

89322

T.C.

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**KURTULUŞ SAVAŞI'NDA
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ**

MUSTAFA ŞAHİN

DANIŞMAN : YARD. DOÇ. DR. KEMAL ARI

İZMİR

1999

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Kurtuluş Savaşı’nda Ulaştırma Hizmetleri” adlı çalışmamın tarafımdan, bilimsel geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

..... / 09 / 1999

Mustafa Şahin



TUTANAK

Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü'nün tarih ve sayılı toplantısında oluşan jüri, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin maddesine göre, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Öğrencisi Mustafa Şahin'in "**Kurtuluş Savaşı'nda Ulaştırma Hizmetleri**" konulu tezi incelenmiş ve aday tarihinde saat 'da tez savunmasına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini savunmasından sonra dakikalık süre içerisinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayandığı anabilim dalından jüri üyelerince sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin olduğuna ile karar verilmiştir.

Jüri Başkanı

Jüri Üyesi

Jüri Üyesi

Jüri Üyesi

Jüri Üyesi

İÇİNDEKİLER

SAYFA

ÖNSÖZ

GİRİŞ..... 1

I-ULAŞTIRMANIN MUHAREBE LOJİSTİĞİ İÇİNDEKİ YERİ VE GENEL
ULAŞTIRMA TEŞKİLATI..... 10

A-ULAŞTIRMANIN MUHAREBE LOJİSTİĞİ İÇİNDEKİ YERİ
VE ÖNEMİ..... 10

1-Ulaştırma Tanımları..... 10

2-Ulaştırmanın Yeri ve Önemi..... 11

B-GENEL ULAŞTIRMA TEŞKİLATI..... 11

1-Ulaştırma Teşkilatının Geçirdiği Değişiklikler 11

2-Ulaştırma Teşkilatının Kurulması (Sevkiyat ve Nakliyat GenelMüdürlüğü)... 15

3-Menzil Teşkilatı ve Genel Yapısı..... 17

4-Karayollarının Genel Yapısı ve Ulaştırma Araçları..... 23

5-III.sınıf İkmal Maddeleri (Akaryakıt)İkmali..... 33

II-BATI CEPHESİNDE KARAYOLU ULAŞTIRMA HİZMETLERİ..... 37

A-KONGRELER,HEYET-İ TEMSİLİYE VE KUVA-YI MİLLİYE DÖNEMİ
KARAYOLU ULAŞTIRMASI..... 37

1-İzmir'in İşgali..... 37

2-Aydın'ın İşgali..... 38

3-Manisa'nın İşgali ve Manisa'daki Silah,Cephane ve Birliklerin Başka
Bir Yere Naklettirme Faaliyetleri..... 41

4-İtalyan İşgali..... 44

5-Halkta Kuva-yı Milliye Ruhunun Uyanması ve Kuva-yı Milliye'nin Yapısı.... 47

6-Balıkesir Kongreleri..... 52

7-Nazilli Kongresi..... 53

8-Alaşehir Kongresi..... 54

9-İşgaller ve Nakliyat..... 55

10-Çanakkale Yöresi ve Akbaş Olayı..... 56

11-Heyet-i Temsiliye ve Ulaştırma Faaliyetleri..... 60

12-İstanbul'dan ve Gelibolu'dan Kaçırılan Silah ve Cephane..... 65

13-13 ncü Kolordudan Batı Cephesi'ndeki Kolordulara Gönderilen
Silah ve Cephane..... 67

14-Heyet-i Temsiliye ile İstanbul İrtibatı ve Mustafa Kemal Paşa'nın Şahsi Binek Otomobili isteği	70
B-BİRİNCİ İNÖNÜ MUHAREBE'SİNDE KARAYOLU ULAŞTIRMASI.....	71
1-Muharebenin Genel Cereyan Tarzı.....	71
2-Genel Menzil Hizmetleri; İkmal ve Ulaştırma.....	73
3-İnebolu ve Kastamonu Dolaylarında Lojistik Destek Faaliyetleri.....	77
4-İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Ankara Yolundaki Ulaştırma Faaliyetleir ve 14. Nakliye Kolunun Kurulması.....	79
5-Bir Ulaştırma Destanı.....	80
- Kastamonu'da Kışla Önünde Donan Türk Anası.....	80
C-İKİNCİ İNÖNÜ MUHAREBESİ'NDE KARAYOLU ULAŞTIRMASI.....	81
1-Muharebenin Genel Cereyan Tarzı.....	81
2-1921 Yılı Savunma Bütçesinde Ulaştırma'ya Ayrılan Miktar.....	82
3-Kayseri-Kırşehir-Yahşihan-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri.....	83
4-İnebolu-Kastamonu-Yahşihan-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri.....	84
5-Samsun-Çorum-Sungurlu-Yahşihan-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri.....	85
6-İzmit-Ankara-Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri.....	85
7-Yunan Ordusunun Ulaştırma Kaabiliyetleri.....	86
D-KÜTAHYA-ESKİŞEHİR MUHAREBELERİ'NDE KARAYOLU ULAŞTIRMASI.....	87
1-Muharebenin Genel Cereyan Tarzı.....	87
2-Kayseri-Kırşehir-Yahşihan-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri.....	88
3-İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Kalecik-Ankara- Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri.....	89
4-Samsun-Çorum-Yozgat-Yahşihan-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri.....	90
5-İzmit-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri.....	90
E-SAKARYA MEYDAN MUHAREBESİ'NDE YAPILAN KARAYOLU ULAŞTIRMASI.....	92
1-Muharebenin Genel Cereyan Tarzı.....	92
2-Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü Teşkilatı.....	93
3-Kayseri-Kırşehir-Yahşihan-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri.....	95
4-İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Kalecik-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri.....	96
5-Samsun-Çorum-Sungurlu-Yahşihan-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri	96

6-İzmit-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri.....	98
7-Tekalif-i Milliye (Ulusal Yükümlülük) Emirleri ve Ulaştırma Hizmetlerine Etkileri.....	99
8-Tekalif-i Milliye Emirlerinin Ulaştırma Araçlarına Etkileri.....	108

F-BÜYÜK TAARRUZ'DA KARAYOLU ULAŞTIRMASI..... 109

1-Askeri Durum.....	109
2-Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü'nün Teşkilat ve İdari Yönden Son Durumu (1922 Yılı).....	110
3-Miri ve Müteahhit Otomobil Kolları Mevcudu ve Taşıma Güçleri.....	129
4-Genel Nakliye Nizamnamesi.....	130
5-Gönüllü Otomobil Kolu Talimatnamesi.....	131
6- Askeri Ulaştırma Mükellefiyeti Kanunu.....	132
7-1921-1922 Yıllarında Ulaştırma Kollarının İzledikleri Yollar.....	135
8-Kayseri-Kırşehir-Yahşihan-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri...	136
9-İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Kalecik-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri.....	137
10-Samsun-Çorum-Çankırı-Yahşihan-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri.....	138
11-İzmit-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri	139
12-Harp Encümeni Kararları ve Ulaştırma Hizmetleri.....	140
13-Yunan Ordusu'nun Ulaştırma Araçları Durumu.....	141

G- BAŞKOMUTAN MEYDAN MUHAREBESİ VE TAKİP HAREKATINDA KARAYOLU ULAŞTIRMASI..... 142

1-Başkomutan Muharebesi.....	142
2-Takip Harekatı.....	144
3-Kayseri-Kırşehir-Yahşihan-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri.....	146
4-İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Kalecik-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri.....	146
5-Samsun-Çorum-Yahşihan-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri.....	147

III-BATI CEPHESİ'NDE SUYOLU ULAŞTIRMA HİZMETLERİ..... 148

A-BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI SONRASI DENİZ FİLOSU VE MONDROS MÜTAREKESİ..... 148

1-Savaş Sonrası Deniz Güçleri Karşılaştırması.....	148
2-Mondros Mütarekesi'nin Deniz ile İlgili Maddeleri	149

B- İŞGALLER VE DENİZ OLAYLARI..... 149

1- Yunanlılar'ın Hızırreis Gambotu'na El Koymaları.....	151
2- Beş Numaralı Motorlu Kayığın Yunanlılar Tarafından Ele Geçirilmesi.....	152
3- Nusrat Mayın Gemisi'nin Mayın Toplama İşleri.....	152
4- Tirimüjgan Vapuru'nun Nakil İşlerinde Kullanılması	153
C- 1920 YILINDA DURUM VE MİLLİ DENİZ HÜKÜMET TEŞKİLATININ KURULMASI	153
1- 1920 Yılı Başında Durum	153
2- Milli Hükümet Nakliye Filosunun İlk Gemileri	154
3- Deniz Ulaştırma Araçlarının Azlığı Nedeniyle Çekilen Güçlükler.....	155
4- Milli Hükümet Deniz Teşkilatı	156
5- Umur-u Bahriye Müdiriyeti.....	158
6- Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı.....	159
7- Samsun Bahriye Müfrezesi Komutanlığı	159
8- Kıyılarımız,İskelelerimiz,Limanlarımızın Durumu.....	161
11- İlk Nakliyatın Başlaması.....	163
D- 1921 YILINDA DENİZ ULAŞTIRMASI HİZMETLERİ.....	165
1- Nakliye Filosu	165
2- Nakliyatın Yapılma Şekli	167
3- İskelelerimiz Arası Nakliyat	170
4- Tekalif-i Milliye Emri ve Deniz Ulaştırmasına Etkileri	173
5- İstanbul'dan Yapılan Nakliyat	174
6- Yunan Deniz Karakol Faaliyeti	176
7- Yunan Gemilerinin Harp Kaçağı Eşya Ulaştırması	176
E- 1922 YILINDA DENİZ ULAŞTIRMASI HİZMETLERİ.....	177
1-Yeni Teşkilat'ın Kurulması ve Faaliyetleri	177
2- İzmir Bahriye Kumandanlığı	178
3- Enosis Adlı Yunan Şilebinin Ele Geçirilmesi.....	179
4- Uranya Adlı Yunan Şilebinin Ele Geçirilmesi	182
5- Beyaz Ruslar'a Ait İki Motora El Konulması	183
6- Deniz Ulaştırma Olayları ve Muharebelere Katkıları.....	184
7- Düşmanın Deniz Ulaştırma Faaliyetleri.....	185
F- 1923 YILINDA DENİZ ULAŞTIRMASI HİZMETLERİ	186
1- Deniz Ulaştırma Hizmetleri	186
2- Karakol Hizmeti	188
3- İzmir Körfezi'nin Kapatılması	189
4- 1920-1923 Deniz Ulaştırma Hizmetleri	190

IV- BATI CEPHESİNDE HAVA ULAŞTIRMASI HİZMETLERİ.....	194
A. TÜRK HAVACILIĞI'NA GENEL BAKIŞ.....	194
1- Türk Havacılığı'nın Gelişim Safhaları.....	194
2- Hava Gücümüzün Durumu	195
B- 1919-1920 YILI HAVA KUVVETLERİ TEŞKİLATLARI.....	198
1-Türk Hava Kuvvetleri	198
2- Maltepe Tayyare İstasyonu	198
3- İzmir Tayyare İstasyonu	199
4- Erzurum Tayyare İstasyonu.....	200
5- Konya Tayyare İstasyonu	200
6- 1920 Yılında Türk Hava Kuvvetleri'nin Teşkilat Değişikliği	200
7- Uçakların Hazırlanması ve Kartal Müfrezesi'nin Teşkili.....	201
8- Batı Cephesi Komutanlığı Kuruluşuna Giren Tayyare İstasyonu ve Birlikleri...	202
9- Türk Hava Faaliyeti	203
10- 1 nci Tayyare Bölüğü'nün Teşekkül ve Faaliyeti.....	204
11- Yunan Hava Kuvvetleri	206
12- Yunan Hava Kuvvetleri'nin 1920 Yılında Teşkilat Değişikliği.....	206
13- Yunan Hava Faaliyeti.....	207
C- 1921 YILINDA HAVA ULAŞTIRMA FAALİYETLERİ.....	208
1- Tayyare Teşkilatı Değişiyor.....	208
2- Yunan Hava Kuvvetleri'nde Son Durum.....	209
D- 1922 YILINDA HAVA ULAŞTIRMA FAALİYETLERİ.....	210
1- Türk Hava Kuvvetleri	210
2- Yunan Hava Kuvvetleri	213
3- Cephe Tayyare Bölüğü'nün Kuvvetlendirilmesi	213
E- 1923 YILINDA HAVA ÖRGÜTÜ VE FAALİYETLERİ.....	217
1- Kuvayı Havaiye Müfettişliği.....	217
2- Tayyare Okulu	217
3- Tayyare Grup Komutanlığı.....	218
4- Bakım ve Onarım Malzemesi İkmal Faaliyetleri.....	219
5- Silah ve Bomba İkmal Faaliyetleri	220
6- Akaryakıt İkmal Faaliyetleri.....	220
7- İki Tarafın Uçak Kayıpları.....	221

V- BATI CEPHESİNDE DEMİRYOLU ULAŞTIRMA HİZMETLERİ.....	223
A- GENEL DURUM.....	223
1- Lokomotif ve Vagon Durumu.....	223
2- Yakıt Durumu	224
3- Hatların Durumu	226
B- DEMİRYOLLARI TEŞKİLATI VE DEMİRYOLLARININ KULLANILMASI....	226
1- Türk Demiryolculuğu'nun Başlaması.....	226
2- Hatlara El Konulması	228
3- İşgaller,Kuva-yı Milliye,Heyet-i Temsiliye ve Demiryolu Ulaştırması.....	230
4- Demiryollarında Askeri Faaliyetler	233
5- Katarları Seyir ve Seferi	234
6- Başkomutan Mustafa Kemal Paşa'nın Çeşitli Konulardaki Girişimleri.....	236
C- DEMİRYOLU ULAŞTIRMASININ MUHAREBELERE KATKILARI.....	238
1- Demiryolu Ulaştırma Birlikleri.....	238
2- 1921 Yılında Demiryolları.....	240
3- Kütahya-Eskişehir Muharebeleri'nde Demiryolları.....	240
4- Sakarya Zaferi'nden Sonra Demiryolları.....	241
5- Büyük Taarruz'dan Önce Demiryolları'nın Taşıma Gücü.....	243
6- Büyük Taarruz'da ve Sonrasında Demiryolu Ulaştırması.....	244
SONUÇ.....	246
BİBLİYOGRAFYA	252

EKLER..... 257

EK-I	:Ulaştırma Subayları (1914-1930).....
EK-II	:Nakliye ve Otomobil Müfettişliği Kadro Miktarı
EK-III	:Batı Cephesi Komutanlığı'nın 18 Kasım 1921'de Menzil Teşkilleri
EK-IV	:Kurtuluş Savaşı'nda Sularımızda Harekatta Bulunmuş Yunan Gemileri...
EK-V	:Kurtuluş Savaşı'nda Milli Hükümet Deniz Kuvvetleri Trabzon Deniz Ulaştırma Komutanlığı Emrindeki Gemiler.....
EK-VI	:Düşman Mevzilerine Atılan Beyanname Özeti
EK-VII	:Türk Hava Birliklerindeki Uçaklar
EK-VIII	:Yunan Hava Birlikleri Uçakları
EK-IX	:Harbiye Nezareti İle Yapılan Yazışma Metni.....

HARİTALAR..... 274

HARİTA I	:1921-1922 Yılı Batı Anadolu Menzil Müfettişliği'nin Ulaştırma Sorumluluk Bölgesi.....
HARİTA II	: Genel Olarak Deniz Ulaştırmasının Giriş ve Çıkış Limanlarını Gösterir Harita.....
HARİTA III	: Kara ve Demiryolları.....

ÖNSÖZ

Türk Kurtuluş Savaşı emperyalist güçlere karşı verdiğimiz var olma - yok olma sürecidir. Bu süreç içerisinde ulaştırma adına dönemin modern ulaştırma araçlarına rastlamak pek mümkün değildir. Mekkare birlikleri, kağrı ve at araba kolları temel ulaştırma unsurları olmuştur.

Muharebe lojistiği içerisinde ulaştırmanın yeri ve önemi tartışılmaz. Atatürk "Zaferi, ihtiyacı olan şeyi, ihtiyacı olduğu zaman istediği yere nakledebilen ülke kazanır." özdeyişiyle ulaştırmanın muharebe lojistiği içerisinde ne denli önemli olduğunu vurgulamıştır.

Bir Ulaştırma Subayı olarak sınıfımızı da yakından ilgilendiren bir konuda çalışmak bizim için hayli ilginç olmuştur. Asker olarak Ulaştırma Okulu Müzesi, sınıf yıllıklarını tarihçi gözüyle de inceleme fırsatı bulduk. "Kurtuluş Savaşı'nda Ulaştırma Hizmetleri" konusunda başlı başına konuyu her yönüyle inceleyen bir çalışma olmamakla birlikte mevcut olan değerli eserlerden azami ölçüde faydalanılmıştır. Özellikle bu çalışma Gnkur. ATASE arşivinde yaptığım çalışmalarla derinleştirilerek hazırlanmıştır. Yapılan ulaştırma faaliyetleri tarihsel gelişimi içinde verilirken, konu bütünlüğü içerisinde olayların cereyan tarzı da verilmeye çalışılmıştır.

Askeri branşımızla da paralellik gösteren bu konuyu araştırma fırsatı veren danışman hocam Yard. Doç. Dr. Kemal Arı'ya, hocamız Prof. Dr. Ergün Aybars'a, arşiv çalışmalarında yardımlarını esirgemeyen, Genel Kurmay ATASE Başkanlığı Arşiv Müdürü ve Askeri Okullar'da Tarih öğretmenim Öğ.Bnb. Tufan Yorgancıoğlu'na, Öğ.Kd.Yzb.Dr. Zekeriya Türkmen'e yine Askeri Okullar'da Tarih öğretmenim olan Öğ.Kd.Yzb. Semih Eke'ye ayrıca çalışmasından da faydalandığımız sınıf arkadaşım ve eşim Cemile Şahin'e teşekkürü bir borç biliriz.

Bilim dünyasına faydalı olması dileğiyle...

MUSTAFA ŞAHİN

İzmir, 1999

GİRİŞ

“ülkenin dört bir yanına yayılmış yeterli yol şebekesi ülkenin uygarlık düzeyini gösteren güzel aynadır. Uçsuz bucaksız Roma İmparatorluğu kudret ve kuvvetini Ticari yollarla yaptığı düzgün yollar sayesinde koruyabilmiştir.” Her yol Roma’ya çıkar.” sözüne kaynaklık eden karayolu ulaşım ağını kurmuştur¹.

Anadolu yarımadası ile Doğu Anadolu yaylasının bir kısmından ve Balkan Yarımadası’nın güney doğudaki küçük bir parçasından oluşan Türkiye kabaca batıdan doğuya bir dikdörtgeni andırır. Bu dikdörtgenin ortalama uzunluğu 1.500 Km. genişliği ise 500 Km.kadardır².

Bu alan geçmişte de günümüzde de dünyanın en kritik ve en stratejik bölgesi olmuştur. Bu bölge üzerinde kurulan bütün devletler hakimiyetini sağlamak amacıyla gerek karayolu yapımına önem vermişler ve gerekse de diğer ulaştırma sistemlerini güçlü hale getirmeye çalışmışlardır.

Osmanlılar kısmen Selçuklu tesislerinden yararlanmışlar ayrıca yeni askeri amaçlı yollar inşa etmişlerdir. Kuzey Anadolu’daki vadiler boyunca Bolu, Amasya üzerinden Erzurum’a kadar uzanan yol Osmanlılar tarafından inşa edilmiştir³.

Alptekin Müderrisoğlu’na göre Osmanlı Devlet’inde yol politikası ve durumu şöyleydi:⁴

Modern anlamda karayolu yapımına ilişkin ilk adım 1866 yılında yürürlüğe giren “Turuk-u Muabir hakkında nizamname “ ile atılmıştır. Bu nizamname ile karayolları yapımı, bakım ve onarımı teknik kurallara bağlanıyor ve gerekli örgüt kurulmuş oluyordu.

1) Ulaştırma Ders Kitabı K.H.O.yay. ,1 baskı , Ankara,1984 s.1

2) A.g.e. s.3

3) A.g.e. s.3

4) Alptekin Müderrisoğlu, Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi yay. Ankara 1990.ss.86-89

Osmanlı İmparatorluğu geniş çapta bir yol yapım ve bakım programı hazırlamıştı.”Avrupa-i Osmani” ve “Asya-i Osmani” olarak iki bölümden oluşan bu program, Avrupa ve Asya’daki İmparatorluk yollara yapım ve bakımı öngörüyordu.Yollar bugünkü gibi numaralanmıştır ve Asya’da 26 , Avrupa Kıt’asında 21 yol yapımı söz konusuydu. Bütün karayolların uzunluğu 48.900 kilometreyi buluyordu. Programa alınan yollar, büyük çoğunluğu Türk kaynakları ile finanse edilerek ve çoğu kaba yapım haline dönüştürülerek gerçekleştirilmişti. Orta Avrupa ile Karadeniz’i Basra Körfezine bağlayacak olan Samsun-Bağdat karayolu yapım projesi ise Alman ve Fransız çıkarlarının çatışmasına yol açmış sonuçta Fransızlar yapımı üzerlerine almışlar ve yolun Samsun-Amasya-Tokat-Sivas arası 1883’de bitirilmiş, Sivas- Malatya- Diyarbakır-Musul-Bağdat kısmı ise gerçekleştirilmemişti.

Osmanlı İmparatorluğu üç tür yol yapımına yönelmişti:

- a) İl merkezini en yakın Demiryolu istasyonuna bağlayan 5 metre genişliğindeki yollar
- b) İl merkezleri arasındaki başlıca kasaba ve limanları bağlayan 4 metre genişliğindeki yollar
- c) İl içerisindeki kasaba ve köyler arasındaki 3 metre genişliğindeki ilkel yollar

Osmanlı İmparatorluğunun 48900 kilometreyi bulan karayolu ağının Misak-ı Milli sınırları içinde kalan kısmı yalnızca 9711 kilometreydi. Bunun 3477 kilometresi ıslaha muhtaç, 3283 kilometresi yeniden yapımı gerektiren nitelikteydi.

Anlaşıyor ki, ortada bir karayolu ağı mevcut, fakat bu ağı oluşturan yollar yol niteliği taşımaktan uzaktır. Resmi kayıtlara göre .yol sayılan ve bir programa göre gerçekleştirildiği belirtilen yollar; aslında yüzyıllar boyunca göçlerle, kervanlarla, iç ve dış ticaretle ve Osmanlı Ordularının akınlarıyla kullanılagelen toprak parçalarının ve geçitlerin uzun yıllar kullanılması sonucu yola dönüşen araba, kağnı ve kervan izleriyle gidiş ve gelişlerle yola dönüşen bu izlerden yılın her mevsimi yararlanmak mümkün değildi. Kışın karın bastırmasıyla aylarca çevre ile ilişkisi kesilen iller kasabalar ve özellikle köyler çoğunlukta idi.

Anadolu’da beş ana karayolu vardı. (1919-20 döneminde):⁵

1. Ünlü Bağdat Karayolu: Samsun, Amasya, Tokat, Sivas, Harput, Musul.
2. Ereğli (Konya) Karseri, Malatya, Harput, Diyarbakır yolu
3. Kayseri, Sivas Yolu
4. Halep, Urfa Diyarbakır yolu
5. Trabzon, Bayburt, Erzurum, İran (Transit) yolu

“1919 Türkiye’inde 1.000’e yakın otomobil (motorlu araç) vardı ve bunun ancak 200 tanesi İstanbul dışında bulunuyordu. İzmir’dekilerin dışındaki Anadolu illerindeki otomobil sayısı 100 civarındaydı”⁶.

Demiryolu ulaştırma imkanlarına gelince:⁷

Osmanlı devletinde ilk demiryolu imtiyazını 1856 yılında İngiltere almıştır. İzmir’den başlayarak Hindistan’a ulaşacak olan bu hat 56 yılda ancak 600 km. ilerleyebilmiş, Aydın ve Denizli üzerinden 1912 yılında Egridir’e varabilmiştir. İzmir Aydın demiryolunun karlılığı yeni yapımlara yol açmış , İzmir-Afyon ve İzmir-Bandırma demiryolu yapımlarına girişilmiştir. 1 nci dünya savaşı öncesinde İzmir, Salihli, Alaşehir ve Afyon demiryolu ile İzmir, Manisa, Soma ve Bandırma demiryolu Ege bölgesinin ürünlerini İzmir limanına taşımaktaydı. Bursa ile Mudanya arasında yapılan demiryolu Bursa ve çevresi, Marmara’ya bağlanmıştır.

Almanya, Berlin-Bağdat sloganıyla ortaya atılarak Orta Avrupa’yı Basra Körfezine bağlamayı öngören demiryolu imtiyazını Osmanlı İmparatorluğu’ndan almadan önce bu proje Deutsche Bank projeleri arasına girmiş bulunuyordu.

İstanbul’dan başlayan demiryolu, İzmir, Bilecik Eskişehir üzerinden 1892 yılında Ankara’ya ulaşmıştır. Demiryolunun doğu Anadolu ve Karadeniz yönündeki en uç noktası Ankara idi. Buradan ilerisine Ruslar izin vermiyordu. Eskişehir’den itibaren güneye yönelen hat Afyon üzerinden 1896 yılında Konya’ya varmıştır. İngiltere’nin, Almanya’nın Basra Körfezine inmesinden dolayı duyduğu kuşku üzerine yapımı durmuştur. Uzun pazarlık ve görüşmelerden sonra yapıma başlanmış 1908’de Ereğli’ye varılmıştır.

5) Tevfik Çavdar, **Milli Mücadele Başlarken Sayılarla “...Vaziyet ve Manzara-i Umumiye**, Milliyet yay., 1.baskı, Ankara, 1971, s.82

6) A.g.e., s. 84

Birinci Dünya savaşı başladığında demiryolunun ucu Pozantı'da bitiyordu. Demiryolu Tarsus'dan itibaren yeniden başlıyor, Adana'yı geçip Toprakkale'de sona eriyordu. Suriye'deki demiryolları Fransızlar tarafından ve gelecekteki saldırı planlarına uygun olarak Akdeniz'den içerilere doğru yapılmıştır. Rusların, Birinci Dünya Savaşında Karadeniz kıyılarını; İtalyanların aynı savaşın bitiminde Antalya ve dolaylarını işgal ettikleri düşünülürse demiryolu yapımındaki gerçek amaçlar daha iyi anlaşılmaktadır.

Rusya İstanbul-Ankara demiryolunun Ankara'dan öteye, Doğu Anadolu'ya geçmesine engel olmuştu. Birinci Dünya Savaşı sırasında engellemelerin büyük yararını gördüler. Zira kendileriyle savaşılan yerlere, Doğu Anadolu'ya yapılan asker, silah, cephane ve yiyecek ulaşımı ancak Konya'nın ilerisine Ulukışla'ya kadar trenle yapılabilirdi, Ulukışla Erzurum arası ise karayolu ile bir ayda tamamlanabiliyordu. Bu ulaşım güçlüğü Rus cephesindeki çözülüşün ve büyük toprak kayıplarının başlıca nedenleriydi. Oysa Ruslar ele geçirdikleri topraklarımızda hemen demiryolu yapımı başlamışlardı. Dekovil hattı denilen dar hatlı demiryolunu Gümrü, Kars Sarıkamış üzerinden Erzurum'a ulaştırarak, Erzurum'u Kafkasya'ya bağlamışlardı. Rusların esir düşen Türk askerleri ve ele geçirdikleri yerlerdeki Türk halkını çalıştırarak yaptırdıkları bu demiryolu, kurtuluş savaşında yalnızca Ermenilerle olan muharebelerle kullanılabilecekti.

Kurtuluş savaşında oynayacağı önemli rolden dolayı Eskişehir- Ankara demiryolu üzerinde biraz durmakta yarar buluyoruz. Demiryolunun Ankara 'da sona ererek Doğu Anadolu'ya uzanmamasının zararları, Birinci Dünya Savaşının başlangıcında hemen görülmüş ve dar hatlı dekovil hattının Ankara'dan Sivas'a doğru uzatılmasına başlanmıştır. Yapımında eli kazma kürek tutabilen Türkler cephelerde çarpıştıkları için, askere alınan Ege Rumlarından kurulu işçi Taburları kullanılmıştı. Dar dekovil hattı yapımı Ankara'dan Elmadağ-Irmak-Kırıkkale üzerinden Yerköy'e 77 kilometre uzaklıktaki İzzettin İstasyonuna kadar uzanıyordu. Böylece Ankara'dan İzzettin'e kadar 127 kilometrelik bir dar hat Anadolu'nun ortalarına kadar uzanıyordu. Bu dar hat 1 Ağustos 1919 günü işletmeye açılacak ve Kurtuluş savaşı süresince Yerköy buğday ürünlerinin Eskişehir'e ulaşmasını sağlayacaktır.

7) Alptekin Müderrisoğlu, a.g.e., ss. 91-96.

Fransa'nın Orta Avrupa ve Karadeniz'i Basra körfezine bağlamak amacıyla yapım imtiyazı aldığı Samsun-Bağdat demiryolunun ilk aşaması olan Samsun- Sivas hattı yapımı 1911'de başlamış, fakat yapım henüz hazırlık dönemindeyken, Birinci Dünya Savaşının başlamasıyla durmuştur.

Trakya bölgesindeki demiryollarına gelince, Edirne-İstanbul hattı Alman'lar tarafından yapılarak 1873'de işletmeye açılmıştır. İmtiyaz Alman sermayecisi Baron Hirsch tarafından alınmış, 190 milyon franga mal olan bu hat için, Devlet tam 790 milyon frang borçlanmıştı.

Yabancılar demiryolu yaparken bir yandan kendi ülkelerinin çıkarlarına göre hareket etmişler, bir yandan da çeşitli güvencelere sahip kılınmışlardır. Yapılan Demiryolları işletmeye açıldığında, belirli bir kar sağlayamazlarsa Osmanlı Hükümeti bu karı garanti ederek yabancılara ödemektedir. Genellikle imtiyaz verildiğinde söz konusu garantide yüklenilmektedir. Bu garanti kilometre başına kar esasına dayanmakta, yabancıların bu miktardan az kar sağlamaları halinde farkı Osmanlı Hükümeti ödemektedir. Her demiryolu imtiyazı verilmesi sonucu Devletin dış borç altına girmesi olağandır. Bu konulara "Dış Borçlar" bölümünde ayrıntılarıyla değineceğimizden, burada kısaca belirtmekle yetiniyoruz. Şunu ekleyelim ki Osmanlı İmparatorluğu demiryollarının % 31'ine sahip bulunuyor, geri kalan demiryollarının % 37'si Alman, % 21'i Fransız, % 11'i İngiliz şirketlerinin elinde bulunuyordu.

Demiryolu ağının tamamlayıcı unsurları 19 Mayıs 1919 daki Misak-ı Milli içinde durumu ise şöylece özetlenebilir : Bütün hatları çeşitli güçteki lokomotif sayısı 280, yolcu vagonu sayısı 720, yük vagonu sayısı ise 4500 civarındadır. Bunların da en iyimser tahminlerle % 25'i tamire muhtaç olup, eldeki yedek parça ve olanaklarla ancak 100 lokomotif sürekli çalıştırmak mümkündür.

Şimdi 19 Mayıs 1919 Türkiye'sinin demiryolu ağını toplu olarak görelim ve bu ağdan Kurtuluş savaşında yararlanma olanakları üzerinde duralım.

1- Edirne-İstanbul hattı : İstanbul, İngiliz, Fransız ve İtalyan'ların ortak işgali altındadır ve Edirne 'de Fransız, Çatalca'da İngiliz birlikleri vardır. Daha sonra Yunanistan Trakya'yı kısmen işgal edecektir.

2- İstanbul, İzmir, Eskişehir, Ankara hattı :Bu hattın İzmit'e kadar olan kesimi İngilizlerin kontrolü altındadır. İngiliz kontrolü alanı daha sonra Geyve'ye kadar uzanacaktır.(1921 Haziranında başlayacak olan büyük Yunan taarruzu ile Eskişehir'den itibaren Polatlı yakınlarına kadar olan demiryolu Yunanlıların eline geçecektir.)

3- Ankara-İzzettin dar dekovil hattı: Ankara istasyonu İngiliz ve Fransızların kontrolü altındadır.(Bu hat Kurtuluş Savaşı boyunca işgallerden uzak tek hat olarak hizmet görecektir.)

4- Eskişehir-Afyon-Konya hattı :Afyon tren istasyonunda İngiliz ve İtalyan birlikleri vardır.

5- Mersin-Tarsus-Adana hattı : Fransızların işgali altındadır.

6- İzmir-Aydın, İzmir-Salihli- Alaşehir-Uşak Afyon; İzmir-Manisa-Soma Bandırma hatları : Bu hatların düğüm noktası olan İzmir Yunan işgali altındadır. (19 Mayıs 1919'dan sonra Yunan işgali genişleyecek Aydın, Manisa ve Ayvalık Mayıs ayı sonuna kadar Yunanlıların eline geçecektir.)

7- Erzurum-Kars dar dekovil hattı : Hattın Erzurum'dan başlayarak Sarıkamış yakınlarına uzanan kısmı Türklerin, Sarıkamış yakınlarından Kars ve Gümrü'ye uzanan kısmı Ermeni'lerin elindedir.

Görülüyor ki Misak-ı Milli sınırları içinde bulunan toplam uzunluğu 4000 kilometreyi bulan demiryolunun Kurtuluş Savaşına katkısı son derece sınırlıdır. Bu demiryolları, yapımlarına temel olan düşüncelere uygun olarak kıyılara döşendiğinden kolayca işgal edilmiştir. 4000 kilometrelik demiryolunun yalnızca ve zaman zaman Konya-Afyon-Eskişehir-Ankara hattı Kurtuluş savaşında kullanılabilmıştır. Sakarya Muharebeleri sırasında ise hattın Polatlı-Ankara arasındaki 80 kilometrelik kısmından yararlanılabilmıştır. Kurtuluş Savaşındaki tek Türk hattı ise Ankara- İzzettin arasındaki dar dekovil hattıdır. Diğer bütün hatlar yabancıların elinde ve Kurtuluş Savaşına karşı kullanılacaktır. Ege Bölgesindeki, üzerindeki hatlar özellikle Yunan Ordusunun ikmal için kullanılacak, bu hatların sayesinde Yunan Ordusu 3 yılı aşan bir süre Ege'de barınabilecek ve Ankara yakınlarına Polatlı'ya kadar ilerleyebilecekti. (Yunan ordusu yakın ikmal kaynaklarından uzaklaştırılarak Sakarya'nın ötesine ve Orta Anadolu'ya çekilecek yeni

takviye Birlikleri alması ve sürekli ikmal yapmasını güçleştirmek suretiyle Sakarya Muharebelerinde kırılabilirdi).

Ankara'nın doğusunda Doğu Anadolu ve Karadeniz'e uzanan demiryollarının bulunmayışı bütün Kurtuluş Savaşı boyunca en büyük noksanlık olarak kendisini gösterecektir.

Deniz ulaşımına gelince:⁸

Karadeniz ve Akdeniz 18. Yüzyılın başlarına kadar Türk denizciliğinin egemen bulunduğu birer deniz ticaret alanı, birer Türk gölü hüviyetini korumuştur. Kapitülasyonların Osmanlı ekonomisine olumsuz etkileri denizcilik ve deniz ulaşımında da kendisini göstermiş yalnızca kendi yurttaşlarına kendisini göstermiş, zamanla Marmara denizi bile yabancı bayraklı gemilerin çoğunlukta bulunduğu bir deniz haline gelmişti.

