶⁶ XVIII. yüzyılın sonlarında İngiliz mühendis Thomas Telford ve John L. Mc Adam tarafında yeni bir teknik geliştirilmişti. Buna göre yol güzergahları sağlam zemine dayandırılmakta ve takriben 6-6.5 cm. ebatında, kırılmış köşeli taş parçaları 25 cm. lik kalınlık elde edilinceye kadar yollara döşenmekteydi. Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993, s. 25-26.

³⁶⁷ F.C. Aspinal Oglender, *Büyük Harbin Tarihi Çanakkale Gelibolu Askeri Harekatı, C. I*, (Çev. Tahir Tunay), İstanbul 1939, s. 30.

³⁶⁸ Ali İhsan Sabis, *Harp Hatıralarım Birinci Dünya Harbi, C.2*, İstanbul 1992, s. 26.

³⁶⁹ Erik Jan Zürcher, *Savaş, Devrim ve Uluslaşma Türkiye Tarihinde Uluslaşma Dönemi (1908-1928)*, s. 189.

I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nde iâşe konusunda çekilen sıkıntıların önemli bir kısmı ulaşım yolları ile ulaşım araç ve gereçlerdeki yetersizlikten kaynaklanmaktaydı. Denizyollarının abluka altında olması demiryollarının yetersizliği ve karayolunun altyapı yetersizliği ve daha çok hayvan arabalarına göre dizaynedilmesinin getirdiği sorunlar ülkede bölgeler arasındaki iâşe sorunlarında büyük farklılıklar yaşanmasına neden olmuştur.

4.2.1.1. Demiryolu Ulaşım

19. yüzyılda sanayileşmenin en önemli düsturlarından olan demiryolları bir yandan emperyalizmin aracı olarak görülürken diğer yandan devletlerin topraklarına hakim olma aracı olarakta görülmüştür. Demiryolları Osmanlı Devletince hem “*çağı yakalamanın aracı*” hem de merkezi teşkilatın taşraya hakim olması yani “*uzak toprakları kontrol etme*” aracı olarak görülmekteydi. Osmanlı Devletinde yap-işlet-devret usûlüne göre yabancı şirketlerce yapılmaya çalışılan demiryolları, güzergahları ekonomik avantaj ve karlılık göz önünde bulundurularak güzergahların belirlenmesi demiryollarının askeri yönden sağlayacağı avantajlardan mahrum kalması anlamını taşımaktaydı. Bu husular göz önünde bulundurulduğunda Osmanlı Devletinde demiryollarının sağladığı avantajların yalnız ekonomik alanla sınırlı kaldığı; ülke güvenliğinin sağlanması ve askeri amaçlara hizmet kullanılmasından çok ekonomik amaçlara matuf kaldığı görülmektedir³⁷⁰.

Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolları İngilizler tarafından Balkanlar ve Ege'nin tarım potansiyeli yüksek bölgelerinde küçük çaplı hatlar olarak gerçekleşmiştir. Daha çok ticari amaçlı bu demiryolları dışında devlet, askeri ve siyasi ihtiyaçları da göz önünde bulundurarak İstanbul'un Balkanlar ve Avrupa ile irtibatını sağlayacak Rumeli demiryollarının yapımına girişmiştir. Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun demiryolu politikalarının iki önemli açmazla karşı karşıya kalmıştır. Bunların ilki sermaye yetersizliği ikincisi gerekli bilgi ve beceriye sahip teknik eleman yetersizliğiydi. Bu nedenle demiryolu yapımında yapancı şirketlere verilmek zorunda kalınmış ancak bu şirketler demiryolu yapma karşılığında büyük garantiler istemiş Osmanlı hükümeti çaresiz olarak bu talepleri kabullenmek zorunda kalmıştır. Kilometre garantisi³⁷¹

³⁷⁰ Ali Satın, “Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Giriş”, *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, (Editörler: Vahdettin Engin vd.), İstanbul 2012, s. 209-210.

³⁷¹ Kilometre teminatı; Hükümet memlekette inşa olunacak demiryollarının inşa ve işletme masraflarının, hasılatlarıyla kapatılamaması ihtimaline karşı bunların imtiyazını alan işletmelere kilometre başına bir

karşılığında çok büyük meblağlar yabancı şirketlere garanti edilmiş ancak demiryolu hasılatı hiçbir zaman teminat verilen miktara ulaşmadığından fark devlet hazinesince karşılanmıştır.³⁷²

Savaşlardaki önemi giderek artan demiryolları açısından Osmanlı Devleti'nde diğer ülkelere nazaran çok gerideydi. İmparatorluğun bu dönemdeki toplam demiryolu ağı 5.759 km. aynı dönemde İngiltere'de 32.623 km., Fransa'da 40.770 km., Almanya'da 63.378 km., Avusturya - Macaristan'da 22.981 km., Rusya'da ise 62.300 km. idi.

Demiryolu ulaşımının modern savaşlardaki önemi 1870 Fransa-Prusya savaşında ispat edilmişti. Bu savaş Avrupa devletlerinde lojistik desteğin öneminin kavranması açısından önemlidir.³⁷³ Ancak Osmanlı Devleti çıkarılması gereken dersi çıkaramamış ve günün modern savaşlarında lojistik faaliyetlerin önemini kavrayamamıştı. Bu nedenle özellikle balkan savaşlarındaki büyük hezimetin ana nedeni bu lojistik faaliyetlerdeki eksiklik olarak görülmektedir.

I. Dünya Savaşı öncesi dönemde Osmanlı yöneticilerinin demiryollarına büyük önem vermişlerdi. Zira demiryolları kırsal bölgelerin pazar bölgelerine bağlayarak üretimi arttırıcı rol oynamıştı. Ancak başta Sultan Abdulhamit olmak üzere demiryollarının ekonomik boyutundan çok askeri yönetsel kaygılarla demiryollarının inşasına önem vermekteydiler. 1897 Yunan Savaşı'nda demiryollarının askeri sevkியatta sağladığı fayda bu düşüncüyü daha da etkili hale getirmişti.³⁷⁴

Ordunun güçlü duruma getirilmesi ve bu gücün takviye edilmesi ancak yeterli ulaşım olanaklarının olmasıyla mümkündür. Seferberlikten itibaren ordunun zamanında sevk ve ikmali ancak demiryolu ve karayolu ulaşım olanaklarıyla devamı mümkündür. Ancak Osmanlı devletinde demiryolu İngiliz, Fransız ve alman şirketleri tarafından daha çok ekonomik amaçlar göz önünde bulundurularak yapıldığından ordu ihtiyaçlarına cevap verecek durumda değillerdi.³⁷⁵ Zira Osmanlı demiryolu ağı Avusturya- Macaristan, Fransa, Almanya ve Rusya' daki demiryolu ağlarından farklı

teminat göstermiş ve hasılat muayyen bir miktarı bulmazsa taahhüt ettiği miktarı işletmelere ödemeği taahhüt etmiştir. Ekseriyetle demiryollarının geçti yerlerin aşar hasılatı teminat olarak gösterilmektedir. İ. Hakkı Yeniay, *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*, İstanbul 1974, s. 100.

³⁷² Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, s. 220.

³⁷³ Erik Jan Zürcher, *Savaş, Devrim ve Uluslaşma Türkiye Tarihinde Uluslaşma Dönemi (1908-1928)*, s. 71-72.

³⁷⁴ Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, 1988, s. 252-253.

³⁷⁵ Carl Mühlman, *Çanakkale Savaşı: Bir Alman Subayının Notları*, (çev. Sedat Umran), İstanbul 1998, s. 30-31.

olarak askeri amaçlar göz önünde bulundurularak yapılmamıştı. Yabancı girişimciler tarafında kar amaçlı olarak inşa edilen demiryolları sınırlara değil, ülkenin ekonomik merkezlerini birbirine bağlamak amacıyla inşa edilmişlerdi.³⁷⁶ Osmanlı Devleti’nde Anadolu-Bağdat demiryolu Cihan Harbi süresinde en önemli demiryolu ağını teşkil ediyordu. Ancak Toros-Amanoslar hattı arasındaki kesim harbin başlamasında hala tamamlanamamıştı. Ayrıca 3100 km. uzunluğunda olan İstanbul-Basra demiryolu harbin başlangıcında yalnız 1560 km.’si tamamlanabilmişti.

Demiryolu hatlarının, harp dolayısıyla artan taşıma ve ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde bir plan dahilinde tamamlanıp geliştirilmedikleri ve ayrıca demiryollarının yabancı şirketlerin elinde olmasından dolayı hükümetin demiryolu taşımacılığına ücret ödemesi devletin bu ulaşım yolunu yeterli olarak kullanımını engellemiştir.³⁷⁷

Osmanlı Devleti’nde demiryolu inşaatı Kırım Savaşı’ndan hemen sonra Avrupa ve Anadolu eyaletlerinde başlamıştı. İlk demiryolu inşaatı İngiliz sermayesiyle sonradan Romanya olacak olan bölgede inşa edildi. Bunu Batı Anadolu’da İzmir-Aydın arasındaki demiryolu takip etti. Osmanlı demiryollarının önemli kısmını imparatorluğun Avrupa bölgesine inşa edilmiş ancak 1913 Balkan Savaşlarıyla bu demiryolları elinden çıkmıştı. 1914’de İmparatorluğun elinde inşa ettiği 2.000 km. den yalnız 480 km.’si kalmıştı.³⁷⁸

Rumeli bölgesinde inşa edilen demiryolu hatalarına bakıldığında, Osmanlı Devleti’nde sahip olduğu en önemli demiryolu hatları Rumeli bölgesinde inşa edilmişti. 1868 ve 1869 yıllarında Rumeli demiryollarının imtiyazı Belçikalı banker Baron Hirsch’e verilmiş ve kısa zamanda şark demiryolu şirketi kurulmuş. 1875 yılına kadar İstanbul-Edirne, Edirne-Filibe-Sarımbey, Tırnova-Yanbolu, Edirne-Dedeoğlu, Selanik-Üsküp, Üsküp-Mitroviç hatları tamamlanmıştı. 1892 yılında Rumeli demiryolunun Edirne, Dedeoğlu kısmında Gümölcine üzerinden Selanik’i İstanbul’a bağlamak amacıyla 590 km. lik bir hat inşa edilmiş 1894 yılında işletmeye açılan hat denizyolu rekabeti nedeniyle varidatı düşük olmuştur.³⁷⁹

Anadolu’ da ise 2.900 km. Demiryolun ağı bulunmaktaydı. İlk inşa edilenler İngilizlerin 1860’da yaptığı iki hattı. Bundan sonra 1.300 km. daha ilave edilerek Batı

³⁷⁶ Edward J. Erickson, *I. Dünya Savaşı’nda Osmanlı Ordusunun, Çanakkale, Kutü’l-Amare ve Filistin Cephesi*, İstanbul, 2009, s. 23.

³⁷⁷ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 98.

³⁷⁸ Donald Quataert, “Ulaşım”, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalcık, Donald Quataert), C. 2, s. 928.

³⁷⁹ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 157- 158.

Anadolu'nun verimli bölgeleri birbirine bağlanmıştı. Batı Anadolu'da yapıp işletilmekte olan demiryollarımız ise İzmir-Aydın-Afyon, İzmir-Turgutlu-Soma-Manisa-Balıkesir-Bandırma, İstanbul-Eskişehir-Ankara, Eskişehir-Konya, Bursa-Mudanya, Eskişehir-İzmit-Haydarpaşa hatları 1911 yılına kadar yapıp işletilmektedir.³⁸⁰

Osmanlı Devletinde demiryollarının gelişmesi 1890-1895 yıllarına isabet eder. Bu dönemde İzmir'den Ankara'ya oradan Konya'ya bağlanmak üzere 1.000 km. lik Anadolu demiryolu inşa edildi. 1903 yılında hükümet Konya'dan Basra körfezine uzanacak olan Bağdat hattına imtiyaz tanıdı. Ancak Avrupa devletleri arasındaki diplomatik anlaşmazlık bu hattın yapımını geciktirdi. Birinci dünya savaşı başladığında bu hattın 700 km tamamlanmıştı. Bununda 122 km.si ise Irak'ta'ydı.³⁸¹

Osmanlı sermayesi ve işçisi ile inşa edilen yegane hat Hicaz demiryoluydu. Böylece Şam Mekke'ye bağlanacak Osmanlı Müslümanların lideri olarak Pan-İslamcılık iddiaları kuvvetlendirecekti. Finansman olarak Müslümanların bağışlarıyla finanse edildi ve yapımında da askerler istihdam edildi. Sultan Abdülhamit döneminde tamamlandı. Demiryolları Osmanlı Devleti'nin iktisadına birçok menfaatleri olmakla birlikte demiryolları iç bölgelerinin siyasi kontrolünü arttırdı. Böylece bölgelerdeki iktisadın inkişafına neden olmuştu.

Anadoluya demiryolunun gelmesinden 10 yıl sonra yıllık hububat üretiminin 400.000 ton artmasına neden olmuştur. Bu nedenle İstanbul tükettiği hububatın en büyük kısmını Anadolu'dan temin etmeye başladı. İstanbul'daki değirmenciler hububatlarını Rusya, Bulgaristan ve Romanya'dan deniz yoluyla karşılama yerine Anadolu'dan demiryoluyla sağlamaya çalışmıştır. Kısa bazı demiryolları hem ithalatı azaltıyor, hem de Osmanlı ekonomisinin ham madde arzını arttırıyordu.³⁸² 1913 yılında memlekete nakledilen toplam 4,7 milyon ton eşyanın % 46,8'i demiryollarında % 42,6 sı karayollarından % 10,6'sı denizyoluyla yapılmaktaydı. Bu durum Osmanlı ticaretinde demiryollarının önemini ortaya koymaktadır.

I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nde demiryollarından başka umumi nakil vasıtaları yoktu. Demiryolları askeri amaçların yanında zirai istihsal üzerinde olumlu

³⁸⁰ Ömer Kamil Günçan, *Demiryollarının Ülke Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği*, Ankara 1992, s. 19-20.

³⁸¹ Donald Quataert, "Ulaşım", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İncik, Donald Quataert), C. 2, s. 928.

³⁸² Donald Quataert, "Ulaşım", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İncik, Donald Quataert), C. 2, s. 929,932.

tesir yapmıştı. 1889 ile 1911 yılları arasında zirai istihsal tüm memleketde %68 oranında artarken bu durum demiryollarının geçtiği memleketlerdeki oranı %114 olarak gerçekleşmişti. Diğer bir durumda yirmi sene zarfında ödenen 194 milyon kuruşluk kilometre teminatına rağmen aynı devrede aşar tahsilatının 254 milyon kuruş artış göstermesidir. Osmanlı imparatorluğu demiryollarından azami faydalanmak amacıyla güzergahların iç bölgelere bağlanması ve karayolu şebekelerinin demiryoluna intibak ettirilmesi gerekliydi. Ancak bunun yapılmaması güzergahların imparatorluğun en münbit merkezlerinden geçirilmesine rağmen trafik daima düşük kalmış ve Osmanlı hükümetinin demiryolu siyasetinde tam manasıyla muvaffak olduğu söylenemez.³⁸³

Daha çok ekonomik amaçlarla inşa edilen demiryollarının askeri alanda da büyük faydaları olmuştur. 1897 Yunanistan, Balkan ve Birinci Dünya Harbi'nde askerin süratle sevk edilmesinde de önemli katkısı olmuştur.³⁸⁴ I. Dünya Harbi'nin ilanıyla birlikte hükümet İngiliz ve Fransızlara ait yabancı şirketlere el koymuş ve bu hatların işletmesini askeri demiryolu umum müdürlüğüne devretmiştir.³⁸⁵

Savaşın başlamasından itibaren denizyolunun kapanmasıyla birlikte dış ticaret demiryolu vasıtasıyla yapılması önem kazanmıştı. Başlangıçta tarafsız kalan devletler Osmanlı İmparatorluğu'yla müttefikleri arasındaki bağlantının kesilmesine neden olmuş bu yolun açılması ancak Sırbistan ve Karadağ'ın savaş dışına itilmesiyle ancak başlayabilmişti. Demiryolu ulaşımının önündeki bir diğer engel hatların yetersizliği ve hat genişliklerinin arasındaki farklar bulunması, lokomotif ve vagon yetersizliği, yakıt olarak kullanılan kömürün tedarikinde yaşanan sıkıntılar nedeniyle var olan hatların yeterince kullanılmasını engellemekteydi. Ayrıca özellikle Bağdat demiryolları üzerinde bulunan Toros tünellerinin bitirilememiş olması önemli bir sorundu.³⁸⁶ Bu hat üzerindeki Toros tünelleri ancak 1918 yılı eylülünde tamamlanabilmişti.³⁸⁷ Tüm bu sıkıntılar demiryolu ulaşım olanakların etkin kullanılmasını etkilemiş ve Osmanlı İmparatorluğu'nun ihtiyaçlarına cevap vermekte yetersiz kalmıştır.

Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşaatları yabancı şirketlerce ekonomik amaçlarla yapılmaktaydı. Yabancı şirketlerin demiryolu inşasını cazip hale getirmek

³⁸³ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s.153.

³⁸⁴ Donald Quataert, "Ulaşım", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalçık, Donald Quataert), C. 2, s. 932.

³⁸⁵ Ömer Kamil Günçan, *Demiryollarının Ülke Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği*, s. 21.

³⁸⁶ Selim İlkin-İlhan Tekeli, *Osmanlı İmparatorluğu'nun I.Dünya Savaşındaki Ekonomik Düzenlemeler İçinde İaşe Nezareti ve Kara Kemal Bey'in Yeri*, *XII. Türk Tarih Kongresi Ayırbaşım*, Ankara, 2000, s. 1159.

³⁸⁷ Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, C. 3, Ksm. 4, s. 545.

için kilometre teminatı getirerek ülke için gerekli demiryollarının gelişmesini sağlamaya çalışmıştı.³⁸⁸ Bu durum demiryolu siyasetinin ekonomiyi kalkındırma gayesiyle taşıdığı kilometre teminat usulünün getirilmesinden anlaşılmaktadır. İlk bakışta olumsuz gibi görünen bu uygulamanın istihsalatın artışından dolayı vergilerdeki artış oranı bu durumu müsbet tesiri olduğu söylenebilirdi.³⁸⁹ Demiryolları için yapılan yatırımlar yabancı sermayenin neredeyse üçte ikisine tekabül etmekteydi.³⁹⁰

Sonuç olarak, Ordunun güçlü duruma getirilmesi ve bu gücün takviye edilmesi ancak yeterli ulaşım olanaklarının olmasıyla mümkündür. Seferberlikten itibaren ordunun zamanında sevk ve ikmal ancak demiryolu ve karayolu ulaşım olanaklarıyla devamı mümkündür. Ancak Osmanlı devletinde demiryolu İngiliz, Fransız ve Alman şirketleri tarafından daha çok ekonomik amaçlar göz önünde bulundurularak yapıldığından ordu ihtiyaçlarına cevap verecek durumda değillerdi.³⁹¹

Osmanlı Devleti'nde Anadolu-Bağdat demiryolu Dünya Harbi süresinde en önemli demiryolu ağını teşkil ediyordu. Ancak Toros, Amanos arasındaki kesim harbin başlamasında hala tamamlanamamıştı. Ayrıca 3100 km. uzunluğunda olan İstanbul-Basra demiryolu harbin başlangıcında yalnız 1560 km.'si tamamlanabilmişti. Tüm bunlarla birlikte Demiryolu hatlarının, harp dolayısıyla artan taşıma ve ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde bir plan dahilinde tamamlanıp geliştirilmedikleri³⁹² ve ayrıca demiryollarının yabancı şirketlerin elinde olmasından dolayı hükümetin demiryolu taşımacılığına ücret ödemesi devletin bu ulaşım yolunu yeterli olarak kullanımını engellemiştir. Kısaca, Osmanlı Devleti'nin ulaştırma olanakları son derece yetersizdi. Demiryolu sistemleri açısından da zayıf durumdaydı. Yabancı şirketler tarafından kar amacıyla inşa edilen demiryolu hatları sınırlara hizmet etmeye elverişli değildi. Yani

³⁸⁸ Kilometre teminatı; Hükümet memlekette inşa olunacak demiryollarının inşa ve işletme masraflarının, hasılatlarıyla kapatılmaması ihtimaline karşı bunların imtiyazını alan işletmelere kilometre başına bir teminat göstermiş ve hasılat muayyen bir miktarı bulmazsa taahhüd ettiği miktarı işletmelere ödemeği taahhüt etmiştir. Ekseriyetle demiryollarının geçti yerlerin aşar hasılatı teminat olarak gösterilmektedir. İ. Hakkı Yeniay, *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*, s. 100.

³⁸⁹ Demiryolu siyasetinin istihsal üzerindeki müsbet tesiri demiryollarının geçtiği bölgelerde aşar tahsilatındaki artıştan anlaşılmaktadır. 1889 ile 1911 yılları arasında zirai üretim ülke genelinde % 63 oranında artarken, demiryollarının geçtiği bölgelerde bu artış %114 oranında olmuştur. Bu durum demiryollarının ekonomi üzerindeki müsbet tesirini ortaya koyması açısından önemlidir. Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 93-94.

³⁹⁰ Halil İnalcık, Donald Quataert (Editörler), *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C. 2, s. 898.

³⁹¹ Carl, Mühlman, *Çanakkale Savaşı: Bir Alman Subayının Notları*, (Çev. Sedat Umran), s. 30-31.

³⁹² Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 98.

askeri seferberlik bölgelerine yığılmak yapmaya uygun değildi.³⁹³ Oysa Avrupa'nın bütün büyük güçleri askeri seferberliği kolaylaştırmak amacıyla demiryolu sistemlerini tasarladıkları görülmektedir.

I. Dünya Savaşı süresince ikmal faaliyetleri kurulan menzil hatlarının özellikle demiryollarına uzak olmamasına özen gösterilmişti. 5. Ordu lojistik ihtiyaçları için kurulan menzil hatları şu şekildeydi.

1. Konya- Haydarpaşa menzil hattı içi: Konya- Ilgın- Çayköy, Afyonkarahisar büyük iase merkezleri ittihaz edilmek üzere Dokuzhan, Yorganlılık, Tursun, Armudhan Akbaş, İshaklı, Işıklar mıntıkalarında yevmi menziller

2. Ankara-Eskişehir menzil hattı için: Ankara- Polatlı- Adahisarkala ve Eskişehir'de büyük iase menzilleri ittihaz edilmek üzere Sıçanköy, Maltaköy, Saksılar Mandırası, (Polatlıdan sonra) Biçer, beylikahır; Adahisarkalasından sonra Alpuköy, Çerkes köy, noktalarında yevmi menziller

3. Afyonkarahisar -Manisa Menzil hattı için: Afyonkarahisar, Uşak, Alaşehir, Kasaba, Manisa büyük iase menzilleri ittihaz edilmek üzere Sinanpaşa, Döndüpeykar, öksüz, Köseler (Uşak'tan sonra) Kutular, Ağlıhan, Köseler (Alaşehir'den sonra) Tatardere- Ahmedli, Koldere noktalarında yevmi menziller tesisi

4. Manisa- Bandırma menzil hattı için: Manisa, Kırkağaç, Balıkkeseir, Bandırma da büyük iase merkezleri ittihaz edilmek üzere Mihail, Hamidiye çiftliği, Bekce (Kırkağaçdan sonra) Hacınurlar, Han, Maçalı (Balıkkeseir'den sonra) Babaköy, Aksakal mıntıklarından yevmi menziller

5. Bilecik, Bandırma Menzil hattı için: Bilecik, Bursa, Uluabat, (Mihaylıç) Bandırma büyük iase merkezleri; Yenişehir, Timbosu, Karacaoda (Bursa'dan sonra) Danişmend, mıntıklarından yevmi menziller tesisi edilmişti.³⁹⁴

4.2.1.2. Karayolu Ulaşımı

Osmanlı Devletin'inkuruluşundan Tanzimatın ilanına kadar umumi yollar devlet tarafından, hususi yollar ise tımar, zeamet ve hayır sahiplerinin imkanlarıyla inşa ve tamir olunmaktaydı. Osmanlı İmparatorluğu karayolu şebekesi bazı şahısların gayret ve çabalarıyla oluşturulmaya çalışılmıştır. Hiçbir zaman koordineli bir bütün teşkil edememiştir. Önemli bir kısmı kırma taştan yapılan bu yolların bir miktarı da toprak

³⁹³ Osmanlı Devletin'in 1914 yılı demiryolu ağını gösteren harita için bkz. Ek-8.

³⁹⁴ BOA.DH.ŞFR., Dos. No. 55, Göm. No. 111.

yollardan mevcuttu. Hayvanla çekilen arabalara göre yapılan bu yollar 6-7 metreden ibaret; dar ve virajlı bu yollar sağlam temeller üzerine inşa edilmemişti. Karayolları ağıda aynı şekilde gelişi güzel yapılmış ve genelde eski kervan yolu ve arazi hatlarını izlemekteydi. Ülkenin batı bölgesini iç bölgeye bağlayan ulaştırma hatlarında büyük boşlukların bulunması da karayolunun etkin kullanılmasını engellemekteydi. Ayrıca mevcut yollarda oldukça bakımsızdı.³⁹⁵ Ayrıca Motorlu araçlara da elverişli değillerdi. Yarımada'nın iki ana noktası olan Gelibolu ve Maydos arasında bile araç sürülebilir nitelikte bir yol mevcut değildi.³⁹⁶ Zaten motorlu araçlar ülkede oldukça sınırlıydı. Zira 1914 yılında toplam motorlu araçların sayısı yalnızca 187'idi. Bunların yarısından fazlası İstanbul'da geri kalanlar ise diğer büyük illerde mevcuttu.³⁹⁷

19.yüzyıldan itibaren demiryolu ulaşımının yaygınlaşması karayolu ulaşımına bir canlılık getirmiştir. Özellikle ülkede tesis edilen demiryolları çevresinde karayolların daha düzenli ve itinalı inşa edildiği görülmektedir. 1908'den itibaren otomobilin ülkeye girmesiyle ana güzergahlardaki yolların daha dikkatli şekilde düzenlemesine neden olmuştur.³⁹⁸

1909'da yol inşaatı için Fransa'dan borç alınarak ve yine bir Fransız şirket olan Regie General Şirketi tarafından yapımına başlanan karayollarının Dünya Savaşına kadar yalnız Anadolu'nun batısındaki bir kesimi bitirilebilmişti. Savaş içinde bu Fransız şirketi faaliyetlerine ara verince karayolları yapımı amele taburlarınca yapımına devam edilmiş ve Suriye ve Filistin'deki yollar tüm çabalara karşın ancak Şubat 1916 yılında tamamlana bilmişti.³⁹⁹ Araç durumu da oldukça yetersizdi. Zira zamanın en verimli ve süratli aracı çift atlı arabalardı.⁴⁰⁰

5.Ordunun levazım tedariki için kullanılan karayolları; Saroz ve Gelibolu yarımadasındaki ana ikmal yolu, Keşan-Bolayır- Gelibolu-Bigalı-Seddülbahir üzerinden geçen karayoludur. Anadolu yakasında ise Balıkesir- Balya- Yenice - Çan- Bayramiç-Ezine-Erenköy-Çanakkale, Karabiga-Biga-Çan-Kirazlı-Çanakkale ile Biga-Beyçayı-ı-

³⁹⁵ Edward J. Erickson, *Size Ölmeyi Emrediyorum; Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Ordusu*, 2. Baskı, İstanbul 2003, s. 37.

³⁹⁶ Erich R. Prigge, *Liman Von Sanders Paşa'nın Emir Subayı Binbaşı Erich R. Prigge'nin Çanakkale Savaşı Günlüğü*, (Çev. ve Haz. Bülent Erdemoğlu), İstanbul 2011, s. 52.

³⁹⁷ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 154-155.

³⁹⁸ Mehmet Taşdemir, "Klasik Devirde Osmanlı'da Kara Ulaşımı ve Yollar", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz- Demiryolu*, (Editörler: Vahdettin Engin vd.), İstanbul 2012, s. 47-48.

³⁹⁹ Selim İlkin-ilhan Tekeli, Osmanlı İmparatorluğu'nun I.Dünya Savaşındaki Ekonomik Düzenlemeler İçinde İaşe Nezareti ve Kara Kemal Bey'in Yeri, *XII. Türk Tarih Kongresi Ayırbaşım*, s. 1160.

⁴⁰⁰ Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 120-104.

Lapseki karayollarıydı.⁴⁰¹ Özellikle Geliboludan geçen araba yolu Bolayır, Eksamil ve Karak Dere'den Keşan'a ve buradan da Uzunköprü demiryoluna uzanan karayolu ulaşım açısından oldukça önemliydi.

Kumkale'den Çanakkale'ye doğru, kıyıdan yaklaşık 3 km. uzaklıkta olan ve önünde yer alan yükseltiler nedeniyle denizden görülmeyen ve Erenköy'den geçerek boğaz boyunca uzanan bir ordu yolu mevcuttu.⁴⁰²

4.2.1.2.1. Karayolu Menzil Hatları

Askeri hareket esnasında ordu kumandanları harp hareketi mıntıkasıyla menzil mıntıkası arasındaki hatları belirler. Bu hatlar menzil mıntıkası dahilinden ordunun ihtiyacına, menzil vesait ve müesseselerin imkan durumuna, ulaşım yollarının durumuna, kaynakların durumuna göre belirlenir.⁴⁰³ Bu menzil hatları ihtiyaçların rahatlıkla temin edilmesi ve ikmal vasıtalarının kolayca temin edilmesi amacıyla demiryollarından uzak olmamak üzere kurulmaktaydılar. Harp müddetince erzak nakliyatının demiryolları vasıtasıyla yapılmasına özen gösterilmişti. Ancak gerek demiryolu ağındaki yetersiz gerek vagon vb. eksiklikler bu sevkiyatın karayolları vasıtasıyla yapılmasını zorunlu kılmıştır. Karayoluyla yapılacak sevkiyat için menzil hatları tesis edilmeliydi. Bu hatların demiryollarından uzak olmamasına özen gösterilirdi. Nakliyat esnasında menzil kollarının iase vb. ihtiyaçlarını karşılamak üzere Menzil hatları üzerinde yevmi ve büyük iase merkezleri tesis edilirdi. Günlük 500 ile 2000 kişinin ihtiyaçlarının karşılamak üzere oluşturulan büyük iase merkezleri ortalama 3-4 günlük mesafede olurlardı. Bu mahallerde hepsinde iase merkezleri tesis edilerek ihtiyaç duyulan erzak depo edilirdi. Böylece efradın sıcak yemek, çayhaneler kurulurdu. Ayrıca kolların bir sonraki iase merkezlerine ulaştıracak kadar erzak yine bu merkezler vasıtasıyla temin edilirdi.⁴⁰⁴

Bilindiği üzere Çanakkale Muharebeleri hem Rumeli hem de Anadolu yakasında tertiplendiğinde 5. Ordunun ikmal yolları gerek Rumeli gerekse Anadolu yakasında tesis edilmişti. Uzunköprü demiryolu ve Marmara Denizinden yapılan sevkiyatın

⁴⁰¹ Rauf Atakan, "Birinci Dünya Savaşı'nın 1915 Yılı Çanakkale Muharebeleri'nde 5 nci Ordu'nun Personel Kayıpları ve İkmal" *Askeri Tarih Bülteni*, S. 18, Ankara 1985, s. 54.

⁴⁰² Erich R. Prigge, *Liman Von Sanders Paşa'nın Emir Subayı Binbaşı Erich R. Prigge'nin Çanakkale Savaşı Günlüğü*, (Çev. ve Haz. Bülent Erdemoğlu), İstanbul 2011, s. 11. Ayrıca söz konusu yolun krokisi için bkz. Ek-9; ATASE, BDH, Kls. 3479, Dos. 5, Fih. 1-4.

⁴⁰³ *Menzil Müessesatı Hakkında Tarifat*, s. 4-5.

⁴⁰⁴ BOA, DH.ŞFR., Dos. No. 55, Gömlek No. 111.

muharip orduya ulaştırılması ancak karayolu hatları kullanılarak yapılabilirdi. Bu hatlar menzil bölgesinde olduğu gibi menzil bölgesi dışında orduya ulaştırılacak erzak vb. ihtiyaçların temininde kullanılmaktaydı.

Beşinci Ordu Menzil Müfettişliği'ndeki yolların tamir ve ıslahı vazifesiyle mükellef olmak üzere Kaymakam Raşid Beyin emrinde menzile bağlı olarak bir yol inşaat şubesi teşekkül edilmiş ve bu şube idaresinde tüm yol müfettileri ve yol inşa ve tamiriyle meşgul amele taburları olacaktır. Bu şube menzilden alacağı talimat dairesinde tamiri ve ıslahı gereken yolların süratle tamir ve ıslah etmek, amele taburlarının idare, iaşe, inzabat ve teknil maslahatını idare eylemekle yükümlüyüdü. Rumeli'de yer alan yolların tamir ve ıslahı Lüleburgaz Amele Taburu ile Dördüncü Çorlu Amele Taburundan bir bölük tarafından; Anadolu Menzil mıntıkasında yer alan yer alan yerlerin tamir ve ıslahı ise Birinci Menzil Amele Taburu, İkinci Menzil Amele Taburu, Üçüncü Menzil Amele Taburu tarafından yapılmaktaydı.⁴⁰⁵ Verilen görevlere göre taburların hareket ve idaresi ve yolların taksimi yol inşaat şubesinin vazifeleri arasındadır.⁴⁰⁶

4.2.1.2.2. Menzil Nakliye Kolları

I. Dünya Savaşı süresince karayolu nakliyatı Menzil Nakliye Kolları vasıtasıyla yapılmaktaydı. Karayoluyla yapılacak erzak nakliyatında ambarlar arasında işleyen kolları ait yürüyüş cetvelleri hazırlanarak ikmal faaliyetleri bu cetveller esas alınarak yapılmaktaydı. Nakliye kollarının yürüyüş cetvellerinde şu esaslar yer almaktaydı. Nakliyatın umumiyete gece yapılması,⁴⁰⁷ kolların hareket saatleri, yürüyüş esnasında mola verilecek konak mevkileri belirlenmiş, gidiş- dönüş saatleri belirlenmiştir. Ancak bu genel esaslara rağmen yürüyüşe ait tüm sorumluluk Nakliye Kol Kumandanı'nın emrine verilmişti.⁴⁰⁸ Tüm bu işlemler yapılırken mıntikalar arasında yürüyüş cetvelleri hazırlanarak nakliyatın organize şekilde yürütülmesine çalışılmıştır. Zira bu cetvellerde hangi kolun ne zaman yola çıkacağı ne zaman yüklerini boşaltarak geri dönecekleri gibi nakliye esnasında yapılacak tüm işlemler bir takvime bağlanarak belirlenmişti.⁴⁰⁹

⁴⁰⁵ ATASE, BDH, Kls. 3528, Dosya. 30, Fih. 28.

⁴⁰⁶ ATASE, BDH, Kls. 3528, Dosya. 30, Fih. 28-1.

⁴⁰⁷ Gündüz yapılan nakliyatlar da nakliye kol ve katarlarında önemli miktarlarda zayıat verilmesiyle nakliyatlar umumiyetle geceleyin yapılması kararlaştırılmıştı.

⁴⁰⁸ ATASE, BDH, Kls.3528, Dos. 25, Fih.1-1.

⁴⁰⁹ Keşan- Gelibolu arasında görev yapan kolların yürüyüş cetvelleri örnek olarak Ek- 10'da verilmiştir.

Mevkii Müstahkem kıtaatı seyyaresi ahiren teşkil edilen 5.ordu kumandanlığına bağlandığından tüm kol ve katarların bu ordu emrine verildi.⁴¹⁰ Bütün yollar arı kovarı gibi işliyor; gerilerden mütemadiyen ileri hatta erzak, cephaneye taşıyan nakliye kollarından geçilemeyecek kadar kabalabalık bir durumdaydı.⁴¹¹

Çanakkale Cephesi'ndeki 5. Ordu'nun erzak ve malzeme naklinde büyük sıkıntılar çekilmekteydi. Zira Çanakkale Cephesi'ne en yakın demiryolu Trakya'daki Uzunköprü istasyonuydu. Bu istasyonun ordu karargahına yaya olarak yedi günlük mesafedeydi. Öküz arabaları, deve kolları ve mekkarilerle pek az şeyler taşınabilmekteydi. Bu durum zamanında ve yeterli miktarda erzakın muharip orduya ulaşmasını engellemekteydi.⁴¹²

5. Menzil Kumandanlığı emrinde bulunan nakliye kolları taşıma güçleri, araba ve hayvan mevcuduna bağlı olmakla birlikte nakliye kollarının ortalama yük taşıma kapasiteleri şu şekildeydi. Bir mekkari ve bir merkep kolu ortalama 9 ton, Bir kağı kolu ortalama 10 ton kapasitesindeydi.

Bir deve kolu ortalama 15 ton ve bir at arabası kolu da ortalama 25 tonluk yük taşıyabilmekteydi. Bu kollar taşıdıkları yük kapasitelerine göre ağır veya hafif erzak kolları veya cephaneye kolları diye tanımlanmaktaydı. Öküz arabalarında kurulu kollar ağır diğer cins araba ve canlı nakil araçlarında oluşan kollarda hafif kollar olarak nitelendirilmekteydi. Birkaç kollun birleşmesiyle de katarlar teşkil edilmekteydi⁴¹³.