Denizde ticaret serbestisi Uluslararası bir kural olmakla beraber her devletin kendi ülkesinin limanları arasındaki deniz ulaşımının yalnızca kendi yurttaşlarına bir hak olarak tanınması kabul edilmiştir."Kabotaj Hakkı olarak tanımlanan bu hak Kapitülasyonlar aracılığı ile Osmanlı İmparatorluğunun hükümdarlık hakları arasından çıkmıştır. Yabancılar Osmanlı Ülkesi sahillerinde diledikleri gibi Ulaştırma ve liman hizmetleri yapabiliyorlardı.

Türk denizciliği yabancı gemilerin Türk karasularındaki haksız rekabetine uzun yıllar karşı koyabilmiştir. Fakat Batı Avrupa'da buharlı gemilerin ortaya çıkışı ve hızla gelişmesi yelkenli gemilerini yenileyemeyen deniz ticaretimize büyük bir darbe olmuştu. 19. yüzyılın ortalarına doğru Türk denizciliği küçük bir iki tekne dışında Türk karasularını yabancı bayraklı gemilere terk etmiş bulunuyordu.

Osmanlı İmparatorluğu Kapitülasyonların yabancılara tanınan kabotaj hakkını kaldırmayınca Deniz ticaretini devlet olanaklarıyla güçlendirme yolunu seçti 1844 yılında "İdare Mahsusa" adlı bir kuruluş kurularak deniz ticaretinde buharlı gemilerden yararlanılması, devlete ait deniz ulaşımının bu kuruluş tarafından yürütülmesi kararlaştırıldı. Fakat çeşitli nedenlerle bu girişimden de olumlu bir sonuç alınamadı.

Daha sonra devlet bütçesinden devamlı yardım alan "Seyrisefain" kuruldu. Bütün çabalara rağmen, Seyrisefain gemilerini düzenle işler bir hale getiremiyordu. Bu gemiler ,

8) A.g.e., ss. 96-99.

genellikle asker ve askeri malzeme ulaşımında kullanılıyordu. Üç günde, yedi günde varılabilecek yerlere; gemilerin arızalanmaları, limanlarda durarak kömür ve para beklenilmesi gibi nedenlerle üç hafta , üç ay, hatta bazen yedi ayda varılabiliyordu.

Osmanlı İmparatorluğu birinci Dünya Savaşına zayıf bir donanma ve birkaç tekreden oluşan küçük bir ticaret filosuna sahip olarak katılmıştı. Donanmanın deniz ulaşımını koruyacak güçte olmayışı; Yemen, Suriye ve Kafkasya gibi yerlere bile karayoluyla asker ve malzeme ulaşımını zorunlu kılmıştı. İstanbul'dan Tekirdağ'a Çanakkale Cephesine deniz yoluyla yapılan asker ve malzeme ulaşımı bile Marmara'ya sızan İngiliz ve Fransız denizaltılarının batırdıkları gemi sayısının iyice artması üzerine yerini karayolu ulaşımına terk etmiştir.

19 Mayıs 1999 da Türk denizciliği tamamen çökmüş bulunuyordu. İthalat ve ihracattaki önemlerine göre İstanbul, İzmir, İskenderun, İzmit, Trabzon, Mersin,Samsun, Çanakkale, Sinop, Antalya şeklinde sıralanan Anadolu Limanları; İngiliz, Fransız, İtalyan ve Yunan işgali altındadır. Ayrıca Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz'de işgalci devletlerin donanmaları egemendir. Bu koşullar altında, Anadolu bir deniz ticaret filosuna sahip olsa bile Mondros Mütarekesi hükümleri uyarınca mevcut bir iki savaş gemisi de silahsızlandırılmış olduğundan savaş gemilerinin korunmasından yoksun olarak deniz ulaşımının yapılması mümkün olmayacaktır.

“Kabotaj hakkına sahip olunmaması deniz ticaret filosunun cılız kalması sonucunu vermiştir. Savaş bu cılız filoyu daha da küçültmüştür.1912 de Türkiye'nin 110.000 tonluk buhar gemisi vardı. Savaş sonunda bu tonaj 50.000 tona düşmüştür. Her biri 3.000 tondan fazla olan sadece 6 gemi kalmıştı Türkiye'nin elinde. Bunun yanı sıra sayısı ve taşıma gücü bilinmeyen küçük gemiler (Taka,Motor vb.) filosu mevcuttu. Bu filo; Milli Mücadelenin tek deniz ulaşım filosu olarak büyük hizmetler gördü”⁹.

9) Tevfik Çavdar, a.g.e., s.85.

Havayolu ulaştırmasına gelince;

“Türk havacılığı gelişme safhasında idi. Türk havacıları İstanbul ve Anadolu’nun çeşitli yerlerinde dağınık durumdaydı”¹⁰. Fakat bu şartlara rağmen Kurtuluş Savaşında çeşitli ulaştırma faaliyetlerinde bulunabilmişlerdir.

Genel hatlarıyla çizilmeye çalışılan ulaştırma olanakları ile Türk Kurtuluş Savaşı kazanılacaktır. Bu imkansızlıklar içinde kazanılan Kurtuluş Savaşı taktik zaferin yanında aynı zamanda bir lojistik zaferdir. Tabi ki ulaşım olmadan lojistik desteğin sağlanması mümkün değildir. Anadolu insanı kağnısına, öküzüne, kadınının omzuna ve sırtına aldığı güllesiyle bir ulaştırma destanı yazmıştır.

10) **Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekatı**, Gnkur.Bşk.lığı Harp Tarihi yay., 1. Baskı, Ankara, 1964, s. 119

I-ULAŞTIRMANIN MUHAREBE LOJİSTİĞİ İÇİNDEKİ YERİ VE GENEL NAKLİYE TEŞKİLATI

A-ULAŞTIRMANIN MUHAREBE LOJİSTİĞİ İÇİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

1-Ulaştırma Tanımları:

Ulaştırmayı çeşitli şekillerde tanımlamak mümkündür. Bunlardan en eski tanımlardan biri;

İnsan ve eşyanın dünya üzerinde bir noktadan diğer bir noktaya bilinçli olarak ve belli bir düzen içerisinde taşınmasıdır¹¹.

Diğer bir tanımda ulaştırma;

Her çeşit ikmal maddelerinin veya personelin, yollar üzerinde veya yollar dışında bir yerden bir yere taşınmasıdır¹².

Başka bir tanımda ise ulaştırma;

Harekat ve lojistik sevk ve idarenin isteklerine uygun olarak her çeşit ikmal maddesinin, personel ve birliklerin, zaman ve mekan içinde intikal ve yer değiştirmesini düzenleyen planlama, programlama ve icrayı kontrol etmek suretiyle yapılan teknik bir hizmettir¹³.

Yapılan tanımlar ışığında yeni bir değerlendirme yapmak gerekirse;

Ulaştırma, nakletmek, taşımak, intikal ettirmektir. Gerek planlı gerek plansız, bir yerden bir yere, personel veya emtia taşınmasıdır diyebiliriz.

11) Ulaştırma Ders Kitabı, s.7

12) Motorlu Ulaştırma Harekatı Talimnamesi, K.K.K.yay.1.baskı, İstanbul,1978, s.2

13) Lojistik Faktörler Yönergesi, K.K.K.yay.1.baskı, Ankara, 1971, s.5-1

2-Ulaştırmanın Yeri ve Önemi

Lojistik destek; her türlü hareket ve faaliyetin ikmal, bakım, sıhhi tahliye ve tedavi, ulaştırma, hizmetler ve diğer gereksinimler yönünden desteklenmesi ve bu desteğin devamlılığının planlanması, koordinesi ve yürütülmesidir

Birliklere uygun yer ve zamanda tam olarak ikmal ve hizmet sağlamaktır. Diğer bir deyişle tek er ve tek silahta başlayan ihtiyacı tespit ve ikmal ve hizmetin tek er ve tek silaha ulaştırılmasıdır¹⁴.

Ulaştırma hizmetleri lojistik destek faaliyetlerinin bölünmez bir unsurudur. Lojistik destek faaliyetlerinin sağlanması ve lojistik intikalın muharebe hareketinin istek ve ihtiyaçlarına uygun olarak icra edilmesi, ancak çokiyi işleyen bir ulaştırma hizmeti ile mümkün olur¹⁵. Çok önemli bir fonksiyon olan ulaştırma hizmetinin kendisine düşen vazife ve sorumlulukları yerine getirebilecek şekilde planlanması, programlanması, uygulanması kontrol görevini yapacak şekilde teşkilatlanması da gerekmektedir

B- GENEL ULAŞTIRMA TEŞKİLATI

1-Ulaştırma Teşkilatının Geçirdiği Değişiklikler

Osmanlı Devletinin son dönemlerinde Nakliye ve Otomobilcilik iki ayrı Genel Müdürlük emrinde iki ayrı teşkilat idi. 29.03.1919 tarihli Erkan-ı Harbiye Riyaseti'ne (Genel Kurmay Başkanlığına), Nakliye ve Otomobil Müfettiş-i Umumisi vekili Miralay Kazım (Ulaştırma ve Otomobil Genel Müdürü Albay Kazım) imzasıyla gönderilen yazıda yeni teşkilatın kadrosunun ve araçlarının yetersiz olduğunu, 5-6 Topçu zabitan (subayı) den Nakliye sınıfına geçirilen subay kadrosunun yetersizliğini¹⁶ vurgulamaktadır. Bu yazıdan

14) Lojistik Eğitim Yayını, Ulş.Ok.yay., 1.baskı, İzmir, 1988, s.3-1

15) A.g.e. s.3-3

16) ATASE Arşivi, İSH: 1189, Kutu: 51, Gömlek: 122

iki teşkilatın birleştirildiği ve bazı sorunların mevcut olduğu anlaşılmaktadır. Mondros Mütarekesi sonunda Seferi Sevk Komisyonu ve Sevk Taburu gibi bazı ulaştırma kadrolarının lağv edilmesiyle¹⁷ birlikte sevkıyat ve ulaştırma faaliyetlerinin bir kısmı Harbiye Nezareti tarafından Levazımat-ı Umumiye Dairesine¹⁸ verilmiştir.

“1877 Osmanlı-Rus Seferinin denemeleri ve sonuçlarının doğurduğu zaruretler karşısında, ilk olarak Türk ordusunda nakliye sınıfı 1881 yılında kurulmuştur.

1908 Yılına kadar nakliye birlikleri tabur halinde kah tümenlerde kah ordulara bağlanmıştır. Bu nakliye birlikleri bir sefer ihtiyacı ve onun teşkilatına yarayacak çekirdek maksadını gütmesinden ziyade muhtelif birliklerin günlük nakliyatını temin için kullanılmakta idiler.

Bu suretle ulaştırma birliklerinin subayları kendi kaynaklarından değil değişik sınıflardan toplanan rütbeli şahıslardan oluşurdu.

1908 yılından sonra Türk Ordu’su Kolordu’lara bölünerek kurulmuş ve Ulaştırma Birlikleri de tabur halinde Kolordu’lara verilmiştir.

Taburların kuruluşu dörder bölüklü, bölükler on ikişer arabalı idi. Dördüncü bölükler istihkam köprücü trenlerinin cer işleri için teşkil edilmişti¹⁹.

“Daha sonra Süvari ve Topçu Müfettiş-i Umumilikleri Bahr-i Sefid Boğazı Mevki-i Müstahkemi Kumandanlığına, Nakliye Müfettişliği karargahı lağv edilerek Harbiye Dairesine bağlanmıştır²⁰.

Kafkas mıntıkasında kızakla işleyen kollar teşkil olunmuştur. Bu tür teşkiller hava muhalefeti²¹ nedeniyle 9. Ordu Kumandanlığı mıntıkasında asker ve mühimmatın nakli için kış şartları da göz önünde bulundurularak Erzurum’da da kurulmuştur²².

17) ATASE Arşivi, İSH: 3692, Kutu: 27, Gömlek: 144

18) ATASE Arşivi, İSH: 3660, Kutu: 27, Gömlek: 54

19) Topçu ve Nakliye Okulu Tarihçesi, Topçu ve Nakl.Ok.yay., 1.baskı, İstanbul, t.y., ss.104-106

20) ATASE Arşivi, İSH: 3667, Kutu: 27, Gömlek: 143

21) ATASE Arşivi, İSH: 1584, Kutu: 10, Gömlek: 72

22) ATASE Arşivi, İSH: 1211, Kutu: 7, Gömlek: 23

Kara Harp Okulu ve diğer talimgahlardan 1914-1930 yılları arasında mezun olan Ulaştırma Subayları listesi EK-I'de²³ sunulmuştur.

1918 de Birinci Dünya Savaşı Türk Ordusu ve müttefiklerinin yenilgisiyle sona ermiş, İstanbul'daki ulaştırmaya eleman yetiştiren kaynaklar kapatılmıştır²⁴. Kara Harp Okulu (Erkanı Harbiye Mektebi) işgale rağmen değişik yerlerde öğrenimine devam etmiştir²⁵.

01 Şubat 1919 tarihli, Harbiye Nezaretinden , Dördüncü Şubeye yazılan yazıda, Nakliyecilik hakkında Erkan-ı Harbiye Mektebine bir ders ilavesine lüzum olup olmadığı sorulmuş ders uygulamasının uygun olacağı değerlendirilmiştir²⁶ yapılmıştır.

Ordunun seferberliğini kaldırması sırasında bütün nakliye birlikleri lağv olunmuştur²⁷.

Lağv olunan birliklerin terhisinden fazla kalacak hayvanlar ile nakliye vasıtalarının satılması, parasının hazineye irad kaydedilmek üzere yatırılması²⁸ emredilmiştir. Bu bağlamda Dersaadet'te (İstanbul'da) bulunan Nakliye katarlarının lağvedileceği Harbiye Nezaretince bildirilmiştir.²⁹ Bu lağv edilen, birlikler ve katarların lağv edilmesi ve bu satışla birlikte Yıldız Deposuyla, araba fabrikasında bulunan teçhizat ve arabaların satışında, verilen emirlere aykırı, hareket edildiği³⁰, Nakliye ve Otomobil Genel Müdürlüğünden , 12 Kasım 1919 tarihli, Genelkurmay Başkanlığına yazılan yazıdan anlaşılmaktadır. Bu lağv işlemlerinin sonunda ancak elde şurda, burada kalan vesait ve eşhas ile bazı kolordularda ve bazı tümenlerde birer taburluk çekirdekler bırakılmıştır³¹; 23 Mart 1919 tarihli, Konya Ereğli'den Yirminci Kolordu Kumandan Vekili Kazım ismiyle Harbiye Nezaretine çekilen şifrede, geçici barış kadrosuna göre oluşturulan

23) Uş.Ok.Arşivi,Subay Temel Kursiyerleri Listesi

24) Topçu ve Nakliye Okulu Tarihçesi, a.g.e., s.109

25) A.g.e., s.56

26) ATASE Arşivi, İSH:559,Kutu:42, Gömlek:47

27) ATASE Arşivi, İSH:487, Kutu:64, Gömlek:35

28) ATASE Arşivi, İSH:488, Kutu:64, Gömlek:34

29) ATASE Arşivi, İSH:1263, Kutu:27, Gömlek:100

30) ATASE Arşivi, İSH:3290,Kutu:42, Gömlek:5

31) Topçu ve Nakliye Okulu Tarihçesi, s.56

Ulaştırma Taburu'nun yalnız bir bölüğün mevcut olduğu diğer bölüklerinin seferde teşkil edileceği³² bildirilmiştir.

1916 yılında Otomobil Sınıfı bağımsız bir idareye kavuşmuş, Otomobil Kıtaları Müfettişliği'ne Şehzade Yarbay Halim, yardımcılığına da Binbaşı Selahattin atanmıştır³³.

Müfettişlik daha sonra Ahırkapı'ya taşınmış³⁴, buradaki Sevkiyat dairesi binasına yerleşmiştir.³⁵ Harbiye Dairesi emrine verilmiş olan Nakliye ve Otomobil Müfettiş-i Umumiliği ya müstakil olarak Nezarete bağlanması yada müfettişliğin diğer müfettişlikler gibi yalnız talim, terbiye, teftiş ve diğer takip göreviyle nezarete bağlanmasının uygun görüldüğü³⁶ bildirilmiştir. Daha sonra Nakliye ve Otomobil Müfettiş-i Umumiliğine kolordu yetkisi verilmiş ve doğrudan nezarete bağlanmıştır³⁷.

Müfettişliğin, son durumunun Genel Kurmay Başkanlığı tarafından sorulduğu ve 6 Temmuz 1919 tarihli Nakliye ve Otomobil Müfettişliğinin, personel ve kurumlarının, miktar ve yerlerinin gösterildiği çizelge, Miralay Kazım Bey imzalı yazısı³⁸ EK-II'de sunulmuştur. Bu belge kapsadığı rakamlar ile önem kazanmaktadır. Çok önemli bir Genel Müdürlük , Kolordu seviyesinde olmasına rağmen, terhislerle bu denli personel kutlaması ile adeta sembolik bir hale getirilmiştir. Genel Müdürlüğün son durumu tabloda açıkça görülmektedir. 1918 de mütareke olunca bütün teşkilat lağv olunmuş ve İstanbul'da Kadirga'da otomobil kıt'ılığı ünvanı ile binbaşı Selehattin idaresinde bir otomobil kıtası bırakılmıştır³⁹.

Bu kıt'a bir tabur kadar kuvvettedir. 28 Mart 1920 tarihli, Abdurrahman imzasıyla, Genel Kurmay Başkanlığına yazılan yazıda bu taburun Nakliye ve Otomobil Genel Müdürlüğü'nün emrinde olduğu ve hangi makamlar hangi surette destekleyeceği bildirilmiştir⁴⁰.

32) ATASE Arşivi, İSH:1074, Kutu:29, Gömlek:41

33) Topçu ve Nakliye Okulu Tarihçesi, s. 114

34) ATASE Arşivi İSH:2930, Kutu:40, Gömlek:154

35) ATASE Arşivi İSH:2932, Kutu:46, Gömlek:85

36) ATASE Arşivi İSH:3124, Kutu:29, Gömlek:105

37) ATASE Arşivi İSH:3187, Kutu:47, Gömlek:79

38) ATASE Arşivi İSH:3037, Kutu:16, Gömlek:123

39) Topçu ve Nakliye Okulu Tarihçesi, s.114

40) ATASE Arşivi İSH:1116, Kutu:58, Gömlek:140

“1922’de Konya’da Şoför Okulu açılmış yetiştirilen şoför, tamirci, erat ve subaylar orduya verilmiş ve Fransa’dan satın alınan markalı kamyonlarla Konya deposundaki Birinci Dünya Savaşı’ndan kalma eski kamyonlardan iki müstakil bölük on kadar da değişik markalı kamyonlardan oto takımları teşkil olunmuştur.

1922 yılında Batı Cephesi’nde Otomobil Müfettişliği tekrar ihdas olunmuştur. Müfettişliğe Binbaşı Selehattin tayin olunmuştur Bunun yerine Konya’daki Şoför Okulu Müdürlüğü’ne evvela vekaletle yüzbaşı Recep ve sonra Binbaşı Sabri getirilmişlerdir.

Batı Cephesi’nin otomobil uzmanlığına yüzbaşı Mustafa Rüşdü atanmıştır. İstiklal Savaşı zaferle sona erince Yunanlılardan ele geçirilen 850 parça otomobilden 250’si işe yarar hale sokulmuş ve bunlarla Fiat markalı otolardan 6 bölük teşkil edilerek kolordulara verilmiş ve ayrıca iki Perles ve bir de Tilör markalı kamyonlardan üç bölük kurularak kolordulara verilmiştir⁴¹.

2-Kurtuluş Savaşı’nda Ulaştırma Teşkilatının Kurulması (Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü)

“Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak kurulan menzil teşkilatı zamanın olanaklarına göre tertiplenmiş olmakla beraber, günün koşullarına cevap verecek durumda değildi. Bir taraftan Doğu, Elcezire ve İstanbul’dan gelen malları batı cephesine aktarmak, birlik nakillerini tertiplemek, Milli Savunma Bakanlığı karayollarının daha verimli bir teşkilatla çalışması için önce bir daire gibi görev yapmak, Milli Savunma Bakanlığına bağlı olmak üzere 10 Ocak 1921 tarihinde Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü kurulmuştu. Bu göreve Bakanlık Levazım dairesi Başkan Yardımcısı Yarbay Muzaffer (Org. Ergüder) tayin edilmişti. Bu müdürlük işine başlamadan memleket içinde emin bir menzil kara yolları ulaştırma ağı meydana getirmekle görevlendirilmişti.

41) Topçu ve Nakliye Okulu Tarihçesi, ss.114-115

Genel müdürlük kuruluşu şöyle idi.

Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü

Kurmay Başkanı

Harekat Şubesi

Personel Şubesi

Muhakim Şubesi

Levazım Şubesi

Sıhhiye Şubesi

Veteriner Şubesi

İnşaat Şubesi

Cephane Şubesi

Nakliyat Şubesi

Posta İşleri

Evrak

İstihkam Parkı

Karargah Komutanlığı

Yaklaşık olarak bir ay sonra da yani 2 Şubat 1921'den itibaren Kastamonu yöresi ile Ankara arasındaki Sevkiyat ve Nakliyat işlerine bakmakla göreve başladı⁴². Kuruluş Amacı: 1922 yılında Milli Savunma Bakanlığı Müsteşarı olarak bu konularda çalışacak olan Selahattin Adil Paşa'nın ifadelerine göre Sevkiyat ve Nakliyat genel Müdürlüğünün kuruluş amacı, Batı Cephesi'nin erat, silah, malzeme ve diğer araçlar ile yiyecek işlerinin tamamlanması ve sağlanması; yurt içi ve dışından elde edilmesi mümkün olabilenlerle, bir an evvel Batı Cephesi'nin kesin ve başarılı bir taarruz yapabilmesi için gücünü ve kuvvetini en kısa zamanda mümkün olan en yüksek düzeye çıkarmaya yönelik olmuştur. Nitekim 1922 yılı Ağustos başlarında Türk Ordusu taarruza başladığı zaman eğitim, öğretim ve disiplin bakımından hazırlandığı gibi malzeme ve savaş güçleri bakımından da o zamana

42) **Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler**, Gnkur. Harp Tarihi Bşk.lığı yay., 1.baskı, Ankara 1975,ss.240-241

kadar hiçbir muharebede toplanamayan (Top başına 1000, Tüfek başına 500 mermi) 9 cephaneye sahip maddi ve manevi yönden Yunan ordusundan üstün düzenli örgütü bulunan bir yapıya kavuştuğu anlaşılmaktadır⁴³.

3- Menzil Teşkilatı ve Genel Yapısı:

İstiklal Savaşında menzil teşkilatı iki bölüm halinde incelenebilir⁴⁴:

1. Doğrudan doğruya Milli Savunma Bakanlığına bağlı yurt içi menzil teşkilatı.
2. Cepheler emrinde bulunan menzil teşkilatı

Her iki teşkilatta da kuruluşlar aynıdır. Ancak cepheler emrinde çalışan menzil teşkilatı yapacağı görevin özelliği, bulunduğu bölgenin durumu dikkate alınarak, özel emirlerle kadrosuna geçici eklemeler yapılmıştı. Örneğin: Batı cephesi emrinde bulunan Batı Anadolu Menzil Müfettişliği gibi.

Osmanlı ordusu menzil Teşkilatında da en büyük makam Harbiye Nezaretine (Milli Savunma Bakanlığına) bağlı Umum Menzil müfettişliği ve aşağıya doğru menzil müfettişlikleri, menzil bölge müfettişlikleri, hat, nokta ve konak komutanlıkları olarak sıralanmakta idi.

İstiklal savaşında en büyük makam Milli Savunma Bakanlığı kadrosunda bir şube gibi çalışan Sevkıyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü kurulmuştu. Yurt içi menzil teşkilleri doğrudan genel müdürlüğe bağlı idi. Bunlar da menzil müfettişliği, menzil bölge müfettişliği, menzil hat, nokta ve konak komutanlıkları idi.

Genel olarak bir menzil müfettişliği karargah kuruluşu şöyle idi

Menzil müfettişliği, kurmay başkanlığı, hareket şubesi, personel şubesi, esliha şubesi, levazım, muhabere, sağlık, veteriner, inşaat, ulaştırma şubeleriyle evrak ve posta işlerinden kurulu idi.

43) Mehmet Evsile, **Kurtuluş Savaşında Askeri Nakliye Hizmetleri**, Cem Ofset yay., 1.baskı, Amasya, 1997, s.7

44) **Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler**, ss.392-393

Bu karargah bağı, yapacağı görev ve bölgenin önemine göre bir veya iki bölge müfettişliği, bağımsız hat ve nokta komutanlıkları, hastane, hayvan hastaneleri, erzak ve mühimmat depoları, küçük çapta imalathaneler bulunuyordu.

Menzil bölge müfettişlikleri karargah kuruluşları da menzil müfettişliği kuruluşu idi. Ancak şubelerde bulunan personel kadrosu daha azdı. Emrinde, hat ve nokta komutanlıkları, ambarlar, hastaneler ve depolar vardı. Menzil hat komutanlığı kuruluşu şöyle idi: Menzil hat komutanlığına bağı muhafız, hizmet ve amele kıtası, tamirhane, yol inşa kıtası, iâşe merkezi, er misafirhanesi, erzak ve yem deposu, cephane deposu, hayvan deposu, merkez komutanlığı, sevk memurluğı ve sağılık hizmeti bulunuyordu.

Hat komutanlığı emrinde birkaç nokta ve konak vardı.

Birinci sınıf menzil nokta komutanlığı, hat komutanlığı kuruluşunun aynı idi. İkinci sınıf menzilik nokta komutanlığı görevini, askerlik şubeleri yapardı. Menzil işleriyle uğraşmak için emrine bir subay verildi.

Millî Savunma Bakanlığı bölgesinin bir parçasını teşkil eden Reşadiye (dahil)- Suşehri- Divriğı- Malatya (hariç)- Maraş- Mersin- Silifke (hariç)- Niğde –Akşehir- Nallıhan- Geyve- İzmit- İstanbul’dan Terme’ye kadar uzanan kıyı hattı (mevkiler bu hatta dahildir)çember içinde kalan geniş bir bölge sevkıyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğüne ayrılmış, nakliyat sorumluluk alanını oluşturmuştu.

Sivas, Kayseri, Samsun, Sinop, Kastamonu, Zonguldak, Bolu, Adapazarı, İzmit, Amasya-Çorum, Yozgat, Tokat, Kırşehir, Çankırı, Ankara, Niğde, Adana ve Mersin il ve mutasarrıflıklarını kapsayan bu alandaki sevkıyat ve nakliyat görevlerinin aksaksız yürütülmesi, Sevkıyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğüne verilmişti.

Batı Anadolu Menzil Müfettişliği sorumluluk alanı ise :

Niğde (hariç)- Ulukışla (hariç)- Silifke (dahil)- Antalya (dahil)- Burdur (dahil), Akşehir (hariç), çevresi içinde kalan bölge idi.

“Konya, Silifke, Antalya, Isparta, Burdur il ve ilçelerini kapsayan bu bölgedeki sevkıyat ve nakliyat görevlerinin aksaksız yürütülmesi bu müfettişliğe verilmişti”⁴⁵. Sorumluluk alanı HARİTA-I de, menzil teşkilatı yapısı EK-III’de sunulmuştur⁴⁶.

45) A.g.e., s.409

46) Türk Kara Kuvvetleri Tarihi, K.K.K. yay., Ankara, 1996, s.A-65

“Ayrıca, Doğu bölgesindeki her çeşit göndermeleri koordine etmek üzere 20 Aralık 1920 tarihinde Kars’ta kurulan ve Doğu Cephesi Komutanlığına bağlı olan Sevkıyat Müfettişliği ve demiryolları müdüriyeti de devam faaliyetlerine devam etmekteydi”⁴⁷.

Menzil Teşkilatı’nın kurulması ve bağlı birliklerinin yapısı şöyle idi⁴⁸.

Mayıs 1920 tarihinde hükümet kurulduktan sonra bir taraftan milli ordunun teşkili çabası içinde çalışırken, diğer taraftan da ordunun her türlü ikmal maddelerinin bulunması, depolanması ve cephelere gönderilmesi için bir menzil teşkilatının da kurulması zorunluluğu vardı.

Kayseri Hat Komutanlığı; Sivas- Kayseir-Ankara ve Kayseri- Ulukışla ikmal hatları arasındaki yollar üzerinde yapılacak nakliyatı düzenlediler.

Ayrıca İnebolu- Kastamonu- Ankara yolu üzerindeki nakliyatı sağlamak ve Kastamonu Havalisi komutanlığı emrinde olmak üzere Kastamonu’da da bir menzil hat komutanlığı kurulmuştu.

Genel Kurmay Başkanlığınca, kurulan menzil komutanlıklarının er ve eşya gönderme işlerini yapabilmeleri için, kuruluş ve görevlerini bildirir bir de yönetmelik gönderilmişti.

Buna göre; menzil hat komutanları, birer günlük yürüyüş mesafesinde (20-30 km) menzil nokta komutanlıkları, birer günlük yürüyüş mesafesinde (20-30 km) menzil nokta komutanlıkları veya konak yerleri kurabileceklerdi. Nokta komutanlıklarının yetkisi tabur komutanlığı seviyesindeydi.

Menzil hat ve nokta komutanlıkları emrinde:

Bir menzil nokta muhafaza birliği,

Hizmet ve amele birliği,

Yol inşaatı birliği,

Menzil iâşe merkezi,

Subay ve Erat Misafirhanesi

Erzak ve Yem ambarı

47) **Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler**, s.409

48) **A.g.e.**, ss.236-237

Cephane Deposu

Menzil cephane kolları,

Menzil hayvan Deposu,

Her cins onarım evi

Hastane ve sağlık kolları,

Sevk memurluğu,

Büyük mahallerde merkez komutanlığı bulunmaktaydı,

Menzil hat komutanlıklarının belli başlı görevleri ise:

Kendi bölgesi içinde yapılacak nakliyat ve sevkıyatı temin ve çabuklaştırmak.

Bölgesinden gelip geçecek her türlü birlik ve perakende erleri taşıt araçlarını yedirmek ve barındırmak.

Bölgesindeki yolları kendi imkanları ile tamir ettirmek.

Kendi bölgelerindeki yollar üzerinde asayiş, muhabere ve ulaştırma işlerini düzenlemek

Menzil teşkilatı kurulmadan önce işgal altında bulunan ve bulunmayan memleket içi depolarla, dış memleketlerden gelecek olan silah, cephane ve malzemenin, Batı ve İç Anadolu'ya ulaşabilmesi için karayolları ulaştırma ağının düzenlenmesi lazımdı. Buna göre,

Karadeniz kıyılarından Ankara yönüne:

İnebolu- Kastamonu- Çankırı- Kalecik- Ankara

Samsun- Çorum- Sungurlu- Yahşihan- Ankara,

Doğudan Ankara yönüne:

Erzincan- Sivas- Şarkışla- Sultanhan- Kayseri- Kayseri'den bir kısmı Kırşehir- Köprüköy- diğer kısmı da Ulukışla- Karaman- Konya- Sarayönü Polatlı'ya.

Elcezire Cephesinden Ankara yönüne:

Diyarbakır- Elazığ- Malatya- Sivas.

Ana istikametler saptandıktan sonra menzil teşkilatı da bu yönlerle beraber günün gerekleri de düşünülerek kurulmaya başlanmıştı.

Kurulan Menzil Teşkilatı:

25 Haziran 1920 tarihinde kurulan Batı Cephesi birliklerinin ikmalini yapabilmek için Milli Savunma Bakanlığı, doğudan gelecek silah ve cephanenin önemini dikkat nazara

almış 8 Eylül 1920'de verdiği bir emirle Kayseri- Ankara ve Kayseri- Sivas karayollarının emniyet ve asayişini korumak üzere iki menzil hat komutanlığı kurmuştu.

Kayseri-Ankara hattının korunması için Ankara Komutanlığı hazırladığı atlı, 100 mevcutlu bir muhafız bölüğünü Kırşehir'e göndermişti. Bölük merkezi Kırşehir olmak üzere, Köprüköy- Kırşehir ve Küçüktaş'ta birer takım bulunduruldu. Takım komutanları aynı zamanda bulundukları yerlerin menzil nokta komutanlığı görevini yapmışlardı.

Kayseri-Sivas hattının emniyet ve asayişine ise, Sarıkışla'da bulunan, atlı 30 mevcutlu bir birlik ve ayrıca jandarma birlikleri tarafından temin edilmişti.

O zamanki yol durumuna göre Ankara- Sivas ikmal yolunun uzunluğu 480 km. yi bulmaktaydı.

Geri hizmetlerin ve cephane sevkıyatının yapılabilmesi için, Ankara'da mevcut Ulaştırma taburu ile hizmet birliklerinin mevcutlarından yararlanılarak 17 Temmuz 1920 tarihinde 2 nci bir ulaştırma taburu daha teşkil edildi.

Ulaştırma Taburları üçer bölüklüydü. 1nci ve 2nci bölükler 40 çift atlı arabalı, 3ncü bölük 50 mekkareliydi. Ayrıca Ankara'da yükleme ve boşaltma için hizmet birliği mevcudu 200 ere çıkarıldı. Bu birliklere 24ncü Tümen'den er, hayvan ve araba verildi. Subay noksanı Milli Savunma Bakanlığınca sağlandı.

Ulukışla-Sivas hattının Erzincan'a kadar uzatılmasıyla 10 Ekim 1920 de menzil hat komutanlığı kuruldu. Bu komutanlık emrinde olarak Şarkışla'da bir konak komutanlığı teşkil edildi. Bu konağın er ve hayvan ihtiyacı Şarkışla Askerlik Şubesi tarafından yapıldı.

Yukarda açıklananlardan başka Ulukışla, Niğde, Kayseri'de birer menzil noktasıyla Develi ve Gemerek'te birer konak komutanlığı kuruldu.

İlk defa Kırşehir'de kurulan koruma birliği 8 Kasım 1920 de lağv edilerek burada bulunan birlik, Bakanlık emriyle Kayseri'ye getirildi.

Kış mevsiminin yaklaşmasıyla ulaştırma işlerinin aksayacağı, 3.ncü Kolordu, Ankara bölgesi ve güney bölgesi cephesinden, 2 nci Kolordu ve Elcezire Cephesine gönderilecek erlerin, yine Elcezire ve Doğu Cephelerinden Orta ve Batı Anadolu'ya yapılacak silah ve cephane göndermelerinin güvenle yapılabilmesi için, memleket içinde menzil teşkilatının genişletilmesi düşüncesiyle , 28 Kasım 1920 tarihinde Genel Kurmay

Başkanlığı ile haberleşmede bulunmak ve karargahı Sivas'ta olmak üzere, Sivas Menzil Müfettişliği teşkil edildi. Bu müfettişliğe bağlı olarak;

Suşehri, Aziziye (Pınarbaşı), Malatya ve Kayseri'de birer menzil hat komutanlığı kuruldu.

Suşehri Hat Komutanlığı; Karabıyıkhan- Erzincan- Suşehri- Sivas ve Giresun Karahisarişarki (Şebinkarahisar)- Suşehri.