Menzil nakliye kolları ağır ve hafif kollar olarak tertip edilmekteydi. Hafif Erzak Kolları yükleri hafif hızları fazla olduğundan kısa sürede istenilen yere ulaşma olanağına sahiptiler. Bu kollar, büyük komutanların emrinde büyük iase ambarları gibi düşünülmekteydiler. Büyük ağırlıkta bulunan erzak ve yem arabaları veya mekkarilerini, askeri birliklerle erzak kolları veya dağıtma merkezleri arasında ulaştırma aracılığı yapmaları esas kabul edilmiştir.⁴¹⁴ Yük hayvanı olarak kullanılan hayvanların taşıyacakları yük miktarları şu şekilde belirlenmiştir. Manda ve öküz arabası 500 kg.,

⁴¹⁰ ATASE, BDH, Kls.1126, Dos. 12, Fih. 6.

⁴¹¹ Münimmustafa, *Çanakkale ve Kanal Seferi Hatıraları Cepheden Cepheye*, (Yay. Haz. Metin Martı), İstanbul 2002, s. 109.

⁴¹² Cemil Cönk Paşa, Liman Von Sanders Paşa, Fahrettin Altay Paşa, *Çanakkale Hatıraları*, (Yay. Haz. Metin Martı), s. 70.

⁴¹³ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 489-499.

⁴¹⁴ Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 173.

kağnı 150 kg. çift at arabası 400 kg., tek at arabası 250 kg., deve 150 kg., Mekkari 80 kg., merkeb 50 kg. olarak belirlenmiştir.⁴¹⁵

Ayrıca ordu emrinde bulunan nakliye kollarının taşıma kapasiteleri, araba ve hayvan adedine bağlı olmakla beraber ortalama olarak şu şekildeydi:

Bir mekkari veya merkep kolu, 9 ton

Bir kağnı kolu, 10 ton

Bir deve kolu, 15 ton

Bir at arabası kolu, 25 tonluk taşıma kapasitesine sahipti.⁴¹⁶

Çanakkale Cephesi'ne erzak taşıyan kolların 1915 yılındaki durumu tabloda belirtilmiştir.⁴¹⁷

Tablo 22. Çanakkale Cephesi'ne Erzak Taşıyan Kolların 1915 Yılındaki Durumu

Grup İsmi	Fırka Numarası	Kolun Cinsi ve Numarası	Hayvan Cins ve Sayısı	Araba cins ve sayısı
17.ci kol	25	2.,4., 5., 6., 7. Ci Hafif erzak kolu	Koşum: 289	Çiftatlı: 146
17.ci kol	25	2., 4., 6., 7. Ci Ağır erzak kolu	Deve: 205 Merkeb: 39 Öküz: 230	Öküz veya manda arabası: 115
Anafartalar	7,14, 26, 12, 9,7,6, 10	1.,4.,5.,6.,2.ci Hafif erzak kolu	Koşum: 375 Ester: 24	Çiftatlı: 201
Anafartalar	7,6,26,9,10	1.,2.,3.,7.,8.ci Ağır erzak kolu	Deve:197 Merkeb:36 Öküz:543 Manda: 163	Öküz veya manda arabası: 353
Şimal grubu	3,19,16,9, 1	3.,4.,1.,2.ci Hafif erzak kolu	Koşum: 290 Ester:21	Çiftatlı: 146

⁴¹⁵ ATASE, BDH., Kls. 1-6, Dos. 115, Fih. 19-6.

⁴¹⁶ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 499.

⁴¹⁷ ATASE, BDH., Kls. 118, Dos. 226, Fih. 13-16, 13-17, 13-18, 13-19.

Şimal grubu	3,19,1,16, ve menzilden	1., 4.,5.,39.cı Ağır erzak kolu	Deve:119 Merkeb: 11 Öküz: 431 Manda : 68	Öküz veya manda arabası: 239
Cenub grubu	14, 15, 20	5.,7.(1), 8.(3), 3.(8), Hafif erzak kolu	Koşum: 303 Ester: 14	Çiftatlı: 165
Cenub grubu	14,15, 20	2.,9.,1.,3.,5.,8.,8.(9) Ağır erzak kolu	Koşum:3 Deve:493 Merkeb: 36 Öküz: 330 Manda: 22	Öküz veya manda arabası: 112
Asya grubu	1,11,42	1.,2.,4.,8.,5.,6.,7.,11.ci Hafif erzak kolu	Koşum:523 Ester:14 Deve: 100 Merkeb:19	Çiftatlı: 234 Tekatlı:37
Asya grubu	1,11,42	1.,2.,8.,3.,4.,9.cu Ağır Erzak Kolu	Koşum:7 Öküz:629 Deve: 593 Merkeb: 120 Manda: 125	Tekatlı:5 Öküz veya manda arabası: 382

5.Ordu'nun mevcudunun artması üzerine zaman zaman 2. Ordu Menzil kollarıyla takviye edilmekteydi. Bazen de muharebe gruplarının kollarından istifade edilmiştir. Menzil kollarının yanı sıra 5. Ordunun birlik kolları da mevcuttu. Bu kollar muharebe alanın hemen gerisinde kurulmuş ve menzil ambarlarındaki ürünlerin muharebe gruplarının ambarlarına taşımakla görevliyidiler.

Ayrıca ihtiyaç hasıl olduğu zamanlarda menzil kollarının da takviyesinde kullanılmaktaydılar. Cephane ve erzak kolları olarak ayrılan bu kolların 5. Ordu birliklerine bağlı erzak kolları şu şekildeydi. 16. Kolorduya bağlı erzak kolları; 6 adet çift arabalı kolu ve 4 adet öküz arabalı kolunun toplam kapasitesi 166 ton; 15. Kolordu bağlı 5 adet çift atlı araba kolu ve 5 adet öküz arabalı kolu toplam 222 ton kapasiteli; 15. Tümen bağlı toplam, 2 adet çift atlı araba kolu ve 2 adet öküz arabalı kolu 82 ton kapasitesinde; 12. Tümene bağlı 2 adet çift atlı araba kolu ve 2 adet öküz arabalı kolu

82 ton kapasitesinde; 11. Tümene bağlı 2 adet çift atlı araba kolu ve 3 adet öküz arabalı kolu 100 ton kapasitesinde; 2. Tümene bağlı 2 adet çift atlı araba kolu ve 2 adet öküz arabalı kolu 82 ton kapasitesinde birlik kolları bulunmaktaydı.

Bununla birlikte etkin bir nakliye oluşturmak amacıyla Güney Grubu, Kuzey Grubu ve Saros Grubu olarak yapılan ayırımlara paralel olarak bu grup komutanlıklarında da nakliye kolları oluşturulmuş ve bu nakliye kolları menzilambarlarıyla dağıtım merkezleri arasındaki nakliyat bu kollar vasıtasıyla yapılmaktaydı.⁴¹⁸

5. Ordu Menzil kollarına ait Temmuz 1915 tarihinde Uzunköprü-Keşan hattında mevcut erzak nakliye kollarının sahip olduğu insan, hayvan ve nakliye araçlarının cins ve miktarı tabloda belirtilmiştir.

Tablo 23. Uzunköprü-Keşan Hattında Kullanılan Erzak Nakliye Kollarının Temmuz 1915'teki Durumu

Mevcut insan, hayvan, nakliye araçlarının cins ve miktarı	Uzunköprü'de: Uzunköprü-Keşan hattında erzak nakliyatında toplam	Keşan'dan: Keşan-Uzunköprü hattında erzak nakliyatında toplam
Katar - Kol	1.katarın 1.,2.,3.,4. Kolları	6.katarın 39.,40.,41.,42. Kollar (39. kol sonradan Kilya'ya alınmıştır.)
Zabit	10	8
Hesap Memuru	1	1
Tabip	-	1
Baytar	1	1
Küçük Zabit ve Efrad	476	513
Binek hayvanı	42	33
Koşum hayvanı	16	-
Deve	-	7118

⁴¹⁸Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 499-501.

Merkep	-	105
Öküz	430	-
Manda	105	-
Çift atlı araba	6	-
Tek Atlı araba	6	-
Öküz Arabası	301	-

Uzunköprü-Gelibolu hattı üzerinde 5. Ordu namına Cephane Nakliyatıyla iştilal eden (2. ağır ve 4 hafif) 6 koldan başka aşağıdaki tabloda yer alan erzak kolları mevcuttu. Tüm bu kolların toplam kapasitesi ise 714 ton olarak hesaplanmıştır.⁴¹⁹

Tablo 24. Uzunköprü – Gelibolu Hattı Üzerinde Erzak Kolları ve Kapasiteleri

Mahalli istihdamı	Kol miktarı	Kol çeşidi	Beherinin ton kabiliyeti	Ton
Uzunköprü – Keşan	4	Öküz arabalı kol	28	112
Uzunköprü – Keşan	4	Develi kol	67	137
Uzunköprü – Keşan (2.ordudan gönderilmiştir.)	2	Kağrı kolu	20	40
Uzunköprü – Keşan (2.ordudan gönderilmiştir.)	1	Bargir araba kolu	24	24
Uzunköprü – Keşan (2.ordudan gönderilmiştir.)	1	Öküz arabalı kol	24	24
Uzunköprü – Keşan (5. Ordu menzil kollarından)	2	Öküz arabalı kol	20	40
Uzunköprü – Keşan (5. Ordu menzil kollarından)	2	Çift bargir kolu	14	28

⁴¹⁹ATASE, BDH, Kls. 1126, Dos. 12, Fih. 18-20.

Uzunköprü – Keşan (5. Ordu menzil kollarından)	1	Manda arabalı kol	20	20
Uzunköprü – Keşan (5. Ordu menzil kollarından)	2	Çift bargir kolu	15	30
Uzunköprü – Keşan (5. Ordu menzil kollarından)	1	Mekkari kolu	13	13
Toplam	20			468

5. Ordunun Grup Komutanlıklarının Erzak Nakliye Kolları ait erzak kolları ve bu kolların toplam kapasitesi ise şu şekildeydi.⁴²⁰

Tablo 25. 5. Ordunun Grup Komutanlıklarının Erzak Nakliye Kollarına Ait Erzak Kolları ve Bu Kolların Toplam Kapasiteleri

Grubun Adı	Erzak Kolları ve Kapasiteleri
Saros Grubu	4 Ağır erzak kolu - 96 ton
Kuzey Grubu	10 Ağır erzak kolu 7 Hafif erzak kolu - 306 ton
Güney Grubu	8 Ağır erzak kolu 8 Hafif erzak kolu - 314 ton

Her hatların sahip olduğu kol, insan ve hayvan sayılarında sürekli değişiklikler olmaktaydı. Müfettişliğin talebiyle menzil hatlarının acilen ihtiyaç duyması üzerine müsait olan hatlardan ihtiyaç duyulan hatlara kollar sevk edilebilmekteydi. Bu nedenle veriler değerlendirilirken bu hususun göz önünde tutulması gerekir.

Anadolu hattından bulunan kolların cins, araba veya hayvan adedi, kolum taşıma kapasitesi ve bulunduğu yerler şu şekildeydi.⁴²¹

⁴²⁰ATASE, BDH, Kls. 1-6, Dos. 115, Fih. 21.

⁴²¹ATASE, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 3.

Tablo 26. Anadolu Hattından Bulunan Kolların Cins, Araba ve Hayvan Adedi, Kolun Taşıma Kapasitesi ve Bulunduğu Mevkiler

Kolun numarası	Kolun cinsi	Araba veya hayvan adedi	Kolun kabiliyeti nakliyesi	Bulunduğu mahal
18. kol	Develi	120	28	Bigadan Lapsekiye Erzak Naklinde Kullanılmaktalar.
20.kol	Develi	159	29	
21.kol	Mekkarili	117	8	
22.kol	Merkebli	102	5	
23.kol	Merkebli	100	5	
24.kol	Merkebli	98	5	
25.kol	Merkebli	101	5	
26.kol	Merkebli	101	5	
27.kol	Merkebli	101	5	
28.kol	Merkebli	100	5	Yol inşaat müddehiri emrinde inşaat taburunun çalıştığı yerlere kum taşıyacak
29.kol	Merkebli	101	5	
30.kol	Merkebli	98	5	
31.kol	Merkebli	102	5	Bigadan balcılara erzak nakleder.
32.kol	Merkebli	102	5	
33.kol	Merkebli	101	5	
34.kol	Öküzlü			
35.kol	Öküzlü			
36.kol	Öküzlü			
37.kol	Öküzlü			Pazarköy'den kemre ve kereste nakleder.
38.kol	Öküzlü			

Kol L	Öküzlü	52		
59.kol	Merkebli	96	5	Lapseki noktası emrinde odun ve kömür nakleder.
Kolun numarası	Kolun cinsi	Araba veya hayvan adedi	Kolun kabiliyeti nakliyesi	Bulunduğu mahal
3.develi erzak kolu	3.kol	develi	-	
1.develi erzak kolu	1.kol	develi	99	
2. develi erzak kolu	2.kol	develi	93	
6. kolordu ve 3.hafifi erzak 10. Kol	3.kol	Çift atlı	-	
6. kolordu ve 7.hafifi erzak 10. Kol	7.kol	Çift atlı	-	
2.fırka 1 numaralı sahra cephane kolu				

Çanakkale Cephesi'nde Şimal, Cenup, Asya ve Anafarta'larda görev yapan görevli hafif ve ağır erzak kollarının durumu tabloda yer verilmiştir.⁴²²

Tablo 27. Çanakkale Cephesi'nde Görevli Hafif ve Ağır Erzak Kollarının Bulunduğu Grup ve Kolun Cins, Hayvan ve Araba Sayıları

Grup ismi	Fırka numarası	Kolun cinsi ve numarası	hayvanat	araba
17.kol	25	2. hafif erzak kolu	Koşum: 66	Çiftatlı 34

⁴²² ATASE, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 13-16, 13-7, 13-18, 13-19.

17.kol	25	4. hafif erzak kolu	Koşum: 60	Çiftatlı: 30
17.kol	25	5. hafif erzak kolu	Koşum: 60	Çiftatlı: 30
17.kol	25	6. hafif erzak kolu	Koşum: 58	Çiftatlı: 29
17.kol	25	7. hafif erzak kolu	Koşum: 45	Çiftatlı: 23
17.kol	25	2 .ağır erzak kolu	Öküz: 116	-
17.kol	25	4. ağır erzak kolu	Öküz: 114	-
17.kol	25	6. ağır erzak kolu	Deve: 105, Merkep: 19	Öküz veya Manda araba: 58
17.kol	25	7. ağır erzak kolu	Deve: 100, Merkep: 20	Öküz veya Manda araba: 57
Anafartalar	7	1. hafif erzak kolu	Koşum: 72	-
Anafartalar	14	4.hafif erzak kolu	Koşum: 55	-
Anafartalar	26	5.hafif erzak kolu	Koşum: 51 Ester: 12	-
Anafartalar	26	6.hafif erzak kolu	Koşum: 66	-
Anafartalar	12	2.hafif erzak kolu	Koşum: 59 Ester: 2	-
Anafartalar	9	2.hafif erzak kolu	Koşum: 62	-
Anafartalar	7	3. Ağır erzak kolu	Öküz: 91 Manda: 14	Öküz veya Manda araba: 61
Anafartalar	7	1.Ağır erzak kolu	Deve: 99 Merkep: 18	-
Anafartalar	6	1.Ağır erzak kolu	Öküz: 69 Manda: 48	Öküz veya Manda araba: 61
Anafartalar	26	2.Ağır erzak kolu	Öküz: 114	Öküz veya Manda

				araba: 54
Anafartalar	26	3.Ağır erzak kolu	Öküz: 123	Öküz veya Manda araba: 54
Anafartalar	9	2.Ağır erzak kolu	Deve: 98 Merkep:18	-
Anafartalar	6	7.Ağır erzak kolu	Öküz: 68 Manda:5 1	Öküz veya Manda araba: 61
Anafartalar	10	8.Ağır erzak kolu	Öküz: 79 Manda: 50	Öküz veya Manda araba: 62
Şimal grubu	3	3.hafif erzak kolu	Koşum: 78	Çiftatlı araba: 38
Şimal grubu	19	4.hafif erzak kolu	Koşum: 90 Ester: 6	Çiftatlı araba: 38
Şimal grubu	16	1.hafif erzak kolu	Koşum: 59 Ester: 10	Çiftatlı araba:35
Şimal grubu	16	2.hafif erzak kolu	Koşum: 63 Ester: 5	Çiftatlı araba:35
Şimal grubu	3	1.Ağır erzak kolu	Öküz: 79 Manda: 40	Öküz veya Manda araba: 62
Şimal grubu	9	4.Ağır erzak kolu	Öküz: 96 Manda: 28	Öküz veya Manda araba: 58
Şimal grubu	1	5.Ağır erzak kolu	Öküz: 132	Öküz veya Manda araba: 65
Şimal grubu	16	5.Ağır erzak kolu	Öküz: 114	Öküz veya Manda araba: 54
Şimal grubu	Menzilden	39.Ağır erzak kolu	Deve: 119 Merkep: 11	-
Cenup grubu	14	5.hafif erzak kolu	Koşum: 62 Ester: 1	Çiftatlı araba: 35
Cenup grubu	14	7.hafif erzak kolu	Koşum: 53 Ester: 4	Çiftatlı araba: 29
Cenup grubu	15	7 (1)hafif erzak	Koşum: 58	Çiftatlı araba: 31

		kolu	Ester: 9	
Cenup grubu	15	8 (3) hafif erzak kolu	Koşum: 69	Çiftatlı araba: 39
Cenup grubu	20	3(8)hafif erzak kolu	Koşum: 61	Çiftatlı araba: 331
Cenup grubu	14	2.Ağır erzak kolu	Öküz: 123	Öküz veya Manda araba: 60
Cenup grubu	14	9.Ağır erzak kolu	Öküz: 105	Öküz veya Manda araba: 52
Cenup grubu	15	1.Ağır erzak kolu	Deve: 132 Merkep: 28	-
Cenup grubu	15	3..Ağır erzak kolu	Deve: 52	-
Cenup grubu	15	5.Ağır erzak kolu	Deve: 35 Merkep: 8	-
Cenup grubu	20	8.Ağır erzak kolu	Deve: 199	-
Cenup grubu	20	9.Ağır erzak kolu	Öküz: 102 Manda: 22	Çiftatlı araba:62 Tekatlı araba:5
Cenup grubu	20	8(9).Ağır erzak kolu	Deve: 75	-
Asya grubu	1	1.hafif erzak kolu	Koşum: 84	Çiftatlı araba: 40 Tekatlı araba: 1
Asya grubu	1	2.hafif erzak kolu	Koşum: 85	Çiftatlı araba: 40 Tekatlı araba: 1
Asya grubu	1	4.hafif erzak kolu	Koşum: 77	Çiftatlı araba: 39 Tekatlı araba: 1
Asya grubu	1	8.hafif erzak kolu	Koşum: 77	Çiftatlı araba: 37 Tekatlı araba:1
Asya grubu	11	5.hafif erzak kolu	Koşum: 63	Çiftatlı araba:31 Tekatlı araba:1
Asya grubu	11	6.hafif erzak kolu	Koşum: 61	Çiftatlı araba:1

				Tekatlı araba:31
Asya grubu	42	7.hafif erzak kolu	Koşum: 76 Ester: 14	Çiftatlı araba:45 Tekatlı araba:1
Asya grubu	42	11.hafif erzak kolu	Deve: 100 Merkep: 19	-
Asya grubu	1	1.Ağır erzak kolu	Koşum: 1 Öküz: 131	Tekatlı araba:1 Öküz ve manda:65
Asya grubu	1	2.Ağır erzak kolu	Koşum: 1 Manda: 125	Tekatlı araba:1 Öküz ve manda:65
Asya grubu	1	8.Ağır erzak kolu	Koşum: 1 Öküz: 124	-
Asya grubu	11	1.Ağır erzak kolu	Koşum: 1 Ester: 1 Deve: 103 Merkep: 19	
Asya grubu	11	2.Ağır erzak kolu	Koşum: 1 Ester: 1 Deve: 104 Merkep: 25	---
Asya grubu	11	3.Ağır erzak kolu	Koşum: 1 Öküz: 122	Tekatlı araba:1 Öküz ve manda:63
Asya grubu	11	4.Ağır erzak kolu	Koşum: 1 Öküz: 122	Tekatlı araba:1 Öküz ve manda:60
Asya grubu	11	8.Ağır erzak kolu	Deve: 185 Merkep: 36	--
Asya grubu	42	2.Ağır erzak kolu	Öküz: 130	Öküz ve manda:65
Asya grubu	42	9.Ağır erzak kolu	Deve: 200 Merkep: 40	-

Ayrıca Haziran 1331 (1915) tarihinde Uzunköprü-Keşan ve Keşan- Uzunköprü Erzak nakliyatında görevli insan, hayvan, arabaların cins ve sayısı ise şu şekildeydi.⁴²³

Tablo 28. Uzunköprü Arasında Erzak Nakliyatında Kullanılan Hayvan ve Araba Miktarı (18 Haziran 1331)

Kolun Bulunduğu Mevkiler	Görevli Sayısı	Hayvan Cins ve Sayısı	Araba Cins ve Sayısı
UZUNKÖPRÜ’de. Uzunköprü-Keşan Hattı Erzak Nakliyatında (1.Katarın 1., 2., 3., 4. Kolları ile 10. Katarın 36., 37., 38., Kolları)	Zabit: 16 Hesap Memuru: 2 Baytar: 1 Küçük Zabit ve Efrad: 476+317	Binek 42+59 Koşum:16+161 Öküz 430 Manda: 105 Mekkari: 183	Çift Atlı Araba 6+83 Tek Atlı Araba: 6 Öküz Arabası 301
Uzunköprü’de: Birinci Araba ve Hayvan Deposunda	Zabit: 2 Hesap Memuru: 1 Baytar: 1 Küçük Zabit ve Efrad: 101	Binek: 4 Mekkari: 30 Deve: 29	Çift Atlı Araba: 1 Tek Atlı Araba: 2 Öküz Arabası: 26
KEŞAN’da Keşan-Uzunköprü Arasında Erzak Nakliyatında (2.Katarın 29., 30., 31., 32., Kolları; 29. Kol daha sonra Kilya’ya alınmıştır.)	Zabit: 8 Hesap Memuru: 1 Tabip: 1 Baytar: 1 Küçük Zabit ve Efrad:573	Binek: 33 Deve: 7118 Merkeb: 105	---
KEŞAN’da Onuncu Araba ve Hayvan Deposunda	Zabit: 1 Hesap Memuru: 1 Baytar: 1 Küçük Zabit ve Efrad:138	Binek: 4 Mekkari: 30 Koşum:17 Deve: 9 Öküz:61 Manda: 8	Çift Atlı Araba: 2 Tek Atlı Araba: 87 Öküz Arabası: 42

⁴²³ ATASE, BDH, Kls.1126, Dos. 12, Fih. 19-7, 19-8.

Nakliye kollarının düzenli işleyişini sağlamak amacıyla yürüyüş cetvelleri hazırlanarak uygulanırdı. Örnek olarak Keşan-Gelibolu arasında işleyen kolların yürüyüş cetvelleri tablo halinde verilmiştir.⁴²⁴ Bu cetveller bir aylık olarak hazırlanırdı.

Tablo 29. Keşan-Gelibolu Arasında İşleyen Kolların Yürüyüş Cetvelleri.

Tarih	Katar	Kol	Bulunduğu mevki	Dolu olarak
15 Ağustos	6.-12.	40- 57	Keşan - Yerlisu	
16 Ağustos	6.-12.	40- 57	Yerlisu - Eksamil	
17 Ağustos	6.-12.	40- 57	Eksamil – Gelibolu	
18 Ağustos	6.-12.	40- 57	Gelibolu - Eksamil	Boş olarak
19 Ağustos	6.-12.	40- 57	Eksamil – Yerlisu	
20 Ağustos	6.-12.	40- 57	Yerlisu - Keşan	
21 Ağustos	İstirahat			
Tarih	Katar	Kol	Bulunduğu mevki	Dolu olarak
16 Ağustos	7	16	Keşan - Yerlisu	
17 Ağustos	7	16	Yerlisu - Eksamil	
18 Ağustos	7	16	Eksamil - Gelibolu	
19 Ağustos	7	16	Gelibolu - Eksamil	Boş olarak
20 Ağustos	7	16	Eksamil - Yerlisu	
21 Ağustos	7	16	Yerlisu - Keşan	
22 Ağustos	İstirahat			
Tarih	Katar	Kol	Bulunduğu mevki	Dolu olarak

⁴²⁴ Düşmanın sevkiyatı engelleme çabalarına karşın sevkiyatın sorunsuz işlemesi için bazı ek tedbirlere başvuruldu. Bunlar, yürüyüşler umumiyetle gece yapılması esası kabul edildi. Bunun için nakliye araçları her gün saat 16:00'da nakliye yapmaya başlayacak ve saat: 5:00'te son verilecek şekilde düzenlendi. Nakliye işlerinin düzenli yürümesi için özellikle 15 Ağustos 1331(28 Ağustos 1915) tarihinden itibaren her kola ait yürüyüş cetvelleri hazırlandı. *ATASE, BDH, 3528, Dos. 25, Fih. 1-1* .

17 Ağustos	7	13	Keşan - Yerlisu	
18 Ağustos	7	13	Yerlisu - Eksamil	
19 Ağustos	7	13	Eksamil - Gelibolu	
20 Ağustos	7	13	Gelibolu - Eksamil	Boş olarak
21 Ağustos	7	13	Eksamil - Yerlisu	
22 Ağustos	7	13	Yerlisu - Keşan	
23 Ağustos	İstirahat			
Tarih	Katar	Kol	Bulunduğu mevki	Dolu olarak
18 Ağustos	7	17	Keşan - Yerlisu	
19 Ağustos	7	17	Yerlisu – Eksamil	
20Ağustos	7	17	Eksamil – Gelibolu	
21 Ağustos	7	17	Gelibolu - Eksamil	Boş olarak
22 Ağustos	7	17	Eksamil - Yerlisu	
23 Ağustos	7	17	Yerlisu - Keşan	
24 Ağustos	İstirahat			

4.2.1.2.3. Yük Hayvanları

Yük hayvanı olarak kullanılan hayvanların taşıyacakları yük miktarları şu şekilde belirlenmiştir. Manda ve öküz arabası 500 kg, kağnı 150, çift at arabası 400, tek at arabası 250, deve 150, mekkari 80, merkeb 50 kg. olarak belirlenmiştir. Hareket sırasında kendi yiyeceklerinde başka kuvvetli mekkare atının en çok 100, bir katırın 130, devenin 250, çift atlı arabanın 500, ve dört atlı arabanın taşıma kapasiteleri ise

1000 kg. olarak belirlenmişti.⁴²⁵ Bununla birlikten çok az da olsa nakliyat işlerinde kullanılan motorlu araçların kapasiteleri de ortalama 12 tondur.⁴²⁶

4.2.1.3. Denizyolu Ulaşımı

5. Ordu Menzil Müfettişliği'nce yapılan iâşe nakliyatı kara ve demiryolu nakliyatındaki yetersizliklerden dolayı büyük oranda deniz yoluyla yapılmaktaydı. İskele ve Limanlar kumandanlığının söz konusu ordu müfettişliğine bağlanmasıyla Çanakkale Cephesinin tüm denizyolu ulaşımı bu müfettişlik vasıtasıyla gerçekleştirilmeye başlandı.⁴²⁷ Nakliye aracı olarak şad, buharlı merakib, mavna, arap mavnası, salapurya, yelkenli ve yelkensiz kayıklar kullanılmaktaydı.⁴²⁸ 5. Ordu Menzil Müfettişliğine bağlı deniz nakliye araçlarının dokuz ay sonraki durumu şu şekildeydi. Doğrudan doğruya menzil Müfettişliğine bağlı olarak 7 istimbót, 3 şad, 3 duba ve 20 mavna bulunmaktaydı. Menzil tarafından küçük vapurların doğrudan doğruya yanaşmasına müsaade olunarak Akbaş'ta 5, Birgos'ta 4, Ilgardere'de 3, Lapseki'de 1, Şarköy'de 1, Gelibolu'da 1 Birgas'ta 1 iskele inşa olunmuştur. Akbaş ve birgos iskelelerinde birer hamal taburu diğer iskelelerde ise birer hamal bölümü mevcuttu.⁴²⁹

Anadolu sahilinde bulunan Birgas'taki iskele transit iskelesi olarak hizmet görmektedir. Zira büyük vapurlar iskele yetersizliğinden Rumeli sahiline direkt olarak yanaşamadıklarından bunlar Anadolu sahilinde bulunan Birgası transit iskelesinden küçük vapur, mavna ve dubalara boşaltmak zorunda kalır. Büyük vapurlar top atışları başladığı zaman diğer küçük vapurlar gibi sığ alanlarda hareket edemediklerinden yük taşıma sıkıntısı yaşanmaktaydı.

İskelelerde günlük erzak miktarı çeşitli sebeplere bağlı olarak değişiklik göstermektaydı. Günlük sevkiyatın hesaplanması öncelikle takviye edilen ürünün nevine ve cinsine bağlıdır. İskelelerin büyük vapurların yanaşmasına müsait olmaması büyük vapurların direkt olarak Rumeli sahiline direk olarak giremeleri mümkün değildi. bu nedenle iskelede durmağa mecbur olan bu vapurlar top atışları başlayınca

⁴²⁵ ATASE, BDH, Kls. 1126, Dos. 12, Fih. 21. Ayrıca bkz. Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 173.

⁴²⁶ Özellikle Uzunköprü-Keşan arasında erzak nakliyatında kullanılan motorlu araçların her biri 12 ton kapasiteye sahipti. Ayrıca Ayvalık-Havran arasında zeytinyağı nakliyatında 6 adet motorlu araç kullanılmaktaydı. Keşan-Baralu hattından da erzak sevkiyatında kullanılmak üzere 4 motorlu araç bulunmaktaydı. ATASE, BDH, Kls. 3490, Dos. 53, Fih. 5-2, 5-2a, 3-1, 3-1a.

⁴²⁷ ATASE, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 14-5.

⁴²⁸ ATASE, BDH, Kls. 3569, Dos. 214, Fih. 20-3,

⁴²⁹ ATASE, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 14-1, 14-2, 14-3, 14-4.

yerlerinden hareket edemezlerdi. Bu nedenle büyük vapurlar yüklerini öncelikle Anadolu sahilinde yer alan Burgaz Transit iskelesinde boşaltırlardı. Bu vapurlardan çıkan tüm malzemeler mavna ve duba gibi küçük vapurlara aktararak Rumeli iskelelerine sevk edilir. Günlük tahliye miktarı şu hususlara göre değişiklik arz ederdi. günlük miktar takviye vapurunu vinç adedine göre, gelen eşyanın ve erzakın çuvallarda, sandık yada ürünün dökme olmasına bağlıydı.

Erzakın Çuval ve sandıklarda içinde olmasına ve 2 vincin çalışmasıyla eldeki vesaitlere göre günlük 300 ton Rumeli iskelelerine sevk edilebilmektedir. Erzak dökme olursa sevk edilen günlük eşya miktarı daha da azalırdı. Bu azalmaya tesir eden başka sebeplerde vardı ki o da havaların durumuydu.

Küçük şirket vapurlarıyla gelecek eşya ve erzak takviye büsbütün başka şartlarda cereyan etmekteydi. Çünkü bunlar Rumeli iskelelerine direkt olarak yanaşırlar ve vesait olarak 1 küçük vapur 100 ton alır ve 1 gece zarfında 12 saat müddetinde Akbaş'a 5, Likya'da 3, Ilgardere'de olmak üzere 3 toplam 11 vapur 1100 ton takviye yapabilmektedir. Kısaca günlük nakliyat vapurların düşman atışlarıyla engellemesi⁴³⁰, erzakın dökme olup olmaması ve iklim şartları göre değişebilmektedir.⁴³¹

8 Kanun-u evvel 1332'de (13 Aralık 1916) 5. Ordu menzil müfettişliğinin elinde toplam 511 ton kapasiteye sahip ulaşım araçları mevcuttu. Ulaşım araçlarının yeterli gelmediği dönemlerde halkın elinde bulunan araçlar kiralanarak bu ihtiyaç karşılanmaya çalışılırdı. Zira bu dönemde 350 tonluk ücretli mahalli araçlardan yararlanıldığı görülmektedir.⁴³²

4.2.1.3.1. Menzil Liman ve İskeleleri

Limanlar liman talimatnamesi göre idare edilmiş ve bu talimatnameye göre liman dahilinde ki her türlü nizam ve intizamdan liman reisi sorumluydu. Limana gelen sevkiyatın bir düzen içinde yapılması amacıyla çeşitli kurallar liman talimatnamesinden

⁴³⁰ Birinci Dünya Savaşı, denizaltıların etkin olduğu ilk savaştı. Denizaltılar İtilaf devletlerince Çanakkale Cephesinde de kullanılmıştır. Özellikle 5. Ordunun ihtiyaçlarının önemli kısmı Marmara Denizi vasıtasıyla gerçekleşmekteydi. İtilaf kuvvetleri 5. Orduya sevk edilen cephane ve yiyecek gibi her türlü nakliyatı engellemek amacıyla denizaltılardan da yararlanmış ve bu durum denizyolu taşımacılığını önemli ölçüde etkilemişti. Otto Hersing, *Çanakkale Denizaltı Savaşı*, (Çev. Bülent Erdemoğlu), İstanbul, 2007, s. XXXVI.

⁴³¹ ATASE, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 14-1, 14-2, 14-3, 14-4.

⁴³² Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 346.

yer almış bu kurallar limandan oluşabilecek izdihamı önlemek, sevkiyatın kolaylıkla yapılması için uyulması gereken esaslar yer almaktadır.⁴³³

Kilya, Akbaş, Ilgardere, Burgaz, Lapseki, Gelibolu gibi menzil limanlarında savaşın başlangıcında itibaren yapılan menzil limanlarıydı. Bu limanlara ek olarak inşa edilmek istenen iskelelerin önündeki en büyük engelyeterli sayıda araç ve gereçlerin bulunmayıştıydı.⁴³⁴

5. Ordunun yiyecek ve cephane teminini büyük ölçüde sağlayan limanlar Akbaş ve Kilya limanlarıydı.⁴³⁵ Kilya, Akbaş, Ilgardere, Birgos, Lapseki, Gelibolu gibi menzil limanlarında menzilce birçok defa ve çeşitli iskeleler muharebenin başlangıcından itibaren yapılmış ve bugün kullanılmaktalar. Bu iskelelere arası nakliyatı sağlamak amacıyla کافی miktarda mavnalı ve dubaya ihtiyaç vardı.

Kilya, Akbaş, Ilgardere, Burgaz, Lapseki, Gelibolu gibi menzil limanlar ve iskeleler muharebenin başlangıcında itibaren yapılmış ve harp süresince kullanılmışlardı.⁴³⁶ İskeleler arasındaki nakliyat İtilaf devletlerinin Marmara'ya denizaltıları sokmalarından itibaren daha çok gece yapılmaktaydı.⁴³⁷ Menzil tarafından küçük vapurların doğrudan doğruya yanaşmasına müsaade olunarak Akbaş'ta 5, Birgos'ta 4 Ilgardere'de 3 Lapseki'de 1, Şarköy'de ve 1 Gelibolu'da 1 iskele inşa olunmuştur.

Mevcut küçük ve büyük tüm vapurlar ve römorkör, mavnalar ve gemiler ile iskele ve limanlar kumandanlığının dahi menzil müfettişliği emrine verilmesiyle bu kumandanlığa ait araçlar 5. Ordu ikaşesinin temininde kullanılmaktaydı.⁴³⁸ Ancak denizyolu nakliyatında en önemli sorun yeteri kadar aracın bulunamamasıydı.⁴³⁹

5. Ordu Menzil teşkilatının kurulmasından itibaren teşkilatta mevcut deniz araçlarının sayısı şu şekildeydi:

1. Doğrudan doğruya menzile bağılı olarak 7 İstimbot, 3 Şad, 3 Duba ve 20 Mavnalı mevcuttu.

⁴³³ ATASE, BDH, Kls. 3528, Dos. 30, Fih. 29.

⁴³⁴ ATASE, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 8-2.

⁴³⁵ Liman VonSanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, (Haz. Resul Bozyel), İstanbul 2006, s. 80.

⁴³⁶ ATASE, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 8-2.

⁴³⁷ İbrahim Ankan, *Osmanlı Ordusunda Bir Nefer*, İstanbul, 2010, s. 33.

⁴³⁸ ATASE, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 16-5.

⁴³⁹ ATASE, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 8-2.

2. Menzil tarafından küçük vapurların doğrudan doğruya yanaşmasına müsaade olunarak Akbaş'ta 5, Birgos'ta 4 Ilgardere'de 3 Lapseki'de 1, Şarköy'de ve 1 Gelibolu'da 1 iskele inşa olunmuştur.

Akbaş ve birgos iskelelerinde 1'er hamal Taburu, diğerlerinde de 1'er hamal bölüğü mevcuttu.