Aziziye Hat Komutanlığı; Kayseri- Aziziye- Elbistan- Maraş;

Malatya Hat Komutanlığı; Diyarbakır- Elazığ- Malatya- Sivas;

Bu nokta komutanlığı emrinde birden fazla konak bulundurmamak ve en yakın menzil noktasına bağlı olmak.

Konak yerlerinde barınmak için baraka, zeminlik ve ordugah açmak ve iâşe için de mutfak, yemek ve su yerleri bulundurmak gibi görevleri yapmaktı.

"Milli Savunma Bakanlığı, günün şartları ve menzil hatlarının önem kazanmasına karşın her ay menzil teşkilatına ya yenilerini ilave etmekte veya değişiklikler yapmak suretiyle çeşitli yönlerdeki nakliyatın ve gelecek harp malzemesinin bir an önce hedefe ulaşması çabası içerisindeydi.

Bu nedenle, Mayıs 1921 ortalarında Trabzon'dan Samsun'a silah ve cephanenin en kısa yoldan Yahşihan'a ulaşabilmesi için bu defada Sinop, Kastamonu, menzil hattının ikinci plana düştüğünü farkederek Bakanlık Sinop, Boyabat, Taşköprü noktalarını lağv ile Havza, Çorum, Sungurlu nokta komutanlıklarını kurdu. Bu noktaların başında da Çorum Menzil Bölge Müfettişliğini teşkil ederek Samsun'dan Ankara'ya kadar yapılacak nakliyattan sorumlu tutulmuştu.

Çorum Menzil Bölge Müfettişliği görevi, Çorum Askerlik Dairesi Başkanlığına verilmişti.

Ayrıca, Kayseri'den gelen silah ve cephaneyi Ankara yönünde göndermek için Kırşehir'de bir menzil bölge müfettişliği kuruldu.

Sinop Hat Komutanlığı da lağv edilmiş, Samsun'da yeni bir menzil hat komutanlığı açılmıştı"⁴⁹.

49) A.g.e., ss.241-246

Menzil teşkilatı emrinde yürütülen Ulaştırma faaliyetleri, Milli Savunma Bakanlığı emrinde bulunan menzil teşkilatının Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü emrine girmesiyle, Ulaştırma Faaliyetleri de diğer menzil hizmetleriyle birlikte Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü eliyle yapılmaya başlanmıştır.

4- Karayollarının Genel Yapısı ve Ulaştırma Araçları

Karayolları bazı yerlerde ilkel , bazı yerlerde pek azdı ⁵⁰. Patika yollar harita üzerinde örümcek ağını andırıyordu.⁵¹ Yol inşaatını sağlamak için şahsen çalışmak veya bedel vermek sureti ile ortaklaşa çalışma kanunu çıkarılmışsa da, bu tamamıyla uygulanamamış ve iyi sonuç vermemiştir.⁵²

Yolların çeşitleri şöyle idi:

Kilometre

13.885 Baştan başa tamire muhtaç Şose

4.450 Toprak yol (tesviyei turabiye)

18.335 Toplam

Görülüyor ki, Osmanlı İmparatorluğundan ana yurdumuza devredilen yolun uzunluğu 18.335 kilo metredir. O tarihte elde edilen malumata göre, bütün bu yol şebekesi hakikaten baştan başa harap bir durumda bulunmakta idi⁵³.

Bu yol şebekesi gerçekten baştan başa harap bir durumda idi. Dört yıl süren Birinci Dünya Harbinde yollara bakım yapılmamıştı. Milli Hükümet kurulduğu zaman bayındırlık bütçesi 500.000 liraydı. Bu paranın yarısı memur maaşlarına gidiyor, geri kalan para da bayındırlık işlerine sarf edilmiyordu. Çünkü Maliye ödenek vermiyordu. Şu halde bayındırlık hizmeti yok demekti.

Yollar: Dağ yollarından ve keçi yollarından daha kötü, daha düzensiz bir durumdaydı. Bunlardan önemli bir kısmı İller Kanunu (İdarei Hususiyei Vilayet Kanunu) gereğince iller sorumluluğuna verilmişti. Halbuki iller, kendi bölgelerini daha fazla imar

50) A.g.e., s.190

51) Yakup Kadri Karaosmanoğlu, **Yaban**, Birikim yay., 13.baskı, İstanbul, 1979,s.159

52) **Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler**, s.190

edebilmek için ne kadar yol varsa bunların hepsini birden bütçelerine alıyor ve hepsiyle uğraşmak istiyordu. Maddi yeteneksizler nedeniyle birçok yollar harap ve düzensiz bir halde kalıyordu.

Bayındırlık Bakanlığı'nın sorumluluğunda olan devlet yolları (Turuku Umumiye) 1921 başlarında 6.000 km. uzunluğundaydı. İl yollarının (turuku hususiye) toplamı da bunun iki misli yani 12.000 km. idi.

Bu koşullara göre yeniden bir şose yapmak için, bir kilometresi (köprüler hariç) 5.000 liradan 7.000 liraya kadar mal oluyordu.

Yüz kilo metrelik yeni bir yol yapmak için yarım milyon liraya ihtiyaç vardı. Mevcut yollar daha önce para ile yapılıyordu. O zamanki valiler bütün halkı (nefri am) toplamakta ve yol boyunda çalıştırmak suretiyle yollar yapılmakta idi. Sonraları verilen ödenek bu yolların devamlı onarımına yetişmedi. Çünkü bir kilometrelik yolun onarım masrafı yılda en az bin lira tutmaktaydı (malzeme masrafı, bekçi aylığı vesaire). Buna göre Bayındırlık bakanlığının elinde bulunan 6.000 km. lik düzgün olmayan yolların devamlı onarımı yapılacak olursa 6.000.000 liraya ihtiyaç vardı. Halbuki 1921 yılı Bayındırlık Bütçesi 2.000.000 liraydı. Devletin mali olanakları daha fazlasına elverişli değildi.

İl yollarına hükümet yardım edemiyor, bunların kendi özel getirileride yetmiyordu. İller "Bayındırlık Bakanlığı yollarımızı devlet yollarına katsın" diyorlardı. Ne 1920 bütçesinde ve ne 1921 bütçesinde yeteri kadar Bayındırlık için ödenek vardı. Bu nedenle yeniden bir karış şose, demiryolu yapılamıyordu.

Önemi dolayısıyla Ankara- İnebolu yolu üzerinde 1920 yılında onarım başlamıştı. Antalya – Afyon yolu üzerinde ve diğer bazı yollarda mevsimin müsaadesi derecesinde onarım yapılmaktaydı. Fakat 1920-1921 kış mevsiminin sert geçmesi nedeniyle esaslı onarım yapılamamıştı. Bazı yolların sadece çamurları temizlenmişti.

1921 yılında karayollarının durumu şöyle idi:

Yollar; muntazam şoseler, araba yolu veya harap şose, toprak tevsiyesi yapılmamış yollar olmak üzere üç kategoriye ayrılmaktaydı.

Ankara'dan Erzurum ve Diyarbakır'a başlıca iki şose uzanmaktaydı. Ankara'dan İnebolu'ya uzanan şosenin Kalecik, Çankırı arası araba yolu idi. Ayrıca Ankara- Kayseri

üzerinden Adana bölgesine giden bir şose vardı. Sivas şoselerinin birleştiği önemli bir merkezdi. Burası Karadeniz kıyılarıyla doğu ve güneydoğuya giden yolların düğüm noktasıydı.

Böylece Ankara; Kayseri ve Sivas yollarıyla Kuzey Anadolu, Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu ile bağlantı kurmakta idi.

Samsun Ankara şosesinin Çorum-Sungurlu arası bozuktu.

İstanbul'dan İç Anadolu'ya uzanan şoselerle Bolu ve Eskişehir'e gidilmekte idi. Ege bölgesinden içeriye doğru uzanan şoseler ise kesik ve devamlı olmayan yollardı.

Ayrıca Afyon – Antalya arasında bir şose mevcuttu. İstanbul bölgesi ile Eskişehir, Afyon hattının doğusu, Ankara ve Konya arasında şoseler olmadığından bu ihtiyaç demir yollarınca giderilmekteydi ⁵⁴.

Anadolu'nun hemen her bölgesi düzenli, yılın her mevsiminde ulaşımaya açık yola sahip değildi. Mevcut yollar 3-5 metre genişliğinde, ham zeminli, kısa zamanda engebelenen nitelikteydi. Bazen dar bir patika halindeki yollara da rastlanmaktaydı. Yol yapımında mükellefiyet esasının egemen olması, merkezi bir örgütün (bugünkü karayollarına benzer) bulunmaması, yol yapımını, kaza sınırları içerisinde, gayri muntazam ve belirli bir projeden uzak, kaba inşaatlar haline dönüştürmüştü. Çoğu hallerde kervanların, yaylı arabaların sık sık geçtiği dere boylarında, vadilerde uzanan düzlükler, bu gidiş gelişlerden ötürü kendiliğinden yol haline gelmişti. Aşağıda mevcut karayolu sistemi açıklanırken “yol” diye sözü edilen şeyin çoğunlukla 3-5 metrelik, arabaya geçit veren, ham zeminli kaba yollar olduğunu hatırdan çıkarmamak gerekir.

Osmanlı İmparatorluğundaki Karayolları Hükümetçe üç ana grupta toplanmaktaydı.

I) Vilayet merkezini en yakın demiryolu istasyonuna, ya da Posta merkezine bağlayan 5 metre genişliğindeki yollar

II) Vilayet merkezleri arasındaki, başlıca kazaları, hatta limanları bağlayan 4 metre genişliğindeki yollar

III) Vilayet içerisinde köyler, kazalar arasındaki 3 metre genişliğindeki ilkel yollar.

54) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss.190-192

Toplam olarak (yukarıdaki ilkel niteliklere sahip)9.711 km. yolun mevcut olduğu tahmin edilmektedir. Hükümetin yaptığı çeşitli açıklamalara göre bunun 3.477 km.si ıslaha muhtaç, 3.283'ü sürekli bakım isteyen, 3.026'sı da yeniden yapımı gereken yol niteliğindedir.

Anadolu'da 5 ana karayolu vardı (1919-1920 döneminde):

1. Ünlü Bağdat karayolu : Samsun Amasya- Tokat – Sivas- Harput- Musul
2. Ereğli – Konya – Malatya – Harput – Diyarbakır yolu
3. Kayseri-Sivas yolu
4. Halep – Urfa – Diyarbakır yolu
5. Trabzon – Bayburt – Erzurum – İran (Transit) yolu.

Bunların dışındaki önemli yolların illere göre durumu şöyledir:

1. İzmit mutasarrıflığında üç önemli yol vardır.

- a. İzmit- Adapazarı- Bolu- Ankara- Sivas
- b. Arifiye- Bursa

2. Bursa vilayetinde yaklaşık olarak 1.4000 km. geçide müsait yol var. Özellikle Bandırma, Mudanya, Yenişehir ile Bursa'yı bağlayan yollar muntazam. Bursa- Kütahya-Uşak yolu, Bursa'yı İzmir- Kasaba demiryoluna bağlıyor.

3. Biga mutasarrıflığında, özellikle Çanakkale boğazı çevresinde stratejik nitelikli yollar var.

4. Aydın vilayetinde demiryolunu yakın merkezlere bağlayan yollar var, nispeten kullanılabilir haldeler. Bu yollardan en uzununu Ahmetli –İzmir arasında.

5. Kastamonu vilayeti yolları şöyledir:

- a. Ankara – İstanbul yolunun bir bölümü buradan geçmektedir.
- b. Amasya- Kastamonu ve İnebolu- Kastamonu
- c. Kastamonu- Taşköprü
- d. Kastamonu- Çankırı
- e. Sinop- Boyabat

6. Ankara vilayetindeki geçit veren yolları ise şöyle sıralayabiliriz:

- a. Ankara- Kırşehir- Konya (Bunun bir yolu Yozgat'a uzanıyor).
- b. Koçhisar- Gülekboğazı- Çukurova

7. Konya vilayetinin başlıca yolları sırasıyla şunlardır.

Konya- Bursa.

Konya- Burdur- Antalya.

Konya- Nevşehir- Avanos.

Konya- Kayseri

Adana vilayetinde de dört ana yol bulunmaktaydı:

Konya – Karaman- Mut- Silifke

Adana- Mersin- Silifke

Adana- Karataş

Adana- Misis- Payas- İskenderun.

Diğer illerdeki yollar zaman zaman geçit veren, ham zeminli bir patika olmaktan ileri gitmeyen nitelikteki yollardı.

Yollardaki ulaşımın maliyetine ilişkin şu ilginç örneğin üzerinde durmak isterim. Erzurum-Trabzon arasındaki 3-5 metre genişlikteki transit yolunda ulaşım develerle yapılmaktaydı. Develer bu yolu 12 ila 15 günde geçerlerdi. 200 kilo yük taşıyan bu hayvanların taşıma ücreti 250-400 kuruş arasında değişmekteydi. 1918’de savaşın hemen akabinde Erzurum’dan Trabzon’a 50.000 deve yük gönderilmiş barış döneminde bu taşıma hacmi 100.000 deveye kadar çıkarılmış⁵⁵.

Menzil Yolları ve Mesafeleri:

12 Kasım 1921’de hazırlanmış olan menzil yollarının durumu da şöyle idi.

Sakarya Meydan Muhaberesi’nde yenilen düşman genel olarak Eskişehir- Afyon hattına çekilmiş ve Beylikköprü’den Eskişehir’e kadar olan demiryolunu ağır bir şekilde tahrip etmişti. Bundan sonra Batı Cephesi kuvvetleri Yunan ordusu karşısına kadar ilerlemiş ve Büyük Taaruz hazırlıklarına başlanmıştı.

İkmal nakliyatı için kullanılan menzil yolları şunlardı:

İnebolu- Kastamonu- Çankırı- Ankara,

Samsun- Merzifon- Sungurlu- Yozgat- Yahşihan- ve buradan bir dekovil hattıyla Ankara,

Samsun- Merzifon- Amasya- Tokat- Sivas- Yozgat- Ankara

55) Tefik Çavdar, a.g.e., ss.81-84

Trabzon- Erzurum

Erzurum- Erzincan- Suşehri- Sivas- Yozgat- Ankara

Diyarbakır- Malatya- Sivas- Yozgat- Ankara

Sivas- Kayseri ve buradan Kırşehir üzerinden Ankara,

Kayseri- Niğde- Ulukışla,

Maraş- Kayseri

Konya- Ankara,

İlgın- Haymana- Ankara yollarıydı.

Ordunun her türlü ihtiyaç maddelerinin taşınması için kullanılan ve bir teşkilata bağlanan taşıt araçları kapasiteleri düşüktü. Bunların hemen hepsini hayvanlı araçlar teşkil ediyordu. Bu araçların yük taşıma ve günlük yürüyüş kabiliyetleri şöyle idi.

Araçların Cins ve Çeşidi	Taşıma Kabiliyeti (Kilogram)	Günlük Yürüyüş Sürati (Km.)
Kağnı (iki tekerlekli)	100-150	15-20
İki tekerlekli tek atlı araba	180-200	25
Dört tekerlekli çift atlı araba	300-400	30-40
Dört tekerlekli bir çift mandalı araba	350-400	25
Mekkari (at veya katır)	70-75	25
Deve	120-150	25
Eşek	50-60	20-25
Kamyonet	1.500-2.000	200
Kamyon	3.000-5.000	180
Römorklu Kamyon	5.000-10.00	150

5 veya 10 tonluk kollardan kurulu katarlar, tümen ve kolorduların erzak, cephane kol ve katarlarını teşkil ediyordu. Bunlar kural olarak çift atlı dört tekerlekli arabalarla mekkari ve deve kollarından ibaretti.

Menzil kolları ise daha çok develerle, öküz ve manda araba kollarıydı. Ancak, eşek, mekkari, ve tek atlı arabalarla kağnılarda menzil kollarını takviye etmekteydi.

Piyade, makineli tüfek, dağ topçusu gibi yaya ve hayvanlı kıtaların ağırlıkları (muharebe, erzak, eşya ağırlıkları her sınıfın hafif cephane kolları) mekkarilerden kurulmaktaydı.

Topçu ve buna benzer atlı kıtalara dört tekerlekli at arabaları veriliyordu.

Süratli ve en randımanlı araçlar motorlu olmasına rağmen, bunların yokluğundan ve memleket elverişli yollardan yoksun olduğundan faydalanılamamış, Birinci Dünya ve İstiklal Harbinde halkın elinde bulunan taşıt aracından faydalanılmıştır.

İstiklal Savaşı sırasında motorlu araç sayısı yok denecek kadar azdı. Bütün hizmetler hayvanlı araçlara ve hayvanlara kalmıştı.

Bunlar içinde en fazla yük taşıma ve sürat bakımından en değerli taşıma aracı çift atlı at arabalarıydı.

Karayollarında Onarım:

Yukarıda belirtilen başlıca yollardan ve menzil hatlarından en önemlilerinden biri de İstanbul ve yöresinden, Doğu cephesinden ve Rusya'dan sağlanan ikmal maddelerinin en çoğunun getirildiği yer İnebolu idi. Bu bakımdan büyük önem taşıyan İnebolu- Kastamonu-Ankara yolunun onarılması hükümet kurulduktan sonra daha çok önemsenmiş ve gereken tedbirler alınmıştı.

12 Ocak 1921 bilgilerine göre:

İnebolu-Kastamonu- Ankara üzerindeki Ilgaz dağı tepesiyle İnebolu yöresinde 110-139 kilometreler arasında onarımı lazım gelen 48 köprüden 13'ünün onarımı tamamlanmıştı. İhale süresiyle tedarik olunan keresteler inşaat yerlerine taşınarak 20 gün içinde bu ilk kısımdaki köprülerinin onarımlarının tamamlanacağı hesap edilmişti.

Bu arada 348 kişiden ibaret askeri kuvvetle 130 metre uzunluğundaki çamur kaldırılmış, 300 metre küplük şose hafriyatı ile 120 metre küp hazırlık yapılmıştı.

Çankırı içindeki 537 metre küp toprak tesviyesi, 685 metre küp hendek kazılması ve çamur temizlenmesi yapılmış ve 10 metre küp kırma taş serpilmiş, bir adet menfez yapılmış, 10 adet köprü ve menfez onarılmıştı.

Soğukların şiddeti, onarımın gereği gibi yapılmasına engel olmuş, ayrıca onarıma ait ödeneklerin ancak Kasım ayı sonunda verilmiş olması yüzünden yaz aylarında çalışılamamıştı.

muhaberede mutlaka muvaffak olacaksınız” dedi. Neden, dedim, “Her ne zaman bir millet böyle genci, ihtiyarı çoluğu çoçuğu ile bir işe sarılırsa onu mutlaka başarır. Geçtiğim yerlerde gördüklerim bunu anlatıyor” dedi. Teşekkür ettim. “Yalnız büyük bir kabahat işliyorsunuz, bu asil milletin gelip gittiği yollar pek fena, niçin askerlerinizden 20-30 bin kişi ayırıp bu yolları yaptırmıyorsunuz. Biz muharebede yol için ordudan üç, dört yüz bin kişi ayırmıştık” dedi. O zaman en iyi şoselerimizden saydığımız İnebolu-Ankara hattında bu düşünceyi yürüten zata mümkün olduğu zaman ordudan biz de yol yapmak için asker ayırmayı düşünmekte olduğumuzu söyledim. Geceyi Çankırı’da geçirdik.”⁵⁶ Batı Anadolu da bütün Anadolu’da olduğu gibi bu nakliye kahramanlıkları ile doludur⁵⁷.

Bozuk, ulaşım elverişsiz bir çok yol bulunduğundan bunların onarılması için gerekli tedbirlere baş vurulmuş, cephelerin muharebe ve menzil sahaları içinde ikmal ulaştırması bakımından muharip birlikler tarafından gereken onarıma girilmiştir.

Ayrıca daha büyük çapta bir onarım için Milli Savunma Bakanlığı’nın 6 Mart 1921 tarihli genelgesiyle şunlar emredilmiştir:

1. Daha önce cepheler emrinde askeri hususlarda kullanılacak teşkillerden başka ilk örgütlenmelerinden sonra Bayındırlık Bakanlığı emrine verilmek üzere aşağıdaki yerlere cepheler tarafından yol inşa taburları teşkil edilecektir.

a. Güney Cephesi (Batı Cephesi’nin güney kesiminde) tarafından; Antalya, Burdur, Afyon Silifke ve Karaman’da olmak üzere dört yol inşaat taburu.

b. Merkez Ordusu tarafından; Samsun, Havza, Tokat, Sivas, Merzifon ve Çorum’da olmak üzere altı yol inşaat taburu.

c. Doğu cephesi tarafından Trabzon ve Gümüşhane’de olmak üzere iki yol inşaat taburu.

d. Kastamonu Havalı Komutanlığından Kastamonu ve Çankırı’da olmak üzere, iki yol inşaat taburu.

Ankara Komutanlığı tarafından Kalecik’te olmak üzere, iki yol inşaat taburu.

56) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss.192-195

57) Yakup Kadri Karaosmanoğlu, a.g.e., s.132

Bu yol hakkında zamanın Dışışleri Bakanlarından Yusuf Kemal (Tengirşenk)'in yazdığı kitapta aşağıdaki anıları ilgi çekicidir.

Özellikle halkın, bozuk kara yolları üzerinde bütün gücüyle ulaştırma hizmetlerine yaptığı büyük katkıyı ortaya koyması bakımından kısa bir bölüm aşağıya alındı .

“4 Haziran 1921’de Franklin Boullion ve Binbaşı Sarou ile hareket ettik. Yollarda köylüler, erkek, kadın, hatta bazı çocuklarıyla beraber kağı arabalarıyla cephan taşıyorlardı. Fransız Milletvekili ve subayı bunları arabalarından seyrediyorlardı. Akşama doğru Küre’den geçiyorduk. Orada cephan taşıyanlardan bir kafilge geceyi geçirmek için konak yapmışlardı. Bir köylü oturmuş kaval çalıyor, bir kağı yaktıkları ateşin etrafına toplanmışlar bir şeyler pişiriyorlardı. Bir kadın bir tarafa çekilmiş kendini kimseye göstermemeye çalışıyor ve çocuğunu emziriyordu. Arabalarımızı durdurarak biraz bunları seyrettik. Geceyi Ecevit’te ertesi geceyi Kastamonu’da geçirdik. Üçüncü geceyi Ilgaz’ın öbür eteğinde Koçhisar’da geçirecektik, Klæ hanlarını geçtikten sonra Koçhisar’a dönecek yerde bir jandarma subayı at üzerinde bekliyordu. Benim arabaya gelerek geceyi yakında bir köyde geçireceğimizi söyledi. Nasıl olur, bu köyde barınacak yer bulabilir miyiz dedim. Bu köydeki ev o kadar münasip bir yerdir ki Koçhisar’da yoktur, dedi. Köye vardık iki katlı bir eve girdik; yukarı katında duvarlara ufak tefek tahta parçalarından yapılmış dolaplı ve muntazam ocaklı ve her tarafı sedirli bir odaya Franklin Boullion’la arkadaşını yerleştirdik. Franklin Boullion biraz rahatsızdı; onu, ev sahipleri olan üç kardeşten birine teslim ettik. Ben sofada portatif yatakta yattım. Sabaha karşı uyandım, baktım, Franklin Boullion geziyor. Zaten elbisemle yatıyordum. Hemen yataktan fırlayarak ne olduğunu sordum. Ben iyi oldum, neden, bilir misiniz? Bana üç malul gazi hizmet ediyor; yaşları 53,54,55 beni bunlar iyi etti, dedi. Sevinç içerisindeydi.

Üçü de aynı muhaberede yaralanmış üç kardeşin hizmetinden fazlasıyla hislenmişti. Aferin Koçhisar kaymakamına, dedim. Franklin Boullion sabahleyin erkenden bahşış vermek istemiş, kabul etmemişler. Bu güzel etki altında yola çıktık. Öğle molamızı yukarıdaki tepede çatlak bir karakol binası olan bir yerde yaptık. Arabalardan indiğimiz zaman Franklin Boullion bana “Bugün yemeği bizde yiyeceğiz” dedi. Binbaşı Sarou azık sepetinden konserve yiyecekler çıkardı. Yerken Franklin Boullion “Rica ederim, artık havai mevzuları bırakalım, ciddi konuşmaya başlayalım. Evvela size şunu haber vereyim, siz bu

e. Bu yol inşaat taburlarının erleri silah altında celpi kararlaştırılan Müslüman olmayan erattan olacaktı. Nöbet vesair hizmetler için bir miktar müslüman erin bulundurulması uygun olur.

2. İnşaat taburu; bir tabur komutanı, bir tabip, bir hesap memuru ve bir iâşe memurundan, inşaat taburlarının bir bölüğü de iki subay 220 er ve dört erzak ve kazıcı aletler arabasından ibarettir. İnşaat taburları dört bölüklü olacaktır.

3. Bu taburların ilk ihtiyaçları için gereken kazan, karavana, çadır, beylik gibi veya onun yerini tutacak eski kaput, her bölük için koşum takımıyla beraber hayvanlı bir saka arabası askeri cihet tarafından verilecektir.

4. Taburlar işe başladıktan sonra, subay ve erlerin maaşları Bayındırlık Bakanlığı tarafından verilecektir. Ancak bu taburların müracaatları halinde erzak yem ,giyim eşyası verilebilecektir.

5. Bakanlık emrine devredilinceye kadar gerekecek maksat için bu taburların 20 Mart 1921 gününe kadar yukarıda açıklanan yerlerde azar azar ikmal edilmek üzere, ilk tertibinde 200-250 mevcudunda teşkil edilmeleri ve durumun günü gününe Milli Savunma Bakanlığına bildirilmesi rica olunur.”

Bu taburlar emredilen şekilde azar azar tamamlanmak üzere teşkil edilmiş ve çalışmaya girilmişti.

18 Nisan 1921 tarihinde Milli Savunma Bakanlığından Bayındırlık Bakanlığına bildirildiğine göre, şehirler arası yollar üzerinde Çorum, Bolu, Kastamonu, Keskin bölgelerinde bulunan yolların ve bu yolların ve bunların sınıai yapımının onarımına gerekli inşaat taburlarının tahsis edildiği ve önemli eserler meydana getirildiği açıklanmış, yalnız malzeme tedarikinin Milli Savunma bütçesinden sağlanmasına imkan olmadığından mazbata karşılığında Bayındırlık Bakanlığından verilmesi istenmişti⁵⁸.

1919 Türkiye’inde 1.000’e yakın otomobil vardı ve bunun ancak 200 tanesi İstanbul dışında bulunuyordu. İzmir’dekilerin dışında Anadolu illerindeki otomobil sayısı 100 civarındaydı⁵⁹. Bu motorlu araçların bir kısmı azınlıklara ait idi. Ermeniler kadın ve

58) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss.195-197

59) Tevfik Çavdar, a.g.e., s.84

çocuklarını açılan yetimhanelere taşımak amacıyla 1919 yılında Kayseri ve Sivas arasında otobüs işletmektedir⁶⁰.

Ayrıca “Miri Otomobil Kolları” ve “ Mütahhit Otomobil Kolları” adı altında, otomobil Kolları Komutanlığı (Ankara), Sivas Menzil Bölge Müfettişliği, Çorum Menzil Bölge Müfettişliği, Kastamonu Menzil Bölge Müfettişliği, Kayseri Hat Komutanlığı emrinde binek otomobil, kamyon ve kamyonet tipinde toplam 166 motorlu taşıt tespit edilmiştir⁶¹.

İstiklal Savaşı esnasında, makam aracı olarak kullanılan otolar ve bunların bakım onarım ve hizmete sevkini de ulaştırma hizmetleri arasında saymak mümkündür. Yaygın olmasa da makam aracı olarak otomobiller de kullanılıyordu. Yaygın olarak kullanılan makam aracı mekkare (at,katır) idi⁶².

5-III ncü Sınıf İkmal Maddeleri (Akaryakıt İkmalı)

Akaryakıt, İstiklal Savaşı öncesinde ve İstiklal Savaşı içerisinde çok önemli bir sorun teşkil etmiştir. Araçlar daha çok benzinli idi. Dizel araç mevcudu yok denecek kadar az idi. Benzin azlığı nedeni ile askeri otomobillerin işletilmesi mümkün olmamıştır⁶³. 2 Nisan 1919 tarihli, Diyarbakır 13 ncü Kolordu Komutan Vekili Ahmet Cevdet imzalı, Harbiye Nezareti’ne yazılan yazıda benzin olmadığı için Musul’dan getirilemeyen 13 otomobilin öküz ve mandalarla Nusaybin’e kadar getirilmeye çalışıldığı⁶⁴ bildirilmiştir. Dönemin ulaştırma sorunlarını ortaya koyma açısından ilginç ama o denli de durumumuzun ta kendisi olan bir belgedir. Türk Kurtuluş Savaşı’na bu koşullar altında girilmiştir. 9 ncü Ordu Kıt’aları Müfettişliği için satın alınıp çeşitli sebeplerle sevk edilemeyen 1000 kilo benzinin hemen gönderilmesi talep edilmiştir⁶⁵. Bu belgeden binek araçları için akaryakıt

60) Alptekin Müderrisoğlu, a.g.e., s.90

61) Mehmet Evsile, a.g.e., ss.50-51

62) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s.519

63) ATASE Arşivi, İSH: 3333, Kutu:22, Gömlek:50

64) ATASE Arşivi, İSH: 1895, Kutu:12, Gömlek:120

65) ATASE Arşivi, İSH: 2742, Kutu:14, Gömlek:134

sıkıntısına düşüldüğü anlaşılmaktadır. Ancak büyük komutanların binek araçları için benzin ihtiyacı bölgesel olarak satın alınabiliyordu.

İnönü Muharebeleri Döneminde

Milli Savunma Bakanlığınca Amerikalılardan 2.050 sandık (sandıklar iki teneke) yaklaşık olarak 70.000 kg. benzin alınmış ve Konya ambarlarında muhafaza edilmekteydi. Bu benzinlerden bir kısmı Mart 1921 ayı içinde 300 sandık Ankara'ya, 200 sandık Batı Cephesine diğerleri de Kayseri Askerlik Dairesi Başkanlığı emrine Ulukışla'ya gönderilmişti.

Batı Cephesine ayrıca 702 kg. gres yağı da verilmişti. 1921 Nisan ayında Batı Cephesine 4.287 kg. oto benzini, 211 kg. vakum, 50 kg. gres, 168 kg. gazyağı ile, 543 kg. uçak benzini ve 228 kg. uçak vakum yağı gönderilmişti.

Kütahya – Eskişehir Muharebeleri Döneminde:

Oto Benzini (kg.)	Vakum (kg.)	Gres (kg.)	Uçak Benzini (kg.)	Gaz (kg.)	Tarihi
9.002	1.647	281	3.950	70	Mayıs 1921'de
4.082	388	186	1.200	68	Haziran 1921'de
+ 13.523	+ ---	+ ---	+ 1.015	+ ---	Temmuz 1921'de
26.607	2.035	467	6.165	138	

tutarında akaryakıt Milli Savunma Bakanlığınca cephelere gönderilmişti

Sakarya Muharebeleri Döneminde:

10.644	458	224	1.100	5.994	Ağustos 1921'de
+ 14.591	+ ---	+ 267	+ ---	+ 11	Eylül 1921'de
25.235	458	491	1.100	6.005	

miktarında akaryakıt ikmali yapılmıştır

Büyük Taarruza Hazırlık Döneminde:

Gerek hareket ve gerekse lojistik hizmetler bakımından yoğun bir çalışma devresine girmiş olan Türk Silahlı Kuvvetleri ulaştırma işlerine de önem vermişti.

Bu döneme kadar orduda en süratli taşıt aracı at arabaları idi. Bunlarla, ilerde girişilecek bir taarruzu başarmak zor olacağından dış memleketlerden motorlu taşıt araçları alma yoluna gidilmiş ve Haziran 1922 ayında Fransa'dan alınan 140 kamyon orduya katılmıştı.

Uçak durumu da aynıydı. Önceleri pek az uçağa sahip olan Türk Silahlı Kuvvetleri 1922 yılı ortalarında dış memleketlerden aldığı uçaklarla hava kuvvetlerini biraz daha güçlendirmişti.

Böylece, alınan uçak ve motorlu araçlar için akaryakıt ihtiyacı da artmıştı.

Buna göre Milli Savunma Bakanlığı akaryakıt ihtiyacını diğer ikmal maddeleri kadar önemli görerek araştırmalarda bulunmuş, kuzey ve güney limanlarında teslim edilmek üzere çeşitli taahhütlere bağlanmıştı.

Antalya'da Penahi isimindeki şahsa	9.100 kg.
İnebolu'da Hıfzı isimindeki şahsa	150.000 kg.
İnebolu'da Şaban Reis'e	20.000 kg.
İnebolu Felah Grubunun gönderdiği	50.000 kg.
İnebolu veya Samsun'a teslim edilmek üzere Batum'a sipariş	20.000 kg.
İnebolu'da Tüccar Arif'ten	65.000 kg.
Antalya'dan Süleyman ve Rıfkı'dan	150.000 kg.
Paris mümessili Ferit Bey tarafından Mersin'e gönderilen	26.000 kg.

Bu benzinler, komisyonlar eliyle satın alınmış ve en geç Ocak 1922 ayı sonunda teslim edilecekti. Bunlardan müteahhit Penahi'nin ve Paris Mümessili Ferit Bey'in verdikleri benzinler Aralık 1921 ayında Batı Cephesine gönderildi.

Şubat 1922'de Milli Savunma Bakanlığınca 130 ton benzinin ayrıca siparişi yapılmıştı. Bunlardan, 67.361 kg. benzin, 5.549 kg. vakum, 348 kg. gres, 90 kg. gaz Batı Cephesine gönderilmişti.

Haziran 1922'de 243.000 kg. benzin, 473 kg. vakum, 1.095 kg. gres, gönderilmek suretiyle Batı Cephesinin 15 Temmuz 1922 gününe kadar sarf edilenler hariç;

Batı Cephesi depolarında:

Karaman'da	10 ton oto benzini
Konya'da	268 ton oto benzini
Akşehir'de	152 ton oto benzini
Uçak Okulunda	79 ton uçak benzini
Akşehir'de	46 ton uçak benzini
Cephe Uçak Bölüğünde	10 ton uçak benzini
Akşehir'de	2 ton oto yağı
	6 ton uçak yağı
Cephe Uçak Bölüğünde	500 kg. uçak yağı vardı.

Bu miktarlar Ağustos 1922'de daha da artırılmış, çeşitli yerlerde depo edilmişti.

Buna göre:

Konya deposunda:	66 ton oto benzini
	80 ton uçak benzini
	1 ton vakum yağı
	5 ton gres yağı
Akşehir deposunda:	151 ton oto benzini
	38 ton uçak benzini
	12,5 ton vakum yağı
	4,5 ton gres yağı
	5 ton hint yağı
Bolvadin deposunda:	37 ton oto benzini
	10 ton uçak benzini
	3 ton vakum yağı
	300 kg. gres yağı
	500 kg. hint yağı

Ayrıca, 100 ton Karaman'da, 100 ton Konya Ereğlisi'nde depo edilmek üzere bir miktar akaryakıt Mersin'den yola çıkarılmıştı⁶⁶.

66) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss.480-482

II- BATI CEPHESİNDE KARAYOLU ULAŞTIRMA HİZMETLERİ

A- KONGRELER, HEYET-İ TEMSİLİYE VE KUVAYI MİLLİYE DÖNEMİ KARAYOLU ULAŞTIRMASI

1-İzmir'in İşgali:

1 inci Yunan Tümeni 15 Mayıs 1919 günü İzmir'e çıktı. Ve yağmacılık, katliam ve tedhiş hareketlerine başvurmak suretiyle köprübaşı alanını genişletmeğe başladı. Bu işgal olayı, daha ilk andan itibaren Türk kamuoyunda geniş ölçüde tepkilere yol açtı. Şüphe yok ki milli birlik ruhu bu tepkilerle direnmeye yöneltilecekti. Her türlü gayretler bu amaçta birleşmeye başlayacaktı.

Mondros Mütarekesinin iskelet haline soktuğu Türk Ordusu ile düşman istilasına karşı konamazdı. Bu nedenle, her çareye başvurularak ordu, bu ağır durumdan kurtarılmalı, güvenilir bir kuvvet haline getirilmeli ve milletle ordu el ele vererek, milli davanın gerçekleştirilmesine çalışılmalı idi.

İzmir'e çıkan Yunan kuvvetleri Batı Anadolu'da yayılma hareketlerine başlamışlardı. Yunan kuvvetleri Nazilli – Tire – Bayındır – Ahmetli – Akhisar – Bergama – Ayvalık genel hattına kadar ilerlemeye fırsat bulmuşlardı. Ancak, silahla yurdunu koruma kararı alan bölge halkı, bir avuç ordu mensubu subaylar ve erlerle birleşerek Ayvalık, İvrindi, Bergama, Soma, Kırkağaç, Akhisar, Salihli, Alaşehir, Ödemiş, Nazilli, Denizli, Sarayköy, Çine ve Muğla çevrelerinde milli kuvvetleri örgütlemişler ve Yunanlıların karşısına dikmişlerdi.

Halkın bu direnmesiyle cepheler meydana gelmişti⁶⁷. Bergama ve Ödemiş'teki silah depolarının Yunanlıların eline geçmemesi için emin yerlere taşınması istenmiştir⁶⁸.

67) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, Gnkur. Harp Tarihi Başkanlığı yay., 1. Baskı, Ankara, 1975, s.10

68) ATESE Arşivi, İSH: 2661, Kutu: 18, Gömlek: 23

2-Aydın'ın İşgali

Aydın'ın da bulunduğu Büyük Menderes Vadisi'nin işgaline Venizelos çok önemveriyordu. Yunanistan'dan getirmeyi istediği 300 bin Yunanlı göçmeni buraya yerleştirmeyi düşünüyordu. Başlangıçta bu işgali kabul etmeyen İngiliz temsilcisi sonunda, yetkisi olmadığı halde işgale izin verdi. Aydınlılar direniş için heyecanlı bir durumdayken, Kuşadası'nda bulunan İtalyan komutanının Aydın'ın işgal edilemeyeceğini bildirmesi üzerine bu heyecan kayboldu. Aydın Mutasarrıfı bir felakete yol açılmaması için 57. Tümen Komutanından Aydın'da direniş yapılmamasını istedi. Tümen komutanı 157. Alayın elinde 10 subay, 43 er, ve az sayıda makineli tüfek ve topla, bir olduğu tahmin edilen Yunanlılar' a karşı savaşmanın mümkün olmadığı kanısına vararak, 23 Mayıs'ta çekilme kararı verdi. Mustafa Kemal Paşa, 29 Mayıs 1919 günü Havza'dan 13., 15., 20. Kolordu Komutanlarına gönderdiği şifreli telgraf emriyle ulusça el ele vererek istilacı düşmana karşı silahla karşı konulmasını emretti. Mustafa Kemal Paşa' nın gönderdiği bu emri Kolordu Komutanlarınca 23., 56. ve 57. Tümenlere ulaştırılmadığı anlaşılmaktadır. Mustafa Kemal'in bu emrinde "Gerilla Tarzında Savunma" yapılmasını emretmesi çok ilginçtir.

57. Tümen Komutanı Albay M. Şefik, M. Kemal ile irtibata geçmedi. Tereddüt geçirdiği ve Mutasarrıfın etkisiyle Çine'ye çekildiği anlaşıyordu. İstanbul'dan Hükümetten, yörenin asker sivil yöneticilerine silahlı direniş yapılmaması, Mütareke hükümlerine göre ilerleyen Yunan kuvvetleriyle silahlı çatışmaya girilmemesini bildiren emirlerin gönderilmesi, ulusal direnişi büyük ölçüde olumsuz etkiledi. Albay Bekir Sami Bey, M. Kemal Paşa' ya gönderdiği 8 Haziran tarihli telgrafta "*Rum ahalisi, metropolitleri ve Türk Hükümeti memurları milli heyecanı söndürmek hususunda yek diğeriyle müsabaka etmektedirler. Vatansızlar, şahsi endişeye kapılmış, ahlaksızlar Türk ilini düşman istilasına hazırlıyorlar. Ahali, zabitan, hasılı, kalbi memleket için çarpan bütün efrat ne yapacaklarını bilmediklerinden, pek az düşman kuvvetleri önünde eğilmekte ve bazı alçakların Yunanlılar' ı Avrupa' ya karşı muktedir bir vaziyete sokmakta oldukları maruzdur*" sözleriyle bu durumu anlatıyordu. Mustafa Kemal Paşa 9 Haziran' da Havza'

dan verdiği yanıtta, umutsuzluğa düşülmemesini, düzenli bir teşkilat için çalışıldığını bildirdi.

Yunanlılar 27 Mayıs 1919' da Aydın' ı işgal ettiler. Hamiyetli birçok kimse Çine'ye çekilerek direniş hazırlıklarına başladılar. Aydın' ı işgal eden Yunanlılar Nazilli'ye doğru ilerlemeye başladılar. 17. Kolordu Komutanı Vekili Albay Bekir Sami Bey, düşmana silahlı direniş için Ödemiş'e Yüzbaşı Rasim'i yollamıştı. Ödemiş'te başta Kaymakam Bekir Sami Bey olmak üzere silahlı direnişe karar verildi. Depolardaki silahlar dağıtıldı. Ödemiş Kuvva-yı Milliyesi kuruldu. Komutanlığına Yüzbaşı Tahir getirildi. İlk Kuvva-yı Milliye böyle oluştu. Diğer yandan İtilaf Devletleri temsilcilerine telgraf çekilerek olayların sorumluluğunun Yunanlılar' a ait olduğu bildirildi. Bu sırada Yunan ordusu da 40 km yaklaşmıştı. 30 Mayıs'ta Tire'yi işgal eden Yunanlılar, Ödemiş'te direniş hazırlıkları yapıldığını öğrendiler. Edindikleri bilgilere göre 8000 silah dağıtılmış ve 1000 kişilik bir kuvvet Ödemiş'in güneyinde mevzilenmişti⁶⁹. Yunanlılar ile Kuvva-yı Milliye arasında çarpışmalar başlamış ve Aydın'a silah gönderilmesi⁷⁰ istenmiştir.

Güçlü bir Yunan taburu 1 Haziranda Ödemiş'e girdi. Türk kuvvetleri geri çekilmek zorunda kaldılar. Yunanlılar 4 Haziranda da Nazilli'yi işgal ettiler. Bu yörede bulunan Yörük Ali Efe, Kuvva-yı Milliye'ye katıldı. 57. Alay kuvvetleri, Söke'de ve Denizli'de kurulan Denizli Heyet-i Milliyesi'nin oluşturduğu kuvvetler karşısında durmak zorunda kalan Yunanlılar ağır kayıplarla Aydın'a gelebildiler. Bu baskınlar Aydın'da bulunan Yunan garnizonunda büyük manevi çöküntü yarattı. Kuvva-yı Milliye ileri hareketlerine devamla 28 Haziranda Yunanlılarla savaşa girişti. Bir avuç Türk'ün oluşturduğu bu kuvvetler karşısında Yunanlılar yenilerek Aydın'ı boşalttılar⁷¹. Yunan ve yerli Rum kuvvetlerinin tekrar Aydın'a saldıracaklarının haberi alınmış, ve Aydın Kuvva-yı Milliyesine silah ve cephane gönderilmesi isteği⁷² tekrarlanmıştır.

69) Ergün Aybars, **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I**, D.E.Ü.,Hukuk Fak.yay., 4.baskı, Ankara, 1995, ss.242-244

70) ATASE Arşivi, İSH: 3294, Kutu:22,Gömlek:37

71) Ergün Aybars, **a.g.e.s.**244

72) ATASE Arşivi, İSH: 3199, Kutu:22,Gömlek:13

Türk Direniş konusunu Paris Barış Konferansı'nda gündeme getiren Yunanlılar, vatanlarını savunan Türk vatanseverlerini eşkıya gibi göstermeye çalıştılar. Yeniden taze kuvvetler getiren Yunanlılar, kuvvetli bir tugay ile saldırıya geçerek 3 Temmuzda Aydın'ı tekrar işgal ettiler. Geri çekilen Türk kuvvetlerine 11 Temmuzda Demirci Mehmet Efe kuvvetleri de katıldılar. Bu kuvvetler 17 Temmuzda Yunan ileri hareketini Umurlu-Köşk çevreleri arasında durdurmayı başardılar. Eşkimalıktan gelen Demirci Mehmet Efe, askeri birliklerin oluşmasına ve milli direnişe yardımcı oldu. Batı Anadolu'da silahlı direnişe ve gerilla savaşına çok önem veren M. Kemal Paşa, bir yandan Sivas Kongresi'nin hazırlıkları ile uğraşırken, diğer yandan Aydın Kuvva-yı Milliyesi'ne yardım yapılmasını istiyordu. 27 Ağustos 1919'da 20. Kolordu Komutanlığına çektiği telgrafta, İngilizlerin Kuvva-yı Milliye'ye cephane sevkini engellemek ve Aydın vilayetinin Anadolu ile irtibatını kesmek istediklerini, bunu önlemek için 23. Tümen ile 20. ve 12. Kolorduların *"Aydın Harekatı Milliyesi"* ne azami yardımda bulunmasını emretti. Şefik Bey de Demirci'nin yönetimine girdi. Aydın vilayeti delegeleri Heyet-i Temsiliye'den *"Aydın Cephesi Kuvva-yı Milliyesi"* ne muktedir bir komutan atanmasını istediler. Bu durum Kuvva-yı Milliye'nin tasfiye edilip, düzenli ordunun kurulmasına kadar sürdü.

Denizli, Isparta ve Burdur gönüllülerinden kurulu *"Sarayköy Müfrezesi"* nin Yunanlılara karşı yaptığı başarılı direniş büyük bir manevi güç yaratmıştı. Mustafa Kemal, Sivas Kongresi'ne gelen Denizli Sancağı temsilcilerine: *"İstanbul'da şurada mitingler yapıldı. Devletlere Yunan işgali protesto edildi. Fakat sizin Aydın Kuvva-yı Milliyesi cephesinde patlattığınız silahların sesleri Versailles Sarayı'nı çınlattı"* diyerek duygularını dile getirmişti⁷³.

73) Ergün Aybars, a.g.e.ss.244-245

3-Manisa'nın İşgali ve Manisa'daki Silah, Cephane ve Birlikleri Başka Yere Naklettirme Faaliyetleri:

Osmanlı Devleti'nde uzun süre şehzadelere sancaklık yapmış Manisa, Ege Bölgesi'nin önemli şehirlerinden birisiydi. Manisa, Bekir Sami ve milli teşkilatlanma için de çok büyük önem arz ediyordu. Çünkü Manisa'da 17. Kolordunun silah ve cephane deposuyla önemli sayıda top vardı.

Manisa halkının da, İzmir'in işgalinden sonra haleti ruhiyesi hiç iyi durumda değildi. Özellikle mutasarrıf Hüsnü, milli teşkilatlanmayı engelliyordu. Bekir Sami Bey, Genel Kurmay Başkanlığına yazdığı, R 26.5.335 tarihli telgrafında Manisa Mutasarrıfı'nın bu durumunu belirtmiştir⁷⁴.

1918 Kasım ayında "*İhtilası Vatan Cemiyeti*" kurmuş ve sonra "*İzmir Müdafaa-i Hukuk*"una katılmış bulunan Manisalılar işgalden önce etkili olamadılar. Manisa Mutasarrıfı Hüsnü Bey şehre ve ilçelere yayınladığı bildiri ile direniş yapılmamasını sağlamaya çalıştı⁷⁵.

Yunanlılar, İzmir'in işgalinden sonra içerilere doğru ilerlemeye devam etmişlerdir. 23 Mayıs 1919 tarihinde Albay N. Zafiriu, birliklerine Turgutlu ve Manisa'yı işgal etmeleri emrini vermiştir.

Bekir Sami Bey'in, Manisa'ya gitme teşebbüsünün, 23 Mayıs 1919'da Balıkesir'e geldiği zaman Manisa'nın işgal edildiği haberi ile gerçekleşememiş olduğunu daha önce belirtmiştik.

Bekir Sami Bey Manisa'nın işgali haberinin kesin doğruluğunun belli olmaması dolayısıyla henüz Akhisar'a gelmeden, trendeyken Manisa Mevki Kumandanlığı'na iki emir yazarak elden Manisa'ya göndermiştir.

74) Hamdi Gürler, **Kurtuluş Savaşı'nda Albay Bekir Sami-Günsav**, Gnkur . yay. 1.baskı Ankara,1994, s.62

75) Ergün Aybars,a.g.e., s.242

Bekir Sami Bey, R 23.5.35 tarihli ve trende yazdığı birinci emirde, Manisa'nın işgalinin ihtimal dahilinde olduğu bu durumda, İzmir'deki fecaatin tekrarlanmaması ve yerli Hristiyanların kendi silahlarımızla silahlandırılmaması için bazı tedbirler alınmasını istemiştir. Bu tedbirler şunlardır:

- 1- Mevcut bütün silah ve cephanenin mümkün olan süratte derhal yaygara ve telaşa imkan bırakmadan Salihli istikametinde gönderilmeye başlanması,
- 2- Düşman yaklaştığında düşmanla temas etmeksizin Manisa'daki birliklerin Salihli istikametine çekilmesi,

Bekir Sami Bey yine trenden ve aynı gün, aynı şahısla, Manisa Mevki Komutanlığı'na gönderdiği ikinci emirde; "İzmir vak'ayı elimesi üzerine dağılan subaylar ve erlerden Manisa'da bulunanları da çekilirken götürünüz. Siz çekildikten sonra Manisa'da hiçbir er ve subay kalmamalıdır" demiştir⁷⁶. Ayrıca silah ve cephane depolarının kuzeye alınmasının faydalı olacağı⁷⁷ bildirilmiştir. Bu silah cephane ve topların emin mahallere naklettirilmesi Elli Altıncı Fırka Kumandanlığı'ndan⁷⁸ istenmiştir.

İstanbul'dan, EHUR'de Manisa'daki cephanenin düşman eline geçmemesi için R 22.5.35 tarihinde Mevki Komutanlığı'na doğrudan emir vermiştir. EHUR'nin Manisa'ya gönderdiği emirde her ne kadar Bekir Sami Bey'in R 22 Mayıs 35 tarihli Bandırma'dan; Manisa'daki birliklerin Salihli'ye çekilmesi için doğrudan emir verilmesini istemesi hakkında EHUR'ye gönderdiği telgraftan, bahis yok ise de, telgrafın mahiyeti göz önünde bulundurulduğunda, Bekir Sami'nin gönderdiği telgrafın bunun yazılmasında etkili olduğu anlaşılmaktadır.

Genel Kurmay Başkanlığının ve Bekir Sami Bey'in emirleri sonucu, Manisa'daki cephane, silah ve kıtaat, halkın yardımıyla 24 Mayıs 1919 da nakledilmeye başlanmış ve Bekir Sami Bey durumu aynı gün bir telgrafla Genkur.'a bildirerek, kendisinin de o gece Salihli'ye hareket edeceğini bildirmiştir.

76) Hamdi Gürler, a.g.e.s.63

77) ATASE Arşivi, İSH: 3529, Kutu:21,Gömlek:125

78) ATASE Arşivi, İSH: 2562, Kutu:20,Gömlek:23

Bekir Sami Bey'in bu telgrafında Salihli'ye gideceğini bildirmesinin sebebi, cephaneye ve kıtaatın oraya çekilmeye başlamasıdır. Fakat onun bu arzusu Manisa'nın işgali dolayısıyla daha sonraya kalmıştır.

24 Mayıs 1919'da, Manisa'da olaylar çok hızlı bir şekilde tersine gelişmeye başlamıştır. Manisa Mevki Komutanı Ahmet Zeki'nin aynı gün, yani 24 Mayıs 1919'da Bekir Sami Bey'e gönderdiği diğer bir telgrafta; cephanenin şehir dışına kadar ahali yardımıyla nakledildiği; fakat bunda İngiliz mümessili karşı koyduğu için şehre geri döndüğü, imkan bulunursa gece tekrar deneyeceklerini fakat bu nakliyat mümkün olamayacağı için gerekenin acele emredilmesi istenmekteydi.

Bekir Sami Bey, Ahmet Zeki'ye aynı gün çektiği cevabi telgrafta; "Gerek İstanbul'dan, gerekse benden aldığınız emirleri harfiyen icra ediniz" diyerek kızgınlığını ifade etmiştir. Aynı gün telgraf başında yapılan muhaberede, Ahmet Zeki; askerlerin çoğunluğu firar etmiş olduğundan malzemenin tamamen sevkinin mümkün olmadığı, ancak mevcut subaylar ve erlerle birlikte Salihli'ye çekilebileceğini bildirmiş, kendisinin son dakikaya kadar orada kalacağını söylemiştir.

Bekir Sami Bey, Ahmet Zeki'nin bu telgrafına karşılık; "Kullanılabilecek top ve bilhassa makineli tüfeklerin, hafif silahların, yürüyebilecek durumdaki hayvanların behemehal götürülmesi" emrini vermiş ve bu hususun namusu askeriye'nin gereği olduğunu da vurgulamıştır.

Bu haberleşmelerden sonra daha önce de belirttiğimiz gibi Bekir Sami Bey her nedense, Halit Paşa ile 24-25 Mayıs gecesi Belen köyüne gitmiş ve 25 Mayıs 1919 akşamı Belen Köyünde Manisa'nın işgalini köylülerden öğrenmiştir.

Manisa, 25 Mayıs 1919 tarihinde Yunanlılar tarafından hiçbir mukavemetle karşılaşmadan işgal edilmiştir. Böylece, Bekir Sami Bey'in çok güvendiği ve büyük ümitler bağladığı Manisa cephaneliği ve toplar Yunanlıların eline geçmiş, ancak Manisa'daki mevcut birlikler Salihli'ye çekilebilmiştir⁷⁹.

79) Hamdi Gürler, a.g.e., ss.64-65

4- İtalyan İşgali:

Paris Barış Konferansında İtalya'ya vaat edilen İzmir – Antalya arası Batı Anadolu verilmedi. İngiltere – Fransa – Amerikan üçlüsü İzmir ve çevresini İtalya yerine Yunanistan'a vermeyi daha uygun buldular. İzmir ve çevresinde yoğun Rum nüfusu bulunduğu tezini çürüten İtalyan delegesi görüşmeleri kızgın olarak terk etti.

1919 yılı Mayıs ayı başında İtalyanlar, Kuşadası – Antalya arasına asker çıkararak işgal ettiler⁸⁰. İtalyanların Antalya'dan Burdur tarafına gittiği şeklindeki beyanın doğru olmadığı, İtalyanların bölük bölük çevrede ikamet ettirildiği Antalya – Burdur Şosesini esaslı menzil hattı olarak kullanacaklarının kuvvetli ihtimal olduğu⁸¹ Harbiye Nezaretine, İkinci Ordu Müfettişliğinden çekilen şifreden anlaşılmaktadır.

Bu arada, Avrupalı Emperyalistler ise Yunan Ordusunu İzmir'e çıkarttılar. Bu yüzden İtalya ile araları iyice açıldı.

Güney Batı Anadolu'yu işgal eden İtalyanlar, yumuşak bir işgal politikası izlediler⁸². Bu politikanın yumuşak olduğunu, İtalyanlar Antalya'da olduğu halde Antalya'dan Sarayköy'e bir Tabur'un gönderildiğinden⁸³ anlaşılmaktadır. Ayrıca Antalya Posta Müdürü posta çantasını İtalyan otomobiliyle sevk etmiş, fakat bu davranışından dolayı görevinden alınmıştır⁸⁴.

Bu politikayı şöyle özetleyebiliriz:

- Türkler'e Yunan ve İngiliz düşmanlığı telkin etmek ve İtalya'nın Türklere dost olduğuna güven uyandırmak,
- Köylülere iyi davranmak,
- Alışveriş yaparken fazla para vermek,
- Dispanserler açıp, hastalara parasız bakmak ve ilaç vermek (özellikle, verem, sıtma, uyuz gibi hastalıklarla mücadele edildi),
- Çocuklara şefkat gösterip, hediye vermek,

80) Ergün Aybars, a.g.e.s.511

81) ATASE Arşivi, İSH: 3038, Kutu:17,Gömlek:94

82) Ergün Aybars, a.g.e.,s.512

83) ATASE Arşivi, İSH: 3285, Kutu:22,Gömlek:36

84) ATASE Arşivi, İSH: 3334, Kutu:22,Gömlek:76

- Yunan işgalinden kaçan göçmenlere yardım etmek,
- Posta teşkilatı kurmak,
- Okul açmak,
- Türk kuvvetlerine yardımcı olmak,
- Bozuk yolları onarmak, vs⁸⁵

İtalyanlar bunların hepsini tamamen yerine getirmemekle beraber Türkiye'ye karşı başından beri yardımcı oldular. İzmir'in işgalini, 20 gün önce haber verdiler. M. Kemal İstanbul'da iken İtalyan Yüksek Komiseri ile iyi ilişki kurmuş ve onun yardımı ile İngiliz baskısından kurtulmuştu. İtalyan temsilcileri, İzmir'in işgalini takiben Anadolu'da başlayan Milli Mücadele'nin M. Kemal Paşa gibi bir lider tarafından yürütülmesini sevinçle karşıladılar. Birçok önemli bilgiyi Anadolu'ya gönderdiler. Kendi işgalleri altında bulunan yerlere de T.B.M.M. nin otoritesinin kurulmasına, buralara İstiklal Mahkemeleri'nin girip asker kaçaklarını ve suçluları yakalatmasına karışmadılar. Antalya Limanından her zaman yararlanılmasına izin verdiler. T.B.M.M. temsilcilerinin Londra Konferansı'na çağırılmasına ve onların Londra'ya götürülmesine yardımcı oldular. Özellikle Kont Sforza gibi ileri görüşlü birisinin Haziran 1920'de İtalyan Dışişleri Bakanı olması da Türkiye için çok yararlı oldu.

İstanbul'da Arnavut milletvekillerinden Şahin ve Ahmet Dino kardeşlerin desteklediğine inanılan Türk / İtalyan dostluk derneği, İtalyan yüksek komiserinin koruyuculuğu altında önemli faaliyet gösteriyordu. İngilizler, 1920 Martında İtalyan yüksek komiseri ve Dr. Pelegkrini'nin çabalarıyla kurulan bu derneğin, damat İsmail Hakkı yoluyla Türk milliyetçileriyle temas halinde olduğuna inanıyorlardı. Dernek, İstanbul'daki Arnavut kulübüyle işbirliği yapıyor ve doğrudan Roma'dan buyruk alıyordu. Derneğin İtalyan Hükümeti ve özellikle Kont Sforza tarafından gizlice desteklendiği sanılıyordu.

Anadolu'daki İtalyan İrtibat subayı Albay Vitelli, 1920 Nisanında hükümetine şu raporu gönderiyordu.

"Türkiye'de önem verilecek tek parti, Mustafa Kemal'in partisidir; çünkü Anadolu'da yabancı entrika ve etkisinden uzak olan ulus tarafından destekleniyor.

85) Ergün Aybars, a.g.e.,s.512

Kemalistler, kendilerini Türk ulusal ülküsünü gerçekleştirmeye adanmışlardır. İşbaşında kalmak ve güçlü bir partiye güvenmek isteyen herhangi bir Türk yönetimi, sonunda Mustafa Kemal’le müzakereye girişmek zorunluluğunda kalacaktır. Uyanan ulusal bilincin boğulabileceğini sanmak büyük yanılgıdır. Hiç olmazsa Mustafa Kemal’le yarı yolda buluşup görüşmek şayan-ı tavsiyedir. Onu ihmal etmek çok ciddi sonuçlara yol açabilir. Onu mevkiinden düşürmek için itilaf devletlerinin bir çok fedakarlıklarda bulunması gerekecektir. Bu yüzden İtalyan Hükümeti, onunla bir anlaşmaya varmaları için bağlaşıklarını ikna etmekle görevlidir. Onunla bir anlaşmaya varılırsa bir çok güçlükler atlatılmış olacaktır.”

İtalyan Hükümeti, Albay Vitalli’nin bu önerisine kulaklarını tıkamadı; tersine, buna uyararak Mustafa Kemal’le bir anlaşmaya varma yolunda çabalarını yoğunlaştırdı. O tarihten sonra İtalyanlar, Türk milliyetçilerine karşı yaklaşıcı ve uzlaşıcı bir siyasa uygulamaya; Kemalistler de elden geldiği kadar buna karşılık vermeye ve İtalyanlara karşı daha hoş görülü davranmaya başladılar⁸⁶.

• Roma’daki Kemalistler

İtalyanlar yalnız Anadolu’da değil, Avrupa başkentlerinde ve özellikle Roma’da da Türklerle entrika çeviriyorlardı. Ulusal akımın ilk dönemlerinin hemen ardından, Roma’ya gönderilen Kemalist temsilciler bir yandan İtalyan hükümetiyle resmi olamayan görüşmeler yapıyor, öte yandan da gizlice silah ve mühimmat alımıyla uğraşıyorlardı. Roma’ya giden ilk Kemalist temsilciler arasında Cami (Baykurt) da bulunuyor; o sıralarda İtalyan dış işleri bakanı olan Kont Sforza ile iyi ilişkiler kuruyordu. İngilizler, İtalya’daki Türk ajan ve temsilcilerinin gizli yazı ve raporlarının İtalyan diplomatik çantaları içinde Türkiye’ye gönderildiğine inanıyorlardı. Örneğin, Roma’da Kemalistler hesabına silah satın almakla görevli Edip Bey, 21 Mayıs 1920’de Halil Paşa’ya gönderdiği mektupta, İtalyanların her bakımdan kendisine yardımcı olduklarını ve bu mektubun eski jandarmalardan Albay Maneda aracılığıyla gönderildiğini bildiriyordu.

86) Selahi R. Sonyel, **Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika I**, T.T.K.yay., 1.baskı, Ankara, 1973,s.170

• Mustafa Kemal'in İtalya'ya Bakışı;

Mustafa Kemal bütün işgal kuvvetleri gibi İtalyanlara karşı da dikkatli davranılması gerektiği, gerekli ketumiyet ve tedbirlerin alınması gerektiği, hala ülkeyi işgal altında bulundurdıkları bu yüzden işgalci gibi davranılması gerektiği belgelerden anlaşılmaktadır⁸⁷. İtalyanlar yararına zararlı faaliyetlerde bulunan şahısların faaliyetlerinin önlenmesi hususunda Nazilli Mevki Kumandanı Sermet Bey'e talimat göndermiştir⁸⁸.

5- Halkta Kuva-yı Milliye Ruhunun Uyanması ve Kuvva-yı Milliye'nin Yapısı:

İzmir'de Yunan çıkarmasından sonra Batı Anadolu'da beliren koşullar karşısında savunmanın, Kuva-yı Milliye'nin örgütlenmesiyle olabileceğini 17. Kolordu Komutan Vekili Albay Bekir Sami ile 57.Tümen Komutanı Albay Şefik (Aker) düşünmüşler ve çalışmalarını buna göre düzenlemişlerdi⁸⁹.

İzmir'in işgali karşısında vatani koruma görevini yapmayan Padişahın yerine, ulus "hukukunu bizzat korumaya" karar verdi⁹⁰.

Bunun başlıca sebebi, Yunan istilasına karşı direnmenin İstanbul hükümetince kabul edilmemesi ve bunun sonucu olarak nizamiye birliklerinin duruma açıkça müdahalelerindeki zorluklar ve erlerin esir olmaktansa birliklerini terk etmeyi istemeleri idi⁹¹. Harbiye Nezaretinden ikinci şubeye yazılan yazıda; ahalinin ayaklanmaya teşvik edilmesinin hükümeti zor durumda bıraktığı⁹² yazılmıştır.

Komutanların olumlu çalışmaları sonucunda Kuvva-yı Milliye teşkilatı fikri, bütün Batı Anadolu'da benimsenmiş ve gittikçe genel bir istek haline gelmişti.

Batı Anadolu'da, ordunun örgütlenmesine ve iş görür bir hale getirilmesine kadar, Kuvva-yı Milliye, direnmenin esasını teşkil etmişti.

87) Atatürk'ün Milli Dış Politikası I, Belgeler, Kültür Bakanlığı yay., 1.baskı, Ankara, 1992, s.142

88) A.g.e.s.145

89) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s.10

90) Ergün Aybars, Atatürk Çağdaşlaşma ve Laik Demokrasi, İleri Kitabevi yay.1.baskı, İzmir 1999, s.43

91) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s.10

92) ATASE Arşivi, İSH: 3716, Kutu:7,Gömlek:48

Ancak, 15 Mayıs 1919'dan itibaren on beş gün süre içinde, Ege bölgesindeki halk tereddüt ve moral bunalımı geçirmiş, tehlikeli bir barışçı zihniyetin etkisi altında kalmıştı.

27 Mayıs 1919'da Aydın'ın, 29 Mayıs 1919'da Ayvalık'ın ve 1 Haziran 1919'da Ödemiş'in işgalleri ve Batı Anadolu'da savunma ruhunun uyanması Kuvva-yı Milliye fikrinin daha çok gelişmesini ve yayılmasını sağlamıştı. Böylece Batı Anadolu'da düşman istilasına karşı galeyan heyecana gelen halk, düşmanla çetin muharebelere başlamış öte yandan Güney cephesinde (Mersin'den, doğuda İran sınırına kadar uzanan bölgede) Fransız ve Ermenilerin zulüm ve tecavüzleri karşısında ortaya çıkan Kuvva-yı Milliye birlikleri düşmanla mücadeleye gireceklerdi.

Samsun, Giresun ve dolaylarında, Karadeniz kıyılarında, bir Pontus Rum devleti kurmak için ayaklanan Rumlara karşı bu bölgede de Kuvva-yı Milliye ve askeri birlikler tarafından çarpışmalar olmakta idi.

Ayrıca, Kocaeli bölgesi ile Eskişehir batısı bölgesinde düşmanla çarpışan Kuvva-yı Milliye bulunuyordu.

İç ayaklanmaların bastırılmasında da askeri birlikler ve Kuvva-yı Milliye büyük hizmetler görmüştü. Görülüyor ki Batı Anadolu, Güney ve Güneydoğu, Pontusçular bölgesi, Kocaeli dolayları ve yer yer çıkan iç ayaklanmalar bir yangın gibi etrafi sarıyor, Türk halkı ve zayıf ordu birlikleri bunlara karşı koymaya çalışıyordu. Ancak Kuvva-yı Milliyeler yalnız başına bırakılmış değildi. Bazı askeri birliklerin de bunlarla beraber bulundukları ve özellikle 2. ve 5. Sınıf ordu donatım maddelerinin yani silah ve cephanenin büyük çapta askeri depolardan ikmal edildiği bir gerçektir⁹³.

Dahiliye Nezareti'nden Harbiye Nezareti'ne yazılan yazıda Keçiözümlü Zahir Ambarı'nın ahali tarafından açılarak miktarı belli olmayan zahirenin Kuvva-yı Milliye'ye sevk edildiğinin bildirildiğine dair yazıdan 1. Sınıf levazım malzemelerinin de askeri depolardan karşılandığı⁹⁴ anlaşılmaktadır. İzmir'in işgal edilmesiyle birlikte eşya ve yiyecek depolarında hırsızlık olayları olduğuna dair 13. Kolordudan Harbiye Nezareti'ne yazılan yazı da bu tür bir ikmal faaliyetini⁹⁵ doğrulamaktadır.

93) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s.11

94) ATASE Arşivi, İSH: 3612, Kutu:24,Gömlek:26

95) ATASE Arşivi, İSH: 2958, Kutu:16,Gömlek:57

Milli kuvvetleri teşkil edecek her fert Kuran'a el basarak mal ve can üzerine yemin ederdi. Efradın piyadelerine yevmiye yarımşar lira ve süvarilerine yetmiş beş kuruş, zabitanlara yemeklerinden başka yirmi lira verilmekte ayrıca önemli hizmetleri ve fedakarlıkları halinde ikramiye de verilmekteydi. Bu miktarları Heyet-i Merkeziye ve Heyet-i İdare icab-ı hale göre değiştirebilmekteydi.

Ancak Kuvva-yı Milliye nizami bir ordu değildi. Tümen, alay, tabur, bölük teşkilatları yoktu. Milli kuvvetlerin insan kaynağı yukarıda da değindiğimiz gibi dağda gezen eşkıya ve zeybekler, asker kaçakları, hapishaneden çıkarılan mahkum ve zanlılar, bir nevi askere alma şeklinde köylerden kasabalardan toplanan kimseler, gerçekten milli ve vatani duygularla, başka gaye gözetmeksizin mücadeleye katılan mülk sahipleri idi.

Bölgelere göre çete veya çeşitli isimlerle anılan Kuvva-yı Milliye birliklerinin bir umumi kumandanı, ayrıca da cephe kumandanları vardı. Kuvva-yı Milliye iki oymağa ayrılmaktaydı. Birincisine müfreze, diğerine de posta denilmekteydi. Müfrezeler 50 kişilik olup komutanlarına müfreze kumandanı; postalar ise 15 kişiden mürekkep olup komutanlarına "posta başı" adı verilmişti.

Çeşitli isimlerle anılan milli kuvvetlerin komutanları genelde efeler ve eşkıya reisleri, komitacılar, sivil kumandanlar ve subaylardan oluşmaktaydı.

Kuva-yı Milliye' nin muharebe taktiği imkan ve şartlar gereği bir yere bağlı kalmamak şartıyla mahdut sayıda müfrezelerle bir ve müteaddit baskınlar yapılarak düşman mevzilerinde karışıklıklar yaratmak ve en ziyade başarı elde edilen yerde baskını tamamlamaktı.

Sivas Kongresinde bütün Kuvva-yı Milliye birliklerinin tek çatı altında toplanması ve Heyet-i Temsiliye'nin denetimine verilmesi kararlaştırılacaktır. Bu sırada kongre Ali Fuat Paşa'yı Garb-i Anadolu Umum Kuvva-yı Milliye Kumandanlığına tayin edecektir. Bu arada Sivas'ta gayet mahrem Milli Kongre Heyet-i Merkeziyesi imzalı iki bölümlü bir Kuvva-yı Milliye talimatnamesi hazırlanarak sadece bölgelerde tespit edilen güvenilir Kuvva-yı Milliye komutanlarına gönderilecektir. Bu şekilde çeşitli bölgelerde oluşan Kuvva-yı Milliye zapt-u rabt altına alınmaya çalışılacaktır. Kuvva-yı Milliye'nin yapısını

çalışma şeklini, hedef ve gayelerini ortaya koyan bu talimatname şu esasları ihtiva etmekteydi:⁹⁶

Yalnız Kuvva-yı Milliye teşkilatına memur olacaklara verilmek üzere gayet mahrem talimattır.

1. İstiklalimizi muhafaza uğrunda teşekkül ve taazzüv etmiş, milli kuvvetler her türlü müdahale ve tecavüzden masundur. Devlet ve milletin mukadderatında irade-i seniye hakim ve amildir. Ordu, makam-ı mua'ala-yı hilafetin masumiyetine kabil olan iş bu irade-i milliyenin tabi ve hadimidir.

2. Ordu tecavüz vukuunda planına tevfikân hareketi irad edeceğinden ayrıca bervechi ati teşkilat yapılır.

3. Teşkilat-ı Milliyenizle ordu arasındaki irtibatı Heyet-i Temsiliye muhafaza eder. Ancak bir tehlike halinde her türlü merkez mücadelede mücavirinde bulunan kıta kumandanlarıyla irtibatta bulunur.

4. Milli müfrezeler Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti'nin Heyet-i İdare ve Heyet-i Merkeziyeleri tarafından teşkil olunur. Bu hususta icap eden muavenetin ahz-ı asker rüesası ve kumandanları ifa ederler. Bu teşkilatın tevsii emrinde atideki hususat nazar-ı dikkate alınmalıdır.

- a. Müslüman olmayanların yoğunluk unsuru
- b. Harekat-ı ihtilaliyeye mahsus kuvvetlerin
- c. Sırf soygunculuk ve intikamcılık ve esbab-ı saire ile ilca-yı cinayet ve icra-yı şekavet eyleyen Müslim ve gayr-i Müslim çetelerin azlığı ve çokluğu.

5. Milli müfrezeler sabit ve seyyar olmak üzere iki türlüdür. Umumiyetle mücadele ve emniyet ve asayiş temin ve idamı ve icabında orduyu takviye ve hareketini teshil maksadı ile seyyar müfrezeler teşkil olunur. Bundan başka eşkıyaların taarruzundan ve anasır-ı gayrı Müslimenin ihtilal ve tecavüzünden kasaba ve köylerin muhafaza ve müdafaa için mahalline seyyar ve sabit müfrezeleri vücuda getirilir.

96) Adnan Sofuoğlu, **Kuvay-ı Milliye Döneminde Kuzeybatı Anadolu**, Gnkur.ATASE yay. 1.baskı, Ankara, 1994,ss.131-134

6. Seyyar müfrezeler silah altında ifa-yı vazife eder efraddan maada bütün efrad-ı milletin eli silah tutan gençlerinden teşkil olunur. Bir tehlike anında vuku bulacak davet üzerine orduyu seferber edecek olanlar orduya iltihak eder. Mütebaki kuvvet tehlikelere karşı olup bunlara lüzumunda makineli tüfek ve top da ilhak olunur. Efradın muharebe görmüş olması müreccaktır. Zapt-u rabta kadir ve maharette bu müfrezeler şekavetgah bir kuvvet olmayıp selamet-i millet ve memlekete vakfî hizmet ve hayat etmiş kanaatkar zevattan mürekkep olmalıdır. Müfrezelerin teşkili emri kumanda ve idaresi tabii askeri manga, takım ve bölük gibidir. Mükafat ve mücazat dahi askerlikteki gibidir.

7. Müfrezeler yalnız kendi mıntıklarında değil lede-l icap mücavir mıntika müfrezeleri ile tevhid-i mesai için diğer mıntikalara geçerler. Bu vezaif mahalli heyet-i idare ve merkeziyenin emri ile olur. Ancak ahval-i mühimmede müfrezeler kendiliklerinden muavenete koşmakta mükelleftirler. Yalnız bu halde mensup oldukları heyet-i idare veya merkeziyeleri haberdar ederler. Mühim görülen memalikiye icabında bir kıta-yı askeriye dahi kuvve-i zahir olarak gönderilir.

8. Vilayet ve müstakil liva heyet-i merkeziyeleri ile Heyet-i Temsilliye lüzum gördüğü mıntıkların müfrezelerini muhatarada bulunan her hangi mücavir bir mıntikaya sevk ve celp ile ifa-yı vazifeye davet edilir. Bu halde mıntikalar kendilerine mensup müfrezelerin noksanlarını ikmal ve sevk etmekte mükelleftir.

9. Sabit müfrezeler seyyar müfrezeleri teşkil edenlerin maadasından teşekkül eder. Bunlar tarafından lüzum görülmüş köylerde, nahiyelerde ve şehirlerin mahallerinde müdafaa tertibatı yapılmak Hıristiyanların katliam ve harık ika ve asayişin ihlali gibi haince maksatlarına ve eşkıya çetelerinin taarruz ve tecavüzüne karşı tedbir alırlar.

10. Sabit ve seyyar milli müfrezelere nüktezi eslihayı mütenevvianın temin ve tedariki mühimdir. Eşkıyadan alınan silahlar ve zenginler tarafından para ile tedariki mümkün olan tüfek ve rovelver ve bomba teslihata madar olabilir. Bu hususta ordunun da muaveneti talep olunur, müfrezelerin temin-i iaşeleri dahi heyet-i merkeziye ve idarelerce mukarrerata tevkifan ifa edilir.

11. Her nevi fazla esliha, mühimmat ve malzeme münasip mahallere depo edilir. İcabında düşman eline geçmesi melhuz depolar muhataralı mıntikadan nakil veya nakle

imkan yoksa mecburiyet halinde seyyar ve sabit müfrezelere kefaletle ve muntazam numara tahtında tevcih olunur.

12. Milli müfrezeleri teşkil edecek her fert, Kur'an-ı azime mal ve canı üzerine el basarak tahlif olunur.

13. Müfrezelerin sıhhiye umuru için evvelce askerlikte ders görmüş olanlardan istifade olunmalıdır. İlaç ve sargı takımları ordudan talep olunur.

14. İş bu müveccih bir talimatname maiyetinde olup ahkamı her malulen şerait ve icabatına tevfikân tatbik olunur.

6- Balıkesir Kongreleri:

İzmir'e Yunan çıkarmasından itibaren geçen bir buçuk aylık zaman içerisinde milli kuvvetler cephesi oldukça teşekkül edebilmiş, Yunan ordusunun ileri harekatı da Temmuz ayının son haftasında durmuş ve muharebe faaliyetleri birtakım müfrezelerin akın veya baskınları ile, karşılıklı keşif hareketlerinden ibaret kalmıştı. Bu durumda, Kuvva-yı Milliye liderleri gelecekteki harekat ve idari desteğin daha kolay ve düzenli olarak sağlanması için 26 Temmuz 1919'da Balıkesir'de bir kongre yapmışlardı. Bu kongrede alınan kararlardan yalnız idari faaliyetlerle ilgili olanlar aşağıda açıklanmıştır:⁹⁷

1. Balıkesir'de olduğu gibi, ilçelerde de maliye ve levazım örgütü meydana getirilecektir. İlçe ve bucaklardan gönderilen erlerin masrafları, sonradan genel masraftan ödenmek üzere bu örgütler tarafından sağlanacaktır.

2. Gönderilen erlerin başında o bölgenin eşrafından biri bulunacak ve bu kişi erlerle beraber cephede kalacaktır. GÜDÜLEN AMACA ERİŞMEK VE BÜTÜN HAREKATI BİRLEŞTİRİP SAPTAMAK İÇİN kongrece (Heyeti Merkeziye) teşkil edilecek ve bunun görevleri belirlenecektir.

3. Cephedeki bütün askerlerin yedirilmesi, giydirilmesi ve hastaların tedavisi, teçhizatı ve ikmali ve ihtiyat birlikleri teşkili ile hizmete hazır bulundurulması işlerini

97) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s.23

zamanında sağlamak için cephelerin karargahları gerilerinde birer milli menzil mufettişliği bulundurulması uygun görülmüştür.

4. Zahrenin İzmir'e ihracının yasak edilmesi yetkisi heyeti merkeziyeye bırakılmıştır.

5. Halkın elinde bulunan silahların toplanması genel olarak kabul edilmiştir. Yalnız, bazı bölgelerin özel durumları dolayısıyla, bu işin uygulanması bölgelerdeki milli hareket heyetlerinin takdirine bırakılmıştır denilmektedir.

Yukarıda açıklanan idari faaliyetlerle ilgili kongre kararları yurtsever aydınlar, mücahitler ve diğer ilgililer tarafından uygulanmış özellikle sonradan İzmir Kuzey Cephesi ismini alan bölge Aydın bölgesinde olduğu gibi bu kararlar gereğince desteklenmiştir.

Milli Mücadele bu destekler ve Kuvay-ı Milliye'nin kararlı tutumları ile kazanılmıştır.

7- Nazilli Kongresi:

Balıkesir Kongresinden sonra 6 Ağustos 1919'da Nazilli Kongresi yapılmış, alınan kararlarda idari faaliyetlerle ilgili olan maddeler aşağıya çıkarılmıştır.⁹⁸

1. Amaca ulaşmak için Aydın sancağı adına Nazilli genel merkez olmak üzere, Denizli ve Muğla sancaklarında bazı ilçeler depo merkezi olarak kabul edilmiştir.

2. Milli asker teşkili, yönetilmesi ve kontrolü ve cephelere lüzumu kadar mücahit ve gönüllü asker yollanması, iaşelerinin sağlanması heyeti merkeziyelerin idari ve savunma görevleridir.

3. Milli heyetlerin cephe ve mahalli zorunlu masraflarının sağlanması halktan toplanacak para ve aynı yardımlara bağlıdır.

4. Mücahit durumunda bulunan gerek muvazzaf ve gerek gönüllü erlerin yükümlülük ve terhis işleri, mücahit başkanlarının yetkisine verilmiştir denilmektedir.

Bu kongrenin kararları da kendi bölgesinde diğerleri gibi yürütülmüştü.

98) A.g.e., s.24

Bu kongre de, Balıkesir Kongrelerinde olduğu gibi büyük bir kararlılık içerisinde yürütülmüştür.

8- Alâşehir Kongresi:

Alâşehir Kongresinin almış olduğu kararlardan bazıları şunlardı:⁹⁹

“Kongrece milli ve genel seferberlik ilan edilmiştir. Muhtelif bölgelerde şimdiye kadar uygulanan kurallar devam edecek ve milli hareket heyetleri lüzum görülen doğumluları, silah altına alacaklardır.”

Milli harekatta şehit olanların dul ve yetimleriyle yaralananlara mükafat verilecektir. Bunun miktarı komutanlarla milli heyetlerin ortaklaşa kararıyla saptanacaktır.

Seferberlik ve diğer işlerin yürütülmesi için Alâşehir, Denizli, Nazilli ve dolayları birer çalışma bölgesi olarak kabul edilmiştir. Bu yerlerde birer merkez heyeti teşkiline ve bu merkez heyetlerinin üstünde hepsini temsil etmek üzere Alâşehir’de genel anlamda bir müdürler kurulunun teşkiline karar verilmiştir.

Menzil hizmetleri için ilçe merkezlerinde birer menzil müfettişliği kurulacak, gerek bunların ve gerekse merkez heyetleriyle genel merkezin aynı tipte birer resmi mührü bulunacaktır.” Bu kararlar hemen uygulanmaya da başlamıştı.

Alâşehir Kongresi’nde Batı Cephesinde emir-komuta birliği sağlamaya çalışılmıştı. Fakat bu ayrı durum Sivas Kongresi’nde Ali Fuat Paşa’nın Batı Cephesi ve Genel Kuvay-ı Milliye Komutanlığı’na atanmasına kadar devam etmiştir. Ayrıca Kongre’de “Hareket-i Milliye... şekavete münker çeteciliği şiddetle reddeder”¹⁰⁰ şeklinde karar alınmıştır.

99) A.g.e. ss.24-25

100) Sebahattin Selek, *Anadolu İhtilali*, 1/II, 1. Baskı, İstanbul, 1963, s.105.

9- İşgaller ve Nakliyat

İşgaller ile birlikte yapılan her türlü silah ve cephane (2. ve 5. sınıf ordudonatım ikmal maddesi) ulaştırması için işgalci devletin yüksek komiserliği nezdindeki irtibat subaylığına bilgi verilmek suretiyle¹⁰¹ yapılması gerekiyordu. Ancak bazı dairelerin silah ve cephane dışında yer alan malzemelerin sevk ve ulaştırması için de itilafçılara bilgi verdiği¹⁰² görülmektedir.

Özellikle küçük birlikler mekkari taleplerini¹⁰³ yoğun bir şekilde iletmışlerdir. Bu isteklerin karşılanması için birlikler lağvedilirken bir taraftan ulaştırma birlikleri kurulmaya çalışılmaktadır¹⁰⁴. Terhis edilen zabıt ve neferin nakliyesi esnasında da işgalci güçlerin müdahale ettiği¹⁰⁵ yer yer görülmüştür. Oysa 2. ve 5. sınıf ikmal maddesi dışında hiçbir malzemenin sevk ve ulaştırmasına müdahale etme hakları olmamasına rağmen keyfi uygulamalar yapmışlardır. İşgal altındaki yerlerde bazı malzemeler açıkta kalmıştır¹⁰⁶. Bu malzemelerin nakliyesi veya özellikle Yunanlıların işgali altında bulunan yerlerdeki depo ve ambarların muhafazası için¹⁰⁷ Konaklar Müfettiş-i Umumiliğine¹⁰⁸ görev verilmiştir.

Yunanlılar işgal bölgelerine Salib-i Ahmer (Kızılhaç) adı altında silah, cephane ve elbise soktuğu¹⁰⁹ anlaşılmıştır. Yunanlılar İzmir'i işgal ettikten sonra ilerlemelerine devam etmişler, Denizli'ye doğru ilerleyeceklerinin haber alınması üzerine bir kadro taburu sevk edilmesi¹¹⁰ istenmiş, Afyonkarahisar'daki bir kadro taburunun Denizli'ye gönderileceği¹¹¹ bildirilmiştir. Bu arada Ayvalık mıntıkasında bulunan 172. Alay personeline ait ve mevcut

101) ATASE Arşivi, İSH: 1391, Kutu:47,Gömlek:1001

102) ATASE Arşivi, İSH: 3345, Kutu:65,Gömlek:17

103) ATASE Arşivi, İSH: 3338, Kutu:12,Gömlek:106

104) ATASE Arşivi, İSH: 2615, Kutu:51,Gömlek:135

105) ATASE Arşivi, İSH: 1281, Kutu:12,Gömlek:77

106) ATASE Arşivi, İSH: 1488, Kutu:45,Gömlek:64

107) ATASE Arşivi, İSH: 3349, Kutu:20,Gömlek:71

108) ATASE Arşivi, İSH: 1942, Kutu:12,Gömlek:21

109) ATASE Arşivi, İSH: 2929, Kutu:19,Gömlek:84

110) ATASE Arşivi, İSH: 3273, Kutu:22,Gömlek:32

111) ATASE Arşivi, İSH: 3295, Kutu:22,Gömlek:38

fazlası 250 tüfek ile 150 sandık cephanenin Burhaniye'ye eldeki ulaştırma imkanları ile nakledildiği¹¹² bildirilmiştir. İşgalle birlikte posta ve bankadan para alıp verme işlemlerinin kesildiği ve bölgesel ulaştırma imkanlarından olan araba kiralalarının pahalandığı 50 liradan 100 liraya çıkarıldığı¹¹³ bildirilmiştir. Bu arada Posta Telgraf Müdüriyet-i Umumiyesi tarafından Müdafaa-i Hukuk-u Milliye ve Redd-i İlhak cemiyetlerinin telgraflarının keşide olunmadığı¹¹⁴ bu emrin kaldırılması¹¹⁵ istenmiştir.

İşgaller ile birlikte peyderpey muhacir akınlarının başladığı ve bunların ulaştırılmasında zorluklarla karşılaşıldığı¹¹⁶ ayrıca terhis olan, kuzeyden güneye, güneyden kuzeye geçecek subay ailelerinin nakliyesi için çok önemli olan kritik Adana ve Katma noktalarının askeri birlikler tarafından boşaltılmaması¹¹⁷ istenmiştir.

İşgaller esnasında nakliyat eldeki imkanlarla, zor şartlarla kiralama vs. suretlerle zorluklarla yapılabilmektedir. Cemiyetlerin haberleşme olanakları büyük ölçüde kısıtlanmıştır.

10- Çanakkale Yöresi ve Akbaş Olayı:

Mondros Mütarekesi'ni izleyen ilk hafta içinde İngilizler Çanakkale Boğazı müstahkem mevkiilerini ele geçirip bir süre sonra da Çanakkale şehrini kontrol altına aldılar. 10 Kasım 1918'den sonra artık Çanakkale Boğazı İngilizler' in elinde idi. Boğazın özellikle Anadolu kıyılarının güvenliği İngiltere için birinci derecede hayati önem taşıyordu. Çünkü Yunanlıların İzmir ve Ayvalık'ı işgali üzerine Batı Anadolu'da buluşan Kuvva-yı Milliye silahlı direnişi, Biga dolayısıyla Çanakkale Boğazına yaklaşıyordu. Birinci Dünya Savaşı'nda İngiliz bombardımanı sebebiyle harap olan şehrin nüfusu göçlerle azalmıştı. İngilizler' in şehri ele geçirmesinden sonra buraya Hristiyanlar gelip yerleşmeye başladılar ve birkaç ay içinde yüz kadar ev yaptılar. Oysa geri dönen Türkler' e

112) ATASE Arşivi, İSH: 3601, Kutu:24,Gömlek:118

113) ATASE Arşivi, İSH: 2703, Kutu:20,Gömlek:47

114) ATASE Arşivi, İSH: 2994, Kutu:17,Gömlek:2

115) ATASE Arşivi, İSH: 2995, Kutu:18,Gömlek:51

116) ATASE Arşivi, İSH: 3256, Kutu:28,Gömlek:76

117) ATASE Arşivi, İSH: 3487, Kutu:22,Gömlek:72

inşaat izni verilmüyordu. İngilizler buraya yerleştikten sonra Türk ordusunun elinden silahlarını alarak depolara yerleştirdiler.

Boğaz' ın karşı yakasında bulunan Gelibolu ise Fransız işgalinde idi ve burada Türkiye' nin en önemli cephaneliklerinden birisi olan "*Akbaş Cephaneliği*" bulunuyordu. Diğer yandan Cafer Tayyar Paşa Trakya'da idi ve henüz Trakya İtilaf Devletleri'nce işgal edilmemişti.

Balıkesir Heyet-i Milliyesi Hamdi Bey'e milli kuvvetlere asker sağlama görevi vermişti. Hamdi Bey bu işi askerlik şubesi işi gibi görüyor ve silahlı çatışmaya katılmak istiyordu. Hamdi Bey Hacim Muhittin ve Vasıf Beylerle devamlı görüşüyor, Kazım Bey (Tümen K.) ile askeri konularda ilişki kuruyordu. Hamdi Bey Biga bölgesine ilgi duyuyordu. Biga bölgesi Birinci Dünya Savaşı ve sonrası asker kaçakları ve eşkıya olayları yüzünden karışık durumda idi. Biga yöresinde asayiş 14. Kolordu da sağlayamıyordu. Yörenin en azılı çetesi Kara Hasan çetesi idi. Birinci Dünya Savaşı sonrası genel af ilan edilince, eşkıya çeteleri Biga'ya yerleştiler. Bunların bazıları ulusal kuvvetlere yardım ediyorsa da yörede otorite kalmamıştı.

Biga Kaymakamı Sakıp Bey, Balıkesir Merkez Heyeti'nin Biga'da milli teşkilatın bir an önce kurulması isteği, diğer yandan 61. Tümen Komutanı Albay Kazım (Özalp) Bey'in sıkıştırması ve Mustafa Kemal Paşa'nın örgütlenme emri üzerine Biga'nın en çok sayılan kişilerinden biri olan Müftü Hamdi (Erdem) Efendi'yi görevlendirdi. Müftü Hamdi Efendi Biga Müdafaa-i Hukuk'u kurdu ve hemen toplantı yaptı ve Mustafa Kemal'in örgütlenme ve direnmeyi isteyen telgrafi okundu. Ancak bazı üyeler Padişah'a isyan sayılan böyle bir harekete katılmayı red ettilerse de Kara Hasan'ın Müftü'ye bağlılığı ile karşıtlar susturuldu. Müftü Hamdi Efendi'nin isteği üzerine, yörede otoriteyi kurmak, asker silah sağlamak üzere Köprülülü Hamdi Bey Balıkesir Merkezi'nce görevlendirildi. Hamdi Bey, emrindeki 37 kişilik birliği ile 18 Ocak 1920'de Biga'ya geldi ve kısa sürede otoriteyi sağladı. Ancak bir süre sonra Kara Hasan tedirgin olmaya başladı. Diğer yandan Hamdi Bey halktan vergi ve silah toplamaya başladı. Uzun savaş yıllarının yarattığı yoksulluk halkı bıktırmış olduğu için verecek bir şeyi yoktu. Bir kısım Kara Hasan'ı Hamdi Bey'e karşı kıskırttı. Hamdi Bey bir yandan bu sorunlarla uğraşırken silah ve cephane sağlanmasının yollarını da araştırıyordu. Akbaş Cephaneliği ilk akla gelen yer idi. Rusya'da

Kızıldordu'ya karşı savaşıyan Beyaz Ruslar'a buradaki silahların verileceği duyulmuştu. Çünkü Osmanlı Hükümeti İtilaf Devletleri'nin bu isteğini hemen kabul etmişti. Hamdi Bey daha Biga'ya gelmeden önce Albay Kazım Bey'le görüştüğünde Akbaş Cephaneliği'ni koruyan Fransız birlikleri günlerce yakından izlendi. 26 Ocak gecesi motorlarla bir grup Gelibolu'ya geçti ve cephanelik basıldı, burada bulunan Türk subay ve erler direniş göstermedi, altı Fransız esir alındı. Yüz elli kişi cephanelikteki binlerce tüfek ve cephaneleri motorlarla Anadolu yakasına oradan da Biga'ya taşıdılar. 29 Ocak günü Gelibolu Mutasarrıflığı, Dahiliye Nezareti'ne (İçişleri Bakanlığı) Akbaş mevkiinden silah deposunun yüz elli kişi tarafından basıldığını ve tüm cephanenin ve buradaki görevlilerin götürüldüğünü bildirdi¹¹⁸.

Kaçırılan silah ve cephaneleri içerilere taşıyacak taşıt araçlarını hazırladılar. Bu arada Hamdi Bey, işaret üzerine Bolayır vapurunun kaptanına karşı kıyıya hareket için emir verdi. Bu emir üzerine Bolayır vapuru ve iskelede toplanmış bulunan bütün deniz araçları ile hareket etti. Büyük bir tesadüf eseri devriye gezen Fransız ve İngiliz Harp gemilerine rastlamadan Akbaş'a vardı. Bu sırada Akbaş'ta başarılı baskın hareketi telaş ve heyecanla yürütülüyordu. Cephanelikten sandık sandık kıyıya taşınan silah ve cephaneler, Bolayır vapuruna ve yedeğindeki deniz taşıt araçlarına yükleniyordu, sonunda yüklü kayıklar ve mavnalar Bolayır vapurunun yedeğinde Umurbey iskelesine hareket ettiler. Baskın planlandığı gibi başarıyla sonuçlanmıştı.

Baskıncılar cephanelikteki Fransızlarla, Binbaşı Bahri, Teğmen Hulusi ve Osman Beyleri de Bolayır vapuruna aldılar. Dönüşte de bir tesadüf eseri olarak Fransız ve İngiliz devriye gemilerine rastlamadılar. Tanyeri ağarmadan Umurbey iskelesine yanaştılar.

Yine, yapılan plan gereğince, Akbaş'tan kaçırılan silah ve cephaneler Umurbey iskelesinden kara nakil araçlarıyla süratle içerilere doğru taşınmaya başlandı. Silahlar, Kuvva-yı Milliyecilerin denetim ve kontrolünde olarak Umurbey'den Lapseki yönüne taşınmıştı. Bir süre gittikten sonra bu yoldan sapıp Beybaş, Hacıkelenler köylerini geçerek, Balcılara gelmiş ve yeni yüklerini buraya boşaltmışlardı. Cephane ve silahların Balcılar'dan Çan'a ve oradan Yeniceköy'e taşınması Yörükler tarafından gerçekleştirilmiştir.

118) Ergün Aybars, a.g.e., ss.248-249

Baskın sonrasında Hamdi Bey ve yakın arkadaşları Umurbey'e döndüler. Hamdi Bey bucak merkezine dönünce, kesilmiş olan telefon bağlantısı tekrar işletilmeye başlandı. Çünkü daha evvel baskın öncesi alınan güvenlik tedbirleri çerçevesinde Umurbey'in dışarı ile bağlantısı Kuvva-yı Milliye'ler tarafından kesilmişti.

Hamdi Bey, bucak merkezine dönünce Lapseki'yi telefonla aramıştı. Lapseki kaymakamı baskın işinde Hamdi Bey'i desteklemişti. Hamdi Bey elde edilen başarılı sonucu ona da duyurmak istemişti.

Hamdi Bey, baskın olayını ve elde edilen başarıyı hemen o gün bir tel ile Balıkesir'de bulunan 61. Tümen Komutanı Albay Kazım (Özalp) Bey'e bildirdi. Telde şöyle deniliyordu:

“...Akbaş'taki cephaneliği basan arkadaşlarımız depoyu muhafaza eden Fransızları tutukladıktan ve haberleşme hatlarını kestikten sonra, silahları tamamen, cephaneyi de kısmen Fransız erlerini de beraber alarak karşı kıyılarıımıza götürmüşlerdir. Evvelce sağladığımız araçlarla bu mühimmat tamamen içerilere gönderildikten sonra Fransız erlerini geri gönderdim.”

Harp Tarihi Vesikaları Dergisi'nde yayımlanan bir belgede belirtildiğine göre, Binbaşı Bahri Bey'le Fransız askerleri, cephane ve silahların Umurbey'den uzaklaştırılmasından sonra bir deniz aracıyla Akbaş'a geri gönderilmişlerdir¹¹⁹.

Tarihin bu önemli ulaştırma kahramanlığını Heyet-i Temsiliye Başkanı Mustafa Kemal'e 61. Tümen Komutanı Kazım Bey (Özalp) detaylı bir şekilde bildirmiştir. Mustafa Kemal Paşa da bu olayı tebrik ve teşekkürle karşılamış, bütün askeri birliklere yayınladığı genelgede taktirlerini belirtmiştir.

119) İlhami Belek, **Milli Mücadelede Akbaş Cephaneliği Baskını**, Gnkur.ATASE yay., 1.baskı, Ankara, 1994,ss.62-63

11- Heyet-i Temsiliye ve Ulaştırma Faaliyetleri

İdari Faaliyetler’de Heyet-i Temsiliye dönemi ulaştırma faaliyetleri aşağıdaki şekilde ifade edilmektedir:¹²⁰

Nisan 1920 başlarında Milli Hükümetin kurulması hazırlıkları artırılmış ve gereken tedbirler ve düzenler alınmağa başlanmıştır. Bu hazırlıkların siyasi, askeri, idari ve diğer yönleri bulunmaktaydı. Çünkü, artık tarihi Osmanlı Devleti tamamen fonksiyonunu yitirecek, taptaze yeni Milli Hükümet mücadeleyi daha kuvvetlenmiş olarak sürdürecekti. Bu bakımdan Mustafa Kemal Paşa 8/9 Nisan 1920 tarihinde bütün askeri birliklere duruma hakim olmalarını ve aşağıda yazılı diğer bazı hususları sordu.

- Yakında Büyük Millet Meclisinin kurulacağı.
- Ordu ve bütün Anadolu’nun silahlı direnme göstermesinin gerektiği, bunun için de bir örgütlenme yapılmasının tasarlandığını.
- Ticaret ve tarım işlerini aksatmadan hangi sınıfların silah altına alınmasının uygun olacağı.
- Subay ikmali için alınacak tedbirler.
- Silah ve cephane ihtiyacının giderilme şekli.
- Nakliye araçlarına uygulanacak yükümlülük esasları ile kolordu bölgelerinin yiyecek, giyecek, donatım ve ikmal olanaklarının bildirilmesi istendi ve ayrıca kolorduların mali gücü de soruldu.

Yakında toplanacak olan Büyük Millet Meclisi ve Hükümetinin vereceği kararlar ne olursa olsun düşmanların öldürücü emelleri süreceğinden bütün Anadolu’nun silahlı direnme göstermesi ve direnmelerde ordunun esas teşkil etmesi normaldi. Hem başlangıçtan itibaren kuvvetli olmak, hem de her türlü hallere karşı bu direnmeyi sürdürmek için kolorduların mevcutlarının ikmali ile iki tümenli bir kolordunun muharip olmayan kısımlarıyla birlikte 15.000’e, dört tümenli olanların 30.000’e çıkarılması uygun görülmekte idi.

120) **Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler**, ss.47-51

Meclisin toplanmasından sonra ilk oturumlarda söz konusu olacak sorunlar hakkında Meclise esaslı ve ayrıntılı bilgiler vererek gereken kararın derhal alınması için Mustafa Kemal Paşa 8 Nisan 1920 günü aşağıdaki emri verdi.

“1. İkmal mevcudu hakkında hangi sınıfların ne gibi koşullarla ne zamanlarda silah altına alınması milletin hoşnutluğunu okşar, tarım, ticaret gibi hayati kuvvete en az zarar yapan, subay ikmali için en uygun tedbirlerin düşünülmesi gerekir.

2. Silah ve cephane taşıma zorluğunun giderilmesi hakkında ne düşünülüyor. Bilinen noksanların imal ve ikmal ne derece mümkündür. Taşıma işlerinde başarı elde edilmesi ümit edilebilir mi?

3. Ne gibi koşullarla taşıt araçları tedarikine girilse halka en az yük olur. Bunların cinsi ve kolordularca kıymeti hakkında bilgi var mıdır?

4. İaşe, giydirme, donatım ve ikmal hakkında kolordular bölgelerinin kabiliyeti nedir? Ve bu kabiliyet nasıl genişletilir ve ikmal olunur?

5. En önemli maddenin para sorunu olduğu bilinmektedir. Anadolu, kendi yağı ile kavrulacağı için her kolordu bölgesinin mali kabiliyeti nedir. Ve sivil memurlar da refaha kavuşturulmak şartıyla ordu bu mali kabiliyetten büyük derecede faydalanabilir. Buna karşı, birliklerin ikmal edilmiş mevcutlarına göre maaş, iaşe, giydirme, taşıma ve donatım genel masrafları aylık olarak ne olacaktır. Bu hesaba göre yeniden teşkil ve genişletecek olanlar için yerel depolar veya hazırlanması muhtemel erzak var mıdır? Genel gelirlerin tamamen alınması için kolordular bölgesinde ne gibi tedbirler ve çalışmalara ihtiyaç görülür?

6. Yukardaki maddelerin mümkün olan süratle bildirilmesi önemle rica olunur” denilmiş ve durumları izlenmişti.

Mustafa Kemal Paşa, 9 Nisan 1920’de bütün askeri birliklere bir emir daha vererek, durumun gerektirdiği birlik ve beraberliği sağlamak amacıyla her hafta sonu verilmek üzere, birliklerin kuvvelerini konuşlarını, silah, cephane, gereçler ve depolardaki sayılarını, ayrıca Kuvva-yı Milliye teşkilatının da aynı şekilde bildirilmesini istedi.

Mustafa Kemal Paşa’nın Emirleriyle Meydana Çıkan Yenilikler:

Bağımsız ve yeni bir Türk devleti kurulma hazırlıkları içinde bulunduğu, bu bakımdan ordu ve bütün Anadolu’nun direnme göstermesinin gerektiği, bunun için bir

teşkilat yapılmasının tasarlandığı, tarım ve ticaret durumları personel , silah ve cephanenin nasıl ve nereden sağlanacağı ve kolordu bölgelerindeki ikmal kaynaklarının bildirilmesi, 8/9 Nisan 1920 tarihinde sorulmuştu. Ayrıca, kolorduların mali gücünü de bilmek gerekti.

Kurulmasına 14 gün kala, yeni Türk devletinin, Büyük Millet Meclisi ve Hükümetinin yurdu savunması ve zafere ulaşması için hangi temellere dayandığını öğrenmekti. Bunun için de Mustafa Kemal Paşa her çareye baş vuruyordu. Her ne kadar Heyeti Temsilliye döneminde iyi bir sistem kurulmuş ise de, düşmanla temasta bulunan nizamiye ve Kuvva-yı Milliye birliklerinin mali ve ekonomik durumunun ve en son lojistik desteğin olanaklarını memleket yüzeyine yayılmış bulunan kolordu ve bağımsız tümenlerden öğrenmek en kısa yoldu.

Ayrıca Heyet-i Temsilliye, her ne kadar milli heyecan ve çarpışmalar bakımından yurdu ayaklandırmış ise de, hukuken, Osmanlı devlet ve hükümeti halen varlığını göstermekteydi. Halbuki, artık memleketin kurtarılması için Anadolu'da yeni bir devletin kurulması zamanı gelmişti. Bunun için de son durum, imkan ve kabiliyetler araştırılmakta idi.

Heyeti Temsilliye Başkanının 8/9 Nisan günü, kolorduların genel durumları hakkında istediği bilgiler 12. Kolordu tarafından şöyle özetlenmişti:

Yapılan incelemelere göre kaynaktaki erlerin yarısının bile birliklerin ihtiyaçlarını fazlasıyla sağlayacağı ortaya çıkmıştı. Ayrıca, birliklerin subay ihtiyacının giderilmesi için talimghahlar açılması gerekli görülmekte idi.

Bundan başka halk elinde bulunan silahlardan yararlanma, önemli bir konuydu. Bu şekildeki yararlanma fazla para ile satın alma veya erlere senelik izin verilmek suretiyle mümkün olabilirdi.

Makine, alet ve avadanlık ile ham madde yokluğu nedeniyle 12. Kolordu bölgesinde silah ve cephane yapım ve onarım evleri de kurulamamıştı. Bunun için arızalanan silahları onarmak amacıyla önemli merkezlerde silah ve onarım evleri kurulması gerekiyordu.

Girişilen mücadelede başarı sağlamanın en önemli faktörü, silah ve cephane ikmalinin aksaksız bir şekilde yürütülmesine dayanıyordu.

Taşıma araçları bakımından yeterli durumda olan bölgelerin taşıma aracı ve koşum hayvanı ihtiyacı para karşılığında yerinde sağlanabilecekti.

Öte yandan; tarıma elverişli Konya bölgesinde iâşe yönünden sıkıntı çekilmiyordu. Ancak, daha çok şeker gibi kritik maddelerin yurt içinden sağlanması da olanak içinde görülüyordu.

Kuvva-yı Milliye'nin gerekli masrafları, cepheden ve geri bölgelerden toplanan bağışlarla sağlanıyordu. Hoşnutsuzluk doğurduğu için sakıncalı görülen bu yöntemden vazgeçilmesi uygun görülüyordu.

Özellikle silah ve cephane yönünden Aydın Cephesini destekleyen 12. Kolordunun silah ve cephane mevcudu azalmış, Alman cephanesi kritik durumda idi. Kolordunun elinde bulunan bin sandıktan fazla mavzer cephanesi için, 13. Kolorduda mevcut sürgü kollu 3000 adet küçük çaplı mavzer tüfeği ile, 2000 adet kudretli dağ mermisinin kısa sürede 12. Kolorduya gönderilmesi istenmişti. Bunun için ulaştırma faslından 2000 liralık ödenek de Sivas'a gönderilmişti.