3. günlük kaç ton takviye edilebileğinin hesaplanabilmesi için yapılan takviyenin nevine ve cinsine bağlıdır. Onlarda şunlardır:

Büyük vapurlar Rumeli sahilindeki iskelelerin yetersiz alt yapılarından dolayı direkt olarak iskelelere yanaşamadıklarından iskele açıklarında durmağa mecbur olurlardı. Bu vapurlar top atışları başlayınca yerlerinden hareket edemezlerdi. Bunlar Anadolu sahilinde Burgaz transit iskelesinde boşaltılır. Bu vapurlardan çıkan tüm malzemeler küçük mavna duba gibi vapurlara aktarılarak Rumeli iskelelerine sevk edilir. Tahkiyenin şu suretine göre de günlük miktar takviye vapurunu vinç adedine göre ve gelen eşyanın ve erzakın çuval ve sandıklar içinde olmasına veya dökme olmasına bağlıdır.

Erzakın çuval ve sandıklarda içinde olmasına ve 2 vincin çalışmasıyla eldeki vesaitlere göre günlük 300 ton Rumeli iskelelerine sevk edilir. Erzak dökme olursa sevk edilen günlük eşya miktarı azalır. Bu azalmaya tesir eden başka sebep vardı ki o da havaların durumudur.

Küçük şirket vapurlarıyla gelecek eşya ve erzak takviye büsbütün başka şartlarda cereyan eder. Çünkü bunlar Rumeli iskelelerine direkt olarak yanaşırlar ve vesait olarak 1 küçük vapur 100 ton alır ve 1 gece zarfında 12 saat müddetinde Akbaş'a 5 Likya'da 3 Ilgardere'de 3 olmak üzere toplam 11 vapur 1100 ton takviye edilebilmekteydi.⁴⁴⁰

Beşinci Menzil Müfettişliği emrinde bulunan deniz ulaşım araçlarının cins ve kapasitelerini şu şekildeydi⁴⁴¹.

Bandırma'da; bunları 3'ü 15 ton kapasiteli, 1'i 16 ton, 3'ü 14 ton, 2'si 12 ton, 5'i 10 ton, 2'si 8 ton, 1'i 7 ve 2'si 5 ton olmak üzere toplam 19 adet deniz nakliye aracı bulunmakta ve bunların toplam yük taşıma kapasiteleri ise 210 tondur.

Karabiğa'da 1' 40 ton, 1'i 16 ton, 1'i 14 ton, 1'i 8 ve 1'i 7 ton kapasiteli toplam 5 deniz aracı bulunmaktaydı. Bu araçların toplam kapasitesi ise 85 tondur.

⁴⁴⁰ ATASE, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 14-3.

⁴⁴¹ ATASE, BDH., Kls. 3569, Dos. 214, Fih. 20-3; Belgenin aslı için bkz. Ek-11.

Lapseki’de 1’ i 6 ton, 1’i 4 ton, 1’i 3 ton, 2’si 2 ton ve 1’i 1 ton kapasiteli toplam 6 deniz aracı mevcuttu. Bu araçların toplam kapasitesi de 18 tondur.

Çanakkale’de 1’i 60 ton, 1’i 57 ton, 1’i 55 ton, 1’i 52 ton, 2’si 50’ şer ton, 1’i 17 ton, 3’ü 7’şer ton ve 6’sı 5 ton olmak üzere toplam 16 araç bulunmakta ve bu araçların toplam kapasitesi de 392 tondur.

Kilya’da 3 deniz aracı 7’şer tondan toplam 21 ton kapasiteye sahipti.

Akbaş’ta, 2’si 150 ton, 3’ü 45 ton, 1’i 35 ton, 1’i 40 ton, 1’i 12 ton, 4’ü 10 ton, 1’i 6 ton, 2’si 4’er tonla toplam 276 tondur.

Kilya’da 1’i 55, 1’i 30 ton, 1’i 16 ton, 4’ü 15 ton, 1’i 14 ton, 6’sı 12 ton, 1’i 10 ton, 1’i 8 ton, 3’ü 7 tondan toplam 306 ton kapasiteye sahipti.

Şarköy’de 6’sı 1 ton, 1’i 3 tondan toplam 9 kapasiteye sahipti.

Tekfurdağı iskelesinde 1’i 80 ton, 1’i 60 ton, 1’i 50 ton, 1’i 20 ton, 1’i 12 ton, 5’i 10’ar tondan, 1’i 8 ton, 2’si 6 ton, 2’si 4 ton olmak üzere toplam 300 tonluk kapasiteye sahipti.

Denizyoluyla yapılacak sevkiyat menzil müfettişliği ve Levazımat-ı Umumiye Dairesi’nce yapılmaktaydı. Erzak, kömür ve harp malzemelerinin sevk edilmesinde kullanılmak amacıyla sahil müfettişliklerine bağlı taşıtların büyük kısmı Levazımat-ı Umumiye’ye tevdi edilmiş bu nedenle sevkiyat hususları için Levazımat-ı Umumiye Riyasetine müracaat edilmesi gerekliydi.⁴⁴²

Birinci dünya savaşında denizaltıların etkin olduğu ilk cephe Çanakkale cephesidir. İtilaf kuvvetleri beşinci orduya sevk edilen cephe ve yiyecek gibi her türlü ikmal için önemli bir yer tutan Marmara denizindeki sevkiyatın sekteye uğratılması amacıyla başlamıştır. Bu durum denizyolu taşımacılığını önemli ölçüde etkilemişti.⁴⁴³

Marmara denizyolu ulaşımının itilaf devletlerince engelleme çabaları başarısızlığa uğramasında Alman denizaltılarının etkisi de vardır. Zira bu denizaltılar sayesinde düşman denizaltıları rahat hareket edememekteydiler. Denizyoluyla gitmek de her vakit bir denizaltı taarruzuna uğrayarak havaya uçmak tehlikesi vardı. Ayrıca İtilaf devletlerine ait deniz filolarının endirekt atışları nedeniyle nakliyat birden bire kesilmesine neden olmaktaydı.⁴⁴⁴

Rumeli sahilinde bulunan iskelelerin sahip olduğu deniz nakliye araçları cins ve

⁴⁴² ATASE, BDH, Kls. 3527, Dos. 19, Fih. 187.

⁴⁴³ Ottohersing, *Çanakkale Denizaltı Savaşı*, (Çev. Bülent Erdemoğlu), s. XXXVI.

⁴⁴⁴ Münimmustafa, *Çanakkale ve Kanal Seferi Hatıraları Cepheden Cepheye*, s. 110, 121-122.

taşıma kapasiteleri tabloda verilmiştir.⁴⁴⁵

Tablo 30. Rumeli Sahilinde Bulunan İskeleler ve Bu İskelelerin Sahip Olduğu Deniz Nakliye Araçları ve Taşıma Kapasiteleri

AKBAŞ İSKELESİ			TEKFURDAĞI İSKELESİ		
Aracın cinsi	Adedi	Toplam Taşıma Kapasiteleri (ton)	Aracın Cinsi	Adedi	Toplam Taşıma Kapasiteleri (ton)
Arap Mavnası	3	105	Arap Mavnası	1	50
Salapurya	5	50	Salapurya	1	21
Yelkenli kayık	11	127	Kırılç	2	20
Körüklü Kayık	1	2	Yük sandalı	3	6
Şat (düz)	1	150	Şat	2	65
GELİBOLU İSKELESİ			Binek sandalı	3	3
Aracın cinsi	Adedi	Toplam Taşıma Kapasiteleri (ton)	Balıkçı kayığı	3	3
Arap Mavnası	1	35	ANADOLU KAVAGI İSKELESİ		
Yelkenli kayık	7	103	Aracın cinsi	Adedi	Toplam Taşıma Kapasiteleri (ton)
Körüklü sandal	1	1	Şat	1	6
LAPSEKİ İSKELESİ			piyade	1	4
Aracın cinsi	Adedi	Toplam Taşıma	Yük sandalı		

⁴⁴⁵ ATASE, BDH, Kls. 3569, Dos. 214, Fih. 20-2.

		Kapasiteleri (ton)		3	6
İlamata	1	10	Tahliye sandalı	1	1
Yelkenli kayak	3	12	Binek sandalı	1	1
Yelkenli Sandal	1	1	BİRGOS İSKELESİ		
Ayrıca Kilya İskelesi emrinde 2 adet yelkenli kayak toplam 14 ton, Şarköy iskelesi emrinde 8 adet toplam 8 ton kapasiteli Yelkenli Sandal araç mevcuttu.			Aracın cinsi	Adedi	Toplam Taşıma Kapasiteleri (ton)
			Yelkeni kayak	2	6

Ahaliye ait olup da askeri nakliyatda kullanılan araçlar mevcuttu. Bunlar Lapseki İskelesinde bir adet 12 ton kapasiteli trandoyil, dört adet toplam 12 ton kapasiteli Yelkenli Sandal bir adet Alamata 5 ton kapasiteli; Şarköy iskelesinde dört adet toplam 4 ton kapasiteli Balıkçı Sandalından istifade edilmekteydi

Menzil iskeleleri savaşın başlangıcından beri ihtiyaca göre inşa edilmiştir. Mevcut iskelelerin küçük olmalarından dolayı daha çok mavna ve duba gibi küçük vapurlar kullanılmaktaydı.⁴⁴⁶

4.2.2. Hamal Kolları

Hamal kolları orduya sevk edilecek hertürlü maddenin veya cepheden ülke dahiline gönderilecek her türlü malzemenin nakillerinde araçlara yüklenmesi veya boşaltılması amacıyla oluşturulan kolları. Bunlar istasyon ve iskeleler başta olmak üzere ihtiyaç duyulan mahallerde görevlendirilirlerdi. 5. Orduya ait hamal bölükleri şunlardı.

Uzunköprü, Keşan ve Gelibolu'da 3 müstakil hamal bölüğü bulunmaktaydı. Bu bölüklerde 3 zabıt ve 609 küçük zabıt ve efrad görev yapmaktaydı.⁴⁴⁷ Ayrıca Akbaş ve Burgaz iskelelerinde birer hamal taburu; Edirne, Babaeski, Lüleburgaz, Hayvabolu, Alpullu, Keşan, Uzunköprü Ilgardere, Lapseki, Şarköy, Gelibolu ve Birgos başta olmak üzere mevcut iskelelerde birer hamal bölüğü görev yapmaktaydı.⁴⁴⁸

⁴⁴⁶ ATASE, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 8-2.

⁴⁴⁷ ATASE, BDH, Kls. 1126, Dos. 12, Fih. 19-9.

⁴⁴⁸ ATASE, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 2.

4.2.3. Amele Taburları

I. Dünya Savaşı öncesinde muhtelif adlar altında teşekkül etmiş olan amele taburları Osmanlı klasik döneminden itibaren orduda istihdam edilmiştir. Özellikle rum, ermeni ve Süryani gibi gayri müslümlerin daha yoğun olarak ordunun geri hizmetlerinde kullanılan amele taburları bulundukları bölgenin etnik dağılımı bu taburlara da yansımıştır.⁴⁴⁹

Osmanlı ordusunda hem barış hemde savaş zamanlarında amele taburları mevcuttu. Ordu menzil müfettişliklerine bağlı ve sayıları savaş boyunca değişmekteydi. Ancak her durumda aktif olarak sayıları 70 ile 120 tabur arasında değişmekteydi ki bu toplamda 25.000 ile 50.000 kişi arasındaydı. Özellikle demiryolları bağlantılarının yapılmadığı Anadolu ve Arap vilayetlerini Toros ve Amanos dağlarının arasındaki bağlantı yollarının kesik olması nedeniyle bu alanda yapılacak taşımacılıkta karayolu taşımacılığında kullanılan yük hayvanındaki eksikliklerden dolayı sevk edilen malzemelerin önemli kısmı amele taburları vasıtasıyla yapılmaktaydı. Bu birlikler genelde gayri müslimlerden ve kadınlardan oluşmaktaydı. Tarımda insan gücünün eksilmesinden kaynaklanan üretim düşüşünün telafi edilmesinde önemli katkıları olmuştu. Osmanlı imparatorluğunda motorlu araçlarının yok denecek kadar az olması ve yük hayvanlarındaki eksikliklerden dolayı malzemelerin sevk edilmesinde insan gücünden yararlanma yoluna gidilmişti. Bu amaçla amele taburları oluşturularak giderilmeye çalışılmıştır. Amele taburları cepheye ilişkin bu görevleri yanı sıra ordunun Levazım Dairesi için bir dizi görevler üstlenmiştir.⁴⁵⁰

Amele taburları ordu menzil müfettişliklerine emrindeki yol inşaat şubesi menzil dahilindeki tüm yol inşa ve tamirleriyle meşgul amele taburları yer almıştır. Gerek menzil kolları ve gerekse birlik kollarının görevlerini rahatlıkla yapabilmeleri için ancak ikmal yollarındaki sıkıntıların giderilmesiyle mümkündür. Yolların onarım ve tamiri inşaat taburları ve amele taburlarının görevleri arasındaydı. Bu amaçla Ilgare-Akbaş arasında Hadımköy Amele taburu; Bigalı-Anafartalar arasında 1. Menzil Amele Taburu bulunmaktaydı. Nokta kumandanlıkları, yol güzergahlarında aşhaneler ve çayhaneler

⁴⁴⁹ I. Orduya bağlı Avrupa kıtasındaki amele taburlarında Rum askerlerinin yarından fazla olması bu alanda yaşayan gayri Müslim teb'anın bu bölgedeki yoğunluğundan kaynaklanmaktadır. Cengiz Mutlu, *I. Dünya savaşı 'nda Amele Taburları (1914-1918)*, İstanbul, 2007, s. 44-52

⁴⁵⁰ Erik Jan Zürcher, *Savaş, Devrim ve Uluslaşma Türkiye Tarihinde Uluslaşma Dönemi (1908-1928)*, s. 208-210.

tesis edilerek ikmal kollarıyla erlerin sıcak yemek, içecek ve istirahatları sağlanmaktaydı.⁴⁵¹

4.2.4. İaşenin Sevk Edilmesinde Ortaya Çıkan Sorunlar

İaşe faaliyetlerinin en büyük problemi ambar ve depolarda toplanan yiyecek ve yemlerin muharip ordunun bulunduğu yere kadar götürülmesiydi.⁴⁵² İaşe maddelerinin sevk edilmesine bazı sıkıntıların yaşanmıştır. İtilaf devletlerine ait deniz filolarının indirekt atışları nedeniyle nakliyatın ara verilmekteydi.⁴⁵³ Özellikle hububatın sevk edilmesinde önemli sorunlardan birisi de çuval sorunudur. Aşar ve tekalif-i harbiye suretiyle alınan hububatın sevk edilmesi büyük öneme haiz olan çuvalların ülke dahilinde yetersiz olması önemli bir problemdi.

Ordunun iaşe maddelerinin temininde en büyük sıkıntı ulaştırmada yaşanıyordu. Zira 5. Ordu mıntikasına en yakın demiryolu ulaşımı olan Uzunköprü İstasyonu ordunun ihtiyacını karşılamaktan uzaktı. 5. ordu ile Uzunköprü arasındaki ulaşım ancak orduya bağlı ordu nakliye kolları tarafından sağlanıyordu. Nakliye kollarına bağlı taşıma araçlarının olmaması orduya zamanında ve yeterli miktarda iaşe maddelerinin teminini engellemekteydi. Nakliye kollarına bağlı deve ve mekkare ile yapılan taşımacılık aksaklıkların yaşanmasını kaçınılmaz kılıyordu.

Tüm bu sıkıntılar deniz yolu taşımacılığını daha cazip kılmaktaydı. Fakat İngiliz ve Fransızların Marmara'ya soktukları denizaltılarla buna engel olmaya çalışmakta ancak Marmara gibi dar ve gözetlenmesi kolay bir deniz de bu engelleme çalışmalarında pek başarılı oldukları söylenemezdi. Bu nedenle 5. Ordunun ikmali büyük ölçüde römorklarla çekilen mavnalar ve yelkenli gemilerle yapılmaktaydı. Bunlar denizaltı tehlikesine karşı geceleri ve kıyı şeridi takip ederek menzilden menzile hareket ederek bu taşımacılığı yapılmaktaydı

Birinci Dünya Savaşı'nda denizaltıların etkin olduğu ilk cephe Çanakkale Cephesidir. İtilaf kuvvetleri beşinci orduya sevk edilen cephane ve yiyecek gibi her türlü ikmal için önemli bir yer tutan Marmara denizindeki sevkiyatın sekteye uğratılması amacıyla başlamıştır. Bu durum denizyolu taşımacılığını önemli ölçüde

⁴⁵¹ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 489, 498.

⁴⁵² Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 174.

⁴⁵³ Münimmustafa, *Çanakkale ve Kanal Seferi Hatıraları Cepheden Cepheye*, s. 121-122.

etkilemişti.⁴⁵⁴ Marmara denizyolu ulaşımının itilaf devletlerince engelleme çabaları başarısızlığa uğramasında Alman denizaltılarının etkisi de vardır. Zira bu denizaltılar sayesinde düşman denizaltıları rahat hareket edememekteydiler.

Osmanlı İmparatorluğu savaşın ilk yılında iâşe maddelerinin temininden çok bu maddelerin ihtiyaç duyulan yerlere sevk edilmesinden kaynaklanmaktaydı. Özellikle yol ve nakliye araçlarının yetersizliği daha önemli sıkıntıydı. Ancak ilerleyen yıllarda üretimin düşmesiyle iâşe maddelerinin temin edilmesinde de büyük sıkıntılar yaşanmış müttefik devletlerin denizden ülkeyi ablukaya alması ve kara ve demiryolları nakliyatındaki bağlantıların kesik olması nedeniyle yeterli ithalat yapılamamış ve ülkenin ihtiyaç duyduğu gıda maddeleri vahim denecek kadar büyük sıkıntıların yaşanmasına neden olmuştur.

4.3. İâşe Maddelerinin Depolanması

Her ordu için tahsis edilen iâşe mıntıklarından temin edilen gıda maddeleri menzil ambarlarına gönderilmek üzere öncelikle köy ambarlarına konmakta ve buradan vilayetlerde belirlenen ambarlara sevk edilmekteydi. Nakliyatın kolay yapılabilmesi amacıyla bu ambarlar kara ve demir yollarına yakın yerlerde kurulmasına özellikle dikkat edilirdi.⁴⁵⁵ Vilayet ambarlarından ise menzil mıntıkası dahilindeki ambarlara naklediliyordu. Böylece tedarik edilen iâşe maddeleri öncelikle köy ambarlarına daha sonra vilayet ambarlarına ve bu ambarlardan ise menzil ambarlarına olmak üzere üç kademeli olarak gerçekleşmekteydi.⁴⁵⁶

Ordunun ihtiyaç duyacağı tüm gıda maddeleri yurt içindeki veya orduların hareket alanlarının hemen gerisinde bulunan menzil depolarında toplanmaktaydı. Buradan da menzil ambarları, ordu ve kolordu dağıtım merkezlerine aktarılmaktaydı. Tüm bu depolama faaliyetleri orduların hareket planlarındaki değişiklikler göz önünde bulundurularak yapılmaktaydı. 5. Menzil Komutanlığı, depoları savaş alanının hemen gerisinde büyük erzak depoları yapmamış buna karşın muharebe alanlarının oldukça gerisinde bulunan Burgaz, Akbaş, Kilya, Gelibolu, Keşan, Uzunköprü, Lapseki, Pirgos,

⁴⁵⁴ Otto Hersing, *Çanakkale Denizaltı Savaşı*, s. XXXVI.

⁴⁵⁵ BOA, DH.ŞFR., Dos. 55, Göm. No. 111.

⁴⁵⁶ Tuncay Ögün, *Kafkasya Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, s.125-126.

Işıklar, Balcılar, Biga, Karabiga, Ezine ve Bayramiç'te menzil ambarları açarak birliklerin ihtiyaç duyduğu erzak depoları tesis edilmiştir.⁴⁵⁷

Osmanlı İmparatorluğu kara yolları üzerinde yer alan hatlar ve bu hatlarda bulunan iâşe merkezleri şunlardı. Trabzon - Karabük hattı; Trabzon, Çerizlik, Ardase, Teke, Hafrazin, Bayburt, Pernekapan, Karabük ambarları; Karabük-Erzincan-Sivas hattı üzerinde: Tercan, Erzincan, Kemah, Tezerkeb, Divriği, Kangal ve Sivas ambarları; Sivas-Tokat-Samsun hattında: Tokat, Amasya, Hunsa, Samsun ambarları; Giresun-Karahisar- Suşehri-Zara-Sivas hattında: Giresun, Karahisar, Suşehri, Zara, Sivas ambarları; Harput-Malatya hattı: Harput, Hanköy, Çobanuşağı, Tutluköy, Araçsalı, Masibkan ve Malatya ambarları; Malatya-Kangal-Sivas hattında: Hekimhan, Haşçay; Musul-Nusaybin-Mardin-Diyarbakır hattında; Musul, Demirkapı, Devker, Nusaybin, Mardin, Şeyhan, Akpeykar ambarları; Diyarbakır-Harput hattı: Diyarbakır, Devegeçidi, Osmaniye, Kezin, Elaziz; Maraş-Elbistan hattı üzerinde ise Maraş ve Elbistan ambarları yer almaktaydı.

Demiryolları üzerinde bulunan iâşe merkezleri ise şunlardır: Haydarpaşa-Eskişehir hattında; Haydarpaşa, İzmit, Eskişehir iâşe ambarları Eskişehir-Konya-Pozantı hattında: Afyonkarahisar, Konya, Karaman, Erikli, Ulukışla, Pozantı ambarları; İzmir-Afyonkarahisar hattında: İzmir, Manisa, Alaşehir, Uşak ambarları; Manisa-Bandırma hattında: Soma, Balıkkesir, Bandırma; İzmir-Aydın-Eğirdir hattında: Aydın, Denizli, Dinar, Eğirdir ambarları; Adana-Mersin hattında: Adana, Sarıhamza, Güllük, Tarsus ambarları ve Islahiye-Nusaybin demiryolu hattı üzerinde iâşe merkezleri yer almaktaydı.⁴⁵⁸

4.3.1. Ordu Mıntıkasındaki Ambarlar

Alay ve tabur kuruluşlarından olan depo birliklerinin miktarı ve yerleri hareketin seyri ve kuruluşların büyüyüp küçülmesine bağlı olarak artmış, eksilmiş veya yer değiştirmişti.⁴⁵⁹ Ayrıca Çanakkale Cephesinde süregelen muharebeler esnasında birliklerin durumu gereği zaman zaman yer değiştirmeleri, hatta bazen kuruluşların bölünmelere uğraması gibi sorunlar karşısında ordunun iâşe sevkinde birtakım

⁴⁵⁷ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 485-486.

⁴⁵⁸ ATASE, BDH, Kls. 3569, Dos. 214, Fih. 41.

⁴⁵⁹ Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 208.

güçlüklerle karşılaşmıştır. Bu yüzden yeni iâşe sevk planları hazırlanarak uygulanmıştır.

Ambarlarda bulunan iâşe maddeleri 3 kategoride ele alınmıştır.

Ekmeklik olarak; buğday unu, arpa unu, mısır unu, darı unu, çavdar unu, peksimet, buğday, mısır gibi gıdalar söz konusudur.

Erzak olarak; et, kavurma, et konserve, tuzlu balık, sardalya, çiproz balığı, tuz, pirinç, bulgur, çorbalık konserve, sade, zeytinyağı, nohut, fasulye, bakla, mercimek, kuru üzüm, şeker, zeytin danesi, sirke, sabun, limon tuzu, çay, kahve, reçel, soğan, mum, tütün gibi ürünler bulunmaktadır.

Yem olarak; arpa, buğday, çavdar, kepek, paspal, kepek, yulaf, burçak, ot, saman ve hayvanlar için kullanılan sarı tuz gibi hayvan yemleri söz konusudur.⁴⁶⁰

4.3.1.1. Beşinci Ordu İâşe Ambarlar

5. Ordunun ihtiyaçlarının depolanması amacıyla yurt içinde veya orduların hareket alanlarının gerisindeki çeşitli adlar altında kurularan ambarlarda depolanmakta ve ordu ihtiyaçları bu depolardan karşılanmaktaydı. Ordu ihtiyaçlarının depolanması, orduların hareket planlarına göre düzenlenmekteydi. Yurtiçinden veya dışarıdan ithal edilen maddeler öncelikle orduların hareket alanlarının hemen gerisinde teşkil edilen Menzil depolarında depolanarak buradan ordu ve kolordu dağıtım merkezlerine nakledilerek muharip orduya ulaştırılırdı.⁴⁶¹

Menzil mıntıkası dışında yer alan iâşe ambarları hemen her vilayet, sancak ve kazalarda kurulmuştu. Bu ambarların özellikle demiryollarının geçtiği güzergahlara yakın olmasına dikkat edilirdi. Bundaki asıl ülkenin en önemli ulaşım yolu olan demiryollarından faydalanarak nakliye işlerinde kolaylığın sağlanmasıdır. Menzil mıntıkasında dışında kurulan iâşe ambarları Manisa, İzmir ve Bandırma'da kurulan büyük sevkîyat merkezlerinde toplanarak menzil mıntıkasındaki ambarlara sevk edilmekteydi.⁴⁶²

5.Ordunun kurulmasından itibaren bu orduya bağlı olarak gerek Mevki-i Müstahkem Ambarları, Sahra Ambarları, 5.Ordu Menzil Müfettişliği Ambarları, Ordu

⁴⁶⁰ ATASE, BDH, Kls. 1151, Dos. 109, Fih.1-61.

⁴⁶¹ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 485.

⁴⁶² ATASE, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-4; Ayrıca Anadolu mıntıkasında yer alan iâşe ambarlarının yerlerini gösteren harita Ek-12'de verilmiştir.

ve Kolordu Ambarları şeklinde çeşitli adlar altında ordunun ihtiyaç duyduğu maddeler depolanması sağlanmıştı.

Sahra ambarları, savaş alanında bulunan kolordu ve tümenler tarafından kurularak çevreden veya geriden gönderilen erzakla dolduruldu. Hızlı hareket zamanlarında sahra ambarları kurulmasına zaman veya olanak bulunmadığı zamanlarda ise dağıtım merkezleri kurularak tümen başına bir adet olmak üzere oluşturulurdu. Bu merkezlere erzak, özellikle erzak kolları tarafından getirilirdi.⁴⁶³

5.Ordu Menzil Ambarları, erzak depolarını savaş hattının yakın bölgelere değil muharebe alanına oldukça olan Burgaz, Akbaş, Işıklar, Balcılar, Biga, Karabiga, Ezine ve Bayramiç'te birer Menzil Ambarları açarak ordunun ihtiyaçları bu depolardan karşılanmıştır.⁴⁶⁴ Menzil ambarları, sahra ambarlarından daha gerilerde kurulurdu. Ülke dahilinden veya sınırları belirlenen Menzil bölgelerinden tedarik edilen erzak bu depolarda toplanırdı.

23.05.1915 tarihinde mevcut ekmeklik, erzak ve yem miktarları tabloda gösterilmiştir.⁴⁶⁵

Tablo 31. 23.05.1915 Tarihinde 5.Ordu Ambarlarında Mevcut Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarları

Ambarlar	Ekmeklik Miktarı (ton)	Erzak Miktarı(ton)	Yem Miktarı(ton)
Uzunköprü Ambarı	255.5	178.5	510
Keşan Ambarı	18	94.5	79
Gelibolu Ambarı	-	125	-
Karabiga Ambarı	25.5	212	1.139.5
Biga Ambarı	17	100.5	78

⁴⁶³ Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 173.

⁴⁶⁴ Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 486.

⁴⁶⁵ Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, s. 173, 260.

Burgaz Ambarı	0.5	204.5	292
Akbaş Ambarı	151	238	582.5
Lapseki Ambarı	8.5	36	8
Kilya	100	144	50
Balcılar	-	43	784
Işıklar	121	24	47
Anadolu yakasında	173.6	621.5	2549
Rumeli yakasında	525.6	780.5	1222
Toplam	699.2	1402	3771

03.06.1915 Tarihinde 5.Ordu Ambarlarında mevcut ekmekli, erzak ve yem miktarları tabloda verilmiştir.⁴⁶⁶

Tablo 32. 03.06.1915 Tarihinde 5.Ordu Ambarlarında Mevcut Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarları

Ambarlar	Ekmeklik Miktarı							Toplam Ekmeklik Miktar
	Buğday Unu	Mısır Unu	Darı Unu	Çavdar Unu	Peksimet	Buğday	Akdarı	
Akbaş Ambarı	1875	35325	-	-	5093	-	-	42.293
Kilya Ambarı	10565	46846	-	-	22374	-	-	79.876
Işıklar Ambarı	-	6898	-	-	40605	-	-	47.503
Balcılar Ambarı	-	10002	-	-	91	-	-	10.093
Lapseki	922	3150	-	-	1601	430	-	

⁴⁶⁶ ATASE, BDH, Kls. 1151, Dos. 109, Fih. 1-51.

Ambarı								
Gelibolu Ambarı	17.700	29.008	21.090	-	9.743	10.000	11.011	
Keşan Ambarı	5406	17446	-	-	55722	-	-	
Uzunköprü Ambarı	6100	-		-	68000	-	-	
Burgaz Ambarı	-	-		-	-	-	-	
Karabiga Ambarı	428	15717	4434	-	-	-	10687	
Biga Ambarı	1413	2724	6200	1285	-	50	-	

	Akbaş Ambarı	Kilya Ambarı	Işıklar Ambarı	Balcılar Ambarı	Lapseki Ambarı	Gelibolu Ambarı
Et	5414	35494	-	360	-	338
Et Konservesi	254	-	990	540	-	-
Sardalya	-	-	727	-	-	-
Tuzlu balık	-	-	-	-	-	332
Çiproz	75	-	-	-	-	-
Tuz	56135	-	-	12529	1478	950
Sade	7103	-	-	-	-	120
Zeytinyağı	7714	-	2155	545	1074	21010
Pirinç	1866	-	505	160	534	188
Bulgur	1776	-	-	-	-	-
Çorbalık konserve	1584	-	-	518	133	1460

Bakla	-	53026	8171	949	21687	78279
Nohut	-	-	4972	3470	904	-
Fasulye	470	-	-	-	-	350
Mercimek	3060	-	-	2891	-	-
Sebze konservesi	-	-	-	-	-	-
Reçel	50	-	-	-	-	277
Zeytin	214	-	-	-	1511	14510
Soğan	3838	-	-	-	-	-
Sirke	814	3555	-	-	-	-
Çay	40	-	-	168	-	-
Şeker	595	-	-	-	25	-
Kahve	477	-	-	-	-	323
Üzüm	6108	-	-	123	-	2723
Peynir	36	-	-	-	-	-
Hurma	32	-	-	-	-	-
Sarımsak	39	-	-	-	-	-
Kavurma	-	-	-	-	-	-

Erzak Cinsi	Mevcut Ambarlar ve Erzak Miktarı				
	Keşan Ambarı	Uzunköprü Ambarı	Birgas Ambarı	Karabiga Ambarı	Biga Ambarı
Et	5289	28100	1434	65208	11822
Et konservesi	-	-	-	-	320
Sardalya	-	-	19	-	-

Tuzlu balık	-	-	-	-	-
Çiproz	-	-	-	-	-
Tuz	20456	4400	950	5741	13340
Sade	84	6100	-	94	152
Zeytinyağı	790	1200	8181	-	941
Pirinç	504	6500	-	-	-
Bulgur	717	28700	-	-	32
Çorbalık konserve	4976	-	-	-	4436
Bakla	10185	1700	77065	-	-
Nohut	2732	500	120	-	37
Fasulye	69970	40700	100	-	-
Mercimek	-	-	-	-	48
Sebze Konservesi	-	14000	-	-	-
Reçel	-	-	-	-	-
Zeytin	3208	16200	-	-	605
Soğan	-	-	-	-	-
Sirke	-	-	175	-	-
Çay	810	2200	-	666	104
Şeker	570	16900	-	198	2670
Kahve	-	1000	550	-	-
Üzüm	-	-	72	-	1221
Peynir	-	-	-	-	-
Hurma	-	-	-	-	-

Sarımsak	-	-	-	-	-
Kavurma	-	-	-	212	1178

28.04.1915 tarihinde 5.Ordu ambarlarda bulunan ekmeklik, erzak ve yem miktarları şu şekildeydi.

Tablo 33. 28.04.1915 Tarihinde 5.Ordu Ambarlarında Mevcut Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarları

Mevki	Ekmeklik (ton)	Erzak (ton)	Yem (ton)
Uzunköprüde	354	106	623
Keşanda	175	227	67
Şarköy	96	143	480
Sarısu(Yeniköy aksamı)	76	82	41
Gelibolu da	502	94	528
Akbaş da	220	320	3

11.06.1915 Tarihinde ambarlarda mevcut ekmekli, erzak ve yem miktarları tabloda belirtilmiştir.⁴⁶⁷

Tablo 34. 11.06.1915 Tarihinde 5. Ordu Ambarlarında Mevcut Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarları

Ambarlar	Ekmeklik	Erzak (kg.)	Yem
Akbaş Ambarı	4.325	61.872	3.212.124
Işıklar Ambarı	5.321	11.642	165.255
Balcılar Ambarı	4.000	2.185	738.948

⁴⁶⁷ ATASE, BDH, Kls.1151, Dos. 109, Fih. 1-54.

Lapseki Ambarı	6.734	28.962	103.330
Gelibolu Ambarı	87.531	9.942	158.387
Keşan Ambarı	107.702	63.545	152.728
Uzunköprü Ambarı	4.900	121.082	720.900
Birgas Ambarı	51.445	145.605	171.867
Karabiga Ambarı	10.739	17.190	579.588
Biga Ambarı	2.6850	13.718	260.773
Toplam	309.682	475.803	5.963.900

22.06.1915 Tarihinde ambarlarda mevcut ekmekli, erzak ve yem miktarları tabloda belirtilmiştir.⁴⁶⁸

Tablo 35. 22.06.1915 Tarihinde 5.Ordu Ambarlarında Mevcut Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarları

Ambarlar	Ekmeklik (kg.)	Erzak (kg.)	Yem (kg.)
Akbaş Ambarı	-	91.961	4.119.303
Işıklar Ambarı	-	8247	28700
Balcılar Ambarı	4681	1546	756644
Lapseki Ambarı	40.909	34.078	12.239
Gelibolu Ambarı	96.940	71.917	21.615
Keşan Ambarı	45563	24572	42747
Uzunköprü Ambarı	16100	275660	724200
Birgas Ambarı	39118	176647	131288
Karabiga Ambarı	24667	3393	520632
Biga Ambarı	82737	13211	308683
Toplam	350.715	7012.32	6.666.051

⁴⁶⁸ ATASE, BDH, Kls. 1151, Dos. 109, Fih. 1-59.

Beşinci ordu menzil müfettişliğine mensub Uzunköprü erzak ambarının 18 Temmuz 1915 tarihindeki erzak durumunu tabloda belirtilmiştir.⁴⁶⁹

Tablo 36. Beşinci Ordu Menzil Müfettişliğine Mensub Uzunköprü Erzak Ambarının 18 Temmuz 1915 Tarihindeki Erzak Durumu

Et	507	Kahve	276	Peksimad	195104	Ot	75712
Burçak	41916	Buğday - dakik	38625	Yulaf	23571	Nohut	94
Pirinç	6634	Arpa	305198	Bulğur	27117	Saman	109295.500 gr
Kaplıca	43184	Fasulye	103836	Paspal	45320	Zeytin	171
Bakla	1647	Kepek	95989	Mercimek	120	Zeytinyağı	4299
Sirke	45	Sade (yağ)	1306	Tuz	6516.7gr	Sebze konservesi	14305
Çay	2309	Şeker	5798	Gaz	21196	Sabun	9525
Kiyah?	1249	Katık	4575				

01.09.1915 tarihinde 5.Ordu Ambarlarında Mevcut Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarları tabloda gösterilmiştir.

Tablo 37. 01.09.1915 tarihinde 5.Ordu Ambarlarında Mevcut Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarları

Ambarlar	Ekmeklik miktarı	erzak miktarı	Yem miktarı
Akbaş Ambarı	108 005	177 249	435 067
Işıklar Ambarı	7 310	15 975	20 609
Balcılar Ambarı	33 500	7 859	865 251
Lapseki Ambarı	3 264	11 235	11 662

⁴⁶⁹ ATASE, BDH, Kls. 1151, Dos. 109, Fih. 1-43.

Gelibolu Ambarı	187 640	73 849	-
Keşan Ambarı	7 439	22 310	31 513
Uzunköprü Ambarı	35 300	224 220	763 800
Burgaz Ambarı	6 298	400 467	110018
Karabiga Ambarı	17 836	25 864	546 654
Biga Ambarı	101 863	16 448	291 276
Toplam Miktar	508 455 Kg	975 476 Kg	3 075 850 Kg

Beşinci Ordu dahilinde bulunan kolordu, fırka ve mevki-i müstahkem ambarları ile menzil kıtaat tevzi ambarlarında 23 Ağustos 1915 tarihinde mevcut olan erzakın cinsi ve miktarları şu şekildeydi.⁴⁷⁰

Tablo 38. Beşinci Ordu Dahilinde Bulunan Kolordu, Fırka ve Mevki-i Müstahkem Ambarlarında 10 Ağustos 1331 (23 Ağustos 1915) Tarihinde Mevcut Olan Erzakın Cins ve Miktarı

Ambarlarda Mevcut Erzakın Cins ve Miktarı	Şimal Grubu 5,9,16,19.cı Fırkalar ile Menzil Kıtaat Tevzi Ambarlarında	Erfad Üzerinde	İhtiyat Ambarında	Birgos, Digor, Bayırköy Ambarlarında	Toplam
Pekismed ve dakik (600 gr. dan)	335.769	85.277	123.954	345.440	890.440
Bulğur ve pirinç istihkakı (150 gr. dan)	18.764	2.540	15.948	-	37.252
Çorbalık konserve terkibatı mukabilinde (100 gr.dan)	30.368	6.493	26.448	61884	
Sade zeytinyağı istihkakı (20 gr. dan)	10.974	440	37.917	-	

⁴⁷⁰ ATASE, BDH, Kls. 1151, Dos. 109, Fih. 1-36; Belgenin aslı için bkz. Ek-13.