Heyeti Temsilliye Başkanlığının emrine, 3. Kolordunun verdiği cevap da, durumu şöyle bildirmekteydi.

Bazı doğumluların silah altına alınması ve pahalılık gibi nedenlerle halkın ve subayların geçim sıkıntısı başta gelmekteydi.

Kolordu silah mevcudu 57.000 idi. Bu silahlar, 18 taburdan oluşan kolordunun silahlanmasına yeter miktarda değildi. Silah depoları boştu.

Kolordu, elinde bulunan 5 – 6 bin kadar sürgü kolsuz tüfeklere sürgü kollarının ikmal edilmesi, halk elinde bulunan silahlara el konulması ve 13, 15 inci Kolordulardan sağlanacaktı.

Pamuk ipliği ile yapılan giyim eşyası ile çarık mevcudu, kışlık giyim eşyası ve kundura yoktu.

Heyeti Temsilliye dönemindeki durum şöyle özetlenebilir.

4 Eylül 1919 Sivas Kongresinden 23 Nisan 1920 tarihine kadar devam eden Heyeti Temsilliye ve müdafaayı hukuk cemiyetleri faaliyetleri pek zor koşullar altında sürdürülmüş, bir yandan da iç ve dış tehlikelere karşı kendisinin büyük bir güç olduğunu göstermeye başlamıştır.

Heyeti Temsilliyenin faaliyetlerini kösteklemek isteyen düşman devletler ile Padişah ve hükümeti, birbiri arkasından iç ayaklanmalar çıkartıyorlardı. Düşmanlara karşı birlik ve beraberlik içinde savaşmak için örgütlenen nizamiye kuvvetlerini ve Kuvva-yı Milliye'yi yok etmek emelinde idiler. İç ayaklanmalar uzun süre devam etti. Önceden planlanan kardeş kanı dökmek ve ulusu ikiye bölme çabalarının arkası bir türlü kesilmiyordu. Öte yandan Batı Anadolu kesiminde; Ayvalık, Soma, Akhisar, Salihli ve Aydın bölgelerinde düşmanla temas ve zaman zaman çarpışmalar olmakta, birlik teşkili ve idari destek faaliyetleri de sürdürülmekte idi. Doğu Adana, Maraş, Antep ve Urfa bölgelerini kapsayan Güney Doğu Anadolu kesiminde devam eden savaşların sürdürülmesi ve çeşitli idari destek faaliyetlerinin sağlanması gerekiyordu. Bu amaçla Heyeti Temsilliyeye bütün gücüyle bu cephede de gereken tedbirleri almaktan geri kalmıyordu.

Doğu cephesi, gelecekte yapılması tasarlanan ve Ermenilerin zararsız bir hale sokulmasını amaç tutan hareket için hazırlanmakta, iase maddeleri hariç, diğer çeşitli lojistik ihtiyaçlar 15. Kolordu bölgesinden sağlanmakta idi.

İşgal kuvvetleri, Trakya ile Boğazlar kesimini elde bulundurdıklarından bu bölgelerle irtibat yapılamıyordu. Bu dönemde İstanbul ve dolaylarından temin edilen top, tüfek, cephane ve çeşitli ikmal maddelerinin Anadolu'ya kaçırılmasına devam ediliyordu.

Elcezire cephesinden, Batı cephesi için her çeşit lojistik desteğin yapılması isteniyordu. Ancak mesafenin uzaklığı, taşıt araçlarının yetersizliği ve nakliyatın yetersiz karayollarına bağlı oluşu bu cephe yardımlarının geç ulaşmasına sebep olmaktaydı. Ulaşım güçlüklerinden askerlerin yürüyüşlerle gönderilmeleri de kayıplara yol açtı¹²¹.

"Türkiye Büyük Millet Meclisi ve Hükümeti kurulduktan sonra Sovyet Rusya'nın yardımı resmi bir mahiyet kazandı.

Batı Anadolu'da 1919 yılının Mayıs ve Haziran aylarında kurulmuş ve yerleri yukarda açıklanmış bulunan muharebe bölgelerinin lojistik desteği, bildirilen zor koşullar altında yapılmış, 1920 yılı başlarında Adana cephesinin de lojistik ihtiyaçlarına el atılmıştı.

121) Ergün Aybars, a.g.e., s.558

Bu bakımdan özellikle Batı Anadolu'daki savaşlar ve çeşitli yerlerdeki ayaklanmaların bastırılmasında kullanılan muharip birliklerin lojistik desteği daha çok İç Anadolu bölgesinden sağlanmıştı.

Mustafa Kemal Paşa; yukarıda açıklanan emirleriyle bu işi yerinde aldığı tedbirlerle başarmış ve idari faaliyetlere büyük önem vermişti¹²².

12- İstanbul'dan ve Gelibolu'dan Kaçırılan Silah ve Cephane

İstanbul'dan kaçırılan silah ve cephane durumu şöyleydi:¹²³

İstanbul ve bölgesindeki depo ve cephaneliklerde çok sayıda silah, cephane ve çeşitli harp malzemesi bulunmakta idi. Bu depo ve cephanelikler bütünüyle işgal kuvvetleri gözetim ve kontrolünde bulunuyordu. Bunlardan faydalanma olanak ve yolları aranmış, her ne pahasına olursa olsun, bu silah ve cephanenin Anadolu'ya kaçırılması zorunlu görülmüştü. Önceleri kişisel girişimler halinde başlayan silah ve cephane kaçırma faaliyetleri, başlangıçta Heyeti Temsilliyece teşkil olunan gizli gruplar eliyle daha planlı, güçlü ve verimli bir hale getirilmişti.

Heyeti Temsilliye döneminde küçük ölçüde başlayan silah ve cephane kaçırma faaliyetleri günden güne güçlenerek İstiklal Savaşının kazanılmasında önemli bir kaynak haline gelmişti.

Bu dönemde, 4 Eylül 1919 – 23 Nisan 1920 tarihleri arasında gizli gruplar tarafından Anadolu'ya:

230 piyade tüfeği,

14 makineli tüfek,

2 batarya dürbünü,

2 telemetre,

2 top kaması,

1 telgraf makinesi

gönderilmişti.

122) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s.51

123) A.g.e., ss.53-54

Yine bu dönemde Gelibolu bölgesinde Akbaş cephaneliğinde bulunan:

8000 adet tüfek

5000 sandık cephane

200 adet ağır makineli tüfeğin Anadolu'ya kaçırılması da sağlanmıştı. Çok çetin ve üstün kahramanlık ve vatanseverlik örneği olan olayın oluşumu şöyle gerçekleşmişti:

Bu cephanelik, Gelibolu bölgesinde Fransızların güvenlik ve kontrolü altında bulunuyordu. İtilaf devletleri, Akbaş depolarında bulunan silah ve mühimmatı, Bolşeviklerle savaşmakta olan Vrangeli Ordusunu yeniden tensik ve takviye amacıyla Ruslara vermek istiyorlardı. Bu nedenle bazı taşıt gemileri de Gelibolu bölgesine gelmiş bulunmaktaydı.

Bu devrede Trakya bölgesinde Kuvva-yı Milliye teşkilatımız yoktu. Biga ve Lapseki dolaylarında bile yeterli bir teşkilattan yoksunduk.

Milli ordunun ihtiyacı bulunan silah ve cephanenin sağlanmasında karşılaşılan zorluklar büyük problem halini almıştı. Halk, cephelere koşmaya hazır ve gönüllü bulunduğu bir sırada kendilerine verilecek silah ve cephane bulunamıyordu.

“Bu arada Kuvva-yı Milliye'nin ihtiyaçları, kongrede belirlenen esasların yanı sıra, Düyun-u Umumiye ambarlarına el konularak, silah ve cephane ihtiyaçları ise el altından ordu depolarından ve İstanbul'dan kaçırılarak, ayrıca İtilafların ellerinde bulunan depolara baskın düzenlenerek karşılanmaya çalışıldı”¹²⁴.

“Çekilen cephane ve silah sıkıntısını gidermek amacıyla, içinde bulunulan olumsuz koşullara rağmen, Akbaş Cephaneliğinden 10.000 tüfek, 500 sandık cephane, birkaç yüz makineli tüfeğin Anadolu yakasına kaçırılması tasarlanmıştı.

Marmara ve Gelibolu'yu kontrol altında bulunduran İtilaf Devletleri Donanmasının içinden, karşı tarafa geçip muhafaza müfrezelerini zararsız hale getirmek ve cephane depolarını ele geçirmekle sorun bitmiş olmayacaktı. Büyük ölçüdeki silah ve cephaneyi taşıyacak küçük çapta taşıt araçları bulmak, bu silah ve cephaneyi taşıyacak gemiler sağlamak, düşman donanmaları arasından güvenle karşı kıyıya götürmek gibi çok önemli ve tehlikelerle dolu sorunlar vardı”¹²⁵.

124) Adnan Sofuoğlu, a.g.e., s.449

125) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s.54

13- 13 ncü Kolordudan Batı Cephesindeki Kolordulara Gönderilen Silah ve Cephane:

Yurdun büyük bir kısmını işgal etmiş bulunan İtilaf Devletlerini yurttan atmak ve İzmir'e çıkararak doğuya ilerleyen Yunan Ordusunun karşısına yeni ve oldukça teşkilatlı bir silahlı kuvvet çıkarabilmek amacı ile Heyet-i Temsiliye başkanı Mustafa Kemal Paşa önce, Osmanlı Hükümetinden kalma ve Anadolu'nun çeşitli yerlerinde depolanmış bulunan silah ve cephaneden faydalanmayı düşünmüştü. Bunun da ancak, o gün için diğer bölgelere göre daha elverişli durumda bulunan Diyarbakır'daki 13. Kolordudan sağlanması düşünülmüyordu.

13 Mart 1920'de Diyarbakır'da bulunan 13. Kolordu Komutanlığına bir emir gönderilerek silahlı teşkilatın genişletilmesi ve artırılması için fazla miktarda silah ve cephaneye ihtiyaç olduğu, gerektiğinde seferber hale getirilecek olan 13. Kolordunun hakiki ihtiyacından fazla kalacak piyade ve topçu silah ve cephanesinin Batı'da kullanılmak üzere aldırılacağından, miktarları istenmişti.

Bu emir üzerine, 13. Kolorduca kısa bir süre sonra verilen cevapta, Kolordunun seferi duruma gelmesi için, 25.000 piyade tüfeği, 60 makineli tüfek, 32 sahra ve dağ topu ve 64.000 atım top mermisiyle, tüfek başına 400 mermi hesabıyla piyade cephanesi ayrıldıktan sonra, geri kalan miktar şöyle idi :

- 2.771 adet sürgü kollu küçük çaplı mavzer ve muaddel martin
- 29.518 adet sürgü kolsuz küçük çaplı mavzer ve muaddel martini
- 1.269 adet sürgü kollu büyük çaplı mavzer
- 8.959 adet sürgü kolsuz büyük çaplı mavzer
- 358 adet sürgü kollu Alman
- 3.747 adet sürgü kolsuz Alman
- 3.068 adet sürgü kollu Rus
- 28.000 adet sürgü kollu ve kolsuz martin , gra, şınayder gibi çeşitli tüfek
- 2 adet 15'lik kamasız top
- 2 adet 12'lik adi obüs
- 3 adet deniz topu

- 1 adet uçaksavar topu
- 13 adet çabuk ateşli sahra ve dağ topu
- 1.356 sandık büyük çaplı mavzer cephanesi
- 1.850 sandık Rus piyade cephanesi
- 2997 sandık çeşitli piyade cephanesi
- 12.000 adet tüfekçiyef el bombası
- 6.000 adet çabuk ateşli sahra top mermisi
- 38.000 adet dağ top mermisi
- 3.000 adet kudretli dağ top mermisi
- 3.025 adet 15'lik adi obüs mermisi
- 1.234 adet 6'lık deniz top mermisi
- 5.428 adet 10,5'luk obüs mermisi
- 1.404 adet 12'lik adi obüs mermisi
- 166 adet mantelli top mermisi idi.

Ayrıca, Kolordu çeşitli nedenlerle er ikmalini gerektiği gibi yapamayacağından, batı ve güneybatı kolordularına daha fazla silah ve cephane verebileceğini, aynı zamanda kendi araçlarıyla bu silah ve cephaneleri Elazığ bölgesine taşıyabileceğini de açıklamıştı.

Böylece ilk defa olarak 13. Kolordu, Heyet-i Temsilliye Başkanlığından aldığı emirle, kolordu depolarında bulunan ve fazla görünen Alman piyade tüfek ve cephanesi, kudretli dağ top mermileri ile el bombalarını en kısa Batı Kolordularının zorunlu ihtiyaçlarını karşılamak üzere, kendi imkanları ile Sivas'a yollamasını ve yollama işine civar halk araçları ile bazı kurulların da yardım etmesini ve valiliklere de emir verildiğini bildirmişti.

3 ncü, 12 nci ve 20 nci Kolorduların bugün için en çok Alman piyade cephanesi, kudretli dağ top mermisi ile el bombasına ihtiyaçları vardı. 13. Kolorduda bulunan bu mermilerin adı geçen kolordulara gönderilmesi için Heyet-i Temsilliye Başkanı Mustafa Kemal Paşa 28 Mart 1920'de 400 sandık Alman cephanesi, 5.000 atım kudretli dağ top mermisi, 100 sandık saplı el bombası ile, 3 dağ topu ve 3.000 atım dağ top mermisini 12. ve 20. Kolordulara, 3.000 adet küçük çaplı mavzer tüfeği, 1.000 sandık mavzer cephanesinin

3. Kolordu ihtiyacı için Sivas'a gönderilmesini istedi. Bu silah ve cephanelerin gönderilmesi işine girildiği zaman halk araçları ile taşımada, taşıt araçları sahiplerine para ödenmediği için, ulaştırma hizmetlerini yapamayacakları problemi ortaya çıkmıştı. Heyet-i Temsilliye Başkanı, silah ve cephanenin taşınması için gerekli görülecek taşıma ücretlerinin, adı geçen kolordularca eşit miktarda ödenmek üzere, 13. Kolordu namına Diyarbakır'daki bankalara gönderileceğini açıkladı. Ayrıca, şimdilik tedarik edilen 40 deve ile 3. Kolordu adına kudretli dağ top mermisi Malatya'ya ve oradan da birlik araçlarıyla Hekimhan'a gönderilmesi bildirildi. Buradan itibaren de 3. Kolordu kendi araçları ile alacaktı.

Eğer, 13 ncü Kolordu civarda benzin tedarik edebilirse yük otoları ile daha çabuk ve fazla miktarda silah ve cephane taşıma olanağını bulabilecekti.

3 ncü Kolordu, kendisine yollanacak silah ve cephane için, tedarik edildikçe hissesine düşen on bin lirayı göndermeye başladı.

12 nci ve 20nci Kolordu birliklerinin elinde Alman piyade tüfekleri mevcudu fazla olduğundan, Heyet-i Temsilliye Başkanlığınca tertip edilen 4.000 sandık Alman piyade cephanesi ile kudretli dağ top mermilerinin bir an önce yollanarak bildirilmesi de istenmişti.

13 ncü Kolordu, Nisan 1920 ayı ortalarına kadar değişik günlerde, 588 atım kudretli dağ top mermisiyle 76 sandık Alman piyade mermisini Diyarbakır'dan yola çıkarmıştı.

Mart ayı başlarından Nisan 1920 ortalarına kadar yola çıkarılacak cephanelerin bu kadar az oluşu, taşıma aracı bulabilme zorluğu ve parasızlık idi. Buna rağmen istiklalini kazanmaya azimli olan askeri ve mülki personelle, halk yine de durmadan çalışmalarına devam ediyorlardı.

13 ncü Kolorduda bulunan ve diğer kolorduların fazlasıyla ihtiyaç duyduğu Alman piyade cephanesi ile kudretli dağ top mermilerinin büyük bir kısmı Mardin, Palu ve Yarımcı bölgelerindeydi. Bunların toplanması ve taşınması bir hayli güç olmasına rağmen, bu görevin, Sivas ili sınırlarına kadarki kısmı Elazığ Valiliğine verilmişti¹²⁶.

126) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss.57-59

14- Heyet-i Temsiliye ile İstanbul İrtibatı ve Mustafa Kemal Paşa'nın Şahsi Binek Otomobili İsteği :

Atatürk 19 Mayıs 1919'da Samsun'a ayak bastıktan sonra İstanbul hükümeti ile irtibatı 12 Eylül 1919 tarihine kadar kesmedi. 26 Mayıs 1919 tarihli tezkere ile Harbiye Nezaretinden Dokuzuncu Ordu Kıtaaatı Müfettişliği Karargahı mensupları ile Mustafa Kemal Paşa'nın şahsi tahsit ve binek otomobil verilmesi istenmiştir¹²⁷.

30 Eylül'de Damat Ferit Paşa'nın sadarettten istifasından sonra kurulan Ali Rıza Paşa kabinesi 2 Ekim 1919'da göreve başladı. Milli Mücadele yanlısı olan Ali Rıza Paşa Hükümeti ile Mustafa Kemal "Yeni kabine Erzurum ve Sivas Kongrelerinde tayin ve tesbit edilen milli teşkilat ve maksatlara riayetkar olduğu takdirde Kuva-yı Milliye ona yardımcı olacaktır." diyerek çektiği telgrafla irtibat kurdu. Böylece İstanbul'la kesilmiş bulunan irtibat yeniden kurulmuş olmaktadır¹²⁸.

Bu arada İngilizler'de Batı Anadolu Kuva-yı Milliyesi'nin Heyeti Temsiliye ile irtibatını kesmek için Eskişehir-Konya demiryolunu işgal ettiler. Bu durumda Heyet-i Temsiliye'ce gerekli tedbirler alındıktan sonra Ali Fuat Paşa, Batı Anadolu milli teşkilatını Hareket-i Milliye teşkilatı ile birleştirmek gayesiyle geniş yetkilerle Batı Anadolu Umum Kuvayı Milliye Komutanlığı'na getirildi. Bu şekilde ayrıca Alaşehir Kongresi'nde alınan kararla Batı Cepheleleri kumandanlığına getirilen Kara Vasıf Bey'in kumandanlığı geçersiz ve etkisiz bırakılarak, böylece Karakol Cemiyeti'nin Anadolu'daki özellikle Batı Anadolu'daki etkinliği de kırılmak istendi. Nitekim bu operasyonla ikilik giderilerek bütünlük sağlama yolunda önemli bir adım atılmış oldu¹²⁹.

127) ATASE Arşivi, İSH:2320, Kutu:14, Gömlek:73

128) Adnan Sofuoğlu, a.g.e., s.195

129) A.g.e., s.450

B- BİRİNCİ İNÖNÜ MUHAREBESİNDE KARAYOLU ULAŞTIRMASI

1-Muharebenin Genel Cereyan Tarzı :

Harekatın genel çerçevesini çizmek gerekirse, 24 Ekim 1920 yılının başlarında Anadolu'nun batı kısmı ikiye ayrıldı. Karadeniz'den Kütahya'ya kadar olan kısma Batı Cephesi dendi. Komutanı Albay İsmet Bey (İnönü) idi. Emrindeki kuvvetler şunlardı¹³⁰. Geyve ve Yenişehir'de; 24. Tümen, İnegöl de 11. Tümen, Eskişehir'de 61. Tümen ve bir Süvari Tümeni, Kütahya'da Çerkez Ethem kuvvetleri. Kütahya'dan güneye kadar olan kısma Güney Cephesi denildi. Komutanı Albay Refet Bey (Bele) idi. Emrindeki kuvvetler şunlardı: Dumlupınar'da 23. Tümen, Afyon ve Konya civarında 8. ve 57. Tümenler ve iki Süvari Tümeni. Bu kuvvetlerin bir kısmı güneyde Fransızlara karşı cephe almıştı. Atatürk bu durumu Meclis gizli oturumunda şöyle açıklıyordu :¹³¹ “Cephelerin başına getirilen arkadaşlarımdan mühim bir vazife talep ettim. Orada bize iki ordu getirmek. Garpta ve cenupta tabii mntıkalarına ayırdık. Seri bir surette, emin bir surette ilkbahara kadar şayianı istinat iki ordu vücuda getirilmesini şiddetle talep ettim ve tekrar ediyorum. Garp Cephesi'ni ve bu vaziyetin netayicini maksadımızla pek alakadar görürüz.”

Yunan ordularının durumu şöyle idi :¹³²

Bursa gurubu : Dört piyade Tümeni ve bir Süvari Kolordusu.

Uşak gurubu: Üç piyade Tümeni ve bir Süvari Kolordusu

Büyük Yunanistan'ı gerçekleştirmek amacıyla İtilaf Devletlerinin desteğinde İzmir ve çevresini işgal etmiş bulunan Yunan ordusu, Uşak'ı aldıktan sonra ilerlemesini durdurmuş, Gediz Muharebesi'nden sonra buraları da ele geçirmişti.

130) Nahit Çapaner, **Kurtuluş Savaşında Deniz Kahramanları**, Gnkur. yay., 1. baskı İstanbul, 1943, ss. 9-10

131) İzzet Öztoprak, “Türkiye Cumhuriyeti'nde “Ordu” Atatürk'ün Sözlerine Göre”, Silahlı Kuvvetler Dergisi, 117/356, (Nisan 1998), s. 24

132) Nahit Çapaner, **a.g.e.**, s. 10

“Yunan ordusu komutanı Papulos’ta yeni hükümete, Türk ordusu henüz kuruluş aşamasında iken, yeterince kuvvetlenmeden bir keşif taarruzu yapılmasını teklif etti. Ethem’i yakından izleyen Yunanlılar bu fırsatı kaçırmak istemediler. Türk milislerinin en kuvvetlisi Ethem ayaklanmış ve Türk birlikleriyle savaşa başlamıştı. Yunan ordusu önce Uşak cephesinde şaşırtıcı hareketlerde bulunduktan sonra 6 Ocak 1921 tarihinde, Eskişehir’i işgal etmek ve demiryolunun geçtiği bu yerleri kontrol altına almak amacıyla İnönü mevkiinde taarruza başladı.

Silah,cephane,malzeme ve araç bakımından çok üstün bulunan Yunanlıların 20000 tüfek,150 ağır makineli,50 top ve 200 süvarisine karşılık Türk ordusunun 6000 tüfek,50 makineli tüfek,28 top,300 süvarisi vardı. Ethem kuvvetleri ayaklandıkları için Türk ordusu onunla da savaşıyordu. Bu sebeple Türk ordusu Yunanlıları oyalayarak ve yer yer ağır kayıplar verdirerek kademe kademe çekilme taktiği uyguladı. Yunanlılar Türk ordusuna ancak 9 Ocak’da yetişebildiler. Yaklaşık 3 kat üstün olan Yunan ordusu genel taarruza geçti. Türk ordusunda yer yer çözülmeler oldu. Yıpranan ve kayıplar veren Yunanlılar takviye kuvvetler alarak ,taarruzlarını sürdürdüler. Türk ordusunun geri çekilmesi gerekiyordu. Ankara’dan gelen emirde, eğer Eskişehir’i korumak olanaksız ise, ordunun Eskişehir’in doğusuna çekileceği bildiriliyordu. Fakat Cephe Komutanı İsmet Paşa çekilmeye gerek görmeyerek 10 Ocak gecesi Eskişehir’in batısında savaşı kabul etti. Türk ordusunun her kıtasına, bu cephede,”Her subay ve erin kudretinin çok üstünde çaba harcaması,ölümü hiçe sayarak her karış toprağı savunması ve Türk komutasının azim ve kararı karşısında düşmanın azim ve kararının kırılması” emri verilmişti. Fakat Yunan ordusu saldırıya devam etmeyerek geri çekildi. Türk ordusu Yunan ordusunu izleyecek güçte değildi. Bu yüzden takip hareketi yapılamadı. Batı cephesinde kurulan düzenli ordu, ilk sınavını büyük başarıyla sonuçlandırdı. T.B.M.M.nin orduları Yunanlıları ve Ethem’i yenerek büyük umut verdi. Yunanlılar ilk kez düzenli orduyla karşılaştılar ve ilk yenilgiyi aldılar. Bu başarı ile T.B.M.M.nin otoritesi güç kazandı. Kanun hakimiyeti ve asayiş sağlanması konusunda önemli yol alındı. İstiklal Mahkemelerine ihtiyaç kalmadığı düşünülmeye başlandı. Halkın ulusal orduya güveni arttı.

Milis kuvvetler sorunu kapandı. İsmet Bey,”Türkiye Büyük Millet Meclisi Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi ve Garp Cephesi Kumandanı” olarak Ocak (1921) sonunda

yayınladığı bildiri ile ,”Dinini ve milletini Yunanlılara teslim eden Ethem çetelerinin “ gerçek Kuva-yı Milliye mücahitlerince yenildiklerini,Ethem ve kardeşlerinin (Tevfik ve Reşit) zelilane bir şekilde silahlarını vererek Yunanlılara sığındığını ve Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin iç ve dış istiklal-ı tamma ve özellikle ülkede adalet ve fazilete dayalı bir hayat sağlamaya muktedir olduğunu belirtti. M. Kemal Paşa, cephe Komutanını Meclis adına,bu başarıdan dolayı kutladı. İsmet Bey başarısından dolayı Mirliya’lığa yükseldi.

Türk ordusunu mutlaka yeneceğine inanan Papulas, keşif harekatı yaptıklarını ve Türk ordusunun gücünü öğrendiklerini söyleyerek yenilgiyi gizlemeye çalıştı. Oysa tarafların kayıpları kıyaslandığında bunun keşif harekatı olmadığı anlaşılır. Eskişehir’i ve demiryolunu ele geçirmek amacıyla başlamış olan bu Yunan ilerleyişi başarısızlıkla sonuçlandı. Bu yenilgi Yunan ordusunda moral çöküntü yarattı.

Bu savaşın dışta da büyük yankıları oldu. Avrupa basını olaya geniş yer verdi. Türk başarısının önemi ve Yunanlıların Küçük Asya seferinin hayal kırıklığı yarattığını belirtti. Sovyetler Birliği bundan sonra T.B.M.M. ve onun ordularının gerçeğini kabul etti. Ermeni sorunu dolayısıyla kesilmiş bulunan görüşmeler 22 Şubat 1921’de tekrar başladı. İtilaf Devletleri T.B.M.M. Hükümetini Londra’ya çağırmak zorunda kaldılar”¹³³.

1- Genel Menzil Hizmetleri ; İkmal ve Ulaştırma.

Genel Menzil Hizmetleri içerisinde değerlendirilen, ikmal ve ulaştırma faaliyetleri şu şekilde sağlanmıştır.¹³⁴

Bir hareket alanı için bir menzil,bir de demiryolu müfettişi atanır. Bu müfettiş,ordu kurmay yarbaşkanından yönerge alır,aynı derecede sorumlulukta,keza her hareket alanı için bir seyyar ordu levazım başkanı bulunur. Bu başkan,iaşe,para, ve muhasebe faaliyetlerinin en büyük makamıdır. İaşe araçlarının,celp,ikmal ve yollanması hususlarını da genel olarak düzenlemektedir.

133) Ergün Aybars, a.g.e., ss.461-464

134) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss.214-217

Her orduda bir menzil müfettişliği vardır;bu müfettişliğin levazım memurları yığınak bölgesinde derhal görev yapmaya başlar. Her kolordu için demiryolu istasyonu,iskele veya bu gibi önemli bir yer menzil başlangıç noktası olarak seçilir. Bu menzil başlangıç noktalarından orduya doğru yapılan her çeşit sevkıyat,harekat sahasından pek uzak olmayarak kurulan depolama istasyonlarında toplanıp,harekat alanı üzerinde her ordu bir menzil noktası seçer. Bu merkez noktası,harekatın cereyan tarzına göre yer değiştirir;menzil merkez noktası ile kolordular arasındaki yol üzerine menzil hatları ve bunlar üzerinde ortalama her 20 km. mesafede menzil noktaları kurulur.

Seferde erler ve hayvanlar konaklara yerleştirilmiş olduğu zaman,parası ödenmek veya mahsup edilmek şartı ile konak sahipleri tarafından iâşe edilir veya iâşe işi,beraber taşınan veya satın alınan ve harp tekalifi (harp yükümlülüğü) suretiyle tedarik veyahut ambarlardan gelen erzakla sağlanır.

Harekat alanında bulunan bütün birlik amirlerinin görevlerinden biri de,birliklerinin imkan derecesinde iyi iâşesine dikkat etmek ve bu iâşeyi gerektiğinde kendi kendine tedbirler alarak sağlamaktır.

Sefer sırasında,harekata başlandığı günden itibaren,askeri birliklerin daima yanlarında bulunması gereken yiyecek ve yem,tayinat olarak verilir. Erzak,süvari birliklerine iki,diğer bütün sınıf birliklere üç yedek tayını olarak verilir.

Bu tayınlar erler üzerinde taşınır,durum uygun olursa,adı geçen tayınlardan birer günlükü hayvan ve araba üzerinde taşınabilir.

Çeşitli birliklerin yedek olarak taşıdıkları yem(yalnız arpa)tayınları şöyledir. Süvaride binek hayvanlarına bir günlük yem,sahra topçu birliklerinde iki günlük yem kadar,bütün topçu koşumlarına,makineli tüfek ve koşum hayvanlarına,cephane koşum hayvanlarına,mekkarilere ikişer günlük yem ve diğer koşum hayvanlarına üçer günlük yem verilir. Yük ,erzak ve yem tayınlarına ,iâşe imkanı tamamen kalktığı zamandan başka hallerde kesinlikle dokunulmayacaktır. Bu tayınlar,ancak birliklerin iâşeleri ile sorumlu amirlerin (tabur komutanı ve bağımsız müfreze komutanları dahil) kesin emirleri ile yedirilir ve yenilenir.

Bu halde dahi amirler yalnız bir günlük erzak ve yem sarfına,izin verebilir. Ve bu durum üst makamlara bildirilir.

Yedek tayınların artanlarının sarfı, ancak muharebe ve harekatta hazır bulunmak zorunluluğu ile mümkün olabilir.

Büyük ağırlıklarda bulunan erzak ve yem araba ve mekkareleri, normal tüketim için tayınları taşırlar.

Erzak ,araba ve mekkarelerin en az bir tam günlük erzak tayını dolu olması esas kuraldır. Bundan başka adı geçen araba ve mekkareler de piyadelerin bir günlük yem ve süvaride ikinci yedek erzak tayını taşınır.

Bir günlük er tayını şunlardır:

Ekmek, 960 gr. Ekmek veya hut 640 gr. peksimet, veya 640-704 gr. Un.

Bir günlük katık tayını:

Et olarak, 256 gr. Taze et veya gut yarısı kadar kavurma, pastırma, sucuk veya et konservesi, sebze konservesi vesaire olarak 86 gr. Pirinç, 10 gr. yağ, 20 gr. Soğan, 20 gr. Tuz, 1/4 kg. ete karşılık nohut, fasulye gibi erzak veya patates, sebze konservesi veya yaş sebze verilir.

Harekat sırasında kendi yemlerinden başka kuvvetli bir at en çok 100, bir katır 130 ve bir deve 230, çift atlı bir araba 500, dört atlı bir araba 1000 kg. taşıyabilmektedir.

Hafif ve Ağır Erzak Kolları :

İhtiyaca göre menzil nakliyat kolları ile veya harp yükümlülüğü yöntemi ile tedarik olunmuş arabalarla takviye edilir. Bu kollar büyük komutanların emrinde hareket eden bir iase ambarı yerini tutarlar. Hafif erzak kollarının sürati fazla olduğundan ihtiyaç zamanlarında istenilen yere derhal ulaşabilmeleri olanağı vardı. Bunların konserve veya buna benzer uzun zaman dayanır gıda maddeleri ile doldurulması uygundur.

Muharebe sahasında bulunan kolordu ve tümenler tarafından kurularak etraftan bulunan ve geriden gönderilen erzakla doldurulmuş sahra ambarları, ikinci bir yedeği teşkil ederler. Hızlı harekat sırasında sahra ambarları kurulmasına zaman ve olanak bulunmazsa, bu takdirde, dağıtma merkezleri kural olarak tümen başına bir adet olmak üzere kurulur. Bu merkezlere erzak, özellikle kolları tarafından götürülür.

Daha geride menzil ambarları kurulur, burada memleket içinden gönderilen ve menzil bölgesinde bulunup toplanan erzaklar doldurulur.

Büyük ağırlıkta bulunan erzak ve yem arabaları veya mekkareler,askeri birliklerle erzak kolları ve dağıtma merkezleri arasında ulaştırma aracılığı yapmaktadır.

Muharebe sahasından iâşe sağlandığı takdirde bu arabalar ulaştırma hizmeti yaparlar.

Birliklerin iâşesi sadece satın alma ve erzak kollarına,dağıtma merkezi ve arabalara dayansa bile,birliklerin erzakı yine doğrudan doğruya kural olarak kendi taşıma araçları ile alınır.

Erzak ve yem arabaları tarafından her gün boşaltılan erzak,mümkün olunca hemen geciktirilmeksizin satın alma ile ve milli yükümlülük (tekalifi milliye)ambarlarından veya erzak kollarından veya dağıtım merkezlerinden veyahut ambarlardan ikmal olunur.

En önemli gıda ekmektir. Bunun tedariki çok büyük zorluklarla sağlanır. Çünkü halkın elindeki ekmek genel olarak ihtiyaçları kadardır. Kural olarak,seyyar ekmekçi kolları ile ekmek hazırlanır,ekmekçi kollarının kapasitesi çoğaltılarak büyük faydalar sağlamak için bu kolları bir yönde birkaç gün bırakarak devamlı işletmek ve sonra tekrar kaldırarak ilerletmek aynı bölgeden başka bölgeye göndermek tavsiyeye değer bir yöntemdir.

Et tayinatının sağlanması daha kolaydır. Gereken hayvanlar mümkün olduğu kadar bulunulan bölgeden tedarik edilir.

Birlikler tarafından bulunulan bölgeden satın alma yapılması,ordu komutanlarının emrine bağlıdır. Ordu komutanı kural olarak fiyat ve değeri dahi emreder. Yalnız,yığınak bölgelerinde büyük komutanların iznine gerek yoktur.

Erzak ve yem,ancak büyük komutanların emriyle yok edilebilir. Bunu genel olarak askeri hareketi idare eden amir bildirir.

Menzil bölgesi muharebe alanının gerisinde kalan bölgedir. Menzil bölgesi, yurtiçi bölgesi ile muharebe sahasını birbirine bağlayan bir bölgedir. Bütün önemli ikmal faaliyetleri bu saha içerisinde cereyan eder. Bu ikmal ve lojistik faaliyetlerin en önemlisi de menzil ulaştırma faaliyetleridir.

3-İnebolu ve Kastamonu Dolaylarında Lojistik Destek Faaliyetler

İstiklal Harbinde lojistik destek hareketleri birçok bölgelerde yoğun bir şekilde sürdürülmüştü. Bu arada lojistik görevlerde en çok rol oynayan bölge,İnebolu ve Kastamonu yöresiydi.

Bu bölgede halkın ve askeri birliklerin büyük fedakarlıklarla yaptığı görev,herkes tarafından takdir edilmiş ve milli duyguları yükselten birçok kahramanları cereyan etmişti.

Bu konuda bir kitap yazmış olan Nurettin Peker, çok ilginç ve duygusal olan bu konuları gayet güzel canlandırmıştır. Bu bakımdan bir örnek olmak üzere bazı kısımlar aşağıya çıkarılmıştır¹³⁵.

“İnebolu’da başlayan teşkilat, İnebolu kayıkçıları, silah ve cephane ihtiyacı karşısında:

“ Mütarekeden sonra askerlik şubesindeki silahları teslim almaya gelen İngiliz subaylarına,ileriye gören askerlik şube başkanları arızalı ve eski tüfekleri vermişlerdi. Saklanan iyi tüfekler ilk mücadelede o yerlerin ihtiyacında kullanılmış veya kaçakçılardan alınan silahlarla birleştirilerek Milli Müdafaa Vekaleti (Milli Savunma Bakanlığı) emrine gönderilmişti.

“İnebolu’da silah ve cephane taşıma işlerini askerlik şubesi yapmakta iken,İnebolu’da oturan Emekli Binbaşı Zeki,Kastamonu ve Havalisi Komutanlığının emriyle İnebolu silah ve cephane komisyonu başkanlığına ve ayrıca menzil nokta komutanlığına 19 Aralık 1920’de atanmış ve işlerine başlamıştı. İnebolu’da ikmal işleri arttıkça askeri teşkilât da genişlemiştir.

“ Trabzon’dan nakliye işleri vapurla başlayınca,İnebolu iskelesi Ankara’nın en yakın ve önemli bir ikmal üssü haline geldiğinden 1920 Ağustosunda yükleme boşaltma komutanlığı kurulmuş;Yüzbaşı Mehmet Ali komutan olarak atanmış ve Umuru Bahriye Müdürlüğü emrine verilmişti. Bununla beraber,Sinop ve Zonguldak’ta birer mevki komutanlığı kurulmuştu. Önceleri İstanbul’da tüccar eşyası markalı, ambalajlı gelen tek tük harp gereç ve sağlık araçları,daha çok İstanbul piyasasından alınarak İnebolu’ya

135) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss.131-132

gelen elbise,kaput bezi,ayakkabı ve deri gibi orduya yarayacak eşyalardan başka,Ruslarla Nisan 1920’de anlaşma girişiminden sonra,1920 yılı boyunca Doğu Karadeniz’den gelmeye başlayan savaş malzemelerinden çoğu bu silah komisyonuna gelir,eşya ambarlara,cephane ise şube deposuna gönderilirdi.

Deniz yönünden yükleme ve boşaltma komutanlığının tayin ettiği Mustafa Reis ve iki arkadaşı gözcülük ederler,gece,el ayak çekilince motor,gemi veya vapurlardan gizlice kayıklara yüklenir,kürekçiler kıyıya getirir ve baştankara ederlerdi. Bu loncanın (kayıkçılar loncası)geceli gündüzlü yaptığı fedakârlıklar şükranla anılmağa değer.

Kara yönünden; ambar ve depolardaki eşya,silah ve cephane ilk günlerde atlı,öküzlü ve mandalı kira arabalarıyla Ankara’ya gönderiliyordu. Araba başına kesin olarak 25 lira ile Ankara’ya kadar gıda maddeleri verildi. Sonraları İnebolu-Ankara arası batman hesabıyla (bir batman sekiz kilo kadar) batmanı 50 kuruştan ödendiği için,o günün para değerlerine göre halkı sevindirdiğinden,Kastamonu ve diğer şehirlerde dört tekerlekli ağaç ve demir dingilli araba yapımı çoğalmıştı. Köylerde ve pazarlarda koşum hayvanları pahalıya satılıyordu.

İnebolu – Ankara arasında yeniden hanlar yapılmaya,kahveler açılmaya başlamıştı. Bu şosenin yapıldığı yüzyıldan beri yaylı,yaysız arabalarla,öküz,manda arabalarının yaz-kış süratlerine göre yol boylarında yapılmış hanlar vardı. Bu hanlar ihtiyacı karşılamadığından şehirlerde ve yol kenarlarında da yeni yeni hanlar ve oteller kuruldu. Bunların çoğu şahısların,bir miktarı da köylünün ortak mallarıydı;hepsi kazanıyorlar,bol bol yatak yorgan bulunduruyorlardı.”

1921-1922 yılları İnebolu – Ankara yolundaki taşımaların arttığı ve yolları tıkayacak hale geldiği kış aylarında bu hanlar,birer kervansaray halini almış,ilkel koşullara rağmen,insan ve hayvan hayatını korumuşlardı.

4-İnebolu – Kastamonu – Çankırı - Ankara Yolundaki Ulaştırma Faaliyetleri ve
14.Nakliye Kolunun Kurulması :

İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Ankara karayolunda ulaştırma faaliyetleri aşağıdaki şekilde cereyan etmiştir: ¹³⁶

İnebolu – Ankara arasındaki taşıt işlerinin kira arabaları ile imece yolu ile ve halk arabalarıyla yapılması hiç şüphesiz ki düzgün olmuyor ve birçok gecikmeler oluyordu. Yol boylarındaki Seydiler,Devrekani ve Çankırı bölgelerinden olan arabacılar köylerine sapıyorlar en lüzumlu silah ve eşyayı günlerce evlerinde,damlarında tutuyorlar ve tekrar yola çıkıyorlardı. Gerçi İnebolu Nokta Komutanlığından ellerine verilen liste ve sevk pusulalarında hareket tarihleri ve mesafeler belli ise de,ya arabacıların ya da hayvanların hastalığı yüzünden gecikmeler oluyordu. Bu özürlerin tespitine de imkan yoktu.

Yolun zor kısmı,İnebolu'nun İkiçay'ından Çatalçeşme'ye kadar Topçuoğlu, Kayguncak,Göre,Ecevit yokuşları idi. Yokuş başlarında bütün arabalara dörder at koşulurdu. Zor durumlarda böyle yapılırdı.

Çankırı'nın Dümbelek düzlüğünün çamurunu aşmak,arabacılar için bir ölüm sayılırdı. Arabacılar köylerinde babaları,oğulları,anaları ile değiştirme yapar ve bu yüzden gecikmeler olurdu.

Bununla beraber,arabasinda hayvanını süren her kadın ve erkek ne taşıdığını, ne için ve nereye taşıdığını bilir,hayatı pahasına da olsa yerine ulaştırır,keyfi savsaklamalar yapmazdı. Bu arada taşıt işlerini düzenlemek için ilk nakliye kolu kurulmuştu. Milli Müdafaa Vekaletinin emriyle 14.Tümen şubelerinden belirli sayıda koşulu araba istendi.

Küre ve Ilgaz dağlarından geçen İnebolu – Ankara yolu,kış aylarında kapanıyordu. Bunun için Milli Müdafaa Vekaleti savaş malzemesinin çabucak taşınması için gerekli emirleri vermişti. Karadeniz'in meşhur Kasım ayı girmeden İnebolu'ya gelen motor ve vapurlarla çokça sayıda cephane,silah ve eşya çıkarılmış ve boşalan ambarlar,depolar tekrar dolmuştu.

136) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss.,135-136

İnebolu ve Kastamonu menzil komutanlıkları tarafından mülki makamlarla birleşerek hasat ve harman sebebiyle bir müddet kullanılmamış olan motorsuz taşıtlarla birlikte at,eşek,deve ve katırların da İnebolu'ya gönderilmesi ve yollar kapanmadan karlı dağlardan aşılması istenmişti. Bu hususta vali ilçelere gereken emri 9 Kasım 1921'de vermiş ve taşıma araçlarının çabucak İnebolu'ya gönderilmesini,gönderilen miktarların bildirilmesini istemişti.

İnebolu iskelesi Rus yardımları açısından çok önemli bir transit noktası idi. Yardımlar buraya denizyolu ile geliyor, buradan da 14ncü Nakliye Kolu vasıtası ile ve diğer miri ve müteahhit konuları ile Ankara'ya taşınması sağlanırdı. Buraların işgal altında olmaması da işleri kolaylaştırıyordu.

5- Bir Ulaştırma Destanı :

-Kastamonu'da Kışla Önünde Donan Türk Anası-

Türk'ün kahramanlıkları ve fedakarlıklarını anlatmaya bir örnek olan bu olay şöyle gerçekleşmiştir: ¹³⁷

1921-1922 kışı çok sert olmuştu. Ankara yolundaki kabileler arasındaki donma olayları yalnız kendi çevrelerinde birer destan olurken,bu olayın kahramanlarından birisi de,şehrin kapısı sayılan kışla önüne kadar gelmiş,yani taşıdığı yükü hayatı pahasına gereken yere ulaştırmıştı.

Bu olay,şehir halkının gözleri önünde cereyan ettiği için herkesi ağlattı.

1921 Aralık ayında birdenbire kar bastırmış,yolları kapamış,cepheye giden nakliye kolları geceye kalmadan yakın köy ve hanlara sığınmışlardı. O gece kar tipisine rağmen sabaha kadar yürüyen ve kışlanın kapısına kadar gelebilen cepheye yüklü bir kağı arabasının,her nasılsa kfilesinden ayrı olarak,genç bir kadının kışlaya kadar gelebildiği,şehre girmek nasip olmadan şose kenarında sabaha karşı donduğu anlaşılmıştı. Arabasındaki kıymetli yükün üstüne yorganını örten bu genç kadının bir elinde övendere

137) A.g.e., ss.,136-137

olduğu halde, kollarını açarak yorganının üzerine dayanarak kaldığı,görevliler tarafından görülmüştü.

İki çavuş,genç kadının ölüsünü kaldırıp götürecekleri sırada yorganın altından birden bire çığlık kopararak ağlayan bir çocuğun feryadını duyunca şaşırılmışlar ve şehit anayı bir yana bırakarak hemen yorganı kaldırmışlardı. Gördükleri tablo şöyle idi:

Otlara sarılmış top mermileri arasında birleştirilmiş çulların içinde kundaklı bir kız çocuğunun donmaktan kurtulduğu ve müdahale üzerine uyanarak meme için ağlamaya başladığıdır.

Cephane ve yavrusu yoluna kendini feda eden bu kahraman anayı arabaya yerleştiren çavuşlar ağlaşarak,gün doğarken yola koyuldular. Öküzler aç ve zayıf olduklarından arabayı çekemediler, bu yüzden çavuşlar öküzlere yardım ettiler. Bu kutsal yükü gurur ve iftiharla tümen karargahının önüne çektiler.

Şehit kadını alaca önlüğünden ve başındaki benli örtüsünden keşfettiler. Seydiler köyünden hemşehrilerine gösterdiler, onlar da ana ve çocuğunu alarak köylerine götürdüler. Bu kadın gibi, adları sanları belirsiz ne analar, babalar ve yavrular vardır ki cephe taşıırken yol boylarında ölmüşlerdir.

C- İKİNCİ İNÖNÜ MUHAREBESİNDE KARAYOLU ULAŞTIRMASI

1-Muharebenin Genel Cereyan Tarzı :

Birinci İnönü Muharebesi'ndeki moral çöküntüsü ve prestij kaybını geri kazanmak isteyen Yunanlıların taarruzu ile başlamıştır. Muharebe şu şekilde cereyan etmiştir.¹³⁸

Yunanlılar 23 Martta Bursa,Uşak,Eskişehir ve Afyon'dan üstün kuvvetlerle taarruza geçtiler.

138) Ergün Aybars, a.g.e., ss.,473-476

Tarafların teçhizat durumu, Yunan ordusu yararına 7375 tüfek, 485 ağır makineli tüfek , 3079 hafif makineli tüfek, 116 top fazlalık vardı. Türk ordusu yalnız 300 kılıç fazlalığına sahipti. Yunan ordusunun ateş kudreti açıkça görülüyordu.

Yunanlılar 24 Mart'ta Bilecik'i, 25 Martta Pazarcık yöresini işgal edip İnönü mevzilerini sıkıştırmaya başladılar. 30 Mart'a kadar süren, zaman zaman süngü savaşı halini alan muharebeler sonucu önemli stratejik bir yer olan Metris tepe Yunanlıların eline geçti. Bu sıkışık durumda, B.M.M. Muhafız taburu (900 tüfek, 4 makineli tüfek) cepheye gönderildi. Bu kuvvetin gelmesiyle güçlenen Türk ordusu 31 Mart 1921'de karşı taarruza başladı. Bu sırada Ankara, savaşın sorumlusu İngiltere'ye sert bir nota verdi. Fakat daha İngiltere'nin yanıtı gelmeden, Yunan ordusu 1 Nisan tarihinde yenilgiyi kabul ederek çekilmeye başladı. Türk süvarileri Yunan ordusunu takip etti. Refet Bey'in emrindeki süvariler düşman çekilişine ağır kayıplar verdirdi. Fakat Türk ordusunun iki katı kuvveti olan Yunan ordusu yeterince ezilip yok edilemedi. Savaşın geçtiği birçok Türk şehir ve kasabası tamamen tahrip edildi; yakılıp yıkıldı.

İnönü zaferi ile ilgili olarak Yakup Kadri Karaosmanoğlu:¹³⁹

“Hakkın yenilmez bir kuvvet olduğunu ve imansız kuvvetin yalgın bir canavardan hiç farkı bulunmadığını itiraf etmek istemeyenler İnönü Zaferi karşısında hayretten hayrete düşüyorlar. O en mükemmel silahlarla techiz edilmiş Yunan ordularının yalçın bir kayaya çarpan dalgalar halinde dağılıp nasıl perişan olduklarına mana veremiyorlar.”

2 –1921 Yılı Savunma Bütçesinde Ulaştırılmaya Ayrılan Miktar:

Maliye komisyonuna göre İnönü Muharebeleri sırasında 4.000.000 (dört milyon) TL. verilmiştir¹⁴⁰. 1921 yılı savunma bütçesinde Ulaştırılmaya ayrılan payın genel ve özel kalemleri şöyle idi¹⁴¹.

139) Yakup Kadri Karaosmanoğlu, *Ergenekon*, Kültür Bakanlığı yay., 2. Baskı, Ankara, 1990, s.50.

140) *Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler*, s.150

141) *A.g.e.*, ss.151-154.

<u>Fasıl</u>	<u>Madde</u>	<u>Tahsisat Çeşidi</u>	<u>Hükümete Önerilen</u>	<u>Encümente Kabul Edilen</u>
317	8	Ulaştırma	57,942	55,045
	9	P.T.T ve Telsiz Telgraf	25,075	23,821
	10	Demiryolu	10,746	10,200
	11	Uçak Bölüğü ve onarım evi	13,008	12,358
318	12	Ulaştırma Okulu	-	-
321-A	3	Askerlik daire ve şubeleri aracılığı ile alınacak taşıt araçları parası.	1,400,000	1,000,000
324	4	Taşıt aracı,telsiz,telgraf pırıldak,telefon parçaları alımı	100,000	30,000
	5	Satın alınacak ve onarılacak uçak ve buna ait malzeme parası	337,480	50,000
	6	Hayvan satın alınması ve subay hayvanı tazminatı	100,000	20,000
	7.	Araba onarım masrafı,satın alınacak araba parası	100,000	40,000
310 – A		Deniz nakliyatı	95,000	35,000
		TOPLAM	2.306.683	1.326.424

İnönü Muharebeleri maliyeti ile encümente kabul edilen ulaştırma bütçesi karşılaştırılacak olursa ulaştırma maliyetinin hiç de ucuz olmadığı görülür. Çünkü o günün koşullarında bile ulaştırma pahalı bir sistemdir.

3-Kayseri –Kırşehir – Yahşihan – Ankara Karayolu İle Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri;

8688 adet çeşitli tüfek,440 adet Rus tüfeği,2381 Yunan tüfeği,112 adet makineli tüfek,8003 adet kasatura,57 adet makineli tüfek namlusu,248 adet Osmanlı tüfeği sürgü kolu,238 adet Belçika tüfeği sürgü kolu,4744 sandık çeşitli piyade cephanesi,68 sandık

Alman cephanesi,24 sandık Paraguay cephanesi,713 sandık küçük çaplı mavzer cephanesi,53,200 adet Rus piyade cephanesinden oluşan piyade silah ve cephanesi ile 5 adet sahra topu,bir şınayder topu,1 adet kamasız Rus topu,12.405 atım sahra top mermisi,5044 atım çabuk ateşli sahra top mermisi,7240 atım dağ top mermisi,4593 atım çabuk ateşli dağ top mermisi,36 atım kudretli dağ top mermisi ve 3351 atım uçaksavar mermisinden oluşan top ve top cephanesi Kayseri-Kırşehir-Yahşihan karayolu ile Ankara dolaylarına nakledilmişti. Ankara ve dolaylarında nakledilen bu yardımlar Elcezire ve Doğu Cephelelerinden tertip edilen silah ve cephaneden meydana gelmekteydi.

Öte yandan,Kayseri-Kırşehir-Yahşihan karayolu ile Ankara ve dolaylarına nakledilen çeşitli silahların toplam ağırlığı 13 ton,çeşitli cephanenin toplam ağırlığı 139 ton idi¹⁴². Ayrıca 914 ton yiyecek maddeleri ve yem, 36 ton da donatım maddesinin sevki gerçekleştirilmiştir. ¹⁴³

4-İnebolu – Kastamonu – Yahşihan – Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri

14 adet Rus,4 adet Osmanlı anahtarlı,11 adet Osmanlı mavzer 3 adet İngiliz,10 adet Alman,2 sandık çeşitli tüfeklerle;94 adet Martin süngüsü,10 çeşitli süngü,20 adet Martin kasaturası,47 adet çeşitli kasatura,1040 sandık Alman piyade cephanesi,2 sandık Rus piyade cephanesi,917 sandık Osmanlı mavzer cephanesi,1 sandık İngiliz piyade cephanesi,335 sandık Avusturya piyade cephanesi,832 sandık çeşitli piyade cephanesinden oluşan piyade ve silah cephanesiyle 4 adet 7.5'luk İngiliz topu ve iki cephane arabası,bir sandık top dürbünü,7 adet sehpa,3 sandık İngiliz toplarına mahsus nişan aletleri,385 sandık İngiliz top mermisinden oluşan top ve cephanesi idi.

Ankara ve dolaylarına nakledilen bu silah ve cephaneler Doğu Cephesi ve Rusya'dan gelen,İstanbul'dan kaçırılan silah ve cephaneden meydana gelmekteydi¹⁴⁴.

142) A.g.e., ss.272-273.

143) Mehmet Evsile, **Kurtuluş Savaşı'nda Askeri Nakliye Hizmetleri**, Cem Ofset yay., 1.baskı, Amasya, 1997, ss.54-55.

144) **Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler**, s.273

Öte yandan İnebolu – Kastamonu – Çankırı – Kalecik – Ankara karayolu ile Ankara ve dolaylarına nakledilen çeşitli silah toplam ağırlığı;8 ton 500 kg.;çeşitli cephane toplam ağırlığı;738 ton idi. Ayrıca 33 ton gıda maddesi ve yem ile 414.5 ton donatım malzemesi sevk edilmiştir¹⁴⁵.

5-Samsun – Çorum – Sungurlu – Yahşihan –Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri:

Üç adet hafif makineli tüfek,148 adet Rus tüfeği ,1737 adet Alman tüfeği , 1198 adet Avusturya tüfeği,100 adet İngiliz tüfeği,1252 Alman sürgü kolu,1132 sandık Alman piyade cephanesi ,300 sandık küçük çaplı mavzer cephanesi,3900 adet Rus piyade cephanesi,973 sandık Avusturya piyade cephanesinden oluşan piyade silah ve cephanesiyle,480 sandık İngiliz top mermisi,2000 atım çabuk ateşli dağ top mermisi,452 sandık çeşitli top mermisinden oluşan top cephanesi Samsun - Çorum – Yozgat – Yahşihan – karayolu ile Samsun’dan Ankara ve dolaylarına nakledilmişti. Ankara ve dolaylarına nakledilen bu yardımlar Doğu Cephesinden ve Rusya’dan gelen silah ve cephaneden meydana gelmekteydi.

Öte yandan Samsun – Çorum – Yozgat – Yahşihan karayolu ile Ankara ve dolaylarına nakledilen çeşitli silahların toplam ağırlığı 12 ton 500 kilo idi. Çeşitli cephane toplam ağırlığı 965 ton idi¹⁴⁶. Ayrıca 58 ton gıda maddesi ve yem ile 83 ton donatım malzemesi sevk edilmiştir¹⁴⁷.

6 – İzmit – Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri:

490 sandık küçük çaplı mavzer cephanesi,40 sandık Alman piyade cephanesi,103 sandık çeşitli bomba,738 adet çabuk ateşli dağ top mermisi,200 atım kudretli dağ top mermisi, 245 atım erhart dağ top mermisinden oluşan piyade ve topçu cephanesi İzmit -

145) Mehmet Evsile, a.g.e. s.60

146) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss.273-274

147) Mehmet Evsile, a.g.e., s.64

Ankara yolu ile İzmit'ten Ankara dolaylarına nakledilmişti. Nakledilen bu yardımlar İstanbul'dan kaçırılan çeşitli cephanelerden meydana gelmekteydi.

Öte yandan,İzmit- Ankara karayolu ile Ankara ve dolaylarına nakledilen çeşitli silah toplam ağırlığı 32 ton 500 kg.,çeşitli cephane toplam ağırlığı38 ton 500 kg.,yiyecek ve yem toplam ağırlığı 32 ton,donatım ve gereç toplam ağırlığı ise 107 ton 500 kg. civarında idi.

Bu dönemde sürdürülen nakliye faaliyetleri özetlendiği takdirde, Batı Cephesine,Merkez Ordusuna ve Adana cephesinde bulunan 2.kolorduya da lojistik desteği için Elcezire ve Doğu Cephesinden getirilen,Rusya'dan alınan ve İstanbul'dan kaçırılan ve Ankara dolaylarına nakledilen silah ve cephane çeşit ve sayısı;toplam olarak 15034 adet çeşitli tüfekten,8070 çeşitli kasaturadan,109 çeşitli makineli tüfekten,11 adet çeşitli toptan,11617 sandık ve 59100 adet piyade cephanesinden,103 sandık çeşitli bombadan,57169 atım çeşitli top cephanesinden oluşmaktaydı.

Bu dönemde sürdürülen nakliyat faaliyetlerinin toplam ağırlığı ise,çeşitli silah ağırlığı 66 ton 500kg.,cephane ağırlığı1880 ton 500 kg. idi¹⁴⁸. Ayrıca 32 tonluk gıda maddesi ve yem, 107.5 ton donatım malzemesi sevk edilmiştir¹⁴⁹.

Bu dönemde lojistik teşkilatı kurulmadığından,1.ve 2.sınıf(temel gıda,kadro teçhizat)levazım malzemeleri bütçenin yiyecek faslından cephelere para göndermek ve yöresel mal sandıklarından faydalanmak suretiyle birlikler yiyecek hizmetlerini kendileri yürütmüşlerdi¹⁵⁰.

7 – Yunan Ordusunun Ulaştırma Kabiliyetleri;

1Nisan 1921'de ele geçirilen Yunan esirlerinden alınan bilgiye göre Yunan ordusunun ikmal durumu şöyle idi:¹⁵¹ Her bölükte 12 hayvanlı erzak kolu,tümenlerde 250 mekkarelik erzak kolu,300 mekkarelik cephane kolları mevcuttu. Her kolorduda ayrıca 400

148) **Türk İstiklal Harbi Faaliyetler**, ss.274-275

149) Mehmet Evsile,**a.g.e.**, s.69

150) **Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler**, s.283

151) Sayım Türkman,**Kurtuluş Savaşında Batı Cephesi'nde İaşe**,D.E.Ü.Atatürk İlkeleri ve İnk.Tar.Enst.,(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi),Ankara,1997,s.90

mekkarelik cephane kolları olduğu gibi gerek erzak ve gerek cephane taşıması için 100 kadar kamyon,hasta ve yaralı taşımak için 50 ambulans bulunmaktaydı.

Yunan Ordusu'nun işgal bölgesinde olmasına rağmen ne denli teçhiz durumda olduğu ve ulaştırma imkanlarını güçlü tuttuğu görülmektedir.

D-KÜTAHYA – ESKİŞEHİR – MUHAREBELERİNDE KARAYOLU ULAŞTIRMASI

1 – Muharebenin Genel Cereyan Tarzı :

İkinci İnönü Muharebesi'nde taarruz ettikleri mevzilerden yine taarruza geçen Yunan Orduları'nın bu saldırısı ile başlayan muharebeler şöyle cereyan etmiştir:¹⁵²

Yunan taarruzu 10 Temmuz 1921 tarihinde başladı. Türk ordusunun sol kanadına yapılan bu taarruzları başarıyla genişledi. Afyon (13 Temmuz),Kütahya (17 Temmuz), Eskişehir(19 Temmuz) Yunanlıların eline geçti. Yunan ordusuna 21 Temmuzda yapılan Türk karşı taarruzu ise başarısızlıkla sonuçlandı. M. Kemal ordunun daha iyi şartlarda dövüşmesi için,İsmet Paşa'ya “Sakarya'nın doğusuna çekinilebileceği” tavsiyesinde bulundu. Savaş Türk ordusunun aleyhine geliyordu. Ordunun yeniden düzenlenmesi için on günlük bir zamana ihtiyaç vardı. Batı Cephesi Komutanlığı Yunan ordusunun silah,cephane,ateş gücü bakımından ve insanca üstün olduğunu belirterek Genelkurmay Başkanlığına,ordunun Sakarya'nın doğusuna çekilmesi gerektiğini bildirdi. 17 Temmuzda cepheye gelen M. Kemal'in,ordunun yeniden düzenlenmesi için on günden fazla bir zaman kazanması ve büyük toprak kayıplarına rağmen Yunan ordusu ile aranın açılması ve Yunanlıların bu açığı kapamak için düzenlerinin bozulmasını hazırlayan düşüncesi gerçekleşti. Böylece Eskişehir – Kütahya Savaşları 15 Temmuzda Yunan başarısıyla sonuçlandı. Fakat 14 Ağustosta Yunanlıların Sakarya'dan yeniden saldırıya geçtiği tarihe kadar Türk ordusu zaman kazanmış oluyordu.

152) Ergün Aybars,a.g.e., ss.478-489.

Yunanlıların Eskişehir'i işgali ile ilgili olarak Yakup Kadri 23 Ağustos 1921 tarihli yazısında: ¹⁵³

"Aylarca, hatta yıllarca süren bir inat ve ısrardan sonra Yunanlılar nihayet Eskişehir'e girdiler. Bu olay, namuslu kimseler ve medeni milletler tarafından bizim hesabımıza manevi bir zafer olarak kaydedilecek, namuzsuz kimseler ve vahşi milletler tarafından ise Yunan'ın zaferi olarak anlaşılabacaktır".

2- Kayseri – Kırşehir – Yahşihan – Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri :

Bir adet küçük çaplı mavzer,iki adet Fransız tüfeği,56 adet İngiliz tüfeği,10 adet Bulgar tüfeği,15 adet Yunan grası,647 adet Rus tüfeği,4 adet Alman filintası, 18 adet Vincister tüfeği ,1090 adet çeşitli kasatura,124 adet çeşitli sürgü kolu,3 adet çeşitli tüfek namlusu,1278 adet İngiliz piyade cephanesi,298 sandık Alman piyade cephanesinden oluşan piyade silah ve cephanesiyle 10 parça köhne top kundak aksamı,bir adet toparlağı ile sahra top kundağı,bir adet top dürbünü,440 atım 75 mm.lik çabuk ateşli sahra mermisi,5507 atımlık çabuk ateşli sahra mermisi, 2652 adet çabuk ateşli dağ top mermisi, 651 atım çabuk ateşli sahra Belçika şarapneli, 110 adet 105 mm.lik obüs şarapneli, 84 atım çabuk ateşli dağ top mermisi şarapneli, 972 atım uçaksavar mermisinden oluşan top gereci ve top cephanesi Kayseri'den Ankara ve dolaylarına nakledilmişti. Ankara ve dolaylarına nakledilen bu silah ve cephaneler, Elcezire ve Doğu cephelerinden getirtilmişti.

Öte yandan,Kayseri – Kırşehir – Yahşihan karayolu ile Ankara ve dolaylarına nakledilen çeşitli silah toplam ağırlığı 14 ton, çeşitli cephane toplam ağırlığı 154 ton idi¹⁵⁴. Ayrıca 57 ton gıda maddesi ve yem, 25.5 ton donatım malzemesi sevk edilmiştir¹⁵⁵.

153) Yakup Kadri Karaosmanoğlu, a.g.e., s.79

154) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss.316-317

155) Mehmet Evsile, a.g.e., s.55

3-İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Kalecik-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri:

Bir adet İngiliz filintası, bir adet Belçika tüfeği, üç adet dokuzlu Osmanlı mavzeri, 295 adet İngiliz tüfeği, 23 adet Alman tüfeği, bir adet Romanya tüfeği, 8489 adet Rus tüfeği, 4 adet Yunan grası, 45 adet vincister tüfeği, 46 adet muaddel martin, iki adet Fransız tüfeği, bir adet kısa martin, 17 adet gra tüfeği, iki martin hanrı, 10 adet çeşitli tüfek, 294 adet çeşitli kasatura, 198 adet çeşitli süngü, 17 adet tüfek namlusu, 66 adet makineli tüfek, 3 sandık makineli tüfek namlusu, 67 paket, 20 adet, 7 sandık makineli tüfek şeridi, 16 adet Rus makineli tüfek sehpa, 4 adet barabellum, şarjörü, 3 adet barabellum imla makinesi, bir adet kılıç, 150 adet piyade siper kalkanı, 78 sandık, 742 adet İngiliz piyade cephanesi, 148 sandık 3650 adet Alman piyade cephanesi, 6302 sandık ve 74 adet Rus piyade cephanesi, 18 sandık ve 60 adet Osmanlı piyade cephanesi, 138 sandık küçük çaplı mavzer cephanesi, 226 sandık Avusturya piyade cephanesi, 34 sandık Fransız piyade cephanesi, 405 sandık berganda cephanesi, 1454 adet çeşitli piyade cephanesinden oluşan piyade silah ve cephanesiyle, bir adet kamasız çabuk ateşli dağ topu, bir adet çabuk ateşli top dürbünü, 3 adet havan mermisi, 595 atım 105 mm.lik top mermisi, 3 sandık ve 1194 atım kudretli dağ top mermisi, 15 atım İngiliz çabuk ateşli sahra top mermisi, 931 atım ve 256 sandık İngiliz top mermisi, 6844 atım çabuk ateşli sahra top mermisi, 191 sandık şınayder top mermisi, 13 varil 105 mm.lik top hartucundan oluşan top ve cephanesi İnebolu'dan Ankara ve dolaylarına nakledilmişti.

Ankara ve dolaylarına nakledilen bu silah ve cephane, Doğu Cephesinden tertip edilen ve Rusya'dan getirtilen, İstanbul'dan kaçırılan çeşitli silah ve cephaneden meydana gelmekteydi.

Öte yandan; İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Kalecik-Ankara karayoluyla Ankara ve dolaylarına nakledilen çeşitli silah toplam ağırlığı 20 ton, çeşitli cephane toplam ağırlığı 636 ton idi¹⁵⁶. Ayrıca 158.5 ton gıda maddesi ve yem ile 498 ton donatım malzemesi sevk edilmiştir¹⁵⁷.

156) **Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler**, ss.317-318

157) Mehmet Evsile, **a.g.e.**, s.61

4-Samsun-Çorum-Yozgat-Yahşihan-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri :

7 adet anahtarlı mavzer tüfeği,4 adet muaddel mavzer tüfeği,1193 adet manliher tüfeği,15 adet Belçika tüfeği,184 adet 98 modeli tüfek,5869 adet ve 50 sandık çeşitli tüfek,4189 adet çeşitli kasatura,17 adet makineli tüfek,494 muaddel maksim makineli tüfek iğnesi,211 kutu makineli tüfek şarjörü,6 sandık ve 69 kutu makineli tüfek şeridi,451 sandık Alman piyade cephanesi,788 sandık Osmanlı cephanesi,56 sandık Avusturya piyade cephanesi,4339 sandık İngiliz ve manliher cephanesi,196 sandık Rus piyade cephanesi,4920 sandık ve 591 adet çeşitli piyade cephanesinden oluşan piyade silah ve cephanesiyle 3 adet dağ topu,2 adet kudretli dağ topu,16 adet kudretli dağ top kalkanı,7 adet dağ top kalkanı,5 sandık top kaması,11 sandık İngiliz top mermisi,648 atım çabuk ateşli dağ top mermisi,99 sandık dağ krup,169 sandık 75 mm.lik mermi,127 sandık çabuk ateşli krup şarapneli,8 atım çabuk ateşli krup dağ şarapneli,525 sandık ve 125 atım top mermisinden oluşan top ve cephanesi Samsun'dan Ankara ve dolaylarına nakledilmişti. Ankara ve dolaylarına nakledilen bu yardımlar Doğu Cephesinden tertip edilen,Rusya'dan getirtilen ve İstanbul'dan kaçırılan çeşitli silah ve cephaneden meydana gelmekteydi.¹⁵⁰

Öte yandan; Samsun – Çorum – Yozgat – Yahşihan karayolu ile Ankara ve dolaylarına nakledilen çeşitli silah toplam ağırlığı 96 ton,çeşitli cephanesi toplam ağırlığı 1531 ton idi¹⁵⁸. Ayrıca 11 ton gıda maddesi ve yem ile 84 ton donatım malzemesinin sevki yapılmıştır¹⁵⁹.

5-İzmit-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri :

22 adet kapaklı tüfek,101 adet muaddel martin tüfeği,6 adet vincister tüfeği,1212 adet çeşitli kasatura,4 adet berkman makineli tüfek,41 adet makineli tüfek namlusu,42 sandık

158) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss.318-319

159) Mehmet Evsile, a.g.e.,s.65

makineli tüfek şeridi,36 adet işaret tabancası,1054 sandık Alman piyade cephanesi,760 sandık Rus piyade cephanesi,953 sandık Osmanlı piyade cephanesi,2368 adet el bombası,903 adet saplı bomba,1 çuval işaret fişegi,6 sandık manevra fişegi,10 sandık fişek kapsülü,2 sandık bomba kapsülü,12 sandık Rus fişegi kapsülü,20 sandık mavzer kapsülünden oluşan piyade silah ve cephanesiyle 1 adet müstakil nişan hatlı sahra topu,1 adet şınayder sahra topu,2 adet dağ topu,3 adet sahra top kaması,1472 sandık kudretli dağ top mermisi,106 sandık ehart dağ top mermisi,150 sandık çabuk ateşli dağ top mermisi,4352 atım sahra top mermisi,2078 atım dağ mermisi,108 atım sahra şarapneli,40 adet uçak bombasından oluşan top ve cephanesi,İzmit'ten Ankara ve dolaylarına nakledilmişti. Ankara ve dolaylarına nakledilen bu yardımlar İstanbul'dan kaçırılan çeşitli silah ve cephaneden meydana gelmişti.

Öte yandan; İzmit – Ankara karayolu ile Ankara ve dolaylarına nakledilen çeşitli silah toplam ağırlığı 14 ton 500 kg.,çeşitli cephanesi toplam ağırlığı 181 ton idi¹⁶⁰. Ayrıca 34 ton gıda maddesi ve yem ile 49 ton donatım malzemesi sevk edilmiştir¹⁶¹.