Tuz İstihkakı (20gr. dan)	47.549	5.741	13.898	1960	
Soğan, sarımsak mukabili terkiyat mukabili (20 gr.dan)		-	-	-	
Kuru sebze terkiyat mukabili (120 gr. dan)	49.136	5524	9950	89925	
Sebze konservesi mukabili terkiyatı (150 gr. dan)	-	-	-	-	
Kuru üzüm terkiyatı mukabili (50 gr. dan)	7.776 kg	1331	33387	-	
Meze mukabilinde mevaşı istihkakı (250 gr. dan)	27.105	646	45040	-	
Et mukabili kavurma pasdırma sucuk, kurubalık iştikakı 125 gr.dan	7.669	220	1728	-	
Et konservesi et terkiyatı (200 gr.dan)	8318	5117	12500	-	
Zeytin ve peynir (kuman verildiği gün başka erzak verilmez. 160 gr.dan)	16544	13286	2000	24960	
Çay terkiyatı mukabilinde 1 gr. dan	2313	281	989	2340	
Şeker Terkiyatı mukabilinde (10 gr.dan)	3572	823	482	-	
Sabun İstihkakı (9 gr. dan)	10412	-	7100	-	
Gaz İstihkakı 30 gr.dan (En az 5 gr.dan)	10058	216	11403	41696	

Yemlik hububat; arpa, yulaf ve burçakkarışımı (4-5 kilodan)	143968	125405	128459	225000	
Ot saman ve pancar konpirimesi 3 kg.dan ot, 2 kg.dan, saman 5 kg.dan		-	-	-	
Kepek veya siyalı 2 kg.dan		-	33000	-	
Hayvan Yemi; Buğday, mısır ve çavdar 750 gr.dan		-	-	-	-

Anbarlarda mevcut erzak cins ve miktarı	Cenub Grubu 2,6,7,11,12.ci Fırkalarla Müstakil Kıtaat Tevzi Ambarları	Efrad Üzerinde	İhtiyat Ambarında	Toplam
Pekismed ve dakik (600 gr.dan)	380.511	91.772	9551	481.834
Bulğur,pirinç istihkakı (150 gr dan)	11015	-	2986	14001
Çorbalık konserve terkiyatı mukabilinde (100 gr.dan)	13005	1173	-	14178
Sade zeytinyağı istihkakı (20 gr.dan)	18542	-	4259	22801
Tuz İstihkakı 20gr dan	11548	-	-	11548
Soğan, sarımsak mukabili terkiyat mukabili (20 gr.dan)	-	-	-	-
Kuru sebze terkiyat	138116	-	2895	168011

mukabili 120 gr. dan				
Sebze konservesi mukabili terribatı (150gr. dan)	468	-	-	468
Kuru üzüm terribatı mukabili (50 gr.dan)	28790	-	1031	29821
Meze mukabilinde mevaşı İstihkakı (250 gr.dan)	56246	-	-	56246
Et mukabili kavurma pasdırma sucuk, kurubalık İstihkakı (125 gr.dan)	6943	1462	3261	11666
Et konservesi et terribatı (200 gr. dan)	5738	10957	-	16695
Zeytin ve peynir (kuman verildiği gün başka erzak verilmez 160 gr.dan)	5840	4676	-	80516
Çay terribatı mukabilinde (1 gr.dan)	2111	343	305	2859
Şeker terribatı mukabilinde (10 gr.dan)	11832	1236	2020	15088
Sabun İstihkakı (9 gr. dan)	13709	-	7473	21182
Gaz İstihkakı 30 gr.dan (en az 5 gr.dan)	11637	-	8244	19881
Yemlik hububat; arpa, yulaf, burçak karışımı 4-5 Kg.dan	88770	151334	15904	255018

Ot, saman ve pancar konpirimesi 3 kg. ot, 2 kg., saman 5 kg.	-	-	-	-
Kepek veya siyalı 2 kg. dan	73110	-	-	73110
Hayvan Buğday, mısır ve çavdar (750gr dan)	-	-	-	-

Ambarlarda mevcut erzak cins ve miktarı	Anadolu Grubu 1.,3.cü Fırkalar ile Müstakil Kıtaat Tevzi Ambarları	Efrad Üzerinde	İhtiyat Ambarları	Toplam
Pekismed ve dakik (600 gramdan)	174995	55636	120388	351019
Bulğur, pirinç istihkakı (150 gr dan)	49300	378	15159	64837
Çorbalık konserve terkiyatı mukabilinde	5310	1715	350	7375
Sade zeytinyağı istihkakı	28091	6204	12232	46527
Tuz İstihkakı	22594	107	5315	28016
Soğan, sarımsak mukabili terkiyat mukabili	-	-	-	-
Kuru sebze terkiyat mukabili	216016	11520	97883	325419
Sebze konservesi mukabili terkiyatı	-	-	9750	9750
Kuru üzüm terkiyatı mukabili	26309	831	1539	28679
Meze mukabilinde mevaşı istihkakı				

Et mukabili kavurma pasdırma, sucuk, kurubalık İstihkakı	1066	84	-	1150
Et konservesi et terkibatı	930	3118	4709	8757
Zeytin ve peynir	1643	1535	-	3178
Çay terkibatı mukabilinde	1034	54	1030	2118
Şeker terkibatı mukabilinde	6162	1175	5801	13638
Sabun istikakı	5186	137	1422	6745
Gaz İstihkakı	55413	494	9520	65427
Yemlik; arpa, yulaf, burçak karışımı	39658	20092	135762	195422
Ot saman ve pancar konpirimesi	-	-	-	-
Kepek	62239	-	50530	112769
Hayvan Yemi Buğday, mısır ve çavdar	-	-	-	-

Ambarlarda mevcut erzak cins ve miktarı	Sarısı Grubu Tevzi Ambarları	Efrad üzerinde	Şarköy Ambarı	Toplam
Pekismed ve dakik (600 gramdan)	64151	11753	96000	171904
Bulğur, pirinç istihkakı (150 gramdan)	13018	208	35000	48226
Çorbalık konserve terkibatı mukabilinde 100 gr.dan	8867	-	16000	24867
Sade zeytinyağı istihkakı 20gr dan	3008	827	260	4095
Tuz iştikakı	2664	1468	306	4438

20gr.dan				
Soğan sarımsak mukabili terkibat mukabili 20 gr.dan	-	-	-	-
Kuru sebze terkibat mukabili 120 gr. dan	20108	137	62320	82565
Sebze konservesi mukabili terkibatı 150gr.dan	7722	7941	-	15663
Kuru üzüm terkibatı mukabili 50 gr.dan	3458	1834	29000	34292
Meze mukabilinde mevaşı istihkakı 250 gr dan .				
Et mukabili kavurma pasdırma sucuk, kurubalık ıştikakı 125 gr.dan	564	271	-	835
Et konservesi et terkibatı 200 gr.dan	641	556	-	1197
Zeytin ve peynir kuman verildiği gün başka erzak verilmez 160 gr.dan	570	483	-	1053
Çay terkibatı mukabilinde 1 gr. dan	135	187	-	322
Şeker terkibatı mukabilinde 10 gr.dan	3478	3742	-	6581
Sabun İstihkakı 9 gr. dan	1288	1306	-	2587
Gaz İstihkakı 30 gr.dan (En az 5gr.dan)	1465	1346	1700	4511
Yemlik; hububat, arpa, yulaf burçak karışımı 4-5 kg.dan	24576	19577	48000	524149
Ot, saman ve pancar konpirimesi 3 kg. ot, 2 kg. saman 5 kg.	-	-	-	-
Kepek veya siyalı	362	-	205000	205362

2 kg. dan				
Hayvan Buğday, mısır ve çavdar 750 gr .dan	-	-	-	-

Anbarlarda mevcut erzak cins ve miktarı	Mevki-i Müstahkem kıtaatı Elinde	Tevzi Ambarında	İhtiyat Ambarında	Toplam
Pekismed ve dakik (600 gr.dan)	186800	20250	205500	412550
Bulğur, pirinç istihkakı (150 gr .dan)	18700	13285	12900	44885
Çorbalık konserve terkibatı mukabilinde	15000	-	15000	30000
Sade zeytinyağı istihkakı	15300	-	4200	19500
Tuz İstihkakı	2400	-	8000	10400
Soğan sarımsak mukabili terkiyat mukabili	-	-	-	-
Kuru sebze terkiyat mukabili	71000	10700	56000	137700
Sebze konservesi mukabili terkiyatı	260	-	-	260
Kuru üzüm terkiyatı mukabili	26850	-	5500	32350
Meze mukabilinde mevaşı istihkakı	27980	-	1500	29480
Et mukabili kavurma pasdırma sucuk, kurubalık İstihkakı	5650	-	-	5650

Et konservesi et terkibatı	9650	-	12000	21250
Zeytin ve peynir kuman verildiği gün başka erzak verilmez	15500	-	3950	19450
Çay terkibatı mukabilinde	880	120	550	1550
Şeker terkibatı mukabilinde	9400	-	8000	17400
Sabun İstihkakı	4800	-	1000	5800
Gaz İstihkakı	12000	-	29000	45000
Yemeklik hububat arpa, yulaf, burçak karışımı	33000	35000	5000	73000
Ot saman ve pancar konpirimesi	-	-	-	-
Kepek veya siyalı	-	-	-	-
Hayvan yemi Buğday, mısır ve çavdar	4000	-	20.000	20400

Anbarlarda mevcut erzak cins ve miktarı	Lapseki	Kilya	Gelibolu	Akbaş	Uzunköprü menzil Ambarı
Pekismed ve dakik (600 gramdan)	3522	130740	242066	220104	345700
Bulğur,pirinç istihkakı (150 gr dan)	3256	400	19510	853	-

Çorbalık konserve terkibatı mukabilinde	710	-	432	-	120
Sade zeytinyağı istihkakı	-	21175	852	3885	500
Tuz istihkakı	1357	13637	245	8707	20332
Soğan sarımsak mukabili terkibat mukabili	-	-	-	-	-
Kuru sebze terkibat mukabili	32756	61105	30742	12172	51200
Sebze konservesi mukabili terkibatı	-	-	-	-	-
Kuru üzüm terkibatı mukabili	565	22861	9228	4200	-
Meze mukabilinde mevaşi istihkakı	1575	10920	26529	-	-
Et mukabili kavurma pasdırma sucuk, kurubalık istihkakı	-	3139	-	5800	-
Et konservesi et terkibatı	-	-	100	-	-

Zeytin ve peynir kuman verildiği gün başka erzak verilmez	2109	180	-	496	4800
Çay terkiyatı mukabilinde	-	-	194	67	-
Şeker terkiyatı mukabilinde	1212	255	517	2266	9100
Sabun istihkakı	904	-	5301	-	800
Gaz istihkakı	2000	10832	6928	5360	15700
Yemeklik hububat arpa yulaf burçak karışımı	14028	-	528408	3290	537300
Ot saman ve pancar konpirimesi	10034	-	-	28400	5126
Kepek veya siyalı	-	-	8424	57300	51871
Hayvan Buğday mısır ve çavdar	335	-	260000	502	-

Anbarlarda mevcut erzak cins ve miktarı	Keşan	Karabiga	Balcılar	Işıklar	Burgaz	Biga
Pekismed ve dakik (600 gramdan)	12701	99998	43659	97574	78319	66059
Bulğur,pirinç istihkakı (150 gr dan)	43579	140	-	1704	5125	2741
Çorbalık konserve	30104	742	-		21200	-

terkibat mukabilinde						
Sade zeytinyağı istihkakı	2144	-	-	11163	409	952
Tuz istihkakı	6149	5531	234	2948	26600	-
Soğan sarımsak mukabili terkibat mukabili	-	-	-	-	-	-
Kuru sebze terkibat mukabili	76313	119	34886	26946	44300	29419
Sebze konservesi mukabili terkibatı	-	-	-	-	-	868
Kuru üzüm terkibatı mukabili	460	3702	-	2120	4530	-
Meze mukabilinde mevaşi istihkakı	28135	-	-	1173	-	-
Et mukabili kavurma pasdırma sucuk, kurubalık istihkakı	-	-	3240	-	-	517
Et konservesi et terkibatı	37074	2776	-	-	12148	-
Zeytin ve peynir kuman verildiği gün başka erzak verilmez	900	691	198	-	-	824
Çay terkibatı mukabilinde	2857	4306	855	-	378	7643
Şeker terkibatı mukabilinde	2857	4306	855	-	378	7643

Sabun istihkakı	515	-	-	20	-	-
Gaz istikakı	2181	8546	1808	960	97164	32456
Yemeklik hububat arpa yulaf burçak karışımı	67115	184257	33400	52779	80397	279055
Ot saman ve pancar konpirimesi	5126	591953	-	-	-	-
Kepek veya siyalı	51871	143152	-	40250	115	1615
Hayvan Buğday mısır ve çavdar	162803	22330	99998	1287	4136	8354

5.Ordu ambarlarında iaşenin tükenmesiyle özellikle ulaşımın kolayca sağlandığı 1. ve 2. Ordu müfettişliğine bağlı ambarlardan 5. Ordu ambarlarına iaşe sevkiyatı yapılmaktaydı. Demiryolu ulaşımının sağladığı kolaylıklar nedeniyle özellikle Sancaktepe ihtiyat ambarlarından Uzunköprü iaşe ambarlarına önemli miktarlarda erzak sevkiyatı yapılmaktaydı. 17 Temmuz 1915 tarihinde Sancaktepe ihtiyat ambarından 94.004 kg. Peksimed, 149.857 kg. arpa, 2682 kg. zeytinyağı, 1400 kg. şeker ve 2800 kg. tuz Uzunköprü ambarlarına sevkedildi.⁴⁷¹

⁴⁷¹ ATASE,BDH., Kls. 1151, Dos. No. 109, Fih.1-42.

BEŞİNCİ BÖLÜM

5.SİVİL HALKIN İAŞESİ VE DIŞ YARDIMLAR

5.1. Sivil Halkın İaşesi

I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte uluslararası ticaret yollarının kapanmış, savaşın getirdiği olumsuzluklar ülke istihsalatında büyük azalmalara yol açmıştı. Ulaşım olanaklarının yetersizliği ve mevcut hükümetin ülkenin iâşe işlerine yönelik aktif bir örgütü kuramamış olması kısa zamanda iâşe stoklarının tükenmesine neden olmuştu.

Osmanlı ekonomisi, sanayi malları bakımından olduğu gibi aynı zamanda büyük kentlerin beslenmesi açısından da dışa bağımlıydı. Bu amaçla genelde Rusya, Romanya gibi ülkelerden özellikle İstanbul başta olmak üzere büyük kentlerdeki beslenme sorunu ithalat yoluyla tedarik edilmekteydi.⁴⁷² Bu mal akımı büyük oranda denizyoluyla yapılmaktaydı. Savaşın başlamasıyla birlikte dışarıdan mal akımını ve beslenme olanakları oldukça sınırlandırmıştı. Savaşa girilmesiyle birlikte Akdeniz yolu kapanmasına rağmen Karadeniz yolu savaş içinde 1915 yılına kadar Osmanlı donanması sayesinde açık kalmış ancak bu tarihten itibaren Rus ablukası artmış ve Karadeniz sahillerinin Rus donanmasıyla bombalanması buradaki nakliyatın büyük ölçüde sınırlandırılmıştı.⁴⁷³ Böylece Anadolu'dan tedarik edilen gıda maddelerinin İstanbul'a ulaşması engellenmişti. Bu durum özellikle büyük kentlerde yaşayan halkın iâşe temininde büyük sıkıntılarla baş başa bırakmıştı.

Romanya'nın harbe katılmasına kadar bu ülkeden getirilen un ile Osmanlı Devletinde sıkıntı yaşanmamaktaydı. Ancak kolay Romanya'nın harbe katılmasıyla buradan yapılan ithalat kesilmiş ve ülkenin iâşe maddelerinin temini açısından müşkil bir devreye girilmiştir. Özellikle hep dışarıdan gelen unlar beslenen 1.5 milyonluk İstanbul halkı için vaziyet daha vahim bir hal aldı. Almanya bizzat mebzuliyet içinde olmadığı halde bir müddet Almanya'dan un celp etmeye mecburiyet hasıl oldu.

⁴⁷² Selim İlkin-İlhan Tekeli, Osmanlı İmparatorluğu'nun I.Dünya Savaşındaki Ekonomik Düzenlemeler İçinde İâşe Nezareti ve Kara Kemal Bey'in Yeri, *XII. Kongresi Ayrışım*, s.1159.

⁴⁷³ Sivas-Samsun hattının bu nedenle engellenmesi Samsun'dan İstanbul'a yapılacak erzak nakliyatını inkıtaya uğratmıştı. Ayrıca Zonguldak'tan İstanbul'a yapılan kömür nakliyatının engellenmesi, savaş süresince devletin tüm nakliyatının sıkıntıya sokmuştur. Demiryolu ve denizyolu nakliye araçlarında kullanılan kömürün iç üretimle karşılanamamasıyla mevcut hükümeti ithalata yöneltmişti. Ancak dış ticaret yollarının kapalı olması yeterli miktarda kömürün ithal edilmesini engellemekteydi.

Osmanlı hükümeti ülkenin içine girdiği iâşe sıkıntısından kurtarmak amacıyla Almanya’da hububat teşkilatının müdürlüğünü yapmış olan Hugo Mayer’i İâşe-i Umumiye Heyeti Müdürlüğüne getirildi. Romanya’nın harbe girmesiyle İstanbul başta olmak üzere ithal mallarla iâşe ihtiyacı karşılanan vilayetlerin ihtiyaçları Anadolu’dan tedarik edilmesi yoluna gidildi. Osmanlı hükümeti ülke ithalatının arttırılmasına yönelik bazı önlemler almaya çalışmıştı. Bunların en önemlisi Almanya’dan örnek alınan yeni satın alma usulüydü. Tekalif-i harbiye usulünün üretim üzerindeki olumsuz etkilerinden dolayı bu usulden vazgeçilerek çiftçilere ürünlerin parası piyasa koşullarına göre belirlenen fiyatlar üzerinden nakden verilmeye başlanmış ve bu durum ülke üretiminin nispeten artmasına neden olmuştu.

Yeni oluşturulan mübaya usulüne göre çiftçiye kendi yiyeceği, hayvan yemi ve tohumluk olarak muhtaç olduğu miktar bırakılarak diğer kısmı satın alınırdı. Külli miktarda satın alınan erzak Almanya’da olduğu gibi vesika mukabilinde halka eşit olarak dağıtılmaktaydı. Tevziat başladıktan sonra piyasa fiyatlarının kendiliğinden aşağı düşmesi bekleniyordu. Zira hükümetin uyguladığı politika gereği piyasaya doğrudan müdahale etmeden uygulanan satın alma usulüyle piyasa fiyatlarının normalleşmesini sağlamaktı. Ancak Almanya’da başarılı şekilde uygulanan bu usul Osmanlı Devletinde beklenen başarıya ulaşmamıştı. Bu nedenle bu usulün ülke ihtiyaç ve şartlarına göre tadil edilmesi gerekliydi.⁴⁷⁴

Ülke dahilinde iâşe buhranı özellikle cephelere yakın olan bölgelerde daha fazla hissedilmekteydi. Zira menzil mıntika hudutları içinde bulunan yerlerde iâşe temininde öncelikli olarak ordunun ihtiyaçları göz önünde bulundurulması ve savaş nedeniyle bu bölgelerde tarım üretiminde yaşanan zorluklar bölge halkın daha fazla sıkıntı yaşamasına neden olmuştur. Çanakkale Muharebeleri esnasında halkın yaşadığı iâşe sıkıntısının cephedeki askere nazaran çok daha fazla olduğu görülmektedir. Halkın yaşadığı bu sıkıntıları Münim Mustafa’nın hatıratında şöyle ifade etmişti. “... *zavallı köylülerin bütün konuşmalarının mevzusu ekmek yapmak üzere öğüttükleri mısır koçanlarıydı. Mısır koçanı unundan ekmek yapılmaktaydı.*”⁴⁷⁵

⁴⁷⁴ BOA, DH.İ.UM., Dos. No: E-17, Göm. No: 93/1; *Sabah*, 13 Mart 1333 (13 Mart 1917)

⁴⁷⁵ Münimmustafa, *Çanakkale ve Kanal Seferi Hatıraları Cepheden Cepheye*, s. 111.

5.1.1. Sivil Halkın İaşesinin Belirlenmesi

Osmanlı Hükümeti, ordu ve sivil halkın iâşe ihtiyacının belirlenmesi amacıyla komisyonlar kurarak ülkenin üretimi ile ihtiyaç duyulan zahire miktarları hesaplanarak yıllık ihtiyaç miktarı belirlenmeye çalışılmıştır. Ülkede var olan üretim ile mevcut sivil nüfusun ihtiyaçlarını karşılaştırarak yıl içinde ihtiyaç duyulacak iâşe miktarını belirlenmeye çalışılmıştır. Ahalinin iâşe temininde en önemli yeri ekmeklik zahire almaktaydı. Bu amaçla bir kişinin günlük ekmeklik zahire miktarı 400 gr. olarak belirlenmişti. Bu da kişi başına ihtiyaç duyulan zahire miktarı ortalama 146 kg. olarak tespit edilmiştir. Harp süresince ülkenin umumi nüfusu 11.130.402 kişi olarak hesaplanmış⁴⁷⁶ ve bu nüfusun % 20'i yani 2.226.080 kişi asker olarak hesaplandığından toplam iâşe edilecek nüfus 8.904.322 kişi olarak belirlenmiştir. Ayrıca harp nedeniyle muhacir duruma düşen nüfus olarak 707.504 kişi olarak tespit edilmiştir.

Ülkenin zahire ihtiyacı hesaplanırken, toplam zahire miktarının 8'de 2'si tohumluk olarak ve 8'de 1'i de aşar hasılatı olarak hesaplanarak toplamda 8'de 3'ü çıkarılarak hesaplanırdı.

1915-1916 yıllarında yıllık Ekmeklik zahire ihtiyacı, yıllık Ekmeklik zahire hasılatı yıllık toplam ihtiyaç duyulan zahire miktarları tabloda gösterilmiştir.⁴⁷⁷

Tablo 39. 1915-1916 Yıllarında Yıllık Ekmeklik Zahire İhtiyacı

	1915 yılı	1916 yılı
Yıllık Ekmeklik zahire ihtiyacı	1.625.038.692 kg.	1.322.074.603 kg.
Yıllık Ekmeklik zahire hasılatı (toplam hasılatın 8'de 3'ü çıkarılarak hesaplanır.)	1.155.773.270 kg.	1.028.829.315 kg.
Yıllık toplam ihtiyaç duyulan zahire miktarı	572.561.006 kg.	294.497.271 kg.

⁴⁷⁶ İstanbul 1.039.905, Edirne 631.259, Adana 411.070, Ankara 953.823, Aydın 1.665.412, Bitlis 437.479, Beyrut 828.071, Halep 653.745, Hüdavendiğar 616.516, Diyarbekir 619.825, Suriye 918.431, Sivas 1.139.582, Trabzon 1.123.046, Kastamonu 767.239, Konya 789.308, Ma'muratülaziz 538.285 Livalar; Urfa 171.063, Eskişehir 153.157, İçel 105.194, İzmit 325.382, Bolu 408.648, Teke 249.957, Canik 393.340, Çatalca 59.827, Zor 66.294, Kudüs-ü Şerif 328.168, Karahisar-i Sahib 285.820, Karesi 473.277, Kala-i Sultaniye 166.680, Kayseri 263.122, Manisa 210.941, Maraş 169.482, Niğde 291.134, Kütahya 316.947 olmak üzere toplam nüfus 11.130.402 kişi olarak hesaplanmıştır. BOA, DH.İ.UM.EK., Dos. No. 21, Göm. No. 79.

⁴⁷⁷ BOA, DH.İ.UM.EK., Dosya No. 21, Gömlek No. 79.

Zahire miktarı hesaplanan vilayet ve sancaklar içinden⁴⁷⁸ sadece Ankara ve Konya vilayetlerinin kendi ihtiyaçlarının karşılamakla birlikte ihtiyaç fazlası zahire üretilmiş. 1916 yılı ihtiyaç fazlası üretimin Ankara'da 318.609 kg. olurken Konya vilayetinde bu miktar 76.231.032 kilograma ulaşmıştı.⁴⁷⁹

5.1.2. Savaşın Sebep Olduğu İaşe Sıkıntısı

I. Dünya Savaşı'nın beklentilerin üzerinde uzaması savaşan devletlerde olduğu gibi Osmanlı halkının iaşe temininde büyük sıkıntılar yaşamasına neden olmuştu. Özellikle uluslararası ticaret yollarının kapanması, savaş nedeniyle tarımsal üretimde yaşanan büyük düşüş, sivil halkın iaşesinin teminine yönelik bir iaşe örgütünün bulunmayışı, Osmanlı ülkesindeki iaşe stoklarının kısa sürede tükenmesine ve öncelikle şehirlerde başlayan iaşe buhranının kısa sürede kırsal kesimi etkileyerek ülke genelinde bir iaşe buhranının yaşanmasına neden olmuştu.

5.1.2.1. İttihad-Terakki Hükümetinin Halkın İaşesinin Teminine Yönelik Politikaları

Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşa katılmasıyla birlikte İttihad- Terakki hükümeti tüm dikkatini ordu ihtiyaçlarını karşılamaya hasretmiş ve böylece ülke kaynaklarını öncelikle ordunun ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kullanmıştır. Daha savaşın başlangıcından itibaren ithalatın kesilmesi mevcut hükümeti ülke kaynaklarından yararlanmaya itmiştir. Oysa savaşın getirdiği olumsuz koşullar ülke üretiminin gün geçtikçe daha da azalmasına neden olmuştu.

Savaşın başlamasıyla birlikte İttihad-Terakki yönetimi devletin idaresinde ordunun etkinliğinin daha da artmasına neden olmuştu. Vilayet, sancak ve kazalarda ordu kumandanları mülki idarecilerin önüne geçmiş tüm idari işlerde olduğu gibi ve halkın iaşe temininde de ordu söz sahibiydi. Ülkenin hemen her yerinde vilayet, sancak ve kazalardaki bürokratik memurların hemen hepsi bölge kumandanının emrinde bulunmaktaydı. Kısa sürecek bir harpte böylesi bir durum belki de bu kadar sıkıntı yaratmazdı. Ancak uzun süren bir harbin bu şekilde idaresi mümkün değildi.

⁴⁷⁸ İstanbul vilayeti ile Edirne, Adana, Ankara, Beyrut, Halep, hüdavendigar, Kastamonu, Konya ile Urfa, Eskişehir, İçel, İzmit, Bolu, Teke, Canik, Çatalca, Zor, Kudüs-ü şerif, Karahisar-ı Sahib, Karesi, Kala-i Sultaniye, Kayseri. Menteşe, Maraş, Nigde, Kütahya livaları esas alınarak hazırlanmıştır.

⁴⁷⁹ BOA, DH.İ.UM, Dos. No: E-21, Vesika No: 79.

Mevcut hükümetin savaşın kısa süreceği beklentisi iâşe temininde kısa süreli çareler almaya itmiş ve seferberliğin ilanından itibaren stoklar yapılmış ise de bu stoklar ancak birkaç ay yetmiştir. Ayrıca bu düşünce iâşe ilgili uzun vadeli programlar ve politikalar yapmayı engellemiştir.

Hükümetin iâşe politikası Almanya devletinin uygulandığı politikalar uygulanmaya çalışılmıştı. Çiftçiye kendi yiyeceği, hayvanların yemlerini ve tohumluk için belirlenen miktar kendilerine bırakılır diğer kısmı komisyonlarca belirlenen fiyatlar üzerinden devletçe satın alınırdı. Almanya da hububat teşkilatında hep bu usulü takip etmişti. İâşe- i Umumiye heyetinin iki alt komisyon vardır. Bir Ekmek Komisyonu diğeri de Havayic-i Muhtelif Komisyonudur. Bu komisyonlar vasıtasıyla külli miktarda erzak satın alacak ve Almanya’da olduğu gibi vesika usulüyle ahaliye tevzi edilecekti. Tevziat içinde ayrıca bir komisyon kurulmuştu. Bu usulle halkın elindeki erzak piyasa şartlarına göre belirlenen fiyatlar üzerinden satın alınarak vesika mukabilinde halka tevzi ediliyordu. Böylece piyasa müdahale edilmeden ülkedeki yüksek fiyatların normale dönmesine de katkıda bulunması düşünülmekteydi. Ancak bu usulünden beklenen netice elde edilememiş ve piyasada beklenen düşüş sağlanamamıştı.⁴⁸⁰

Mübayatin ifası için muhtaç olan para tedarik edildikten sonra çalışmalara başlandı. Bu amaçla her tarafta halk ve hayvanat için 1 yıllık ihtiyaç fazlası erzak belirlenmiş ve bu erzakın fiyatı mahallin rayici göz önünde bulundurularak bir fiyat belirlenerek külli miktarda zahire temin edilmişti. Elde edilen erzak tevziat komisyonu memurlarınca her aileye eşit olacak şekilde numaralı kağıtlarla yapılmıştı.⁴⁸¹ İstanbul’un tevziatı ise başlangıçta şehreminlerince (belediyeler) yapılmıştı. Her mahallenin nüfus oranına göre fırınlara un verilmekte ve her aileye verilen vesika göre verilmekteydi. Ancak bu uygulamadan beklenen netice elde edilemeyince 27 Ocak 1915 tarihinde, Kara Kemal’in başkanlığındaki Esnaf Cemiyeti görevlendirilmişti. Buğday alım ve dağıtım işlerini yapmakla görevlendirilmiş ve tüm değirmenler hükümet adına çalıştırılmıştır.⁴⁸²

Savaşın başlangıcından itibaren devletin temel sorunlarından biri olan iâşe meselesi çeşitli örgüt biçimleri denenmesine karşın ihtiyaçları karşılayamamıştı. 18 Ağustos 1917 tarihli İâşe-i Umumiye Kararnamesi’yle Harbiye Nezaretine bağlı bir İâşe

⁴⁸⁰ *Sabah*, “İâşe Meselesi”, 13 Mart 1333.

⁴⁸¹ “İâşe ve İhracat Meselesi”, *Servet-i Fünun*, 16 Şubat 1332, C. 52, S. 1338, s. 185-186.

⁴⁸² Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomisi*, s. 39-40.

Umum Müdürlüğü oluşturulmuştu. Bu kararnameyle ordu ve ihtiyaç sahibi ahalinin iaşesinin temini ordu tarafından üstlenmiş olunuyordu.⁴⁸³

Uygulanan iktisadi siyaset nedeniyle özellikle harbin sonlarına doğru ülke adete açlıkla karşı karşıya kalmıştı. Bu durum karşısında Kara Kemal başında bulunduğu bir İaşe Nezareti kuruldu. Ancak savaş boyunca çok kısa süre devam eden nezaretin memleketin kuruyan kuvvetlerini canlandırması olanaksızdı.⁴⁸⁴ Ordunun ülke iktisadına müdahalesinin sınırları belirlenmemiş olması ve ülke iktisadiyatının belirlenmesi ve yeni isimlerle kurulan teşkilatlarda hep aynı şahısların denetiminde olması yani bir zihniyet değişiminin olmaması mevcut hükümetin çıkmazlarındandı.

Osmanlı hükümetinin ordunun tüm lojistik ihtiyaçlarının temin edilmesini yine ordu tarafından yapılması en büyük handikapıydı. Zira ordunun görevi savaş alanında başarı için mücadele etmek olmalı ordunun ihtiyaçlarının temini mevcut hükümetin göreviydi. Ancak paranın kullanılması ordu kumandanlarına bırakılmaktaydı. Ordunun tüm alanlara olduğu gibi ülke ekonomisine müdahalesi ülkenin ekonomik anlamda çöküşüne neden olmuştu.

İstanbul'un tevziatı ise İstanbulda un tevziatı başlangıçta şehreminlerince yapılmıştı. Her mahallenin nüfus oranına göre fırınlara un verilmekte ve her aileye verilen vesika göre verilmekteydi. Ancak bu uygulamadan beklenen netice elde edilemeyince 27 Ocak 1915 tarihinde, Kara Kemal'in başkanlığındaki Esnaf Cemiyeti görevlendirilmişti. Buğday alım ve dağıtım işlerini yapmakla görevlendirilmiş ve tüm değirmenler hükümet adına çalıştırılmıştır.

Ayni olarak konulan istihsal vergileri başta olmak üzere el koyma, satın alma yetkileri İttihat-Terakki hükümetine yakın kesimlere kurdurulan şirketler yoluyla yapılmaktaydı. Ayrıca ticaretteki en önemli ulaşım araçlarının devlet tekeline alınmasıyla mevcut hükümetin ticaret üzerindeki etkisi iyice artmış ve böylece hükümetin “*milli tüccar*” oluşturma politikasının başarıya ulaşmasında önemli katkısı olmuştur. Ayrıca ve ordu iaşesinin temini için yapılan alımlarda ve büyük kentlerin iaşesi için geliştirilen milli örgütlenmelerinde bu politikanın başarıya ulaşmasında büyük katkısı olmuştur.⁴⁸⁵

⁴⁸³ Zafer Toprak, *Türkiye’de “Milli İktisat” 1908-1918*, s. 287-288.

⁴⁸⁴ Muhittin Birgen, *İttihat ve Terakki’de On Sene, İttihat ve Terakki Neydi?* (Haz. Zeki Arıkan), 2. Baskı, s. 240-242.

⁴⁸⁵ Selim İlkin-İlhan Tekeli, *Osmanlı İmparatorluğu’nun I. Dünya Savaşındaki Ekonomik Düzenlemeler İçinde İaşe Nezareti ve Kara Kemal Bey’in Yeri*, s. 1164-1165.

İttihat-Terakki hükümetinin milli servetin oluşturulmasında vagon ticaretinin önemli yeri vardır. Orduya ayrılan vagonlardan tasarruf edilerek halkın ihtiyaçları için ayrılan vagon sayısı haftada iki, üçü geçmiyordu. Bunlarda doğal olarak ihtiyaca cevap vermekten uzaktı. Bu kadar sınırlı vagonların tahsis edilmesinde aracılık ve imtiyazların başlamasında neden olmuş bu durum levazım idaresine yakın olan ve ticaretle alakası olmayanlar para kazandırıyor. Bunu engellemek için iç ticaretin koruma altına alınması ve Almanya ile rekabet edecek ve kazancı birkaç kişiyle sınırlı kalmayıp bütün ülkeye yaygınlaştırılması için yalnız demiryolu idaresine satın alma yetkisi verildi. Ancak daha önce Askeri demiryolları idaresinin 10 milyondan fazla kar etmesine rağmen İsmail Hakkı Paşa'nın şahsi çıkarları nedeniyle büyük zararlara uğramıştı.⁴⁸⁶

Ülke dahilinde fiyatların aşırı yükselmesini nedenlerini Dahiliye Nazırı Talat Paşa şu şekilde izah etmiştir. *“Havayic-i zaruriyenin fiyatlarının yükselmesinde kısmen gümrük resmi kısmende tekalif-i harbiye usulünün tatbikinde ileri gelmiştir. Havayic-i zaruriye kanunuyla istanbula getirilecek gıda maddelerinin bir kısmının gümrük vergisinden muaf tutulması ve iç ve dıştan getirilecek her nev eşya ve gıda maddelerinin tekalif-i harbiyeden müstesna tutulması kanunu esasını teşkil etmektedir. Hariçten getirilen un, buğday, arpa vesair gıda maddelerinin gümrük vergilerinden muaf tutulmuş ise de bu muafiyet gaz, şeker vb. ürünleri içine almamıştır. Zira pek daralmış olan gümrük vergilerinin büsbütün azalmasını engellemektir.”*⁴⁸⁷

5.1.2.2. Üretimin Düşmesi

Zirai istihsal savaşın başlangıcıyla harp sonuna kıyasla ortalama % 40 nispetinde düşüş yaşanmıştı.⁴⁸⁸ Bu denli büyük bir kayıp tarımsal alanda çalışan genç erkek nüfusun silahlı altına alınması ve ordu nakliyesinde kullanılmak üzere el konulan ve üretime büyük katkısı bulunan hayvanlara ordu tarafından el konulması yerli üretimin hızlıca azalmasının en önemli nedenlerindendi. Ayrıca Tekalif-i Harbiye usulüyle köylünün elindeki ürünlere el konulması köylüyü sadece kendine yetecek oranda ürün yetiştirmesine neden olmuş ve böylece özellikle şehirlerde yaşayan halkın iâşesinin temininde büyük sıkıntıların doğmasına neden olmuştur. Osmanlı hükümeti istihsaldeki bu büyük düşüşü engellemek amacıyla Mükellefiyet-i Ziraiye Kanunu yürürlüğe

⁴⁸⁶ Talat Paşa, *Talat Paşa'nın Anıları*, (Yay.Haz. Alpay Kabacalı), 6. Baskı, İstanbul Mayıs 2011, s. 34-35.

⁴⁸⁷“Havayic-i Zaruriyye Meselesi - Meclis-i Mebusan'da Havayic-i Zaruriyye Kanununun Müzakeresi Ve Kabulü”, *Servet-i Fünun*, 10 Kanunuevvel 1331, C. 50, S. 1279, s. 58-59.

⁴⁸⁸Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, s. 47.

koymuş ancak bu kanunun nispeten faydası görülmüş ise de beklenen faydayı karşılayamamıştır.

Harp mıntıkasında bulunan sivil halkın durumu daha da vahimdi. Zira ordu mıntıkasındaki ürünler öncelikle ordunun beslenmesi amacıyla devlet tarafından el konulmaktaydı. Ordu ihtiyaçlarının karşılanmadan iâşenin mıntika dışına çıkarılması yasaklanmıştı. Bu durum halkın harp nedeniyle üretim yapmakta zorlanan halkın daha da zor duruma düşürmekteydi.

En önemli sıkıntı üreticinin bir yıllık ihtiyacından fazlasının elinde alınmasıdır.⁴⁸⁹ Bu durum üreticinin sadece kendine yetecek kadar üretim yapmasına neden olmaktaydı. Ülkede üretimin gelişmesi için ancak köylünün kazanç elde ederek serbest şekilde ürününü değerlendirilmesiyle mümkündü.⁴⁹⁰

5. Ordu mıntıkasında iâşe sıkıntısı özellikle cepheye yakın bölgeler daha fazla etkilenmekteydi. Ayrıca cepheye yakın bölgelerdeki arazilerin askeri hareket nedeniyle ekilmesini engellemekte ve bu durum ordu mıntıkasında bulunan yerlerin üretimine önemli düşüşün yaşanmasına neden olmaktaydı. Her ordunun ihtiyaçlarının öncelikle kendisine ayrılan mıntikadan temin etmesi esası öncelikle orduya yakın yerlerde temini de bölge istihsalinin azalmasında diğer etkenlerdendir.

5.1.2.3. Ulaşım Olanaklarının Kısıtlı Olması

Osmanlı ülkesinde yaşanan iâşe buhranın bir diğer nedeni de harp döneminde ulaşım alanındaki yetersizliklerdi. Karayolları sınırlı ve alt yapı yetersizliği mevcuttu. Demiryollarında ise belli güzergahlar üzerinde bulunmakta ülkenin iç bölgelerinde yetersizdi. Demiryolları dış hatlarının kapalı olmasından dolayı mütteliklerce yapılacak yardım engellenmiş olması da bu yolların ihtiyaçların karşılanmasındaki yetersizdi. Denizyolları ise itilaf devletlerince ablukaya alınmasıyla kullanılamamıştı.

Ülke ulaşım ve ticaretinde önemli yeri olan Anadolu demiryolları öncelikle ordu ihtiyaçlarına tahsis edilmişti. Nakil kabiliyeti zayıf olan bu demiryolunda halkın

⁴⁸⁹ Meclis-i Mebusan görüşmeleri sırasında Karesi murahhası Ali Galip Efendi bu miktarı 5 kile olarak zikretmektedir. A. Gündüz Ökçün, *Tarımda Çalışma ve Ekme Yükümlülüğü (Mükellefiyet-i Ziraiye) Belgeler 1912-1914*, s. 12-13.

⁴⁹⁰ Tekin Alp, "İstihsalat-ı Milliye'yi Artırmak Meselesi", *İktisadiyat Mecmuası*, 15 Mart 1333, Sene 1, C. 2, S. 49, s. 2-3.

ihtiyaçlarını temin için çok az sayıda vagon ayrılmış olması da ülkede gıda maddelerinin kısa sürede karaborsaya düşmesine neden olmuştu.⁴⁹¹

Almanya'nın verdiği taşıma araçlarına karşın demiryolları ordunun ihtiyacı olan cephane ve gıda maddelerinin taşınmasına yetmiyordu. İç ticaretin için gerekli ihtiyaç karşılanamıyor ve tüccarlara hiç vagon tahsis edilmiyordu. Anlaşma gereği satın alma şirketine kendisi için gerekli vagonlarla mallarını düzenli olarak taşıyabilmekteydi. Satın alma şirketi böylelikle ülkede tek alıcı duruma girmiş ve her malı istediği fiyata satın alabiliyor ve ülke piyasalarına girebiliyordu. Ülkede milli banka ve zirai kredi kurumları bulunmadığından hükümetler bu şekildeki satın almaya engel olamamaktaydı.

Osmanlı hükümeti her savaşta Türk unsurun savaşlarda büyük kayıplar vermekte ve yoksullukla karşı karşıya kalmaktaydı. Bu savaşta ise İttihat-Terakki hükümeti, politikası gereği milli duyguların uyandırılması ve bunun halkın ruhunda yer almasını sağlanmaya çalışılmış ve vatandaşları ticarete teşvik ederek kendilerine kolaylık göstermek suretiyle milli servetin oluşması çabası içinde olmuştur.⁴⁹² Özellikle demiryollarında zahire nakliyatına mahsus vagonlar tahsisine tabi tutulduğundan ittihat-terakki cemiyetinin etkinliği artmış ve böylece Türk olmayan tüccarların tasfiyesi sağlanmış olunuyordu. Böylece Vagon ticareti hükümetin milli sermaye oluşturma araçlarında biri haline gelmişti.⁴⁹³

Ülke dahilinde en önemli ulaşım aracı olan hayvanların ordu ihtiyaçlarını karşılanması amacıyla el konulmasına karşın, ülkede motorlu araçların yokluğu özellikle demiryollarının bitiminden itibaren büyük sorun teşkil etmekteydi. Özellikle Almanya'dan getirilen çok az sayıdaki motorlu araçlar bu ihtiyacı gidermekten oldukça uzaktı. Zira bu araçlar hem sayı hem de nitelik olarak oldukça yetersizdi.

5.1.3. Sivil Halkın İaşesinin Teminine Yönelik Tedbirler

Osmanlı hükümeti öncelikli olarak tüm devlet olanaklarını ordu ihtiyaçlarını karşılamaya hasretmişti. Ülkenin tüm imkanlarının ordu ihtiyaçlarını karşılamak üzere seferber edilmesi özellikle savaşın ikinci yılında itibaren sivil halkın iâşe temininde büyük sıkıntıların yaşanmasına neden olmuştu.

⁴⁹¹ Muhittin Birgen, *İttihat ve Terakki'de On Sene, İttihat ve Terakki Neydi?* (Haz. Zeki Arıkan), 2. Baskı, s. 324-325.

⁴⁹² Talat Paşa, *Talat Paşa'nın Anıları*, (Yay. Haz. Alpay Kabacalı), 6. Baskı, s. 33-35.

⁴⁹³ Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, s. 39-40.

Bu amaçla öncelikle ülke istihsalatının arttırılması yönelik tedbirler uygulanmaya çalışılmıştı. Bu amaçla uygulamaya konan Mükellefiyet-i Ziraiye Kanunu ülke üretiminin arttırılmasına katkı sağlamıştı. Ancak bu katkının sınırlı olduğu görülmektedir. Ülke istihsalatının arttırılması amacıyla özellikle tohumluk zahire teminine yönelik olarak, dışarıdan ithal edilen tohumluk zahirenin gümrük vergisinde muaf tutularak ülke üretiminin arttırılmasına çalışılmıştır.

Tüm bunlarla birlikte sivil halkın iâşesinin teminine yönelik olarak bazı komisyonlar kurularak ülkedeki iâşe sıkıntısına çareler bulmayı amaçlamıştı. Denizyolunun inkıtaya uğraması, demiryolu ulaşımının öncelikli olarak ordu ihtiyaçlarının karşılanmasına hasredilmesi, iç üretimi sağlayan çalışan nüfusun önemli kısmının orduya çağırılması ve ahalinin elinde bulunan hayvanlara ordu tarafından el konulmasıyla nakliye vasıtalarının önemli ölçüde azalması gibi sebepler halkın iâşe cihetinde önemli sıkıntılar karşı karşıya bırakmıştı.⁴⁹⁴

5.1.4. Sivil Halkın İâşe Teminini Sağlamak Amacıyla Kurulan Teşkilatlar

Beslenme güçlülüğünün bir diğer nedeni ülkede teşkilatsızlıktan kaynaklanan bir keşmekeşin hakim olmasıydı. Ülke iâşe mıntıkalarına ayrılmış ancak her bölgenin istihsalı aynı oranda olmadığından bir bölgede açlık tehlikesiyle karşı karşıya iken diğer bölgelerde ambarlarda stoklar mevcuttu. Bu durum ülke üretim ihtiyaçlarının bir elden tespit edilip ve bir elden tedarik edilememesinden kaynaklanmaktaydı. Zira ülkede geçmiş yıllara ait stoklar mevcut iken bu ordu aç ve büyükşehirler devamlı olarak açlık tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştı. Bu durumun yaşanmasında öncelikle ülkede aktif bir iâşe örgütünün tesis edilememesinden kaynaklanmaktaydı.⁴⁹⁵

5.1.4.1. Havayic-i Zaruriye Komisyonu

Seferberliğin ilanından itibaren özellikle kıyı kentlerin ekmek temini sağlamak amacıyla yapılan ithalatın durma noktasına gelmesi ve ordunun ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla tekalif-i harbiye adıyla ürünlerin ordu adına alınması buğday ve diğer tüketim maddelerinin arzında bir daralma meydana getirmişti.⁴⁹⁶

⁴⁹⁴ *İkdam*, 30 Kanun-u Sani 1331(12 Şubat 1916).

⁴⁹⁵ Tuncay Ögün, *Kafkasya Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, s. 293-295.

⁴⁹⁶ Özellikle İstanbul'un un ihtiyacının önemli bir bölümü ithal ediliyordu. İthalatın büyük orandan düşmesi İstanbulda büyük ek sıkıntısı yaşanmasına neden olmuştur. Nitekim şehramenetinin yaptığı araştırmada günde ortalama ithal edilen un miktarı 25 bin çuval iken seferberliğin ilanı ile birlikte bunun 8 bin çuvala düşmüştür. Zafer Toprak, *Türkiye'de "Milli İktisat" 1908-1918*, s. 268.

Havayic-i Zaruriye Komisyonu iâşe işleriyle uğraşacak, halkın ve ordunun temel tüketim maddelerini sağlamaktı. Ayrıca piyasada istif edilmiş maddeleri saptamak ve gerektiğinde bunlara el koyarak fiyatların aşırı ölçüde yükselmesini sağlamaktı.⁴⁹⁷ Bu amaçla Dahiliye Nazırı Talat Paşa başkanlığında İstanbul Valisi, Beyoğlu ve Üsküdar Mutasarrıfları ve Ticaret ve Sanayi Odası temsilcilerinden oluşan bir Havayic-i Zaruriye Komisyonu kurulmuştu. Mezkûr komisyonun sivil halkın iâşe sıkıntılarına giderilmesi başta olmak üzere piyasada stokçuluk yapanları tespit etmek gerektiğinde bunlara el koyarak fiyatların aşırı yükselmesini önlemeye çalışmak gibi görevleri de bulunmaktaydı.

Havayic-i zaruriye komisyonu iâşe işleriyle uğraşacak halkın ve ordunun temel tüketim maddelerini sağlayacaktı. Komisyonun bir diğer görevi piyasada istif edilmiş maddeleri saptamak ve gerektiğinde bunlara el koyarak fiyatların aşırı ölçüde yükselmesini önlemektir.⁴⁹⁸ İstanbul'un ekmek darlığı sorununa bu kuruluş aracılığıyla çözüm aranması kararlaştırılmıştır. İlk oturumda encümen bazı yetkili kişileride davet ederek narh sorununu görüşmüş ve 5 Ağustos 1914 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere unun çuvalına 110 kuruş ve ekmeğin kilosuna 55 para olarak saptamıştır. Zahiirciler bunu eksik görmesi üzerine ekmeğe 5 kuruş daha zam yaparak 60 kuruşa çıkarmıştır. Bu durumda fiyatları yetersiz bulan zahiirciler un istif ederek el altındayüksek fiyatla satmaya başlamışlardır.

İstanbul'un başta olmak üzere büyük kentlerin iâşe sorunu seferberliğin ilanıyla gündeme gelmiş ve özellikle un miktarının düşmesi üzerine fiyatların aniden yükselmesi üzerine Dahiliye Nazırı başkanlığında kentin yöneticileri ve ticaret odası sorumlularının katıldığı bir havayic-i zaruriye komisyonu toplanmış bu komisyonun kararıyla 5 Ağustos 1914'te ekmek fiyatlarına bir okka ekmek 55 para olmak üzere narh konulmuştu.⁴⁹⁹ Ancak zahiircilerin bu fiyatların çok düşük bulmasından dolayı 12 Ağustosta 5 para daha arttırılarak 60 paraya yükseltilmişti. Ancak piyasa şartlarının çok altında olan bu fiyatlar zahiircileri istifçiliğe yöneltmiş ve el altında yüksek fiyatlarla bu ürünlerini satma yoluna itmiştir.

Söz konusu komisyonun şehir halkının özellikle şeker gibi ithal ürünlerde yaşadığı sıkıntılar çare olarak bu ürünlerin beyannameler suretiyle halka verilmesi usulü

⁴⁹⁷Zafer Toprak, *İttihad - Terakki ve Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik (1914-1918)* s. 128.

⁴⁹⁸Zafer Toprak, *Türkiye'de "Milli İktisat" 1908-1918*, s. 268.

⁴⁹⁹Selim İlkin-İlhan Tekeli, *Osmanlı İmparatorluğu'nun I. Dünya Savaşındaki Ekonomik Düzenlemeler İçinde İâşe Nezareti ve Kara Kemal Bey'in Yeri*, s. 1165.

yürürlüğe konulmuştu. Ayrıca bu komisyon Romanya başta olmak üzere yurtdışında ve Anadolu'dan önemli miktarda gıda maddelerinin şehre aktarılmasında önemli görevler üstlenmişti⁵⁰⁰. İstanbul'un ekmek darlığı soruna gidermek amacıyla Emanet muavini Sezai Bey, Genel Müfettiş Lütfü Bey, Ticaret ve Sanayi Odası başkanı Abud Efendiden oluşan bir “*Encümen-i Mahsus*” kurulmuş ve bu encümen bazı yetkilerle yaptığı toplantıda narh uygulamasını görüşerek 5 Ağustos 1914 tarihinden geçerli olmak üzere unun çuvalını 110 kuruş ve ekmeğin kilosunu da 55 para olarak saptamıştı. Yapılan itirazlar sonucu 12 Ağustosta ekmeğin kilosuna 5 para daha eklenerek ekmeğin kilosunun 60 paradan satılmasına karar verilmişti. Ancak mevcut piyasa fiyatlarının altında belirlenen bu fiyatlar karşısında zahirecilerin istifçilik yaparak ürünlerini el altında yüksek fiyatlarla satmaya devam etmişlerdir.⁵⁰¹

Dahiliye Nazırı Talat Paşa'nın Meclis-i Mebusandaki nutkunda Havayic-i Zaruriye Kanunun gerekçelerini şu şekilde ifade etmişti⁵⁰².

“Hali harb sebebiyle İstanbul piyasasında hasıl olmuş olan galayı is’ar herkesin malumudur. İstanbul halkı sınıf ve tabakatı cihetiyle az veyahut çok bu halden müteessirdir. payitahta havayici zaruriyenin terfi fiyatınca görülen ve çekilen ızdırarın kısmen gümrük resminden ve kısmen tekalif-i harbiye usulünün tatbikinden ileri geldiği derpiş edilmesiyle bunlar için çare aranmıştır. Havayici zaruriye kanununun mevzuu budur. İstanbul’a hariçden getirilecek mevadın bir kısmının gümrük resminden muaf tutmak dahil veya hariçden getirilecek hernev eşya ve mevadı tekalifi harbiyeden müstesna bulundurmak da kanunun esasını teşkil ediyordu. Hariçden gelecek un, buğday, arpa vesair gıda maddeleri gümrük resminden muaf tutulmuş isede bu muafiyetin gaz, şeker ve saireye kadar teşmili pek daralmış olan varidatı resmiyenin büsbütün tenakısa meydan verilmemek üzere münasib görülmemiştir.”

Seferberlikde ve muharebenin bidayetinde bittabi fazla miktarda tekalif-i harbiye usulüyle bazı eşya vazı yed edildi ve hiçbir vakitte inkar edememki bazı yolsuzluklarda oldu ve hükümet o yolsuzluklardan o kadar müteessir olduğu menafı i şahsiyesini menafı i ammeye tercihan istimal eden leri idam cezası tehdidi altına aldı. Harbin ikinci senesinde mesarifimiz tezayid ettiği ordumuzun mevcudu milyonu geçtiği için biz mütefekkimizden fazla miktarda para aldık. Fazla miktar da para alınca tabi enbirinci vazifemiz halkı mutazarrır etmemekdir. Binaenaleyh bu sene orduların

⁵⁰⁰ *İkdam*, 30 Kanun-u sani 1331, (12 Şubat 1916)

⁵⁰¹ Zafer Toprak, *Türkiye’de “Milli İktisat” 1908-1918*, s. 268-269.

⁵⁰² “Havayic-i Zaruriyye Meselesi”, *Servet-i Fünun*, 12 Teşrinisani 1331, C. 50, S. 1275, s. 2-3.

ihtiyacı ali kadirül mekan mübayaat ile temin olunmaktadır. Fakat bendeniz burada sizi korkutmak için teferruat dairesinde hesab vermeyeceğim, "... Efendiler ordunun masrafı müthişdir ve aldığımız para laşi makamındadır. Biz bir dereceye kadar ihtiyat ve iktisad etmekde istiyoruz çünkü bir gün borçları ödemek de lazım gelecektir. Binaen aleyh halkın zaruret çekmesine mahal vermeyerek bugün Anadolu şimendifer güzergahında 3. Ordu mevakiinde 4.cü ordu mıntıkasında bütün ihtiyacı askeriye'nin hemen kısmi mühimi mübaya suretiyle temin ediyoruz fakat şimdi bir kanun yaparsak birçok müferriiz ve müteferrik yerlerde asker ve ordu, bunların iâşesini o suretle temin etmek imkanı yoktur. Bana levazım reisi paşa gelib de bu ordunun masarif ve iâşesini temin edermisin derse ben ona bu hususda teminat veremem ve tavsiye ederim ki siz de siz de vermeyiniz. binean aleyh taşrada arz ettiğim gibi tekrar ediyorum hiçbir vakit halkın zarar dide olması cihetini ihtiyar ediyoruz. Onun için bu kanunu kabul ederseniz pek müsayid hareket edilmiş olur kanaatindeyim."

Mezkûr komisyonun büyük gayretlerine rağmen ülkenin iâşe sorunu tüccar eliyle çözmeye çalışan Havayic-i Zaruriye Komisyonu bunda yeterli başarıyı gösterememiştir. Bu başarısızlığın en önemli sebebi olarak tüccara verilen güvencenin yetersizliği ve reel olmayan fiyat politikalarının etkisi büyük olmuştur. Bu durum temel besin maddelerinin kısa sürede piyasadan çekilmesine ve üreticinin ürünlerine el konulacağı düşüncesiyle üretimini sınırlandırmasına neden olmuştur.

5.1.4.2. Heyeti Mahsusa-i Ticariye

İâşe sorununun çözümünde havayic-i zaruriye komisyonu başarılı olamamış ve birçok mal kısa sürede piyasadan çekilmişti. Üretici malına el konulacak korkusuyla ekimi sınırlandırmıştı. İstanbul'un ihtiyacına köklü bir çözüm bulmak amacıyla İttihat-Terakki'nin İstanbul Murahhası Kara Kemal Bey'in denetiminde Şehremaneti ve İttihad-Terakki cemiyeti heyeti merkeziyesinden Ekmekçiler Cemiyeti katibi İzzet Bey'in başkanlığında bir ticari teşkilat oluşturuldu. Kısa sürede faaliyet alanını genişleten teşkilat temininde sıkıntı çekilen diğer ürünlerin ticaretine başlamıştı.

Mezkur teşkilatın girişimleri sonucu Anadolu'nun tahıl merkezleri olan Konya, Karaman, Ankara, Eskişehir, Ardahan ve Ereğli gibi yörelerdeki tüccarlarla bağlantı kurulmuştu. Ekim 1914'ten itibaren bir yıl süreyle İstanbul'un iâşesi için alım-satım işlemleri Heyet-i Mahsusa-i Ticariye tarafından yürütüldü.⁵⁰³ Savaşın ilk yıllarından

⁵⁰³ Zafer Toprak, *İttihat-Terakki ve Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik (1914-1918)*, s. 128.

itibaren ekmek, şeker ve gaz gibi ihtiyaçların temini yanı sıra söz konusu ürünlerin dağıtımını da üstlenmişti. İstanbul başta olmak üzere büyük şehirlerin iâşesini yüklenen Heyet-i Mahsusa-i Ticariye İttihat-Terakki hükümeti adına iâşe işleri yürütmekteydi. Bu durum hükümetin milli sermaye oluşturması politikasına önemli bir araç görevi görmüştür.⁵⁰⁴ Kara Kemal'in gözetiminde kurulan Heyet-i Mahsusa-i Ticariye, İttihat-Terakki adına işleri yürütmüş ve milli şirketlerin gelişmesi için gerekli sermayenin oluşmasında önemli katkısı olmuştur.

5.1.4.3. İktisadiyat Meclisi

Ülkenin iktisadi yapılanmasını sağlamak amacıyla 1916 yılından itibaren "İktisadiyyat Meclis-i Alisi" projesi çerçevesinde ülkenin genel iktisadi politikalarını belirlemek, geleceğin iktisat politikalarını saptamak üzere üst düzey bir karar organına ihtiyaç duyulmaktaydı. Ayrıca vilayetlerde "*Umur-ı İktisadiyye Müdüriyeti Umumiyesi*" kurulması düşünülmekteydi. Bu amaçla vilayetler mıntılara bölünerek her üç vilayette bir "*Umur-ı İktisadiyye Müdüriyeti Umumiyesi*" teşkil olunacaktı. Buralara atanan genel müdürler doğrudan Ticaret ve Ziraat Nezareti'ne bağlı olarak, mıntika dahilinde bulunan vilayetlerin tarım, sanayi, ticaret ve iktisadi alana giren her hususta denetimlerini üstlenecekti. Bu amaçla 13 Temmuz 1916'da Umur-ı İktisadiyye Müdüriyetleri Nizamnamesi çıkarıldı.⁵⁰⁵

İktisadiyat Meclisi üyeleri, doğal üye ve atanmış üye olmak üzere ikiye ayrılmıştı. Doğal üyeler bakanlıkların iktisadi sorunlarla ilgili genel müdürleri bulunurdu. Atanmış üyeler ise Meclis-i Ayan ve Mebusan üyeleri, Darülfünun muallimleri, ticaret odalarında başkanlık ve üyelik yapanlar, iktisat alanında söz sahibi ve bilgisini kanıtlamış kişiler arasından Ticaret ve Ziraat Nazırı tarafından üç yıl süreyle atanırdı. İktisadiyat Meclisi ilk olarak 1 Ocak 1917'de Ticaret ve Ziraat Nazırı Ahmet Nesimi Bey'in başkanlığından toplandı.⁵⁰⁶

Mezkûr meclis, milli iktisat politikaları çerçevesinde ülke iktisat politikasını belirlemek ve devletçilik anlayışıyla ülkenin ihtiyaç duyduğu iâşe maddelerin teminini sağlamaya yönelik kalıcı projeler üretmek üzere ülkenin ihtiyaçlarının kendi kaynaklarıyla karşılamasına yönelik kalıcı projeler üretmeyi amaçlamıştır.⁵⁰⁷

⁵⁰⁴ Hasan Babacan, *Mehmed Talat Paşa 1874-1921*, Ankara Kasım 2012, s. 179-180.

⁵⁰⁵ Zafer Toprak, *Türkiye'de "Milli İktisat" 1908-1918*, s. 495- 496.

⁵⁰⁶ Tekin Alp, "İktisadiyat Meclisi", *İktisadiyat Mecmuası*, 29 Kanunievvel 1332, C.1, Sene 1, S. 38, s. 1-2.

⁵⁰⁷ Bu amaçla ülkenin şeker ihtiyacını karşılamak amacıyla 1917 Şubat'ında şeker fabrikalarının kurulmasını özendirmek amacıyla bir yasa tasarısı hazırlanarak şeker fabrikası kurucak kişilere Teşvik-i

5.1.5. İhtikarın Önlenmesi

İttihat-Terakki hükümetinin dünya savaşı süresince iâşe sorunundaki başarısızlığın temel nedenlerinden biri de spekülâtif girişimlerin savaş ortamında önemli miktarda kazanç sağlamasıydı.⁵⁰⁸

Bu duruma karşı uygulanan narh usulü sorunu çözümünde etkisiz kalmakla birlikte mevcut durumu daha da çıkmaza sokmuştur. Zira narh uygulaması stokçuluğun daha da yaygınlaşmasına ve kıtlığı çekilen her türlü gıdanın el altında satılmasına neden olmuştur. Söz konusu sorunun bu şekilde halledilemeyeceğinin anlaşılması üzerine Mayıs 1917'den itibaren sorunun çözümüne yönelik daha sert tedbirlere başvurulmuştur.

Bu amaçla 14 maddeden oluşan “*iẖtikarın men'i hakkında kararname*” yayınlandı. Söz konusu kararnamede hangi durumların ihtikar sayılacağı ve ihtikara karşı alınacak tedbirlere yer verilmiştir. Bu kararname ile, harp ve benzeri fevkalade durumların getirdiği olumsuz koşullardan faydalanarak yüksek kazanç elde etmek amacıyla arz-talep dengesiyle oluşan piyasa koşullarını bozmak ihtikar olarak nitelendirildi. Ayrıca piyasa koşullarını bozacak şekilde stok yaparak fiyatların yükselmesini sağlamak da yine kanunen ihtikar olarak adlandırılırdı.⁵⁰⁹

Osmanlı Devleti İslami geleneğe uygun olarak tekелci eğilimleri engellemek ve tam rekabet şartlarının oluşturulması amacıyla çeşitli tedbirlere başvurulmuştu. Bu tedbirlerin en önemlisi ihtikarın engellenmesine yönelik alınan sert tedbirlerdi. Öncelikle ürünler üretildikleri bölgelerde pazarlanması sağlanarak fiyatların yüksek olduğu başka yerlere sevki engellenerek ihtikarın önüne geçilmekteydi. Ayrıca belli malların alım ve satım haklarının belli esnaf zümrelerine tanınması hem ticaretin denetlenmesini hemde ihtikarın önlenmesini büyük ölçüde kolaylık sağlıyordu. Olağanüstü durumların yaşandığı dönemlerde piyasa ortamını bozarak büyük karlar elde etmek amaçlayan muhtekirlere karşı hapis cezaları uygulanması bir diğer tedbir olarak zikredilebilir.

İhtikarın önlenmesi amacıyla 14 madde olarak hazırlanan Men'i İhtikar Kanunu'yla, İhtikarın önlemek amacıyla ciddi tedbirler alındı. Zira İhtikar suçundan tutuklananların Divan-ı harb-i örfice 3 aydan 3 seneye kadar hapis ve 100 liradan 5.000

Sanayi Kanun-u Muvakkatında belirtilen ayrıcalıkların yayında sübvansiyonda bulunması kararlaştırılmıştı.

⁵⁰⁸ Bakir Bahar, “Spekülasyon Ticareti- Spekülasyon”, *İktisadiyat Mecmuası*, 25 Ağustos 1332, Sene 1, C. 1, S. 26, s. 3-4.

⁵⁰⁹ “İhtikarın Men'i Hakkında Kararname ve İhtikar Komisyonunun Teşekkülü”, *Ceride-i Sofya*, 6 Mayıs 1333, C. 5, Sene 5, S. 128, s. 301-302.

liraya kadar para cezasıyla yargılanacaklardı. İhtikar suçunu kovuşturmak ve iâşe heyetinin meşgul olduğu nesnelerden başka lüzumlu nesnelerin alış-verişini de denetlemek üzere Dahiliye Nazırının başkanlığında bir heyet oluşturuldu. Mezkûr kararname ile ülke dahilinde ihtikarın önlenmesi amacıyla bir komisyon teşekkül edilmesi karara bağlanmıştı. Sadrazam ve Dahiliye Nazırı Talat Paşa'nın başkanlığında Mebusan Meclisi Reis Vekili Hüseyin Cahit Bey, Dahiliye Nezareti Hukuk Müşaviri Osman Bey ve İttihat-Terakki cemiyeti genel merkez üyelerinden Doktor Nazım ve Rasuhi Beylerden oluşan bir men-i ihtikar heyeti oluşturuldu.

5.1.5.1. Narh Uygulaması

Osmanlı Devleti ülkenin mevcut piyasa koşullarının düzenli yürümesini sağlamak amacıyla üretici ve tüketici korumak ve arz-talep şartlarına uygun ortam hazırlamak amacıyla uygulanan bir sistemdir. Narh sisteminde amaç, fiyat istikrarının devamının sağlanması ve böylece ülke halkın refahını korunmasının sağlanmasıdır. Özellikle iklim şartları, ulaşım zorlukları, üretimin harp, abluka vs. gibi olaganüstü zamanlarda hem üretici hem de tüketiciyi koruma amacıyla uygulanmıştır.⁵¹⁰

İttihat-Terakki hükümeti politika olarak narh uygulamasına karşıydı. Sadrazam Talat Paşa Meclis-i Ayandaki beyanatında narh uygulamasına karşı oluşlarının sebebini ifade ederken hangi ülkede uygulanmışsa narhın uygulandığı eşyanın piyasadaki derhal çekildiği, el altından daha yüksek fiyatlarla satıldığı ve böylece halkın ihtiyaçlarının temininde daha büyük sıkıntılara maruz kalacağını beyan etmiştir. Temel gıda maddelerindeki fiyat artışının engellenmesi için tüccarın dahilden ve hariçten ticaret maksadıyla celp ettiği eşyanın ticaretlerinde serbest oldukları ancak ticaret araçlarından olan vagonların iâşe komisyonlarının elinde olacak ve tüccar mezkur eşyaların celbi için İâşe komisyonlarına müracaat edeceklerdi. İâşe komisyonları da kendilerine % 15-20 nispetinde bir karla satmaları teklifinde bulunacaktı. Anlaşılması halinde komisyonca satın alınan ürünler komisyonun belirleyeceği fiyatlar üzerinden halka satılacaktı. Böylece hükümetin kontrolüne tabii olmak taahhüdüyle tüccara vesika verilerek temin edilen ürünlerin ülkeye gerilerek satılması sağlanacaktı.⁵¹¹

Ancak savaşın başlangıcından itibaren özellikle temel gıda maddelerinde yaşanan büyük fiyat artışları bu uygulamayı zorunlu kılmıştı. Örneğin; çift tenekesi 40

⁵¹⁰ Ahmet Tabakoğlu, "Osmanlı Ekonomisinde Fiyat Denetimi", *İktisat Tarihi Toplu Makaleler 1*, s. 126-152.

⁵¹¹ "İâşe ve İhracat Meselesi", *Servet-i Fünun*, 16 Şubat 1332, C. 52, S. 1338, s. 185-186.

kuruşa satılan gazın her bir tenekesi 40 kuruşa satılmaya başlanmış ve kiyyesi 3.5 kuruşa satılan şekerin şavaşın başlamasıyla birlikte 10 kuruşa yükselmişti. Hızlı fiyat artışına karşı şeker narh uygulanarak 5 paradan satılmasına karar verilmiştir.

1 Mayıs 1916 tarihli geçici bir kanunla belediyelere gerek görüldüğü takdirde temel gıda maddelerine narh koyarak piyasa satış fiyatını belirleme yetkisi verildi.⁵¹². Ancak narh usulüyle ürünlere biçilen değer ile ürünün piyasa satış fiyatı arasındaki büyük farkların ortaya çıkmasına neden olmuştu. Bu durum ülkede istifçilik ve karaborsacılığın yayılmasına neden olmuştur.

5.1.6. Tohumluk Zahire Temini

Ülke üretiminin azalmasını engellemek amacıyla 15 Ekim 1914 tarihinde muvakkat kanun hazırlanarak emlak ve arazi sahibi olduğunu belgeleyen ihtiyaç sahibi çiftçilere 1914 yılına ait olmak üzere aşar ambarlarından ihtiyaç sahibi ahaliye tohumluk zahire verilecekti.⁵¹³ Aşar ambarlarında yeterli miktarda zahire bulunmadığı yerlerde ise yerel yöneticilerin uygun yöntemlerle çiftçilere tohumluk zahire sağlamakla mükellef kılınmışlardı.⁵¹⁴

Osmanlı hükümeti ülke istihsalatının azalmasını engellemek amacıyla politika olarak halkın elinde bulunan ürününün iâşe ve tohumluk olarak 8’de 3 oranında zahirenin çiftçinin elinde kalmasına müsaade ediliyordu.⁵¹⁵

Ancak ülke genelinde üretimin hızlıca düşmesiyle birlikte hükümetin ülke dışında tohumluk zahire ithal etmesini zorunlu kılmıştı. Bu amaçla ülke istihsalatında meydana gelecek düşüşü engellemek için tohumluk zahire olarak getirilecek ürünlerin ithalat vergisinden muaf tutulmasına başlandı.

Osmanlı hükümeti bu amaçla özellikle 1916-1917 yılları arasında Bulgaristan, Macaristan ve Romanya’dan tohumluk zahire getirilmiştir. Ancak yalnız Romanyadan ikiyüz küsur vagon mısır, on vagona darı, beş vagon fasulye ve beş vagon bezelye getirilmiştir. Tüm bunlarla birlikte aynen iade edilmek üzere aşar ambarlarından ve

⁵¹² “Mevad-ı Gıdaiyye ve Havayic-i Sairenin Suret-i Furuht ve Tevzii Hakkında Kanun-u Muvakkat” *Düstur: Tertip II*, C. 8, s. 960-961.

⁵¹³ “Muhtacin Züraa Tevzian Tohumluk İtası Hakkında Kanun-u Muvakkat”, *Düstur: Tertip II*, C. 6, s. 1336.

⁵¹⁴ “Muhtacin Zürraa Tevzian Tohumluk İkrasına Dair 24 Zilkade 1332 Tarihli Kanun-u Muvakkata Müzeyyil Kanun-u Muvakkat”, *Düstur: Tertip II*, C.6, s. 390-391.

⁵¹⁵ BOA, DH.İ.UM.EK., Dosya No. E-21, Gömlek No. 79.

askeri müddehirlerden toplam 3.208.452 kg. hububat alınarak ihtiyaç duyulan yerlere gönderilmiştir.⁵¹⁶

Hükümetin tüm çabalarına rağmen tohumluk zahire hususu savaş süresince tarım sektörünün önemli problemi olarak devam etmiştir. Özellikle son yıllarda üretimin hızlıca azalması ve ülke üretiminin ordu ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kalmasıyla çiftçinin elinde bulunan ürünün % 37.5'i öşür ve iâşe hissesi olarak alınması çiftçilerin elinde tohumluk zahirenin de alınmasıyla tarlaların tohumusuzluktan ekilememesine neden olmaktaydı. Bu durum ülkedeki tarımsal üretim miktarının gün geçtikçe biraz daha azalmasına neden olmaktaydı.⁵¹⁷

5.2. Muhacir Halkın İâşesi

Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak kaybetmesiyle birlikte ülke içindeki nüfus hızlı bir artış göstermişti. Öyle ki 19 yy. ilk çeyreğinde 8-9 milyon olan ülke nüfusu Birinci Dünya Savaşı öncesinde 16-17 milyona yükselmişti. Bu denli hızlı bir artışın yaşanmasının en önemli nedeni imparatorluktan ayrılan müslüman nüfusun ülke sınırları içine göç etmesiydi. Dünya harbi öncesi Osmanlı-Rus savaşı ve 1912-13 Balkan savaşları sonrasında külliyetli miktarda nüfusun Osmanlı topraklarına göç ettiği görülmektedir. Bu üç göç hareketinin her birinde gelen nüfusun bir milyonu aştığı ve bir buçuk milyona ulaştığı tahmin edilmektedir. Muhacir nüfusun tüketici durumdan üretici duruma gelmesi için Osmanlı yönetimi gelen nüfusun ekime elverişli boş topraklara yerleştirerek tarımla uğraşmalarını teşvik edilmekteydi.⁵¹⁸ Ayrıca Balkan savaşları sonrasında külliyetli miktarda gelen muhacirlere çeşitli mali ve askeri muafiyetler de sağlanmıştı.⁵¹⁹ 1913 tarihli Muhacir Nizamnamesine göre Rumeli'den gelen muhacirlerin hicret tarihlerinden itibaren 6 seneye kadar tekalif-i askeriye ve 2 seneye kadar tekalif-i maliyeden muaf tutuldular. I. Dünya Savaşının başlamasıyla birlikte muhacirlere sağlanan kolaylıklar devam etmiştir. Muhacirin tahsisatından sağlanan yardımlarla muhacir halkın iâşe ve iskan masrafları karşılanılmaya çalışılmaktaydı. Bunun yeterli olmadığı zamanlarda seferberlik tahsisatı ve Harbiye Nezareti tahsisatından yardımlar yapılmaktaydı. Hükümetin tüm bu çabalarına rağmen devletin

⁵¹⁶ A. Gündüz Ökçün, *Tarımda Çalışma ve Ekme Yükümlülüğü (Mükellefiyet-i Ziraiye) Belgeler 1912-1914*, s. 12-13.

⁵¹⁷ Tuncay Öğün, *Kafkasya Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, s. 296-299.

⁵¹⁸ Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, (Seçme Eserleri II), s. 11-12.

⁵¹⁹ BOA, BEO, Dos. No. 4274, Göm. No. 320520.

içinde bulunduğu ekonomik sıkıntılar nedeniyle muhacirlere yapılan bazı yardımlara son verilmek zorunda kalınmıştı.⁵²⁰

Cihan Harbi öncesinde Balkan savaşları sırasında ve sonrasında yaşanan göçler zaten kötü durumda olan Osmanlı ekonomisini daha da etkilemiş ve mevcut hükümetin muhacir halkın iskan ve iaşesi için ayrıca ek tedbirler almasını sağlamıştı. Dünya Harbini müteakip vuku bulan göç hareketleri ülkenin yerleşmiş ticaret düzeninin bozulmasına neden olmuştu. Zira Rum halkının Trakya ve Ege'den alınarak Anadolu'ya yerleştirilmesi, Rusya'nın Doğu Anadolu'yu istilası ve burada bulunan halkın Anadolu'nun içlerine akın etmesi ve Ruslarla birlikte istila hareketine katılan Ermenilerin tehcire tabi tutulması gibi nedenler memleketin iktisadi faaliyetlerinin felce uğramasına neden olmuştu.⁵²¹

Osmanlı hükümeti halkın önemli bir kısmı oluşturan ve önemli oranda tüketici durumda olan muhacir halkı tüketici olmaktan çıkarıp üretici nüfus haline getirmek için amacıyla her vilayette “*Zahire Komisyonları*” oluşturdu. Bu komisyonlar aracılığıyla sağlanan tohumluk zahire muhacir halka dağıtıldı. Mezkûr komisyonlar vasıtasıyla hem tohumluk zahire temini sağlanmaya çalışılmış hem de halkın düzenli olarak ekmesine nezaret edilmesi sağlanmıştı. Bunlarla birlikte tarım araç ve gereçleri ile ordu ihtiyacını karşılayamayan hayvan ve arabalar yine muhacir halka dağıtılmıştı.⁵²² Vergi muafiyeti, Tohumluk zahire temini, Zirai alat ve edevatın tedarikinde muhacir halk öncelikli olarak gözetilmekteydi. Ayrıca ev ve arazi yardımı, zirai araç, hayvan ve tohumluk zahire yardımı yapılmaktaydı.⁵²³

Mevcut hükümet 1914-1915 ve 1916 yıllarında iaşe edilecek muhacir halkın sayısı 707.405 kişi olarak belirlemişti. Kişi başına günlük 400 gr. olarak hesaplanan ekmeklik zahire yıllık 146 kilograma tekabül etmekteydi. Böylece mücahir halkın ihtiyaç duyacağı yıllık ekmeklik zahire miktarı toplam 103.295.584 kg. olarak hesaplanmıştı.⁵²⁴

⁵²⁰ Ziraat Bankasına 3 milyon liralık istikraz akdine dair kanun 25 Ekim 1915 tarihinden itibaren tekrar uygulamaya konulmaması buna örnek olarak gösterilebilir. Fuat Dündar, *İttihat ve Terakki'nin Müslümanları İskan Politikası (1913-1918)*, İstanbul 2011, s. 177-181.

⁵²¹ Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, s. 41.

⁵²² Tuncay Ögün, *Kafkasya Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, s. 341-342.

⁵²³ Özellikle Rumeli muhacirlerin üretici konuma getirilerek devlete yük olmalarından kurtarmak amacıyla 6 Şubat 1914 tarihinde İAMM tarafından “*Muhacirlerin İskan ve İstihdamları Hakkında İttihazi Mukteza Tedbir ve Muamelata Dair Tertip Edilen Proje*” hazırlandı. Bu proje ile muhacir halkın üretici duruma getirilmesi amaçlanmıştır. Geniş bilgi için bkz. Fuat Dündar, *İttihat ve Terakki'nin Müslümanları İskan Politikası (1913-1918)*, s. 190-192.

⁵²⁴ BOA, DH.İ.UM.EK., Dos. No: E-21, Göm. No: 79.

5.3. Dış Yardımlar

1914 yılı itibariyle ihtiyaç duyulan malzemelerin getirilememesinin 3 önemli nedeni vardı. Birincisi Berlin-İstanbul bağlantısının zamanında kurulamamasıyla Osmanlı devletinin müttefiklerinde tecrit edilmiş olması, ikincisi almanyanın 4 Eylüldeki Marn meydan muharebesini kaybetmesi ve muharebenin kaybedilmesiyle yeniden teşkil edilen kolorduların ihtiyaçlarını karşılamaya öncelik verilmesidir.⁵²⁵

Romanyanın harbe girmesiyle Osmanlı İmparatorluğu'nun ihtiyaçlarının dış alımın kesilmiş ve ülke ihtiyaçlarının giderilmesinde sıkıntıları arttırmıştır.⁵²⁶ Bu durum ülke ihtiyaçlarının kendi öz kaynaklarının geliştirilmesini zorunlu kılmış ve bu amaçla mükellefiyet- i ziraiye kanun uygulama konmuştur.

17 Eylül 1915'te Bulgaristan'ın ittifak devletlerinin yer alması ve Avusturya-Macaristan'dan sonra Bulgaristan'ın da Sırbistan'a harp ilan etmesi sonucu Sırbistan'ın yenilmesiyle İstanbul-Berlin bağlantısı ancak 17 Ocak 1916'da kurulabilmişti. Bu nedenle bu zamana kadar özellikle iâşe ve ikmal faaliyetleri açısından kendi tüm cephelerde savaşı kendi imkanlarıyla yürütmek zorunda kalmıştı.⁵²⁷

Sırbistanın yenilgisiyle Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ile olan bağlantı sağlandığında buradan Dedeâğaç iskelesi vasıtasıyla tekrar ithalat başlamıştı.

1916 yılının sonunda üç aylık bir müsademedan sonra Romanya, Türk ordusunun da iştirakiyle mağlup edilince bu devletin büyük zirai ve maden servetinden azami istifadeyi sağlamak amacıyla Almanya'nın uyguladığı planlar dahilinde bize de hububat ve petrolden hisse ayrılmıştı. Bu sevkiyattan hissemize 300.000 ton hububat ve 150.000 ton petrol isabet etmişti.⁵²⁸ Osmanlı İmparatorluğu'nun içinde bulunduğu durumdan dolayı Avusturya – Macaristan'ın payı da Osmanlı Devletine gönderilmişti.

Romanya harbe dahil olmadan Osmanlı Devleti'ne külliyetli miktarda gıda maddelerinin ihtal edilmekteydi. Ancak Romanya'nın harbe dahil olmasıyla ithalat hızla düşmesine neden olmuştu. Romanya'nın harbe girmesiyle buradan gelen zahirenin kesilmesi ordunu iâşe temininde büyük sıkıntılar yaşanmasına neden olmuştu.⁵²⁹

Başta hububat olmak üzere 1916 yılına kadar Romanya'dan ithal edilen ürünlerin miktarları şu şekildeydi.⁵³⁰

⁵²⁵ Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, s. 103.

⁵²⁶ BOA, DH.ŞFR. Dos. No: 67 Vesika No: 144.

⁵²⁷ Vedat Eldem, *Birinci Dünya Harbinde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar*, s. 79.

⁵²⁸ Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, s. 60-61.

⁵²⁹ BOA, DH. ŞFR. Dos. No: 67, Vesika No: 144; BOA, DH.ŞFR., Dos. No: 67, Ves. No: 143.

⁵³⁰ Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, s. 61.

Tablo 40. 1916 Yılına Kadar Romanya'dan İthal Edilen Ürünlerin Toplam Miktarları

1913	205.000
1913	104.000
1913	19.000
1913	25.000 ton

Osmanlı Devletinde özellikle İstanbul'un beslenmesinde kullanılan Rus ve Romanya tahılı savaşın başlamasıyla kesilmişti.⁵³¹ Ülkede iâşe sıkıntısının baş göstermesi özellikle Romanya'nın harbe girmesiyle birlikte ortaya çıkmıştı. Zira Romanya'nın savaşa girmesine kadar hem ordu hem de başta İstanbul olmak üzere sahil kentlerin ihtiyaçlarının önemli kısmı bu ülkeden satın alınan iâşe maddelerince karşılanmaktaydı. Ancak Romanya'nın savaşa girmesiyle birlikte iâşe maddelerinin sevki durmuş ve Osmanlı ülkesinde iâşe temininde önemli sıkıntıların yaşanmasına neden olmuştu.⁵³²

Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya savaşına girmesinde en etkili olan devlet şüphesiz Almanya idi. Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğuna ekonomik yardımının kaynağı olan Alman yardımlarını ayrı bir başlık altında irdelenmiştir.

5.3.1.Almanya'nın Yardımları

Osmanlı-Alman ilişkileri XV. yüzyıla kadar geriye gitmekle birlikte iki ülke ilişkilerinde Bismarck döneminde hissedilir iyileşme olmuştur. Ancak 1888 yılında II. Wilhelm'in tahta geçmesiyle Türk-Alman ilişkileri yeni bir döneme girmiştir. 26 Ağustos 1890 tarihinde Almanya ile yeni imtiyazlar içeren Osmanlı-Alman ticaret anlaşmasının imzalanmasıyla iki ülke arasındaki ticari ilişkilerde önemli gelişmeler yaşanmasına neden olmuştu.⁵³³

Almanya'nın Osmanlı topraklarındaki yatırımlarının payı I. Dünya Savaşı yıllarına doğru giderek arttı. Öyle ki Alman mali yatırımları 1888-1914 yılları arasında %1'den %2' ye yükselmişti. Osmanlı İmparatorluğu'nda yatırımların en büyük kısmı dış ticaretle meşgul olan işletmelerdendi. Demiryolları için yapılan yatırımlar yabancı sermayenin neredeyse üçte ikisine tekabül etmekteydi.⁵³⁴

⁵³¹Erik Jan Zürcher, *Savaş, Devrim ve Uluslaşma Türkiye Tarihinde Uluslaşma Dönemi (1908-1928)*, s. 210.

⁵³²BOA, DH.ŞFR., Dos. No: 67, Vesika No: 143.

⁵³³Rifat Önsoy, *Türkiye'deki Almanya 1914-1918*, Ankara, Ekim 2004, s. 9-16.

⁵³⁴Donald Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bir Bakış", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalcık, Donald Quataert), C. 2, s. 898, 900.

Bu yakınlaşma 2 Ağustos 1914 tarihli anlaşmayla ittifaka dönüşmüş ve Türk-Alman ittifakı imzalanmasıyla Osmanlı Devletini dört yıl devam edecek olan ve imparatorluğun yıkılmasıyla sonuçlanacak I. Dünya Savaşına itmiştir.

Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğundaki yatırımlarındaki payı I. Dünya Savaşı yıllarına doğru giderek arttı. Osmanlı iktisadına doğrudan doğruya yabancı yatırım 1850 yılları boyunca çok düşük seviyede idi. Alman mali yatırımlar 1888-1914 yılları arasında %1'den %27'ye yükseldi. Buna karşın İngiltere'nin yatırımları %56'dan %15'e düştü. 1914 yılına gelindiğinde Alman yatırımları İngiliz yatırımlarından fazlaydı.⁵³⁵

Osmanlı imparatorluğunda yatırımların en büyük kısmı dış ticaretle meşgul olan işletmelerdeydi. Zira demiryolları için yapılan yatırımlar yabancı sermayenin neredeyse üçte ikisine tekabül etmekteydi. Ayrıca Türk demiryolu sistemi Alman çıkarlarına uygun olarak destekleniyordu. Asya demiryolu şebekesinin genişletilmesi, 435 milyon marklık Alman hammadde ve araç-gereç ayrıca 35 milyon marklık kömür talep edilmekteydi. Böylece Bağdat demiryolları sorunları halledilmeye çalışılmıştı. Almanya bu yardımı yalnız politik nedenlerle yapmadı. Aynı zamanda Türkiye'de ekonomik çıkarları da vardı. Zira Almanların bu yardımlarına karşılık harbin sonuna kadar başta zeytinyağı, içyağı, yün, deri ve maden cevheri olmak üzere Almanya'ya 300 milyon marklık hammadde gönderilmişti.

Yine Osmanlı hükümeti harp için gerekli paranın büyük bir kısmını kısmen borç kısmen de takas sistemiyle Almanya'dan alınmıştı. Maddi yardımların büyük kısmı Sırbistan'ın bertaraf edilmesi Berlin-İstanbul demiryolu hattının açılmasıyla yapılmıştı.⁵³⁶

Harbin devamı müddetince Almanya'nın Türkiye'ye gönderdiği silah ve donatım değeri 616 milyon mark iken harpten sonra yapılan hesaplara göre bu miktar 850 milyonu aşmaktaydı.⁵³⁷

Birinci Dünya Savaşı öncesi Osmanlı İmparatorluğu ekonomik durumu batı ve orta Avrupa devletleriyle genel olarak kıyaslandığında hemen hemen onda biri durumundaydı. 1914 yılı itibarıyla ihtiyaç duyulan malzemelerin getirilememesinin 3

⁵³⁵ Donald Quataert, "Sanayi", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalcık, Donald Quataert), C. 2, s. 1016.

⁵³⁶ Jehuda L. Wallach, *Bir Askeri Yardımın Anatomisi, Türkiye'de Prusya- Alman Askeri Heyetleri 1835-1919*, s. 187- 220, 243.

⁵³⁷ Jehuda L. Wallach, *Bir Askeri Yardımın Anatomisi, Türkiye'de Prusya- Alman Askeri Heyetleri 1835-1919*, s. 220, 244-245.

önemli nedeni vardı. Birincisi Berlin-İstanbul bağlantısının zamanında kurulamamasıyla Osmanlı Devleti'nin müttefiklerinde tecrit edilmiş olması, ikincisi Almanya'nın 4 Eylül ayında Marn meydan muharebesini kaybetmesi ve muharebenin kaybedilmesiyle yeniden teşkil edilen kolorduların ihtiyaçlarını karşılamaya öncelik verilmesidir.⁵³⁸ Savaş boyunca Almanya hükümeti Osmanlı Devletine 235.056.344 Osmanlı lirası tutarında borç vermiş bu miktarın 148.581.400 lirası hazine bonosu, geri kalanı altın, gümüş, Alman markı ve Osmanlı lirası olarak ödenmiştir.⁵³⁹

Alman askeri uzman ve komutanlar özellikle 1880'den itibaren getirilmiş, 1918 yılına kadar da artan Alman nüfuzuna paralel olarak sayıları artmıştır. 1912 Balkan savaşı yenilgisi ordu da Alman askeri heyetinin etkisi ve uzman-subayların sayısı arttırıldı. İmparatorluk Birinci Dünya Savaşına Alman komutasında girdi denilebilir. 1913'te General Otto Liman von Sanders'in başkanlığındaki Alman askeri heyetini gelişle sadece Osmanlı ordusuna değil imparatorluğun her köşesinde alman nüfuzu artmaya başladı. Öyleki savaş öncesi dönemde ve savaş içinde Alman askeri uzmanları artık fiili komutanlar olmuşlardı.⁵⁴⁰

Osmanlı devletin I. Dünya Harbi süresince 23 general 10 amiral olmak üzere kara ordusunda toplam 130, donanmada 60 olmak üzere toplamda 190 subayın Osmanlı ordusunda görev aldığı görülmektedir. Hiç şüphesiz bu askeri heyetlerin içinde Liman von Sanders görev ve yetkileri bakımından ayrı bir yeri vardır. 27 Ekim 1913 tarihli mukavelename görev ve yetkileri belirlenen Liman von Sanders başkanlığındaki heyete Osmanlı Devleti'nde harbiye nazırından Enver Paşa'dan sonra ikinci adam konumuna getirmişti. Zira söz konusu mukavelename ile Sanders'in makamı Harbiye Nazırından sonra olacak ve Harbiye Nazırını haberdar etmek kaydıyla birlikleri, istikamları, demiryollarını ve ulaşım teftiş etmek selahiyetine sahipti. Ayrıca bütün kurmay subayların sevk ve idaresi ile iase ve gibi her türlü ikmal işlerinde de yetkili kılınıyordu.⁵⁴¹

Bu durum Osmanlı devletinde Almanya'nın nüfuzunun en üst seviyeye taşımıştı. Bu nedenle Osmanlı devletinin savaş süresince yaptığı tüm askeri kararlarda alman etkisini gösterir. Osmanlı Devletinin en önemli cephesi olan Çanakkale Cephesi de Sanders'e verilmesi de bu durumda gayet normal bir durumdu. Askeri heyetin genişlemesiyle birlikte Almanlar Osmanlı Devletinin yönetimdeki etkisi gittikçe

⁵³⁸ Vedat Eldem, *Birinci Dünya Harbinde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar*, s. 103.

⁵³⁹ Zafer Toprak, *İttihat - Terakki ve Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik (1914-1918)*, s. 113.

⁵⁴⁰ İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, s. 103, 122.

⁵⁴¹ Y. Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, C. II, Ksm. III, s. 286-287.

artmıştı. Bu amaçla yönetimde ve kamu hayatının bütün dallarında artan sayıda Alman danışmalar ve uzmanlar ve öğretmenlerin görevlendirilmesi bu etkiyi daha da arttırmıştı.

Alman askeri ataşesi Albay Von Lossow, 1915 yılı sonlarında Enver Paşa ve levazım reisi Hakkı Paşa ile yaptığı görüşmede Alman yardımının kapsamı, ülkenin bütün ekonomik ve mali sorunları ele alındı. Bu görüşmede Türk ordusu için aylık bir bütçe önerildi ve yardımların amacına uygun kullanılmasını sağlamak amacıyla bir maliye uzmanı danışman olarak Harbiye ve Maliye Nezaretine yerleştirildi. Türk Levazım Dairesine bir Alman mali danışmanlığı kurulması kabul edildi.

Almanyan'ın savaş sırasında Osmanlı hükümetinden beklenen başarıyı sağlamasını beklemesi ancak ekonomik ve endüstri bakımından az gelişmiş olan Osmanlı Devleti'nin zengin ve gelişmiş Almanya tarafından desteklenmesi zorunluluktan. Bu amaçla Türk isteklerini düzene koymak amacıyla Berlin'de bir Türk satınalma komisyonu (TEAK) kuruldu. Almanlar Türk ihracatını yönetmek amacıyla "*Zentral Einkauf Gesellschaft*" adıyla merkezi satın alma şirketi kurdu. İhraç mallarının fiyatlarını bu şirket belirlediğinden Osmanlı hükümeti kendini bu kuruma karşı korumak amacıyla 21 Eylül 1916'da ihracatı kendi açısından kontrol edecek bir "*ihracat komisyonu*" kurdu⁵⁴².

Almanlar, hammadde durumunu kontrol etmek amacıyla çeşitli bilim kurulları da gönderdi. 1916'da Alman subaylarının yönetiminde "*Türk harp ekonomisi istihbarat merkezi*" kuruldu. 1 Ekim 1916'da kadar Almanya, Türkiye'ye 600 milyon marklık askeri malzeme göndermiş, Türkiye'den ise 50 milyon marklık hammadde temin etmiştir.

Güçlükleri biraz daha hafifletmek Türkiye'den sıkıntı çekilen veya çok yüksek fiyatla satılan tüketim mallarını ithal edecek bir Alman ithal şirketi kurulması cihetine gidilmiş ancak bunun devamı gelmemiştir. 1917 yılında besin maddelerinde sıkıntı yaşanmakta ve fiyatlar çok yüksek düzeyde ve besin maddeleri vurgunculuğu egemendi. Nisan 1918'de Osmanlı Harbiye Nezareti askeri personelin ticari amaçlarla girişecek seyahatlerin engellenmesini Türkiye'deki Alman ve Avusturya-Macaristan askeri makamlarından rica etmek zorunda kalmıştı. Zira Alman ve Avusturyalı askerler Anadolu'da yoğun bir ticaretle meşguldü.

⁵⁴² Jehuda L. Wallach, *Bir Askeri Yardımın Anatomisi, Türkiye'de Prusya- Alman Askeri Heyetleri 1835-1919*, s. 185-187.

Osmanlı Devleti harp süresince yaşadığı en büyük sıkıntı hiç şüphesiz Almanya başta olmak üzere müttefikleriyle olan muvasala hattının yeterli şekilde kurulamamasıydı. Diğer bir neden de harp müddetince ulaşım alanındaki yetersizliklerdi. Karayolları sınırlı ve alt yapı yetersizliği mevcuttu. Demiryollarında ise belli güzergahlar üzerinde bulunmakta ülkenin iç bölgelerinde yetersizdi. Demiryolları dış hatlarının kapalı olamasından dolayı müttefiklerce yapılacak yardım engellenmiş olmasıda bu yolların ihtiyaçların karşılanmasındaki yetersizdi. Denizyolları ise ülkenin denizlerden ablukaya alınmasıyla kullanılamamıştı.

5.3.1.1.Almanya Mübayaat Şirketi

Berlin-İstanbul yolunun açılmasıyla birlikte Almanya'dan Osmanlı Devleti'ne ve Osmanlı Devleti'nden ve Bulgaristan'dan da Almanya'ya celb edilecek ham madde mübayaatının düzenli işlenmesini sağlamak ve bu işlemlerin bir elden yapılmasını sağlamak amacıyla "*Deutsch Orientalische Gesellschaft*" adıyla bir şirket tesis edilmiş ve Alman hükümetinin ihtiyaç duyduğu her türlü hammaddenin tedarik edilmesi bu şirket eliyle yapılmıştı. Merkezi Almanya'nın Bremen şehrinde olan bu şirketin İstanbul ve Sofya'da birer şubesi kurulmuştur. İki milyon mark sermaye ile kurulmuş olan şirket Osmanlı İmparatorluğu'ndan daha çok tiftik, yün ve pamuk vb. hammaddelerin mübaya edilmesine ehemmiyet vermiştir.⁵⁴³

Söz konusu şirket piyasada buldukları her türlü maddeyi alarak memleketlerine sevk etmişlerdi. Bu sevkiyat içinde zeytinyağı, yumurta, bakliyat ve zahire gibi ihtiyaç duyulan her türlü maddenin alınarak sevk edilmesine çalışılmıştı. Osmanlı imparatorluğu dış ticaretinde sürekli açık veren bir ülke olmasına rağmen bu dönemde ilk defa dış ticarete ihracat fazlası vermişti.⁵⁴⁴

Osmanlı devletin I. Dünya harbi döneminde 23 general 10 amiral olmak üzere kara ordusunda 130, donanmada 60 olmak üzere toplamda 190 subayın Osmanlı ordusunda görev aldığı görülmektedir. Hiç şüphesiz bu askeri heyetlerin içinde Liman Von Sanders görev ve yetkileri bakımından ayrı bir yeri vardır. 27 Ekim 1913 tarihli mukavelename görev ve yetkileri belirlenen liman von Sanders başkanlığındaki heyete Osmanlı Devletinde Harbiye Nazırı Enver Paşa'dan sonra ikinci adam konumuna getirmişti. Zira söz konusu mukavelename ile Sanders'in makamı Harbiye Nazırından

⁵⁴³Celal Sahir, "Alman Mübayaat Şirketi", *İktisadiyat Mecmuası*, 8 Şubat 1331, C. 1, Sene 1, S. 1, s. 10.

⁵⁴⁴Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, s. 34.

sonra olacak ve Harbiye Nazırını haberdar etmek kaydıyla birlikleri, istikamları, demiryollarını ve ulaşım teftiş etmek selahiyetine sahipti. Ayrıca bütün kurmay subayların sevk ve idaresi ile iâşe ve gibi her türlü ikmal işlerinde de yetkili kılınmıştı.⁵⁴⁵

İstanbul-Berlin yolunun açılmasıyla Almanya mübayaat komisyonu tarafından K.Evvel 1332 tarihinde itibaren Alman mübayat komisyonunca Romanya'dan tedarik edilerek Zıştovi üzerinden İstanbul Sirkeci istasyonuna gönderilen erzakın cins ve miktarı şu şekildeydi; 2 K.Evvel 1332'de (1916) 89 vagon mısır 1.118.821 kg., 7 vagon dakik 85.075kg, 10 vagon buğday 124.723 kg., 1 vagon arpa 12.155 kg. toplam 107 vagon ve 1.340.774 kg. gönderilmişti.⁵⁴⁶ 5 Kanun-u Sani 1332'de Zıştovi'den sevk edilen mısır 15 vagon 175.175 kg., 6 Kanun-u Sanide 190.241kg. mısır ve 6 vagon 80.451 kg. mısır, arpa ve yulaf; 7 Kanun-u Sanide 15 vagon mısır 191. 008 kg. Dersaadet Levazımat-ı Umumiye Riyasetine gönderilmişti.⁵⁴⁷ Ayrıca 8 Kanun-u Sanide toplam 11 vagon mısır 128.932 kg, 4 vagon buğday 49.987 kg. olmak üzere toplam 15 vagon erzak Edirne vilayetine sevk edilmişti. Yine 9 Kanun-u Sani Dersaadet Levazımat-ı Umumiye Riyasetine olmak üzere 15 vagon mısır 188.578 kg. Gönderilmişti. 10 Kanun-u Sanide 10 vagon mısır 127.535 kg, 1 vagon buğday 18.330 kg. Çatalca Mutasarrıflığına, 1 vagon buğday 10.060 kg. Çorluya, 2 vagon 20.232 kg. Edirne vilayetine, 1 vagon buğday 15.396 kg.⁵⁴⁸ Sevk edildi. 11 Kanun-u Sani 13 vagon 181.887 kg. buğday olmak üzere Dersaadet Levazımat-ı Umumiye Riyasetine gönderilmişti.

5.3.1.2.Osmanlı Devleti ile Almanya Arasındaki Nakliyat Yolları ve Bu Yollardan Yapılan Sevkiyat

17 Eylül 1915'te Bulgaristan'ın ittifak devletlerinin yer alması ve Avusturya-Macaristan'dan sonra Bulgaristan'ın da Sırbistan'a harp ilan etmişti. Sırbistan'ın bu devletlerce bertaraf edilmesiyle İstanbul-Berlin bağlantısı ancak 30 Ocak 1916'da kurulabilmişti. Osmanlı Devletinin kendi müttefikleriyle olan ticaret yollarının kapalı bulunması nedeniyle bu zamana kadar bütün cephelerde kendi imkanlarıyla mücadele zorunda kalmıştı.⁵⁴⁹

⁵⁴⁵Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, C.II. Ksm. III. s. 286-287.

⁵⁴⁶ATASE, BDH., Kls. 2103, Dos.19, Fih. 1-1; ATASE, BDH., Kls. 2103, Dos. 19, Fih. 1-A

⁵⁴⁷ATASE, BDH., Kls. 2103, Dos.1 9, Fih. 1-1, ATASE, BDH., Kls. 2103, Dos. 19, Fih. 1-2; ATASE, BDH., Kls. 2103, Dos. 19, Fih. 1-3.

⁵⁴⁸ATASE, BDH., Kls. 2103, Dos. 19, Fih. 1-5.

⁵⁴⁹Vedat Eldem, *Birinci Dünya Harbinde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar*, s. 79.

Sırbistan ve Karabağ'ın mağlup edilmesiyle Edirne, Niş, Sofya, Belgrad ve Avusturya arasındaki demiryolu hattının açılmasıyla önemli sevkیاتlar başlamış oldu. İlk Balkan treni 17 Kanun-u sani 1916'da (30 Ocak 1916) Sirkeci istasyonuna ulaştı ve iki gün sonrada 8 günlük bir seyahattan sonra ilk harp malzemesi treni İstanbul'a ulaşmış oluyordu.⁵⁵⁰

Tuna, Zıstovi ve Rusçuk'tan geçen Balkan hattı hem tek hattın oluşması hemde bölgenin coğrafi ve iklim özelliklerinin elverişsizliğinden kaynaklanan sıkıntılar mevcuttu. Daha önceden Tuna nehri üzerinden sevkıyat yapılmakta idiyse de bu sevkıyat ihtiyaçları karşılamaktan uzaktı. Romanya'nın tarafsız olduğu bu dönemde Zıstovi ve Rusçuk üzerinden yapılan bu sevkıyat hem sınırlı hem de daha çok harp malzemesinden oluşmaktaydı. Bulgaristan'da birleşerek bir hat halinde İstanbul'a ulaşan bu hatta bazı iyileştirmeler ve iase istasyonları kurulmuşsa da nihayete kadar bu hattın yapılan nakliyat sınırlı kalmıştı.

Harbin ikinci yılın başında Osmanlı Devletiyle Almanya arasında irtibatın tesisi bir zorunluluk haline gelince İstanbul'da bir nakliye işlerinde ortak hareket etmek amacıyla bir nakliye şubesi teşkil edildi. Osmanlı-Alman ortak çalışmasını gerektiren bu müessese Alman usulü üzerine tertip edilmişti.

Osmanlı demiryolunun kabiliyetine gelince şark hattı Belgrad-Niş-Sofya ve Anadolu'ya birleşme hatlarıyla birlikte Anadolu hattında büyük oranda lokomotif ve vagon ihtiyacı vardı. Bu ihtiyacı gidermek amacıyla Anadolu ve Bağdat hattına 600 Alman vagonu ile 16 lokomotif verildi.

Şark ve Balkan hattı için Alman ve Türk ihtiyaçlarının belirlenip giderileceği ortak bir makamın tesisine ihtiyaç vardı. Zira ihtiyaçları bazen Tuna kumandanlıklarına bazen Sofya Erkanı harp zabıtına bazen Bulgar Nezaretine bazende Alman Bahriye Nezaretine müracat edilmek suretiyle giderilmeye çalışılıyordu.

Osmanlı İmparatorluğu Menzil Baş Kumandanlığı'ndan biriken ihtiyaç listeleri her dört günde bir Erkanlı harp zabıtlığına göndermekte ve buradan da bu ihtiyaçlar listesi Sofya ve oradan da Zıstovi ve Rusçuk'a gönderilmekteydi. Bu şekilde Tuna limanlarında toplanan malzemeden ihtiyaç duyulanlar sevk edilmesine çalışılıyordu.

Levazımat-ı Umumiye Reisi meşhur topal İsmail Hakkı Paşa Tuna'dan günlük 35-40 vagon erzakın sevk edilmesi gerektiğini belirtmiş bu yapılmadığı takdirde ülkenin iase sıkıntısı çekeceğini belirtmiştir. Ancak zaten günlük ortalama 40 vagon bu hat

⁵⁵⁰ *Sabah*, 17 Kanun-u Sani 1916 (30 Ocak 1916)

üzerinde nakl edilebiliyordu. Bu sıkıntılar sırbistanın yenilgiye uğratılmasıyla Oryinet Hattı açılmış oldu ve böyle ihtiyacın büyük kısmını oluşturan harp malzemeleri bu hatla temin edilmeye başlandı. Bu nakliyatın yükselmesiyle önemli bir sorun çıktı oda kömür sorunu. Rus donanmasının tesiriyle ve ulaşım araçlarındaki yetersizliklerden dolayı Osmanlı İmparatorluğu önemli ölçüde kömür sorunu yaşamaktaydı. Bu nedenle Enver Paşa Almanya'dan 20.000 ton kömür talebinden bulunmuş bu da günde 1 kömür treninin tekabül etmekteydi ancak buna imkan yoktu. Zira 2 günde ancak 1 tren sevki mümkündü.

Mart 1916'da Oryinet hattı üzerinde 17 kömür 19 kıtaat 15 edevat-ı haribiye olmak üzere 51 vagon sevk edilebiliyordu. Yani Balkan hattı üzerinden günlük ortalama 50 vagon sevk edilebilmekteydi. Oryinet hattı diğer bir sıkıntı İstanbul'daki istasyonların yetersizliği idi zira Almanya bu hatt için 5 lokomotif daha vermiş ancak İstanbul Sirkeci İstasyonu bir trenden başka takriben 50-60 vagon daha içine alabiliyordu. Bu nedenle Suruk güneyinde yedi kala istasyonu kısmen Alman vesaitiyle inşa edilmiş daha çok ham madde tahliye istasyonu olarak işliyordu. Hammaddeleri mavnalar vasıtasıyla buraya nakl edilmekte buradanda Almanya'ya sevk edilmekteydi. Türkiye'den Almanya'ya bilhassa hammadde, maden, deri vs. gibi şeyler miktar itibariyle az olmakla beraber ehemmiyetli maddeler sevk edilmekteydi.

Mayıs 1916'da Oryinet hattı üzerinde haftada 14 tren sevk edilmekteydi. Bunları 7'si kömür, 1 Bağdat hattı için inşaat malzemesi 5'i ise askeri malzemeydi. Mayıs ayı boyunca Oriyinet hattı ile 1397 vagon ve Balkan hattı ile Zıştovi ve Ruscuk'tan 1460 vagon erzak ve 394 vagon harp malzemesi nakl olundu.

1916 Temmuzunda bu ikmal son devresine girmiş ve 28 Ağustos 1916'da Romanya'nın harp ilan etmesiyle Tuna limanlarından Osmanlı Devletine erzak sevkiyatı son bulmuştu. Tuna üzerinden günlük ortalama Ruscuk'tan 40 vagon Zıştovi'den 20 vagon hareket edebilmekteydi. Buna mukabil daha uzun olan Belgrad-Niş-Sofya -Oryinet hattındaki kaidesizlikten yeterli işlevi yerine getiremiyordu.⁵⁵¹

5.3.1.3.Alman - Türk Cemiyeti

Alman-Türk cemiyetlerinin kuruluşu ilk olarak 11 Şubat 1914 tarihinde gerçekleştirildi. Üyelerin büyük çoğunluğu ekonomi çevresinden oluşmakta ve maddi

⁵⁵¹ Ahmet Şevket (Yüzbaşı), "Büyük Harp Esnasında Almanya İle Türkiye Arasında Nakliyat Yolları", Mecmua-i Askeriye, Eylül 1928, C. 9, S. 70, s. 139-150.

destek bu çevreden sağlanmaktaydı. Kasım 1915'te Sırbistan'ın mağlup edilmesiyle kapalı olan Berlin-İstanbul hattı açılmasıyla iki ülke arasındaki ticari ilişkilerin yeniden başlamasıyla birlikte, büyük kısmını ticaret ve sanayiden olmak üzere Alman-Türk cemiyetlerine olan destekleri artmıştı. 1918 yılına gelindiğinde Alman-Türk cemiyetleri sayısı on iki mahalli ve beş bölge teşkilatına ulaşmıştı. Savaşın uzamasıyla birlikte cemiyetler ekonomik açıdan sorunlar yaşamaya başlamış zira cemiyet gelirlerinin büyük kısmı özel teşebbüsün yaptığı bağışlarla sağlanmaktaydı. Alman hükümeti İngiltere ve Fransa'nın tepkisini çekmemek için arka planda kalmayı tercih etmişti. Bu nedenle Almanya'nın maddi açıdan çok manevi açıdan destek sağladığı söylenebilir.⁵⁵²

⁵⁵² Rıfat Önsoy, *Türkiye'deki Almanya 1914-1914*, s. 39-47.

SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşına katılmasıyla birlikte ordu ve ahalinin iâşe temininde önemli sıkıntılar yaşanmaya başlamıştır. Bu durumun yaşanmasında İttihat-Terakki hükümetinin savaşın kısa sürede sonuçlanacağına dair öngörüsünden kaynaklanmaktaydı. Zira ülke genelinde ordu ve ahalinin iâşesinin teminine yönelik tedbir yerine ülkeye ancak birkaç ay yetebilecek stoklar yapılarak savaşa girilmişti. Stokların kısa sürede tükenmesiyle birlikte savaş süresince iâşe konusunda büyük sıkıntıların yaşanmasına neden olmuştur. İâşe teminindeki bu sıkıntılar yalnız Osmanlı Devleti'nde değil savaşan diğer tüm devletlerde de bu durum söz konusuydu. Ancak Osmanlı Devleti gibi ekonomisi tarıma dayanan ülkelerin ekonomik yapıları daha az esnek olduğundan, gelişmiş ekonomiye sahip ülkelere nazaran daha derin sorunlar yaşanmasına neden olmuştur. Zira gelişmiş ekonomiye sahip ülkeler tarım üretimdeki gerilemeyi sanayi ve diğer ekonomik kollarla telafi edebilmekteydiler. Ancak Osmanlı Devleti gibi sanayi ve ekonomik kolları gelişmemiş olan bir devletin tarım üretimindeki bu açığı telafi etmesi oldukça güçtür. Bu nedenle savaşın meydana getirdiği sıkıntılar sanayisi az gelişmiş ülkelere çok daha derinden hissedilmekteydi.

Tüm bunlara rağmen, Osmanlı hükümeti savaşın başlamasıyla birlikte ülke ekonomisini olumsuz etkileyen bazı uygulamaları kaldırmak ve ekonomiyi rahatlatacak bazı tedbirler almaya çalışmıştı. Öncelikle 2 Ağustos 1914 tarihli “*Tecil-i düyun kanunu muvakkati*” ile bankalardaki vadeli, vadesiz mevduat dahil olmak üzere tüm borç ve taahhütler ertelenmişti. Bu durum dış borçlara da uygulanmış Düyun-u Umumiye kapsamındaki tüm borçlar savaş boyunca ertelenmişti. Ayrıca 9 Eylül 1914 günlü irade-i seniyye ile Osmanlı topraklarında yaşayan yabancılara tanınan kapitülasyon adı altındaki tüm iktisadi, adli ve idari ayrıcalıklar kaldırılmış ve böylece ülkenin milli iktisat politikalarının uygulanmasının önündeki en büyük engel kaldırılmış olunuyordu. Osmanlı Devleti bütçesinde yer alan gelirle savaşın finanse edebilmesine olanak yoktu. Bu durum savaş ekonomisinin uygulanmasını zorunlu hale getirmişti. Bu amaçla hükümet savaş giderlerini öncelikle olağandışı kaynaklarla karşılamayı denedi ve memur maaşlarının yarısını ödedi diğer yarısı için memur alacaklı kılındı. Tüm devlet borçları ertelenerek ordunun ihtiyaç duyacağı her türlü araç, gereç ve erzaka “*tekalif-i harbiye*” adı altında bedelinin bir kısmı peşin diğer bölümü savaş bitimini takip eden yıl

bütçesinden ödemek üzere el koydu. Böylece bir dizi tedbirler alınarak bütçeye ek kaynaklar sağlanılmaya çalışılmıştı.

I. Dünya Savaşı süresince ülkenin en büyük sorunu olan ve çokça eleştiri konusu olan iâşe ve ikmal meselesi konusunda uygulanan politikaların ne düzeyde başarılı olduğudur. Zira ülkenin ekonomik düzeyi böylesine büyük bir harbin devam ettirilmesini imkansız kılmakta ve barış döneminde kendi kendisine yetemeyen bir ülkenin dünya savaşı sırasında kendi olanaklarıyla ayakta kalması elbette imkansızdı. Savaşın başlangıcından itibaren üretim büyük ölçüde düşmüş ve esnek bir yapıya sahip olmayan Osmanlı ekonomisinin bu durumu finanse etmesinin imkanı yoktu. Böyle bir durumda hangi politika izlenirse izlensin ülkenin düştüğü bu vaziyetten halkı memnun edecek bir politika üretmek neredeyse olanaksızdı. Bu nedenle yaşanan sıkıntıların ne kadarının izlenen politikalardan kaynaklandığını ortaya koymak oldukça güçtür.

1908'lerde başlayan milli iktisat eğilimi I. Dünya Savaşındaki siyasi konjunktürün etkisiyle güç kazanmış ve kapitülasyonların kaldırılmasıyla milli iktisat politikalarının önündeki en büyük engel kaldırılmıştı. Böylece milli istihsalatın artırılması ve geliştirilmesine çalışılmıştı. Ancak savaşın meydana getirdiği olumsuzluklar, üretimin hammadde ve tarım kaynaklarıyla sınırlı kalması ve sanayi mallarında üretimin sınırlı kalması ve milli sermaye eksikliği gibi nedenler ülkenin milli iktisat politikalarında Başarsızlığa uğramasına neden olmuştu.

Osmanlı Devleti'nin iktisadi açıdan milli bir politika çerçevesinde usul ve metodun yeterince bilinmemesi iktisadi gelişmenin önündeki en büyük engellerden biriydi. Ayrıca her kurumun ortaya çıkan iktisadi problemlere karşı kısa vadeli çareler araması ve kurumlar arası ahenk ve koordinasyon eksikliği diğer iktisadi gelişmelerin önündeki engel olarak göze çarpar. Oysa devletler iktisadi politikalarını uzun vadeli ve her kurumun görev ve yetkilerinin açıkça belirlenmesiyle ve bu kurumların belli bir ahenk ve koordinasyon içerisinde çalışmasıyla mümkündür.

Savaşın başlamasıyla birlikte İttihat-Terakki yönetiminin devlet idaresinde ordunun etkinliğinin daha da artmasına neden olmuştu. Vilayet, sancak ve kazalarda ordu kumandanları mülki idarecilerin önüne geçmiş tüm idari işlerde olduğu gibi ordu ve halkın iâşe temini ve ikmalinde de söz sahibiydi. Kısa sürecek bir harpte böyle bir durum belki de bu kadar sıkıntı yaratmazdı. Ancak böylesine uzun süren bir harbin bu şekilde idaresi mümkün değildi. Uygulanan iktisadi siyaset nedeniyle özellikle harbin sonlarına doğru ülke adeta açlıkla karşı karşıya kalmıştı.

Savaş yıllarında İttihat-Terakki hükümetinin iâşe politikalarında istikrarlı bir gelişim gösterememiş özellikle Alman iâşe örgütleri örnek alınarak benzer bir politika izlenmeye çalışılmıştı. Ülkede etkin bir iâşe örgütü meydana getirilememiş; ordu ve halkın beslenme sorununa kalıcı bir çözüm üretilmemiştir. Savaşın başlamasıyla birlikte mevcut hükümetin zorunlu olarak uygulamaya soktuğu “devlet iktisadiyatı” politikasıyla devlet iktisadi yaşamın hemen her alanında etkinliğini arttırılarak İç ve dış ticaret devlet denetimine alınmıştı.

Osmanlı Devleti’nde sürekli ve uzun süren ve yenilgilerle sonuçlanan savaşlar nedeniyle ülke ziraatin iyice geriletmış ve tarımda teknolojik yetersizlik nedeniyle ülke üretimi halkın ihtiyaçlarını karşılamaktan uzaktı. Bu nedenle özellikle büyük kentlerin ihtiyaçlar ithal edilerek karşılanmaktaydı. Ancak savaşın başlamasıyla birlikte diğer savaşan devletlerde olduğu gibi Osmanlı Devleti de kendi kaynaklarıyla ihtiyaçlarını tedarik etme yoluna gitmişti. İthalattaki zorluklarla birlikte ülke kendi kaynakları arttırma çabası içerisinde girmiş bu amaçla mükellefiyet-i ziraiye kanunuyla halka ekme zorunluluğu getirilmişti. Ülke üretiminin bir nebze de olsa iyileşme meydana getirirse de beklenen başarı elde edilememişti.

Osmanlı Devleti’nde zirai istihsalatın ortalama olarak % 40 oranında düşüşün meydana gelmesi ülke de yaşanan kıtlığın en önemli nedeniydi. Üretimin düşmesiyle birlikte ithalatın kesilmesi mevcut durumun daha da ağırlaşmasına neden olmuştur. Tüm bunlarla birlikte özellikle yetersiz tevzi sistemi ve fahiş fiyatlarla işleyen bir serbest piyasanın mevcudiyeti fakir ve orta sınıfın daha da fakirleşmesine sebep olmuştur. Böylece varlıklılar ile yoksullar arasındaki gıda muvazenesinin büsbütün bozulmasına neden olmuştur. Savaşla birlikte Osmanlı piyasa mallarının öncelikli önemli bir kısmı ordu ihtiyaçlarına tevdi edilmiş sivil halka ayrılan pay her geçen gün giderek azalmıştı. Ülkenin denizden ablukaya alınması, demiryolu dış hatlarının işletilmesinin itilaf devletlerince engellenmesi, ülkenin ihtiyaç duyduğu gıda maddeleri ithal edilememesiyle birlikte günlük tüketim maddeleri bile kısa sürede karaborsaya düşmesine neden olmuştur. Ayrıca Balkan savaşları sonrasında Anadolu’ya başlayan göçler dünya harbi müddetince devam etmiş bu göç hareketleri yerleşmiş ticaret düzeni bozması, Rum halkının Ege ve Trakya’dan alınarak Anadolu’da iskan ettirilmesi, Ermeni sürgünü, Rus istilasından kaçan doğu halkının iç Anadolu’ya akını memlekette iktisadi alanda bir karışıklık meydana getirmişti. Muhacir durumda olan halkın sadece tüketici durumda olması ülkede var olan iâşe sıkıntısının daha da arttırmıştı.

Savaşın getirdiği olumsuzluklarla birlikte üretime katkı sağlayan insan ve hayvan gücündeki eksiklikler, muhacir durumdaki halk sayısının çok yüksek olması, özellikle Batı Anadolu’da tarımsal üretime önemli katkısı olan Rumların savaş nedeniyle yer değiştirmesi gibi nedenler tarımsal üretimde gün geçtikçe azalma yaşanmasına neden olmuştur. Hükümet bu duruma bazı zorunluluklar getirerek ve çeşitli komisyonlar kurarak çare aramış ancak bunların nispeten etkisi olmuşsa da yeterli olduğu söylenemez. Osmanlı İmparatorluğu iki milyonu aşkın bir ordunun iâşe ve ikmalini sağlamak elbette kolay değildi. Zira Almanya ile kara yolu bağlantısı kurulana kadar dış yardım alamayan sadece kendi kaynaklarıyla mücadele vermek zorunda kalmıştı.

Birinci Dünya Savaşı süresince iâşe maddelerinin temini kadar bu maddelerin ordu ve ihtiyaç duyulan bölgelere nakledilmesi hayati öneme haizdir. Zira Osmanlı devleti gibi geniş bir hiterlanda sahip bir devletin ulaşım olanaklarının yeterliliği iâşe maddelerinin muharip orduya ulaştırılmasında büyük önem taşımaktaydı. Ancak Osmanlı Devleti’nde karayollarının durumu oldukça vahim bir görünüm arz etmekteydi. Demiryollarında ise en büyük sorun nakliye vasıtalarının yetersizliğiydi. Bu nedenle özellikle uzak bölgelerdeki üretimin ordu ve ihtiyacı olan bölgelere ulaştırılmasında sıkıntılar yaşanmıştır. Nakliye araçlarının öncelikle ordu ihtiyaçlarının karşılanmasına hasredilmesi ülke dahilindeki ticareti büyük oranda kısıtlamış ve böylece iâşe açısından bölgeler arasında farklılıkların yaşanmasına neden olmuştur. Özellikle İstanbul başta olmak üzere daha çok tüketici kesimin yaşadığı şehir merkezlerinde büyük sıkıntılar yaşanmıştır. Savaşın giderek uzamasıyla birlikte üretimin azalmasına paralel olarak özellikle savaşın ikinci yılından itibaren kasaba ve köylerde de şiddetli iâşe buhranlarının yaşandığı görülmektedir.

Birinci Dünya Savaşı süresince, diğer savaşan devletlerde olduğu gibi hükümetler piyasa mekanizmasının düzenleyici arz-talep ilişkisini bir kenara bırakarak ekonomide devlet müdahalesi esas alındı. Bu amaçla devlet güdümlü iâşe örgütleri kuruldu. Öncelikle büyük kentlerin iâşe örgütlenmeleri oluşturulmaya çalışıldı. Bu amaçla belediyelere tevdi edilen bu görev, bu birimlerin yetersiz kalması üzerine ülkenin en yaygın ve güçlü örgütü olan İttihat- Terakkiye devredildi. Söz konusu cemiyetin İstanbul Murahhası Kemal Bey’in gözetiminde kurulan Heyet-i Mahsusa-i Ticariyye’ce İstanbul başta olmak üzere büyük kentlerin iâşe temin ve tedariki üstlenildi.

Başlangıçta kısmi ve kısa vadeli tedbirlerle yetinen hükümet, iâşe buhranın ülke geneline yayılmasıyla ordu ve halkın iâşe temini sağlamak amacıyla merkezi bir iâşe örgütü oluşturmak zorunda kaldı. Bu amaçla Dahiliye Nezareti bünyesinde 23 Temmuz 1916'da İâşe-i Umumiye İdaresi oluşturuldu. Söz konusu örgütün beklenen başarıyı sağlayamaması üzerine Harbiye Nezaretine bağlı İâşe Umum Müdürlüğü ordu ve ahalinin iâşesinin temin etmekle görevlendirildi. Tüm bu çabalara rağmen mevcut iâşe örgütlerin savaşın sonlarına doğru Kara Kemal başında bulunduğu müstakil bir İâşe Nezareti kuruldu. Ancak savaş boyunca çok kısa süre devam eden bu nezaretin memleketin kuruyan kuvvetlerini canlandırması olanaksızdı.

Tüm bunlarla birlikte Osmanlı Devleti'nin iâşe işlerinin düzenlenmesi Başkumandanlığa bağlı Levazım İdaresine verilmesi ve “*askerin ihtiyacını ancak asker düşünür*” düşüncesinden dolayı uzun sürecek bir harpte memleketin iktisadi açıdan istihsalin arttırılmasına yönelik çabalara karşın, tekalifçi bir zihniyetle hareket edilmesi savaş uzadıkça iâşe temininde büyük sıkıntılar yaratmıştı. Ülkenin tüm imkanlarının ordunun ihtiyaçlarına hasredilmesi cephe gerisinde bulunan sivil halkın kısa sürede iâşe sıkıntısına düşmesine yol açmıştı. Ülkedeki verimi arttırmaya yönelik tedbirler yerine mevcut mahsulün halkın elinden alınması, artık köylünün yalnız kendi tüketimlerine yönelik mahsulün üretmesini sağlamıştı. Böylece ülkede üretim ile tüketim dengesinin bozularak temel tüketim maddeleri başta olmak üzere tüm gıda maddelerinin kısa sürede karaborsaya düşmesini neden olmuştu. İthal ürünlerde bu durum çok daha vahimdi. Zira savaşın getirdiği olumsuz koşullar karşısında devletler üretimlerinin dışarıya çıkmasını engellemek için tedbirler almış bu durum özellikle ithal edilen gıda maddelerinin temininde büyük sıkıntılar yaşanmasına sebep olmuştu. Bu nedenle harp süresince en önemli sıkıntı özellikle çay, kahve ve şeker gibi ithal gıda maddelerinde yaşanmıştı. Bunların yanında istihsal edilen ürünlerden özellikle et, sebze ve meyve teminin yeterli olduğu söylemek güçtür.

Birinci Dünya Savaşı esnasında ordu ve ahalinin iâşe temini ve ikmalî çeşitli kurum ve kuruluşlar vasıtasıyla yapılmaya çalışılmış ancak bu kurum ve kuruluşların koordineli, eşgüdümlü ve sistemli bir işleyiş meydana getirememeleri en önemli sorunlardan biri olarak saptanmıştır. Zira böylesine büyük bir ordunun ihtiyaçlarının karşılanması ancak iyi işleyen koordineli ve eşgüdümlü kurumların varlığıyla mümkündür.

Osmanlı hükümeti Balkan Savaşlarından sonra iâşe meselesine son derece ehemmiyet vermiş bu konuda muhtelif nizamnameler tanzim ederek orduya hangi şartlarda ne kadar erzakın verileceği tereddüde mahal bırakmayacak açıklıkta düzenlenmişti. Ayrıca erzakın tedarikini temin edecek menzil müessessinin yardımıyla Çanakkale muharebelerinde ordunun diğer cephelerde olduğu gibi erzak cihetinden büyük sıkıntılarla karşı karşıya kaldığı söylenemez. Ancak ordunun erzak ihtiyacı mütemadiyen devam eden bir süreç olduğundan özellikle muharebelerin şiddetlendiği, nakliyatla yaşanan sorunlar, iklim koşullarından kaynaklanan problemler gibi sıkıntıların yaşandığı dönemlerde bu ihtiyaçların temin edilmesinde önemli sıkıntılarla karşılaşıldığı görülmektedir. Yaşanan bu sıkıntılar Osmanlı İmparatorluğu'nun savaştığı diğer cephelere oranla çok daha azdı. Bu duruma etki eden en önemli amil Çanakkale muharebe alanının ülkenin tarım, ticaret ve sanayisinin en yoğun yaşandığı bölgelere yakın olması; kara, deniz ve demiryolu ulaşımı açısından diğer bölgelere nazaran çok daha gelişmiş olması ve özellikle Almanya tarafında hem ordu teşkilatlanmasında hem de yapılan yardımlar açısından Çanakkale muharebelerinin diğer muharebelere nazaran daha yeterli bir görünüm arzemesinden kaynaklanmaktaydı.

Zira Çanakkale muharebelerinde en ileri hatlardaki birliklere kadar menzil ve levazım işlerinin de azami bir düzen ve gayretle yerine getirilmeye çalışılmıştı. Her gün taze ekmek ve sıcak yemekleri için azami gayret gösterilmişti. Bu olumlu tablo savaşın her devresi için söylemek mümkün değildir. Özellikle kara muharebelerinin başlamasıyla birlikte ordu sayısının büyük rakamlara ulaşmasıyla iâşe noktasında sıkıntılar baş göstermişti. Ancak bu sıkıntılar hiçbir zaman diğer cephelerdeki kadar vahim bir durum arz etmemişti. Çanakkale cephesi dışındaki cephelerde Osmanlı Devleti iâşe cihetinde büyük sıkıntılara maruz kalmıştı. Özellikle Irak Cephesi'nde ordunun vaziyeti oldukça kötüydü. Zira nefer başına içinde süpürge tohumu karışık olduğu halde ancak 150 dirhem un verilebilmekteydi. Ahalinin durumu da pek farklı değildi. İstanbul başta olmak üzere halka çamur gibi verilen ekmekler ancak vesika karşılığında verilebilmekteydi.

Bu durumun oluşmasında hiç şüphesiz Çanakkale Cephesinin diğer cephelerden farklı bazı özellikler taşınmasındaydı. I. Dünya Savaş içinde görev alanlarının çok geniş tutulması, ekonomik ve mali yetersizlik, ordunun harp gücünün devamını sağlayan menzil sistemindeki aksaklıklar, ulaşım hatlarının ve araçlarının yetersizliği gibi nedenlerden dolayı harp sahasındaki ordunun ikmali yeteri kadar yapılamamıştı. Ancak

İstanbul-Berlin yolunun açılmasına kadar savaşı kendi olanaklarıyla yürütmeye çalışan Osmanlı Devletinin diğer cephelere nazaran Çanakkale cephesinin nispeten daha iyi durumda olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Bu durumda cephenin devlet merkezine ve tarım ve sanayi alanlarının yer aldığı Marmara bölgesine yakınlığı da etkili olmuştur. Bu bakımdan savaşılan cepheler arasında lojistik destek ve lojistik faaliyetlerin bir unsurunu oluşturan iâşe ve ikmal faaliyetleri açısından Çanakkale Cephesi'nin en başarılı faaliyetlerin yürütüldüğü cephe olduğu görülmektedir.

Osmanlı ordusunun başarısında cephede harbeden muharip ordunun kahramanlığı kadar iâşe ve ikmal faaliyetlerini başarılı şekilde yürüten Menzil teşkilatının muharebenin kazanılmasındaki etkisi oldukça büyüktür. Ayrıca Çanakkale Cephesi'ndeki 5. Ordunun muvaffakiyetinin altında diğer cephelere göre ulaşım hatlarının kısa oluşu, lojistik desteğin zamanında ve yeterli miktarda yapılmasının önemi büyüktür. Ayrıca İmparatorluğun verimli alanlarınca iâşeleri temin edilen Çanakkale Cephesinin ve Marmara denizinin ulaşımında sağladığı kolaylıklar olduğu gibi hareket alanı ve muharebe alanının çok dar oluşu gibi sebepler Çanakkale cephesinde ordunun iâşe ve ikmal faaliyetlerinin başarıya ulaşmasını sağlayan diğer nedenler olarak zikredilebilir

5. Ordunun muvaffakiyetinin altında diğer cephelere nazaran lojistik desteğin zamanında ve yeterli miktarda yapılmasının önemi büyüktür. Zira savaş alanlarındaki lojistik desteğinin yeterliliği stratejiye ve taktiğe ziyadesiyle etki etmektedir. Bu nedenle amaca ulaşmanın ancak hareketla lojistik faaliyetlerin birlikte planlanması ve eksikliklerin önceden belirlenip gerekli önlemlerin alınmasıyla mümkündür. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde savaş alanlarındaki başarısızlıklarının ana nedeni teknolojik gelişmelerle birlikte lojistik faaliyetlerin karmaşık bir hal alması ve buna mukabil Osmanlı Devleti'nce lojistik faaliyetlerin öneminin yeterince anlaşılamamasından kaynaklandığı görülmektedir. Sürekli artan teknoloji gelişmeler her geçen gün lojistik desteğin önemini daha da arttırmış ve askeri başarı, lojistik faaliyetlerdeki başarıyla doğru orantılı bir hal almıştır. Bu nedenle teknolojik gelişmelerin üst seviyelere ulaştığı günümüzde askeri başarının ancak lojistik faaliyetlerdeki başarıyla mümkün olacağının idrakinde olunarak cephelerdeki başarı ancak lojistik faaliyetlerdeki başarıyla mümkün olunacağının bilinmesi gereklidir.

KAYNAKÇA

I. ARŞİV KAYNAKLAR

A. Başbakanlık Osmanlı Arşivi

1. Bab-ı Ali Evrak Odası Belgeleri
2. Dahiliye Nezareti Evrakı
3. Dosya Usulü İdareler Tasnifi
4. Kavanin Defterleri

B. Genelkurmay ATASE Arşivi

Birinci Dünya Harbi Koleksiyonu

II. YAYIMLANMIŞ BELGELER

Dustur, II. Tertip, V, Dersaadet, 1332

Dustur, II. Tertip, VI, Dersaadet, 1334

Dustur, II. Tertip, VII, Dersaadet, 1336

Dustur, II. Tertip, VIII, İstanbul, 1928

Dustur, II. Tertip, IX, İstanbul 1928

Dustur, II. Tertip, XII, İstanbul, 1928

Seferiye Nizamnamesi, Matbaa-i Askeriye, Süleymaniye Dersaadet, 1332.

Menzil Müessesatı Hakkında Tarifât, Matbaa-i Askeriye, İstanbul, 1332.

Menzil Hududu Hidematı Hakkında Talimat, Süleymaniye-Matbaa-i Askeriye, İstanbul 1331.

Seyyar Matbahlar Talimnamesi, Matbaa-i Askeriye, İstanbul 1333.

III. GAZETE ve MECMUALAR

A. GAZETELER

İkdam

Sabah

Tanin

B. MECMUALAR

Ceride-i Sofya

Darülfünun Hukuk Fakültesi Mecmuası

Donanma Mecmuası

Ekinci Mecmuası
 Harp Mecmuası
 İctihad
 İktisadiyat Mecmuası
 İslam Mecmuası
 Mecmua-i Askeriye
 Servet-i Fünun Mecmuası
 Şehbal

IV. KAYNAK ESER ve ARAŞTIRMALAR

- ABDULLAH CEVDET, “Yeni Ziraat Ve Ticaret Nazırımızla Mülakat”, *İctihad*, 4 Kanun-u evvel 1330, Sene 5, S.123, s. 409-413.
- AHMAD, Feroz, *1908-1914 Yılları Arasında İngiltere’nin Genç Türklerle İlişkileri*, İstanbul 1985.
- AHMAD, Feroz, *İttihat ve Terakki (1908-1914)*, (Çev. Nuran Yavuz), İstanbul Eylül 2010.
- Ahmed Selahaddin, “Tekalif-i Harbiyye Suretiyle Vaz-ı Yed Usulü”, *Darülfünun Hukuk Fakültesi Mecmuası*, Mayıs 1332, C. 1, S.2, s.167-197
- AHMET MUHİTTİN, “Milli İktisat - Milli Sermaye - Milli Sermaye Teşkilatı”, *İslam Mecmuası*, 29 Temmuz 1331, C. 2, S. 33, s. 729-734.
- AHMET ŞEVKET (Yüzbaşı), “Büyük Harp Esnasında Almanya İle Türkiye Arasında Nakliyat Yolları”, *Mecmua-i Askeriye*, Eylül 1928, C. 9, S. 70, s. 139-150.
- AKBAY, Cemal, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi: Osmanlı İmparatorluğu’nun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi*, C. I, Ankara 1991.
- AKDAĞ, Mustafa, *Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi ve İçtimai Tarihi, I-II*, İstanbul 1979.
- AKŞİT, İlhan, *Çanakkale Savaşları Harp Sahaları ve Abideler*, s,80
- ALP, Tekin, “Bu Seneki Mahsulümüz”, *İktisadiyat Mecmuası*, 14 Temmuz 1332, Sene 1, C. 1, S. 21, s. 1-2.
- ALP, Tekin, “Ecnebi Sermayesine Karşı Siyaset-i İktisadiyemiz”, *İktisadiyat Mecmuası*, 26 Nisan 1333, Sene 1, C. 2, S. 53, s. 1-3.

ALP, Tekin, “Harp'ten Sulha İntikal İktisadiyyatı (Devlet İktisadiyyatı)”, *İktisadiyat Mecmuası*, 16 Ağustos 1333, Sene 1, C. 2, S. 62, s. 1-3.

ALP, Tekin, “İhracat Kanunu”, *İktisadiyat Mecmuası*, 21 Eylül 1332, Sene 1, C. 1, S. 29, s. 1-2.

ALP, Tekin, “İstihsalat-ı Milliye'yi Artırmak Meselesi”, *İktisadiyat Mecmuası*, 15 Mart 1333, Sene 1, C. 2, S. 49, s. 2-3.

ALP, Tekin, “Yeni Gümrük Tarifesi”, *İktisadiyat Mecmuası*, 15 Eylül 1332, Sene 1, C. 1, S. 28, s. 1-2.

ALPMANSÜ, Yusuf, “1. Dünya Savaşı Öncesi Menzıl Teşkilatı ve İdari Faaliyetlerin Yürütülmesi Esasları”, *ATB*, X/19, (Ağustos 1985), s. 1-12.

ANDONYAN, Aram; *Balkan Harbi Tarihi*, (çev. Zaven Biberyan), Sander Yayınları, İstanbul 1975.

ARIKAN, İbrahim, *Harp Hatıralarım; Bir Mehmetçiğin Çanakkale- Galiçya- Filistin Cephesi Anıları*, (haz. Selman Soydemir, Abdullah Satun), Timaş Yayınları, İstanbul, 2007.

ARIKAN, İbrahim, *Osmanlı Ordusundan Bir Nefer* (Haz. Selman Soydemir, Abdulla Satun), Ankara 2010.

ARMAOĞLU, Fahir, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1783-1914)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, Ankara 1997.

ATAKAN, Rauf, “Birinci Dünya Savaşı’nın 1915 Yılı Çanakkale Muharebeleri’nde 5 nci Ordu’nun Personel Kayıpları ve İkmal”, *Askeri Tarih Bülteni*, Sayı 18, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1985.

ATAKSOR, Halis, *Çanakkale Raporu, Binbaşı Halis Beyin Savaş Notları*, (haz. S. Serdar Halis Ataksor), İstanbul 2008.

ATASU, Remzi, *Demiryollarının Askeri Roller ve Yarına Hazırlanışları*, İstanbul 1939.

AVCI, Sinan, *Çanakkale Savaşlarında Alman Politikası* (Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılapları Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul 2003.

AYDEMİR, Şevket Süreyya, Enver Paşa, C. 3, İstanbul 1972.

AYDEMİR, Şevket Süreyya, *Makedonya’dan Orta Asya’ya Enver Paşa III*, İstanbul 2004.

- BABACAN, Hasan, *Mehmed Talat Paşa (1874-1921)*, Altınpost Yay., Ankara Kasım 2012.
- BAHAR, Bakir, “Speküasyon Ticareti-Speküasyon”, *İktisadiyat Mecmuası*, 25 Ağustos 1332, C. 1. Sene 1, S. 26, s. 3- 4.
- BARTLETT, Ellis Ashmead; Çanakkale Gerçeği, (çev. Rahmi; haz. Muzaffer Albayrak), Yeditepe Yayınları, İstanbul 2005.
- Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, Ankara 2010.
- Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, Ankara 2010.
- Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri I- II*, (hazırlayanlar: Muzaffer Albayrak, Mustafa Çakıcı vd), Ankara 2005.
- BAYUR, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılabı Tarihi*, (1914-1918 Genel Savaşı), C. III, Ksm IV, Ankara 1991.
- BAYUR, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılabı Tarihi*, C. III, Kısım I, Ankara 1991.
- BELEN, Fahri, *Çanakkale Savaşı*, İstanbul 1934.
- BİLGİN, İsmail, *Çanakkale Savaşı Günlüğü, Gün Gün, Saat Saat Çanakkale*, İstanbul 2009.
- BİRGEN, Muhittin, *İttihat ve Terakki’de On Sene, İttihat ve Terakki Neydi?* (haz. Zeki Arıkan), 2. Baskı, İstanbul Mart 2009.
- BİSMARCK Otto Von, *Düşünceler ve Hatıralar, I*, (çev. Nejat Akipek), Ankara: Milli Eğitim Bakanlığı, 1963.
- BLAİSDELL, Donald C., *Osmanlı İmparatorluğu’nda Avrupa Mali Denetimi (Osmanlı Düyun-u Umumiye İdaresi’nin Anlamı, Kuruluşu ve Faaliyeti)*, İstanbul 1979.
- CELAL SAHİR, “Alman Mübayaat Şirketi”, *İktisadiyat Mecmuası*, 8 Şubat 1331, C. 1, Sene 1, S. 1, s. 10.
- CEMAL PAŞA, *Hatıralar: İttihat ve Terakki, I. Dünya Savaşı Anıları*, (haz. Behçet Cemal), Çağdaş Yayınları, İstanbul 1977.
- CEMİL TAHİR (Erkan-ı Harbiye Kaymakamı), “Yeni bir Seferberlik Nizamnamesine İhtiyacımız vardır.”, *Mecmua-i Askeriye*, C. 5, S. 56, s. 1-18.
- CLAUSEWITZ, Carl Von, *Savaş Üzerine*, (çev. Selma Koçak), İstanbul Mart 2011.

- CONK, Cemil, *Çanakkale Conkbayırı Savaşları, Çanakkale Hatıraları*, II, (haz. Metin Martı), Arma Yayınları, İstanbul 2002.
- CONK, Cemil, *Çanakkale Conkbayırı Savaşları, Çanakkale Hatıraları*, II, (haz. Metin Martı), Arma Yayınları, İstanbul 2002.
- ÇALIŞLAR, İzzettin, *On Yıllık Savaş, Org. İzzettin Çalışlar'ın Not Defterlerinden Balkan, Birinci Dünya ve İstiklal Savaşları*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2009.
- ÇAVDAR, Tefik, *Sayılarla Vaziyet ve Manzara-i Umumiye*, İstanbul 1971.
- ÇULCU, Murat, *İkdam Gazetesinde Çanakkale Cephesi, (3 Kasım 1914- 3 Şubat 1916 Haber-Yorum-Bidiri – Röportaj- Gözlem ve Anılar)*, C. I, İstanbul Mart 2004.
- DÜNDAR, Fuat; *İttihat ve Terakki'nin Müslümanları İskân Politikası (1913-1918)*, 5. Bsk., İletişim Yayınları, İstanbul 2011.
- EGE, Abidin, *Çanakkale, Irak ve İran Cephelerinden Harp Günlükleri*, (Yay. Hazırlayan: Celali Yılmaz), İstanbul Haziran 2011.
- EGE, Abidin, *Çanakkale, Irak ve İran Cephelerinden Harp Günlükleri*, (Yay. Hazırlayan: Celali Yılmaz), İstanbul Haziran 2011.
- ELDEM, Vedat, “Cihan Harbi'nin ve İstiklal Savaşı'nın Ekonomik Sorunları”, *Türkiye İktisat Tarihi Semineri*, (der. Osman Okyar), Ankara 1975.
- ELDEM, Vedat, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, TTK yay, Ankara 1994.
- ELDEM, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara 1994.
- ENGİN, Vahdettin- UÇAR, Ahmet- DOĞAN, Osman (Editörler), *Osmanlı'da Ulaşım Kara- Deniz- Demiryolu*, İstanbul 2012.
- ENGİN, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993.
- ERDEMİR, Lokman, *Çanakkale Savaşı (Siyasi, Askeri ve Sosyal Yönleri)*, Gökkuşbu Yay., İstanbul 2009.
- ERİCKSON, Edward J., *I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusunun, Çanakkale, Kutü'l-Amare ve Filistin Cephesi*, (çev. Kerim Bağrıaçık), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2009.
- ERİCKSON, Edward J., *Size Ölmeyi Emrediyorum Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Ordusu*, (çev. Tanju Akad), İstanbul Aralık 2003.

ERKAN-I HARP KAİM-MAKAMI KERAMEDDİN, “Harb-i Umumi'deki Tecarübe Nazaran Menzil Teşkilatının Ehemmiyeti”, *Mecmua-i Askeriye*, 1 Kanunuevvel 1335, C. 1, S. 9, s. 327-335.

ESAD PAŞA'NIN ÇANAKKALE CEPHESİ YAZIŞMALARI, (Haz. Mustafa Bıyıklı) İstanbul Ekim 2011.

ESAT PAŞA'NIN ÇANAKKALE SAVAŞI HATIRALARI, (Yay. Hazırlayanlar: İhsan Ilgar, Nurer Uğurlu), İstanbul 2004.

ESAT PAŞA (Bülkat), *Esat Paşa'nın Çanakkale Anıları*, Baha Matbaası, İstanbul 1973.

EZER, Feyzullah, *Batı Cephesinin İkmal ve İaşesi (1919-1922)*, (Doktora Tezi), Elazığ 2004.

GÖRGÜLÜ, İsmet, *On Yıllık Harbin Kadrosu 1912-1922 Balkan- Birinci Dünya ve İstiklal Harbi*, Ankara 1993.

GENÇ, Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, 7. Basım, Ötüken Neş. İstanbul Mayıs 2010.

GENELKURMAY BAŞKANLIĞI, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi V. Cilt Çanakkale Cephesi Harekatı İnci, 2nci ve 3ncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi (Haziran 1914 – 9 Ocak 1916)*. Genelkurmay Basımevi, Ankara 1997.

GENELKURMAY BAŞKANLIĞI, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, Ankara 2012.

GENELKURMAY BAŞKANLIĞI, *I. Dünya Harbinde Türk Harbi Kafkas Cephesi, 3. Ordu Harekatı II*, Ankara 1978.

GENELKURMAY BAŞKANLIĞI, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar Ulak ve İaşe Menzilleri*, Ankara 1966.

GENELKURMAY BAŞKANLIĞI, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik X*, Ankara 1985.

GENELKURMAY HARP TARİHİ BAŞKANLIĞI, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi: Osmanlı İmparatorluğu'nun Siyasî Askerî Hazırlıkları ve Harbe Giriş, I*, Ankara 1970.

GENELKURMAY HARP TARİHİ BAŞKANLIĞI, *Balkan Harbi: 1912-13 Harbin Sebepleri Askeri Hazırlıklar ve Osmanlı Devleti'nin Harbe Giriş*, Ankara 1970.

GOLTZ, *İmparatorluk Dönemi Türk-Alman İlişkileri*, Ankara 2004.

GÖRGÜLÜ, İsmet, *On Yıllık Harbin Kadrosu: 1912-1922: Balkan Birinci Dünya ve İstiklal Harbi*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1993.

- GÜNÇAN, Ömer Kamil, *Demiryollarının Ülke Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği*, Ankara 1992.
- GÜRAN, Tevfik, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı Üzerine Araştırmalar*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1998.
- GÜRAN, Tevfik, *Osmanlı Dönemi Tarım İstatistikleri 1909, 1913 ve 1914*, Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara 1997.
- HALAÇOĞLU, Yusuf, “Menzil”, *DİA*, C. 29, Ankara 2004, s.159-161.
- HALAÇOĞLU, Yusuf, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar”, *Osmanlı Araştırmaları II*, İstanbul 1981, s. 123-132.
- HALAÇOĞLU, Yusuf, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara 2002.
- HERSİNG, Otto, *Çanakkale Denizaltı Savaşı*, (Çev. Bülent Erdemoğlu), İstanbul 2007.
- İBRAHİM (Yüzbaşı), “Büyük Harp Esnasında Alman Ve Türk Kumandanlıkları”, *Mecmua-i Askeriye*, Kanunuevvel 1341, 6. Cilt, Sayı 59, s. 49- 64.
- İLKİN, Selim-TEKELİ, İlhan, *Osmanlı İmparatorluğu’nun I. Dünya Savaşındaki Ekonomik Düzenlemeler İçinde İaşe Nezareti ve Kara Kemal Bey’in Yeri*, XII. Türk Tarih Kongresi Ayırbaşım, Ankara 2000.
- İNALCIK, Halil, Donald Quataert (Editörler), *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C. 2, İstanbul 2004.
- İNCESU, Sokrat, *Birinci Dünya Savaşında Çanakkale-Arıburnu Hatıralarım*, Çanakkale 1964.
- İŞBİLİR, Ömer, *XVII, Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri*, İstanbul (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 1996.
- KALİNG, Naydanof G., *Harpte Ordunun İaşe ve Teçhizi*, (çev. bnb. Nusret), İstanbul 1932.
- KAZGAN, Gülten, *Tanzimattan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 4.Baskı, İstanbul Eylül 2009.
- KAZICI, Ziya, *Osmanlı’da Vergi Sistemi*, İstanbul 2005.
- KEEGAN, John, *Savaş Sanatı Tarihi*, (çev. Selman Koçak), İstanbul Aralık 2007.
- KERAMEDDİN, (Erkan-ı Harp Kaim-makamı) “Harb-i Umumi'deki Tecarübe Nazaran Menzil Teşkilatının Ehemmiyeti”, *Mecmua-i Askeriye*, 1 Kanunuevvel 1335, Cilt 1. S.9, s. 327-335.

- KIRAY, Emine, *Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar*, İletişim Yay. İstanbul 2010.
- KURDAKUL Necdet, *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, Döler Neşriyat, İstanbul Mart 1981.
- MARTI, Metin, *Çanakkale Hatıraları; Cemil Conk Paşa, Liman Von Sanders Paşa, Fahrettin Altay Paşa*, C. 2, Arma Yay., İstanbul Temmuz 2002 .
- MEHMET FASİH, *Kanlısirt Günlüğü: Mehmed Fasih Bey'in Çanakkale Anıları*, (Haz. Murat Çulcu), Arba Araştırma Basım Yayın, İstanbul 1997.
- MEHMET ZEKİ, "Vakayi-i Maliye ve İktisadiye", *İçtihad*, 12 Haziran 1330, C. 5, S. 110, s. 189-194.
- MURPHEY, Rhoads, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1700*, (Çev. M. Tanju Akad), İstanbul 2007.
- MUTLU, Cengiz; *Birinci Dünya Savaşında Amele Taburları (1914-1918)*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul Mart 2007.
- MÜDERRİSOĞLU, Alptekin, *Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları*, Ankara 1991.
- MÜHLMAN, Carl, *Çanakkale Savaşı: Bir Alman Subayının Notları*, (çev. Sedat Umran), Timaş Yayınları, İstanbul 1998.
- MÜNİMMUSTAFA, *Cepheden Cepheye: 1914-1918: İhtiyat Zabiti Bulunduğum Sırada Cihan Harbi'nde Kanal ve Çanakkale Cephelerine Ait Hatıralarım*, Arma Yayınları, İstanbul 1998.
- MÜNİMMUSTAFA, *Çanakkale ve Kanal Seferi Hatıraları Cepheden Cepheye*, (Yay. Haz. Metin Martı), İstanbul 2002.
- NAYDANOF, Kalin G.; *Harpte Ordunun İaşe ve Teçhizi*, (Çev. Bnb. Nusret), İstanbul Askeri matbaa, İstanbul 1932.
- NAZAR, Bayram, *Şehbender Raporlarına Göre I. Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Ticareti*, İstanbul 2010.
- OGLANDER, C. F. Aspinall, *Büyük Harbin Tarihi Çanakkale Gelibolu Askeri Harekatı: Seferin Başlangıcından 1915 Mayısına Kadar; I*, (Haz. Metin Martı), Arma Yayınları, İstanbul 2005.
- OGLANDER, C. F. Aspinall, *Büyük Harbin Tarihi Çanakkale Gelibolu Askeri Harekatı, C. I*, (Çev. Tahir Tunay), İstanbul 1939.
- ORTAYLI, İlber, *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara 1981.

- ORTAYLI, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul 2008.
- Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri, I-II, Ankara: Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, İstanbul 2005.
- OTTO Hersing, *Çanakkale Denizaltı Savaşı*, (Çev. Bülent Erdemoğlu), Türkiye İşbankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007.
- ÖĞÜN, Tuncay, *Kafkasya Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, Ankara 1999.
- ÖKÇÜN, A.Gündüz, *Tarımda Çalışma ve Ekme Yükümlülüğü (Mükellefiyet-i Ziraiye) Belgeler 1912-1914*, Ankara 1983.
- ÖNSOY, Rifat, *Osmanlı Borçları 1854-1914*, Ankara 1999.
- ÖNSOY, Rifat, *Türkiye'deki Almanya 1914-1918*, Atlas Yayıncılık, Ankara 2004.
- Örgün Yayınevi, İstanbul 2005.
- ÖZBİLEN, Eşref Bengi, *Denizlerde Yenilmediler Cihan Harbi'nde Alman Bahriyeliler*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul Ocak 2011.
- ÖZGEN, Mehmet Sinan, *Bolvadinli Mehmet Sinan Bey'in Harp Hatırları*, (Yay. Haz. Servet Avşar, Hasan Babacan, Muharrem Bayar), I.Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul Haziran 2011.
- ÖZYÜKSEL, Murat, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul 1988.
- PAMUK, Şevket, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, (Seçme Eserleri II), 2. Bsk., İstanbul Aralık 2009.
- PRİGGE, Erich R., *Liman Von Sanders Paşa'nın Emir Subayı Binbaşı Erich R. Prigge'nin Çanakkale Savaşı Günlüğü*, (Çev. ve Haz. Bülent Erdemoğlu), İstanbul 2011.
- QUATAERT, Donald, *Anadolu'da Osmanlı Reformu ve Tarım 1876-1908*, (Çev. Nilay Özok Gündoğdu, Azat Zana Gündoğdu), İstanbul Mart 2008.
- QUATAERT, Donald, "Sanayi", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalcık, Donald Quataert), C. 2, İstanbul 2006, s. 1001-1039.
- QUATAERT, Donald, "19. Yüzyıla Genel Bir Bakış", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalcık, Donald Quataert), C. 2, İstanbul 2006, s. 887-918.
- QUATAERT, Donald, "Ulaşım", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalcık, Donald Quataert), C. 2, İstanbul 2006, s. 919-959.

- QUATAERT, Donald, “Tarım”, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Editörler: Halil İnalcık, Donald Quataert), C. 2, İstanbul 2006, s. 961-999.
- SABİS, Ali İhsan, *Harp Hatıralarım Birinci Dünya Harbi*, C.2, İstanbul 1992.
- SABİS, Ali İhsan, *I. Dünya Harbi Harp Hatıralım*, İstanbul 1999.
- SAĞLAM, Mehmet Hakan, *II. Tertip Düstur Kılavuzu*, (Osmanlı Devlet Mevzuatı 1908-1922), C. II, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul Temmuz 2010.
- SAHİR, Celal, “Alman Mübayaat Şirketi”, *İktisadiyat Mecmuası*, 8 Şubat 1331, C. 1, Sene 1, S. 1, s. 10.
- SANDERS, Liman Von, *Türkiye’de Beş Yıl*, (Haz. Resul Bozyel), İstanbul 2006.
- SANDERS, Oral, *Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918’e*, İmge Kitabevi, Ankara 1989.
- SATAN, Ali, “Osmanlı’nın Demiryolu Çağına Giriş”, *Osmanlı’da Ulaşım Kara- Deniz- Demiryolu*, (Editörler: Vahdettin Engin vd.), İstanbul 2012, s. 209-210.
- SAYILIR, Burhan, *Çanakkale Savaşları ve Savaş Alanları Rehberi*, Siyasal Kitabevi, Ankara 2007.
- SEÇER, Turhan, *Anılarla Çanakkale Cephesi ve Neticesi*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 2008.
- SEÇER, Turhan, *Destanlaşan Çanakkale Deniz- Kara-Hava Savaşları Bütün Yönleriyle Anılar ve Yorumlar*, Kastaş Yayınevi, İstanbul 2005.
- SELAHATTİN ADİL PAŞA, *Çanakkale Cephesinden Mektuplar- Hatıralar*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul Şubat 2007.
- SELİM İlkin-İlhan Tekeli, Osmanlı İmparatorluğu’nun I. Dünya Savaşındaki Ekonomik Düzenlemeler İçinde İaşe Nezareti ve Kara Kemal Bey’in Yeri, XII. *Türk Tarih Kongresi* Ayırbaşım, Ankara 2000, s. 1158-1159.
- SUNATA, İ. Hakkı, *Gelibolu’dan Kafkaslara Birinci Dünya Savaşı Anılarım*, Türkiye İş Bankası, İstanbul 2003.
- TABAKOĞLU, Ahmet, “Öşr maddesi”, *DİA*, C. 34, İstanbul 2007, s. 97.
- TABAKOĞLU, Ahmet, *İktisat Tarihi (Toplu Makaleleri I)*, İstanbul Kasım 2005.
- TABAKOĞLU, Ahmet, “Osmanlı Ekonomisinde Fiyat Denetimi”, *İktisat Tarihi Toplu Makaleler I*, s. 126-152.
- TALAT PAŞA, *Talat Paşa’nın Anıları*, (Haz. Alpay Kabacalı), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2000.

TAŞDEMİR, Mehmet, “Klasik Devirde Osmanlı’da Kara Ulaşımı ve Yollar”, *Osmanlı’da Ulaşım Kara- Deniz- Demiryolu*, (Editörler: Vahdettin Engin vd.), İstanbul 2012, s. 47-48.

TONGUÇ, FAİK; *Birinci Dünya Savaşı’nda Bir Yedek Subayın Anıları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008.

TOPRAK, Zafer, *İttihad-Terakki ve Cihan Harbi: Savaş Ekonomisi ve Türkiye’de Devletçilik 1914-1918*, Homer Kitabevi, İstanbul 2003.

TOPRAK, Zafer, *İttihat-Terakki ve Devletçilik*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995.

TOPRAK, Zafer, *Türkiye’de "Milli İktisat" 1908-1918*, Yurt Yayınları, Ankara 1982.

TUNCOKU, Mete, *Anzakların Kaleminden Mehmetçik: Çanakkale 1915*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1997.

WALLACH, Jehuda L., *Bir Askeri Yardımın Anatomisi: Türkiye’de Prusya-Alman Askeri Heyetleri 1835-1919*, (Çev. Fahri Çeliker), Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Ankara 1985.

YENİAY, İ. Hakkı, *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*, İstanbul Üniversitesi, İstanbul 1964.

YILMAZ, Faruk, *Batı Emperyalizmi ve Osmanlı Devleti (Osmanlı Devleti’nin Borçlandırılması)*, Ankara Mart 2010

YILMAZ, Faruk, *İmparatorluk Dönemi Türk-Alman İlişkileri (Goltz Paşa’nın Hatıratı)*, Ankara Şubat 2004.

YÜZBAŞI İBRAHİM, “Büyük Harp Esnasında Alman ve Türk Kumandanlıkları”, *Mecmua-i Askeriye*, C. 6, S. 59, s. 67.

ZEKİ Mehmet, Vakayi-i Maliye ve İktisadiye, *İçtihad*, 5. Sene, Sayı 110, s.189-194

ZÜRCHER, Erik Jan, *Savaş Devrim ve Uluslaşma, Türkiye Tarihinde Geçiş Dönemi (1908-1928)*, (Çev. Ergun Aydınoğlu), 2. Basım, İst. Bilgi Üniv. Yayınları, İstanbul 2009.

EKLER

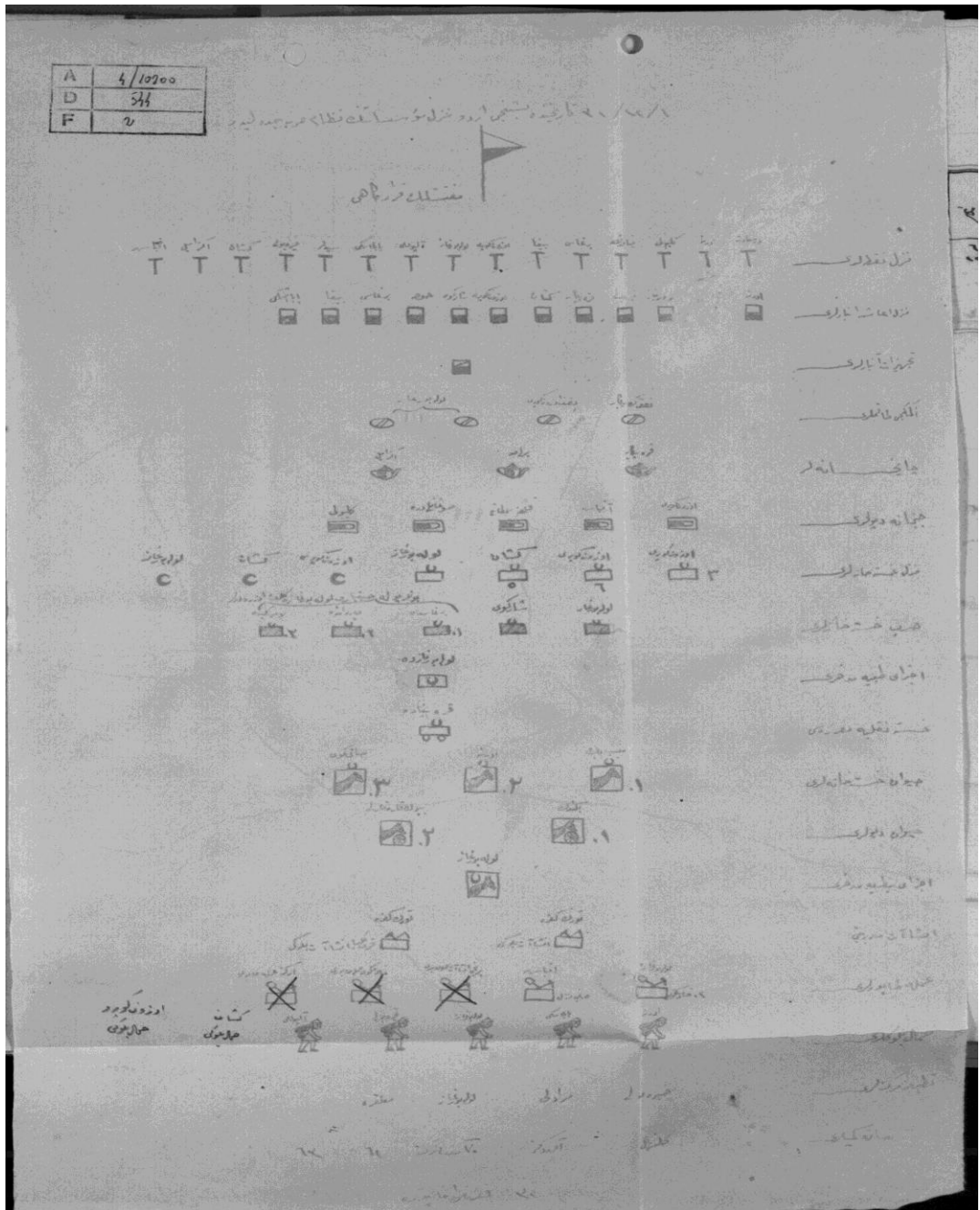
Ek-1: 1915 Yılı Ordu ihtiyaç listesi

[illegible]

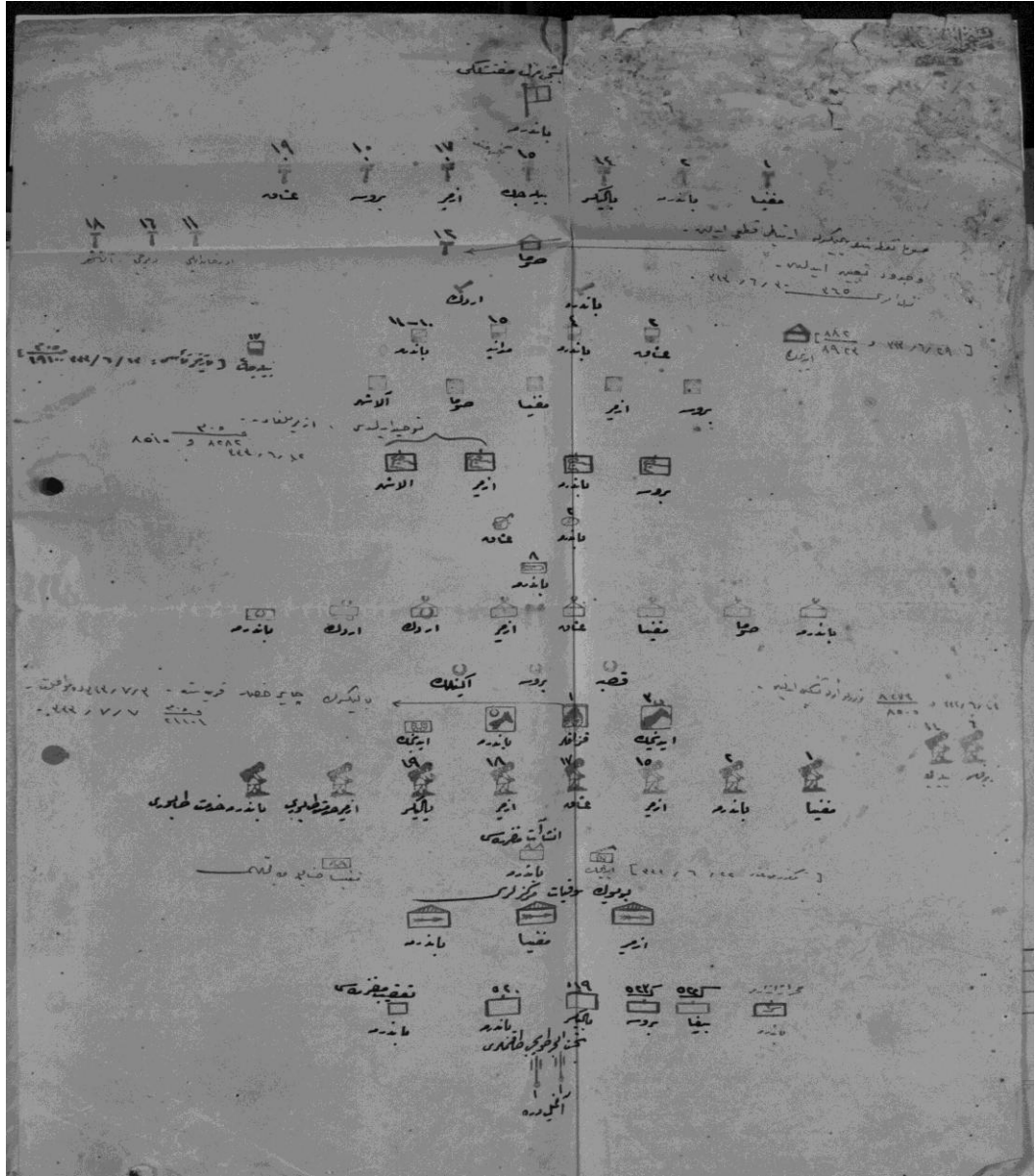
Ek-2: 1916 yılı Ordu ihtiyaç listesi

[illegible]

Ek-3: Beşinci Ordu Menzil Müesseselerinin Ait Cetvel

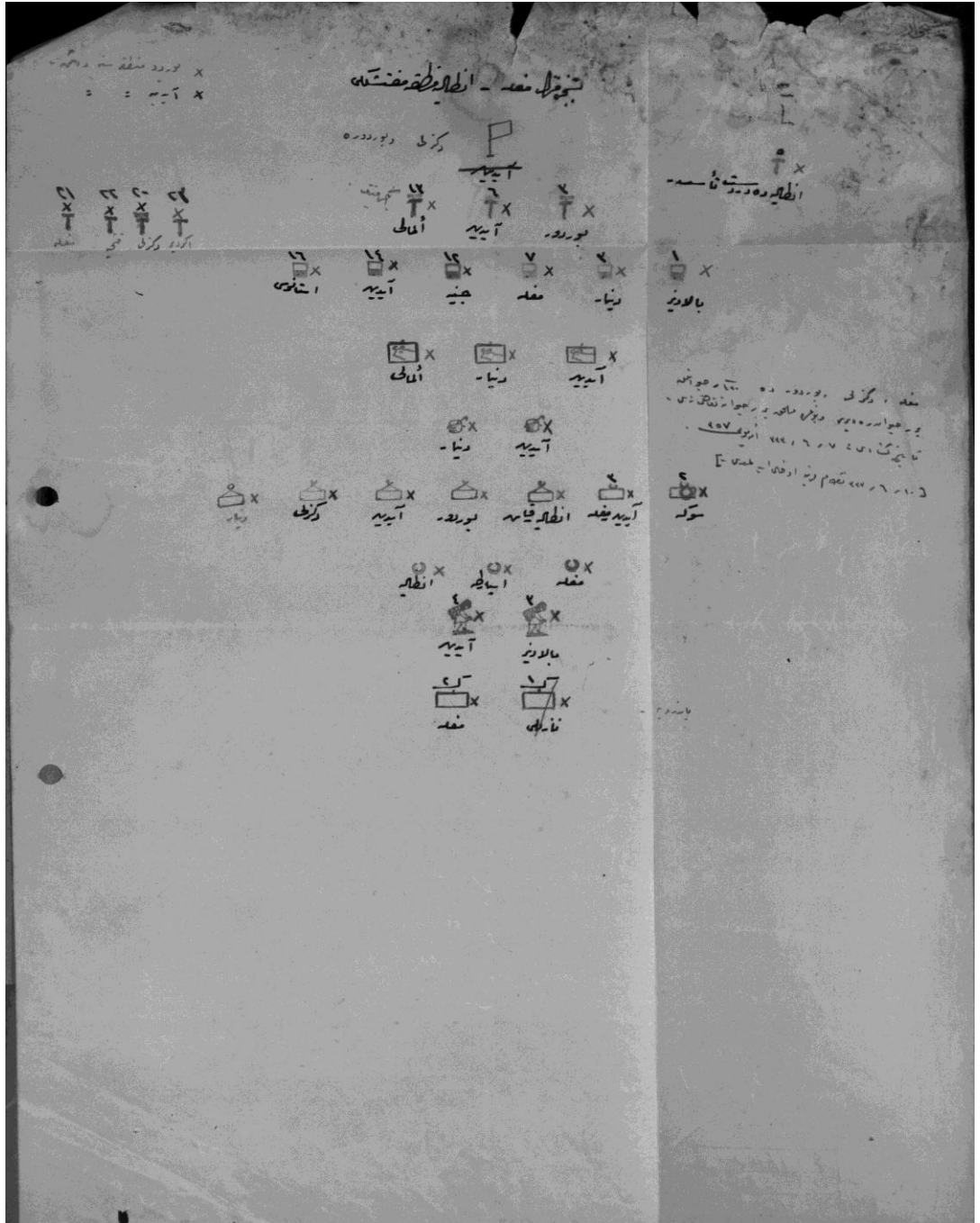


Ek-4: Beşinci Menzil Müfettişliğinin Müesseseleri



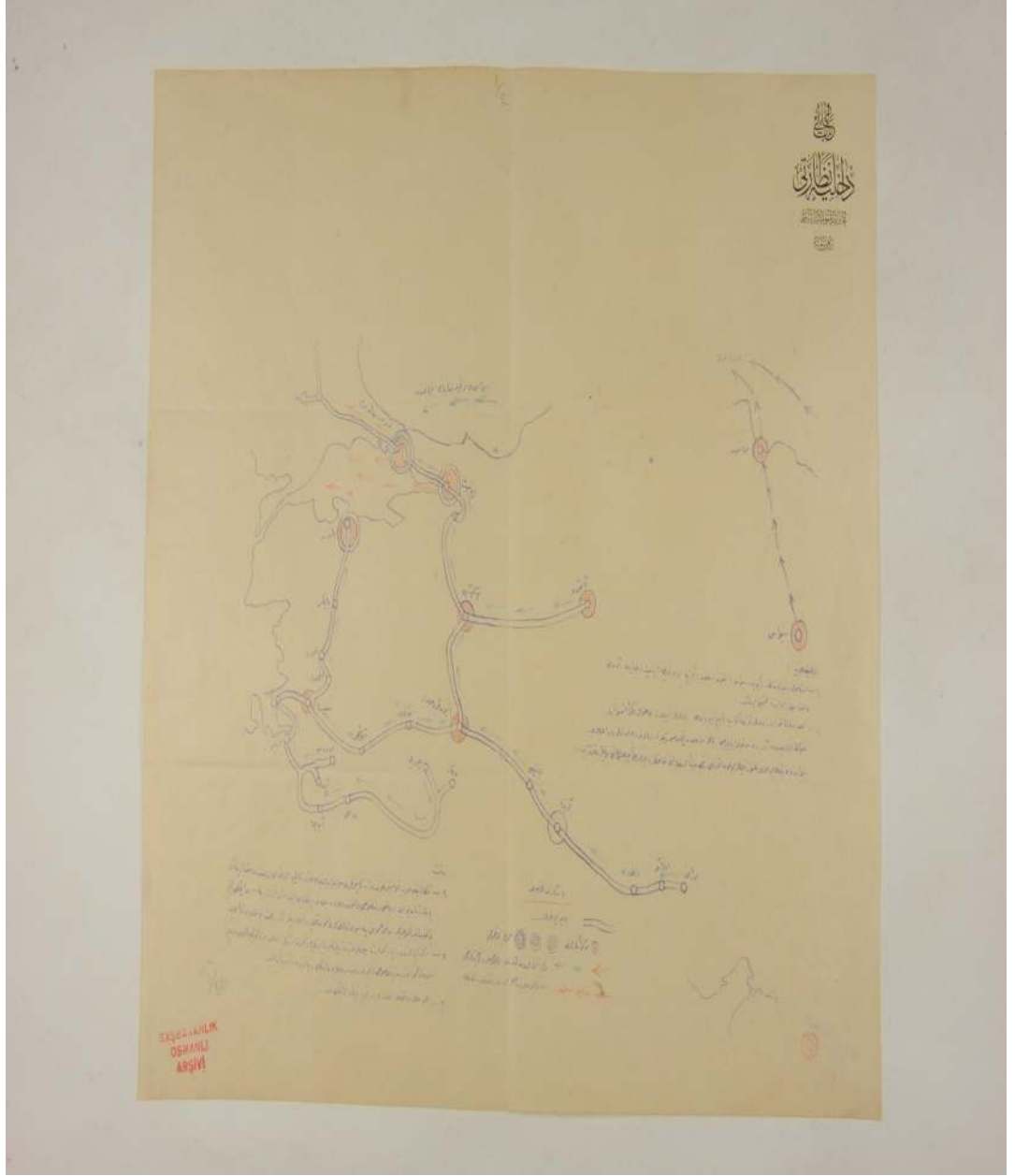
ATASE, BDH., Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-4

Ek-6: Beşinci Menzil Anadolu Mıntaka Müfettişliği Müesseleri



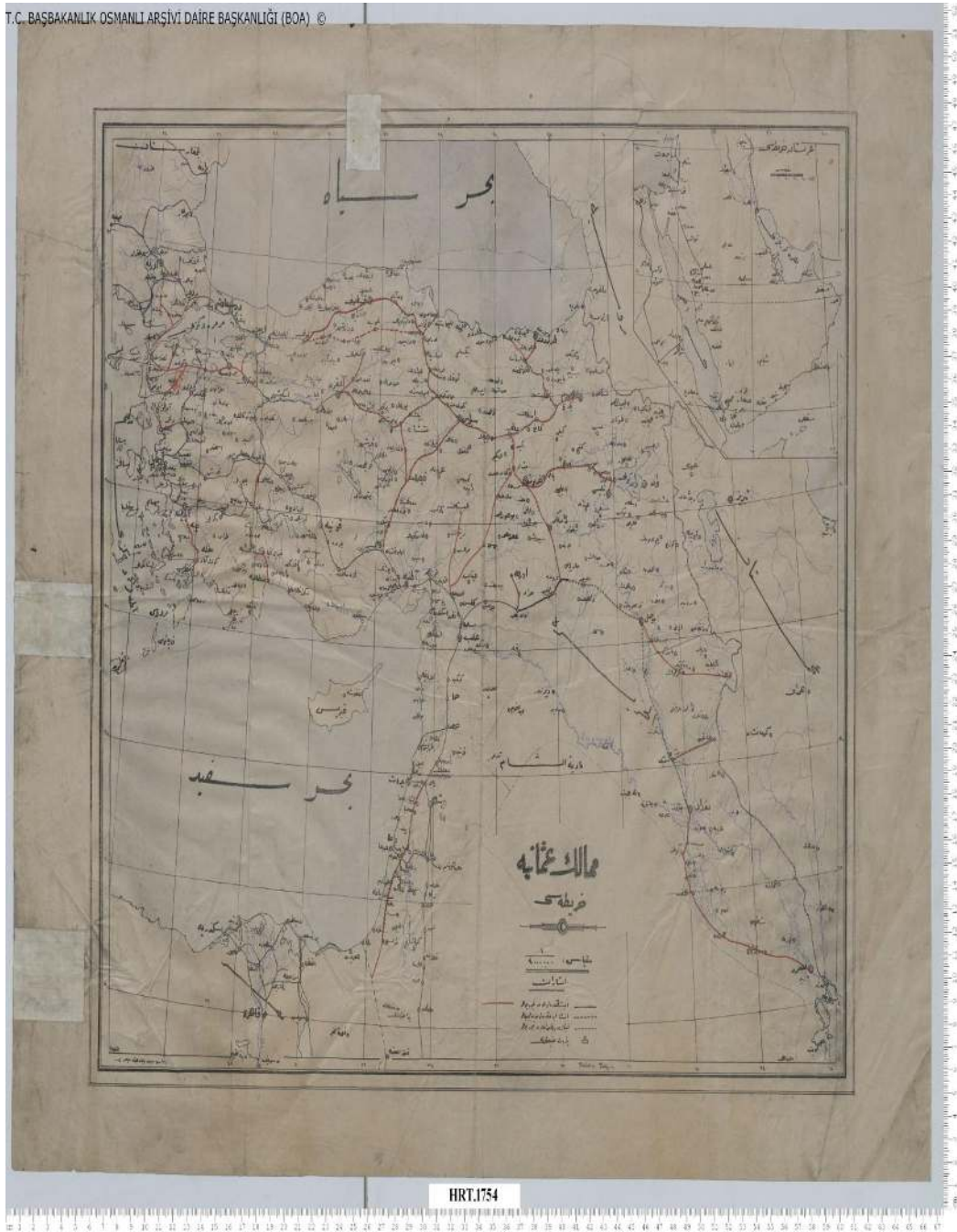
ATASE, BDH., Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-3

Ek-7: Anadolu'dan Çanakkale Cephesine Yapılan Nakliyatın Güzergahını Gösteren Kroki.

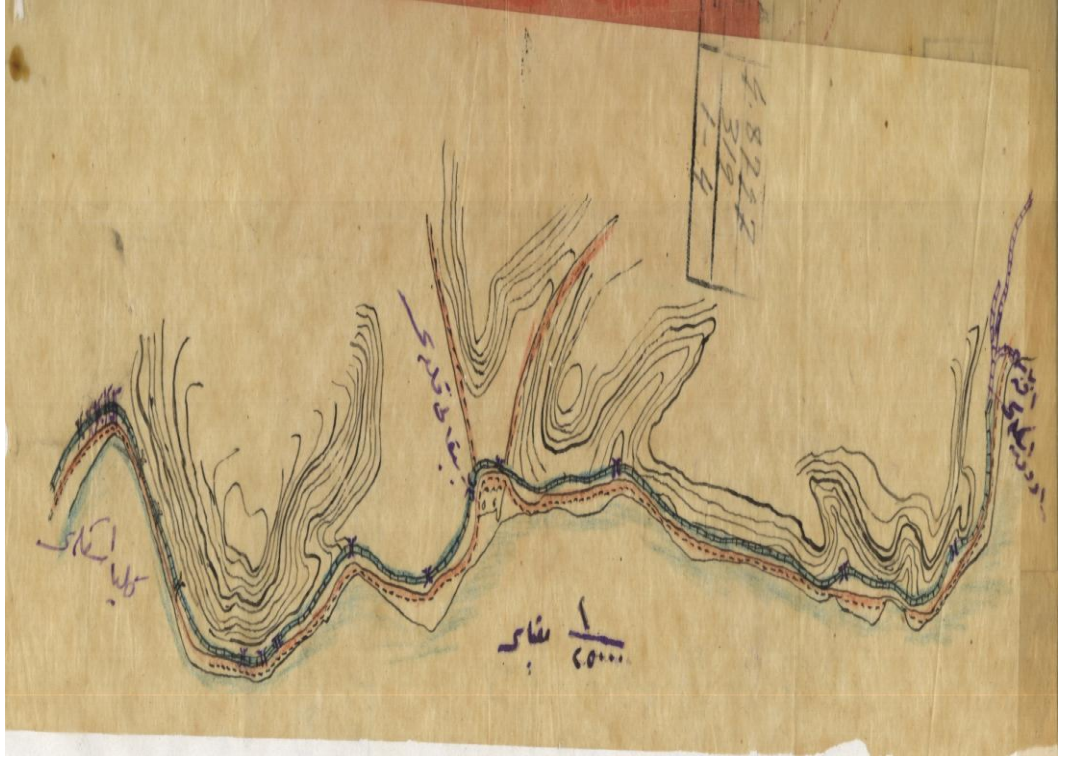


BOA, HMs, Dos. No:32, Ves. No: 66.

Ek- 8: Osmanlı Devleti Demiryolu Ağını Gösteren Harita



Ek-9: Akbaş ve Kilya İskeleleri Arasındaki Karayolunu Gösteren Kroki

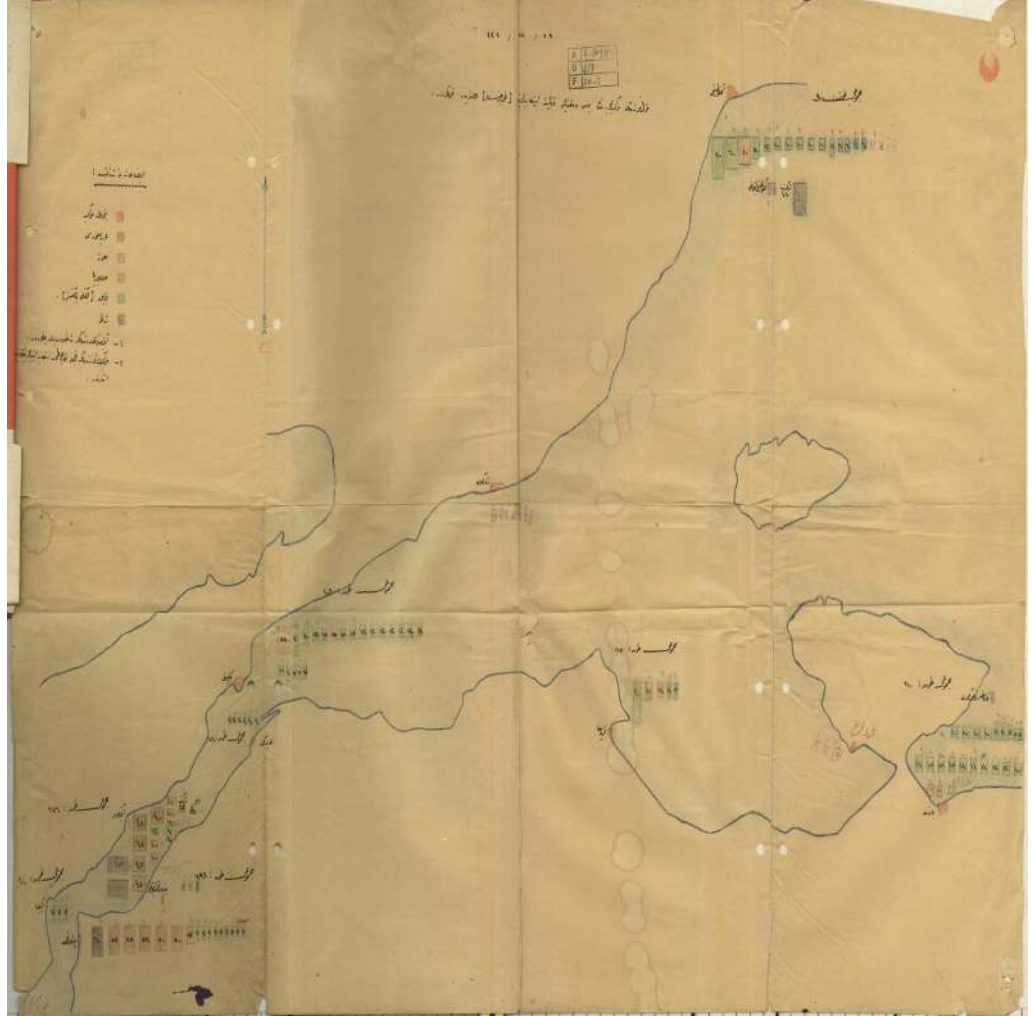


ATASE, BDH., Kls.3479, Dos. 5, Fih.1-4

Ek-10: Keşan- Gelibolu Arasında Görev Yapan Kolların Yürüyüş Cetveli

[illegible]

**Ek-11: Beşinci Menzil Müfettişliği Emrinde Bulunan Deniz Ulaşım
Araçlarının Cins ve Kapasitelerini Gösteren Kroki**



ATASE, BDH., Kls. 3569, Dos. 214, Fih. 20-3

**Ek-12: 5. Ordunun Anadolu Mıntıkasındaki İaşe Ambarlarının Yerlerini
Gösteren Harita**



ATASE, BDH., Kls. 3404, Dos. 19, Fih. 1-7

**Ek-13: 5.Orduya Ait Ambarlar ve Bu Ambarlarda Mevcut İaşe Maddelerinin
Miktarını Gösteren Cetvel**

A	1
B	2
C	3
D	4
E	5
F	6

1

A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	

100

ÖZGEÇMİŞ

06.02.1979 yılında Tunceli-Pertek ilçesinde doğdu. İlk ve orta öğrenimini Elazığ'da tamamladı. 2004 yılında Sakarya Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümünden mezun oldu. 2006 yılında Fırat Üniversitesinde Tezsiz Yüksek Lisans yaptı. 2009 yılında Bingöl Üniversitesi Fen- Edebiyat Fakültesinde Araştırma Görevlisi olarak atandı. Halen aynı görevi sürdürmektedir.