Kütahya – Eskişehir muharebelerinin kapsadığı 15 Nisan 1921 tarihi ile 25 Temmuz 1921 tarihi arasındaki dönemde sürdürülen nakliyat faaliyetleri özetlendiği takdirde :

Bu dönemde Ankara ve dolaylarına silah ve cephanesi çeşit ve sayısı toplam olarak; 17171 adet ve 50 sandık çeşitli tüfekten,6785 adet çeşitli kasaturadan,87 adet çeşitli makineli tüfekten,24575 sandık ve 6571 adet çeşitli piyade cephanesinden,10 adet çeşitli toptan,3109 sandık ve 27357 atım çeşitli top cephanesinden oluşmaktaydı.

Ayrıca,bu dönemde sürdürülen nakliyat faaliyetlerinin toplam ağırlığı ise,çeşitli silah ağırlığı 144 ton 500 kg.,çeşitli cephanesi toplam ağırlığı 2502 ton,yiyecek ve yem toplam ağırlığı 710 ton 500 kg.,donatım ve gereç toplam ağırlığı ise 656 ton 500 kg. civarında idi¹⁶².

160) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss318-319

161) Mehmet Evsile, a.g.e., s.70

162) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s.319

E – SAKARYA MEYDAN MUHAREBESİNDE KARAYOLU ULAŞTIRMASI

1-Muharebenin Genel Cereyan Tarzı :

“Bütün güçleri ile 23 Ağustosta Türk ordusunun sol kanadına yüklendiler. 24 – 25 Ağustos günleri çok kanlı çatışmalar oldu. İsmet Paşa, çekilmeyi önerdiyse de Fevzi Paşa, adım adım savunma ile düşmanın yıpratılacağını ve başarılı olunacağını belirterek kabul etmedi. 31 Ağustosta Yunan ordusunun taarruzu başarılı biçimde gelişti. Türk ordusu yer yer geri çekildi. Bu çekilişin ordu üzerinde moral çöküntü yaratmaması ve çekildikleri yerde yeniden cephe kurulmasını sağlamak için M. Kemal Paşa büyük tarihi bildirisini yayınladı:”Hatt-ı müdafaa yoktur. Sath-ı müdafaa vardır. O sath bütün vatandır.(Savunma hattı yoktur. Savunma alanı vardır. O alan bütün vatandır.) Yurdun her karış toprağı yurttaşın kanıyla ıslanmadıkça düşmana bırakılamaz. Onun için,küçük büyük her birlik,ilk durabildiği noktada,yeniden düşmana karşı cephe kurup savaşı sürdürür. Yanındaki birliğin çekilmek zorunda kaldığını gören birlikler ona uymaz,bulunduğu mevzide sonuna dek direnmeye ve dayanmaya mecburdur.” Türk ordusunun silah ve cephanesi tükenmişti. Silah,cephane Erzurum,Diyarbakır gibi uzak yerlerden deve kervanları ile geliyordu. Bu cephanelerden gelen takviye kuvvetleri, uzun yürüyüşten sonra, aç, yorgun, uykusuz, bitkin, hasta bir vaziyette dinlenmeye vakit bulmadan muharebeye katılıyorlardı. Asker,birçok yerde cephanesi tükenmiş ve süngüsü olmadığı için tüfeğinin dipçığı ile dövüştü. Bu arada M. Kemal Paşa atından düşüp kaburgalarını kırdı. Asker kaçağı sayısı 44000’e çıkmıştı. Bütün bu olanaksızlıklara rağmen ordu direnişini yılmadan sürdürdü. Fevzi Paşa,Başkomutana Yunan ordusunun zor duruma düştüğünü müjdeledi. Yunanlılar 4 –5 Eylül günleri yeniden taarruz ettiler, fakat büyük kayıplar verdiler ve taarruzları durduruldu. Bu tarihten itibaren taarruz güçlerini kaybederek savunma durumuna geçtiler. Türk ordusu 8 ve 10 Eylül tarihlerinde iki taarruz yaptı. 12 Eylülde Türk ordusunun taarruzu karşısında Yunan ordusu bozularak perişan bir durumda kaçmaya başladı. 22 gün

gece ve gündüz süren bu büyük meydan muharebesini Türk ordusu,bütün olanaksızlıklarına rağmen kazandı”¹⁶³.

2 Kasım 1921’de yazdığı yazıda Yakup Kadri Karaosmanoğlu, siperleri ziyaretinde savaşın izlerinden şöyle bahsediyor.¹⁶⁴

“Bu siperlerin içinde düşmanla ilgili bazı eşya artıkları var. Esasen bütün bu gölge birçok boş mermi kovanları, top ve makineli tüfek parçaları, demir kasklar, eski kunduralar, elbise ve çamaşır parçaları ve birçok hayvan leşi ile doludur. Bazı yerlerde ise çürümüş Yunan cesetlerine rastlamak mümkündür”.

2-Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü Teşkilatı :

Ağustos 1921 tarihine kadar gerçek görevi,diğer cephelerle birlikte özellikle Batı Cephesinin ikmal maddelerini memleketin çeşitli yerlerinden alıp cephelere ulaştırmaktı. Bu teşkilatın görev şekli şöyle idi: ¹⁶⁵

Milli Savunma Bakanlığı 28 Temmuz 1921 tarihli emirle Kütahya – Eskişehir muharebelerinden yıpranmış çıkan ve Sakarya gerisine çekilen Batı Cephesinin ihtiyacı olan iâşe maddeleri ile silah ve cephanenin en kısa zamanda cephelere yetiştirilebilmesi için yalnız sevkiyat ve nakliyat işleri ile uğraşan Genel Müdürlüğe ve menzil teşkilatına yeni görev olarak araştırma,toplama ve biriktirme görevleri de verilmişti. Böylece,Batı Cephesi Konya’dan başka,birinci kademe olarak Çorum,Yozgat ve Kırşehir;ikinci kademe olarak da Sivas,Kayseri kaynaklarına dayanmıştı. Buralardan toplanan insan,hayvan ve iâşe maddelerinin ulaştırılması Çorum – Sungurlu – Akdağmadeni , Yozgat – Kayseri – Kırşehir yolları üzerinden yapılacaktı.

Bu görevin yapılabilmesi için mevcut olan Çorum – Kırşehir menzil bölge müfettişliklerine bir yenisi daha eklenmek suretiyle Yozgat Menzil Müfettişliği kuruldu. Bu görev de Yozgat Askerlik Dairesi başkanlığına verildi.

163) Ergün Aybars, a.g.e., ss.484-485

164) Yakup Kadri Karaosmanoğlu, a.g.e., s.87

165) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss.334-335

Böylece ek görevle çalışacak olan Çorum,Kırşehir,Yozgat menzil bölge müfettişlikleri yeniden gereken yerlerde ambarlar açarak,eskiden olduğu gibi askerlik şubelerinden yararlanmışlardı.

Menzil bölge müfettişlikleri görevlerini yaparken birbirlerinin hudutlarını geçmemeleri için;bölgelerinde bulunan askerlik daireleri hududu bunlar için sınır teşkil ediyordu. Yalnız Çorum Menzil Bölge Müfettişliği hududu Samsun'a kadar uzatılmıştı.

Ayrıca Yahşihan'da da bir menzil hat komutanlığı kurularak,doğrudan Sevkıyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğüne bağlanmıştı. Bu komutanlık,Yahşihan – Ankara arası nakliyatıyla birlikte daha çok Yahşihan'da fırın ve değirmen kurmak ve misafirhaneler açmakla görevlendirilmişti.

Kırşehir Menzil Bölge Müfettişliği de;ek olarak Aksaray – Konya Ereğlisi arasında karayolu nakliyatı kurmuştu. Bütün bu yeni kurumlarla eskiden kurulmuş olan menzil teşkilatının subay atamaları ve er ikmali Milli Savunma Bakanlığının ilgili dairelerince yapılmıştı. Bu surette Sivas,Kayseri,Kırşehir,Çorum,Yozgat ve civarındaki tahıl depoları menzil bölge müfettişliklerine teslim edilerek,Sivas,Kayseri bölgesiyle Yozgat,Çorum,Kırşehir bölgelerinde ayrı ayrı olmak üzere 100000 insan,50000 hayvanın iâşeleri için stok ambarları kurulmasına başlanmış ve bunun için de maliyeden bu fasıllara ait para istenmişti.

Sivas Menzil Müfettişliği ise ambarlarını Kayseri ve Sivas'ta açmıştı.

Bütün menzil müfettişlikleri bunlardan başka bölgelerindeki değirmen ve un fabrikalarından faydalanarak mevcut buğdaylarını un haline getirmeye çalışmışlar ve fırınlarda ekmek ve peksimet yaparak Batı Cephesini beslemişlerdi.

Böylece menziller hem iâşe maddelerini tedarik,depolama imal ve nakletme ve hem de eskiden olduğu gibi çeşitli yönlerden gelen silah ve mühimmatı,bölgelerindeki silah ve cephane depolarına toplamış ve Ankara yönüne göndermişlerdi.

3-Kayseri-Kırşehir-Yahşihan-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri:

285 adet küçük çaplı mavzer tüfeği, 159 adet muaddel martin tüfeği, bir adet manliher filintası, 204 adet kapaksız martin filintası, 42 adet martin hanri, 54 adet kasalı mavzer 14 adet ve 13 sandık muaddel mavzer, 14 adet büyük çaplı mavzer filintası, 228 adet Rus tüfeği, 43 adet 98 modeli Alman tüfeği, 19 adet 88 modeli Alman tüfeği, 5 adet Fransız tüfeği, 2 adet İngiliz filintası, 263 adet anahtarlı tüfek, 712 adet mekanizmasız Rus tüfeği, 740 adet mekanizmasız tek atar Rus tüfeği, 160 adet mavzer tüfeği, 4107 çeşitli tüfek. 197 adet Paraguay, 173 adet berganda tüfeği, 2 adet Fransız otomatik tüfek, 39 adet Osmanlı kasalı tüfek, 2 adet Bulgar tüfeği, 174 adet mekanizmasız tek atar Rus tüfeği, 118 adet muaddel martin iğnesi, 1345 adet çeşitli süngü, 2144 adet çeşitli kasatura, 348 adet Alman maksim namlusu, 5 adet Alman maksim kalkanı, 76 adet çeşitli kapak takımı.

449 sandık Rus piyade cephanesi, 251 sandık ve 6915 adet Osmanlı piyade cephanesi, 2826 adet Alman piyade mermisi, 322 sandık küçük çaplı mavzer cephanesi, 2826 adet Alman piyade mermisi, 322 sandık küçük çaplı mavzer cephanesi, 726 sandık muaddel mavzer cephanesi, 1 sandık manliher cephanesi, 77 sandık mavzer cephanesinden oluşan piyade silah ve cephanesiyle 22707 atım çabuk ateşli sahra mermisi, 48 atım Rus sahra mermisi, 581 atım kudretli dağ top mermisi, 1083 atım çabuk ateşli Osmanlı dağ top mermisi, 7378 atım çabuk ateşli dağ mermisi, 150 atım Rus dağ mermisinden oluşan top cephanesi Kayseri'den Ankara ve dolaylarına nakledilmişti. Adı geçen silah ve cephaneler Elcezire ve Doğu cephelerinden tertip edilen silah ve cephaneden meydana gelmekteydi.

Öte yandan Kayseri – Kırşehir – Yahşihan karayoluyla Ankara ve dolaylarına nakledilen çeşitli silah toplam ağırlığı 10 ton 500 kg., çeşitli cephanesi toplam ağırlığı 44 ton 500 kg. idi¹⁶⁶. Ayrıca 152 ton gıda maddesi ve yem, 20 ton donanım malzemesi sevk edilmiştir¹⁶⁷.

166) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler ss.350-351

167) Mehmet Evsile, a.g.e., s.57

4-İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Kalecik-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri :

1188 adet ve 1 sandık çeşitli tüfek,3 adet ve 6 sandık Rus tüfeği,10 adet mavzer tüfeği,2 adet Belçika tüfeği,1 adet Fransız tüfeği,7 adet Osmanlı tüfeği,6 sandık mavzer martin tüfeği,2 adet İngiliz tüfeği,13 adet ve 1 sandık çeşitli tabanca,1400 adet çeşitli kasatura,12 adet çeşitli süngü,187 adet kılıç,120 sandık Alman piyade cephanesi,1583 sandık ve 14849 adet çeşitli piyade cephanesi,1 sandık mavzer piyade cephanesi,500 adet İngiliz piyade cephanesi,354 adet Rus piyade cephanesinden oluşan piyade silah ve cephanesiyle,3 adet kudretli dağ topu,3300 atım seri sahra top mermisi,2188 atım 7,5'luk sahra top mermisi, 23 sandık çabuk ateşli sahra top tapası,130 adet 75 mm.lik dağ top şarapneli,166 adet adi dağ hartucundan oluşan top ve cephanesi,İnebolu'dan Ankara ve dolaylarına nakledilmişti. Ankara ve dolaylarına nakledilen bu yardımlar,Doğu Cephesinden tertip edilen,Rusya'dan getirtilen ve İstanbul'dan kaçırılan çeşitli silah ve cephaneden meydana gelmekteydi.

Öte yandan İnebolu-Kastamonu – Çankırı - Kalecik - Ankara karayoluyla Ankara ve dolaylarına nakledilen çeşitli silah toplam ağırlığı 22 ton 500 kg.,çeşitli cephanesi toplam ağırlığı 930 ton idi¹⁶⁸. Ayrıca 13 ton gıda maddesi ve yem ile 636.5 ton donatım malzemesi sevk edilmiştir¹⁶⁹.

5 – Samsun - Çorum - Sungurlu – Yahşihan – Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri :

1656 adet Bulgar tüfeği,237 adet Avusturya tüfeği,198 adet Alman tüfeği,152 adet Belçika tüfeği,348 adet İngiliz tüfeği,3 adet ve 6 sandık Rus tüfeği,10 adet mavzer tüfeği,1 adet Fransız tüfeği,7 adet Osmanlı tüfeği,6 sandık mavzer ve martin tüfeği,778 adet çeşitli

168) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss.352-353

169) Mehmet Evsile, a.g.e., s.62

tüfek,13 adet ve 1 sandık çeşitli tabanca,1400 adet çeşitli kasatura,7 adet çeşitli süngü,185 adet kılıf,1142 sandık manliher cephanesi,223 sandık Alman cephanesi,1583 sandık ,14849 adet çeşitli piyade cephanesi,276 sandık ve 500 adet İngiliz piyade cephanesi,178 sandık ve 354 adet Rus piyade cephanesi,93 sandık Osmanlı piyade cephanesi,107 sandık Avusturya piyade cephanesi,118 sandık Fransız piyade cephanesinden oluşan piyade silah ve cephanesiyle,4 adet 75 mm.lik Fransız sahra topu,4 adet kudretli dağ topu,2 adet şınayder dağ topu,2 adet İngiliz sahra topu,5 adet 75 mm.lik sahra topu,2 adet 125 mm.lik Fransız topu,2 adet 105 mm.lik İngiliz topu,9 adet İngiliz çabuk ateşli sahra topu,2 adet Fransız çabuk ateşli sahra topu,3039 sandık İngiliz obüs mermisi,27 sandık 120'lik Fransız mermisi,761 sandık Fransız sahra top mermisi,428 sandık 120'lik Fransız sahra obüs mermisi,432 sandık 105 mm.lik İngiliz obüs mermisi,778 sandık 88 mm.lik İngiliz sahra top mermisi,335 sandık 125 mm.lik obüs mermisi,3300 atım çabuk ateşli sahra top mermisi,2188 atım 75 mm.lik sahra top mermisi,130 sandık şarapnel kapsülü,42 sandık şarapnel tapası,56 sandık 75 mm.lik kovansız dane,20 sandık barutlu şarapnel kovarı,45 sandık hartuş kapsülü,165 adet kudretli dağ toplarına ait kartuş,247 sandık Osmanlı çabuk ateşli sahra top mermisi,423 sandık İngiliz çabuk ateşli sahra top mermisi,238 sandık Rus çabuk ateşli sahra top mermisi,11 sandık Fransız sahra top mermisi,36 sandık Osmanlı dağ top mermisi,80 sandık Osmanlı çabuk ateşli dağ top mermisi,29 sandık çabuk ateşli dağ top mermisinden oluşan top ve cephanesi, Samsun'dan Ankara ve dolaylarına nakledilmişti. Ankara ve dolaylarına nakledilen bu yardımlar,Doğu Cephesinden tertip edilen,Rusya'dan getirtilen ve İstanbul'dan kaçırılan çeşitli silah ve cephaneden meydan gelmekteydi.

Öte yandan Samsun – Çorum – Yozgat - Yahşihan karayoluyla Ankara ve dolaylarına nakledilen çeşitli silah toplam ağırlığı 18 ton ,çeşitli cephane toplam ağırlığı 495 ton idi¹⁷⁰. Ayrıca 2 ton gıda maddesi ve yem, 193 ton da donatım malzemesinin sevki yapılmıştır¹⁷¹.

170) **Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler**, ss.352-353

171) Mehmet Evsile, **a.g.e.**, s.67

6– İzmit – Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri :

8 sandık Alman piyade cephanesi,17 sandık Osmanlı piyade cephanesi,13 sandık Rus piyade cephanesi,8 sandık İngiliz piyade cephanesi,600 adet Fransız piyade cephanesinden oluşan piyade cephanesiyle 1000 atım (S.C.) mermi, 54 atım top mermisinden oluşan top cephanesi İzmit'ten Ankara ve dolaylarına nakledilmişti. Ankara ve dolaylarına nakledilen bu silah ve cephane İstanbul'dan kaçırılanlardan meydana gelmekteydi.

Öte yandan İzmit – Ankara karayoluyla Ankara ve dolaylarına nakledilen çeşitli silah toplam ağırlığı 10 ton ,çeşitli cephane toplam ağırlığı 1232 ton 500 kg.,yiyecek ve yem toplam ağırlığı 47 ton 500 kg.,donatım ve gereç toplam ağırlığı 101 ton civarındaydı.

Bu dönemde sürdürülen nakliyat faaliyetleri özetlendiği takdirde,Batı Cephesinin lojistik desteği için Elcezire ve Doğu cephelelerinden gönderilen,Rusya'dan getirilen ve İstanbul'dan kaçırılanlardan Ankara ve dolaylarına nakledilen silah ve cephane çeşit ve sayısı toplamı 12085 adet ve 32 sandık çeşitli tüfekten,7740 sandık ve 44147 adet çeşitli piyade cephanesinden,35 adet çeşitli toptan,44107 atım ve 3100 sandık top cephanesinden,2 sandık ve 13 adet çeşitli tabancadan,147 adet Rus sürgü kolundan,18 adet muaddel martin iğnesinden,1365 adet çeşitli süngüden,4944 adet çeşitli kasaturadan 248 adet maksim namlusundan,5 adet Alman kalkanından,76 adet çeşitli kapak takımından,372 adet kılıçtan,130 şarapnel kapsülünden,42 adet şarapnel tapasından,56 sandık 7,5'luk kovansız daneden,20 sandık barutlu şarapnel kovanından,1 sandık barutsuz şarapnel kovanından,45 sandık kartuş kapsülünden,165 adet kudretli dağ toplarına ait kartuştan,23 sandık çabuk ateşli sahra tapasından,166 adet adi dağ kartuşundan oluşmaktaydı.

Bu devrede sürdürülen nakliyat faaliyetlerinin toplam ağırlığı ise;çeşitli silah toplam ağırlığı 61 ton,çeşitli cephane toplam ağırlığı 2072 ton idi¹⁷². Ayrıca 34 ton gıda maddesi ve yem ile 49 ton donatım malzemesi sevk edilmiştir¹⁷³.

172) **Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler**, ss.353-354

173) Mehmet Evsile, **a.g.e.**, s.70

Sakarya Meydan Muharebesinin kapsadığı tarihler arasındaki devre içinde Yahşihan ve Ankara'ya getirtilen çeşit ve sayıları yukarıda açıklanan ikmal maddeleri Yahşihan – Ankara dekovil ve Ankara – Polatlı normal hat demiryolu ile Polatlı'ya nakledilmişti.

Türk Ordusu,Sakarya gerisine çekildikten sonra Rusya'dan gönderilen mühimmat ile Doğu Cephesinden,Diyarbakır'dan ve Malatya'dan,Ankara ve dolaylarına nakledilen cephaneler,zamanında muharebe meydanına yetiştirildi. Bu sırada İstanbul'dan Felah Grubu da bir hayli cephane sevk etmişti¹⁷⁴.

7- Tekalif-i Milliye (Ulusal Yükümlülük) Emirleri ve Ulaştırma Hizmetlerine Etkileri:

7 – 8 Ağustos 1921 tarihlerinde Atatürk'ün Başkomutanlık yetkilerine dayanarak çıkardığı Tekalif-i Milliye emirleri Atatürk'ün Hakimiyet-i Milliye gazetesinde yayınlanarak tebliğ edildi. Tekalif-i Milliye emirlerinin uygulanabilmesi için İstiklal Mahkemeleri ve Tekalif-i Milliye komisyonları kuruldu. Bu emirler şöyleydi:¹⁷⁵

1 No: lu Tekalif-i Milliye (Ulusal Yükümlülük) Emri.

"1. 5 Haziran 1921 tarih ve 928 numaralı Bakanlar Kurulu kararının 2 nci maddesinde bazı satın almalar için (en büyük mülki amirin başkanlığı altında, en büyük maliye ve askeri memurlarla meclis idare ve belediye, ticaret odasından ikişer üyeden kurulu bir komisyon) teşkili emri verilmiştir.

"Bu komisyonlar hemen her ilçe merkezinde teşekkül edecek, ek olarak ilçeden Anadolu ve Rumeli Müdafaa-yı Cemiyeti heyeti merkeziye ve idarelerinden iki üye de adı geçen komisyona üye olarak dahil olacaklardır. Bu komisyonların ismi Tekalif-i Milliye Komisyonlarıdır.

"Komisyonlar 11 Ağustos 1920'den itibaren daima toplantı halinde bulunacak ve komisyon üyeleri hiçbir ücret almayacaklardır.

174) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s.354

175) Atatürk'ün Tamim Telgraf ve Beyannameleri, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi yay., 1.baskı, Ankara, 1991, ss.441-444

“Her komisyon iki ay süre ile askeri görevden ertelenmek üzere ikişer katip, dörder memur ayrıca kullanabileceklerdir.

“2. Tekalif-i Milliye komisyonları bu emrin alınmasından sonra, kendilerine duyurulacak Tekalif-i Milliye siyasetini düzgün bir sorumluluk ile yürütecekler ve bu suretle seferi ordunun ihtiyaçlarını temin edeceklerdir.

“3. Adı geçen Tekalif-i Milliye komisyonlarından İzmit ve Bolu sancakları (mutasarrıflıkları) içinde bulunanların asıl görevleri Kocaeli Bölgesi Komutanlığına;

“Zonguldak livası, Ankara vilayeti, bağımsız Aksaray sancağı, Konya vilayeti, Silifke ile bu sayılan bölgelerin batısında kalan kısımlar arasındaki komisyonlar asılları Batı Cephesine; “Elcezire ve Doğu Cephesi bölgelerindeki komisyonlar, asıl görevleri adı geçen ordulara, ismi geçmeyen bölgelerden başka olarak merkezi Anadolu’da kalan bütün komisyonlar gelirleri Milli Savunmaya aittir.

“Merkez Ordusu, Adana ve Antep cepheleri ihtiyaçları milli savunmaya ayrılan yerlerden temin olunacaktır.

“4. Fark gözetilmeden memleket içindeki her komisyon bu görevin yapılmasından, devam edeceği 10 Eylül 1921 tarihine kadar 15, 20, 25, 30 Ağustos ve 5 Eylül 1921 tarihlerinde Milli Savunma Levazım Dairesine ambar mevcutları hakkında telgrafla rapor vereceklerdir. Aynı zamanda cepheler bölgesinde bulunan komisyonlardan Batı Cephesi komisyonlarından Aksaray, Konya, Afyon’la bunun güneyinde bulunan bölge komisyonları yakınlığına göre Konya Menzil Müfettişliğine, bölgenin kuzeyinde bulunan komisyonlar Ankara Menzil Müfettişliğine, Kocaeli bölgesindekiler Kocaeli Levazım Başkanlığına, Elcezire ve Doğu Cephesindeki komisyonlar adı geçen cephe levazım başkanlıklarına raporlarının birer suretlerini vereceklerdir.

“5. Komisyonlar üye ve memurlarından en ufak kayıtsızlık ve görevini kötüye kullananlar vatan haini suçuyla cezalandırılacaktır.

“6. Bir numaralı olan bu emir bütün ilçelere, Anadolu ve Rumeli Müdafaayi Hukuk Heyeti Merkeziye’lerine duyurulmak üzere vilayet ve bağımsız livalara, İstiklal Mahkemelerine, bütün askerlik şubelerine duyurulmak üzere askerlik daire başkanlarına, cepheler komutanlarına, bütün bakanlıklara, Ankara ve Konya Menzil Müfettişliklerine

duyurulmuştur. Emrin tarihini ve saatini ve anlaşıldığını, emri alanlar telgrafla haber vereceklerdir.

“Bu emir ve bundan sonra verilecek Tekalif-i Milliye emir esasları her tarafta en büyük mülkiye memurları tarafından mevcut araç ve gereçlerden faydalanılarak ilan edilecektir”.

2 No: lu Tekalif-i Milliye Emri

“1. Ordu giyim ve donatımının bulunması için aşağıdaki tedbirler alınacaktır.

“Bu tedbirlerin yürütülmesine 1 No. lu emirde yazılı olan Tekalif-i Milliye komisyonları memurdur.

“a. Her ilçede mevcut ev sayısınca, bir takım çamaşır ve birer çift çarık ve çorabı, en geç 10 Eylül 1921 tarihine kadar tamamen hazırlayarak komisyonların ambarlarına teslim etmeğe mecburdur. Örneğin: 10.000 haneli olan bir ilçe mutlaka on bin takım çamaşır ve on bin çarık ve on bin çorap verecektir.

“b. Çok fakir evlerin bu bağış dışında tutulması, bu fakirlerin yerine, mükellefiyetin diğer bir varlıklıya yüklenmesi toplayan komisyonun görevidir.

“c. Toplanan çorap, çamaşır ve çarıklar bölgedeki komisyona halk tarafından teslim edilecek ve verilen eşyalar komisyonun bir memuru tarafından saklanacak, verilen eşyaların miktarını ve teslim tarihini gösterir bir makbuz verecektir.

“2. Bu emri alan her komisyon başkanı, memur olduğu ilçenin ev mevcudunu emir aldığı tarihten 10 Ağustos 1921 tarihine kadar verilen görevi bitireceğini telgrafla levazım dairesine bildirecektir.

“3. Bağışların sonunda Tekalif-i Milliye komisyonları üç defter tutacak, bir nüshasını levazım dairesine gönderecek, diğer nüshalardan birisi komisyon başkanlığında ve diğer ilçede bulunan mal memurunun yanında, müfettişler tarafından istendikçe verilmek üzere saklanacaktır.

“4. Bu emrin uygulanmasında en ufak yolsuzluğu görülenler vatana hiyanet suçuyla cezalanacaktır.

“5. Bu emir bütün ilçelere hemen duyurulmak üzere vilayet ve livalara ve İstiklal Mahkemelerine ve bilgi için bakanlıklara cephe komutanlıklarına verilmiştir”.

3 No: lu Tekalif-i Milliye Emri:

“1. Ordu giyim ve donatımının büyütülmesi için aşağıdaki tedbirler alınacaktır. Bu tedbirlerin uygulanmasından, 1 No. lu emirde görev ve sureti teşekkülleri bildirilen Tekalif-i Milliye komisyonları sorumludur.

“a. Tüccar ve halk elinde mevcut bütün, rengi ne olursa olsun çamaşırlık bez, amerikan bezi, patiska, pamuk, yıkanmış yün, yıkanmamış yün, tiftik, fantezi çamaşırlar hariç olmak üzere, erkek elbisesi yapılmasına yarar her cins yazlık ve kışlık kumaşlar, kalın bezler, kösele, vaketa, taban astarlığı, sarı ve siyah meşin, sahtiyan, yapılmış yemeni, çarık, fotin, çarık yapımına ait deri, demir kundura çivisi, tel çivisi, kundura ve saraç iplikleri.

“Nallık demir veya yapılmış nal, mih, yem torbası, yular, belleme, kolan, kaşağı, gebre, semer ve urgan stoklarından % 40 miktarına Tekalif-i Milliye komisyonlarınca hemen el konacak ve fiyatları takdir edilerek alınan miktarlar belli olmak üzere komisyonun imza ve mühürleri bulunan kuruşlu bir senet mal sahibine verilecektir.

“b. Dahildeki gereçlerin bu suretle bir kısmının alınmasından dolayı fiat farkını düzeltmek için hariçten gelecek bu cins malların % 10’u dahi iskelelerde aynı şartlar altında ordu ihtiyacı için alınacak % 90’ına hiçbir suretle karıştırılmayarak mal sahibine bırakılacaktır.

“c. Alınan mallardan geri kalan ve toplanacak olan bu cins stokların taşıma satış çıkışı eskiden olduğu gibi tamamen serbesttir.

“d. Çocuk ve kadın elbiseleri ve benzerleri, lüks eşya almak kesinlikle yasaktır.

“2. Dışardan mal getiren tüccarlardan Tekalif-i Milliye komisyonlarına mal veren ve karşılığında kuruşlu senet alanlar, senetlerinde yazılı miktardaki haklarının % 20’sini sonradan getirecekleri malların gümrük bedeline mahsup edebileceklerdir.

“3. Bu işlem hakkında 2 No. lu emrin 3’üncü maddesinde bildirildiği üzere komisyonlarca üç adet defter tutulacaktır.

“4. Bu emre uymayarak malını gizleyenler veya işlerini kötüye kullananlar kim olursa olsun vatan haini olarak cezalandırılacaktır.

“5. Üç numaralı olan bu emir, vakit kaybetmeden komisyonlara bildirilmek üzere vilayet ve livalara ve İstiklal Mahkemelerine yazılmış, bilgi için bakanlıklara ve cephe komutanlıklarına verilmiştir.

4. No: lu Tekalif-i Milliye Emri:

İleride verilecek emre kadar ordunun iâşesi için aşağıdaki tedbir alınacak, bu tedbirlerin uygulanmasından 1 No, lu emirle teşekkülleri bildirilen Tekalif-i Milliye komisyonları sorumlu olacaktır.

“1. Elde mevcut buğday, saman, un, arpa, fasulye, bulgur, nohut, mercimek, kasaplık hayvan, şeker, gaz, pirinç, sabun, yağ, tuz, zeytinyağı, çay, mum stoklarından % 40’ına komisyonlarca el konarak ambarlara alınacak ve konacak fiat üzerinden sahiplerine kuruşlu belge verilecektir.

“2. Komisyonlarca toplanan buğdayların un haline getirilmesi için komisyonlar bölgesindeki mevcut fabrika ve değirmenlere eşit olarak bölünecek ve bu görev ücretsiz yaptırılacaktır.

“3. Bu hususta görevini kötüye kullanan memurlar veya işlerden kendisini sorumlu görmeyen kişilere vatan haini gibi işlem yapılarak cezalandırılacaktır.

“4. Dört numaralı olan bu emir hemen komisyonlara ulaştırılmak üzere vilayetlere, livalara ve İstiklal Mahkemelerine yazılmış, bilgi için bakanlıklara ve cephe komutanlıklarına birer suret verilmiştir”.

5 No: lu Tekalif-i Milliye Emri:

“Ordu ulaştırmalarının yürütülebilmesi için aşağıdaki tedbirler alınacak ve bu tedbirlerin uygulanmasından bir numaralı emirde teşkili bildirilen komisyonlar sorumlu tutulacaktır.

“1. Askeri cihet, çeşitli şekillerde ordu ihtiyacı için alınan ulaştırma araçlarından hariç olmak üzere, memlekette kalan ulaştırma aracı sahipleri her ay ordu gereçlerinden bir kısmını kendi aracı ile 100 km lik uzaklığa parasız taşımak zorundadır. Bu taşımanın devam ettiği müddetçe araç sahipleri ve hayvanları ordu ambarlarından iâşe olunur.

“2. Bir ay içinde bu görevi yapan kişiler o ay içinde yeni bir taşıma görevi almaz. Tekalif-i Milliye komisyonlarının yolladığı eşya veya erzak irsaliyesinin altı, malı teslim eden ambar tarafından onaylanacak, o aylık muafiyet hakkını o kişiye verecektir.

“3. İki, üç, dört numaralı emirlerle toplanan maddeler ve erzak, levazım dairesinin göstereceği askeri ambarlara Tekalif-i Milliye komisyonları tarafından mükellefiyeti nakliye usulü ile sevk edilirler ve depolanırlar.

“4. Mütteahhit nakliye kolları, diğer halkın tabi oldukları 100 km lik taşımayı parasız yapmağa mecburdurlar.

“5. Bu emri alan her Tekalif-i Milliye komisyonu kendi bölgesi içinde taşıma yükümlülüğüne girebilecek taşıtların cins ve adedini 15 Ağustos 1921 tarihine kadar Milli Savunma Bakanlığı Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğüne ve cephe bölgelerinde bulunanlar ise, Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğüne bildirmekle beraber bölgesinde bulundukları menzil müfettişliklerine veya ordu kurmay başkanlıklarına bildireceklerdir.

“6. Bu yükümlülükten kaçanlar veya bu yükümlülüğü uygulamada görevlerini kötüye kullananlar vatan haini suçu ile cezalandırılacaklardır.

“7. Beş numaralı olan bu emir hemen Tekalif-i Milliye komisyonlarına duyurulmak üzere bütün vilayet ve livalara yazılmış, İstiklal Mahkemelerine, bakanlıklara ve cephe komutanlıklarına bilgi için birer suret verilmiştir”.

6. No: lu Tekalif-i Milliye Emri:

“1. İki, üç, dört numaralı Tekalif-i Milliye emirlerinde, tedariki bildirilen eşya ve erzak cinsinden çeşitli yerlerde mevcut terkedilmiş mallara Tekalif-i Milliye komisyonlarınca el konulacak, miktarı tespit ve fiyatları takdir olunarak kuruşlu bir senet o aradaki mal sandığına verilecektir.

“2. Terkedilmiş mallar için Tekalif-i Milliye komisyonları, önceki emirlerde bildirildiği üzere, üçer nüsha muntazam defterler tutacaklar ve bunun bir suretini levazım dairesine göndereceklerdir.

“3. Terkedilmiş malların alınıp saklanması kötü niyetleri görülenler veya terkedilmiş malı kendi malı imiş gibi almak istemeye kalkanlar vatana hıyanet cezasıyla cezalandırılacaklardır.

“4. Altı numaralı olan bu emir hemen komisyonlara duyurulacak şekilde vilayetlere, livalara ve İstiklal Mahkemelerine yazılmış, bilgi için bakanlıklara ve cephe komutanlıklarına duyurulmuştur”.

7 No: lu Tekalif-i Milliye Emri:

“1. Cins, mezhep, sınıf ve meslek ayrımı yapmaksızın, herkes, aşağıda üçüncü maddede cins ve çeşidi yazılı silah ve cephane ile kesici aletleri, her yerde işbu emrin yayınlandığı tarihten itibaren üç gün zarfında bölgesel Tekalif-i Milliye komisyonuna senet

karşılığı teslim etmek suretiyle hükümete verecektir. Harbin sonunda adı geçen silahlar bir hatıra olmak üzere aynen sahiplerine geri verilecektir.

“2. Dördüncü günü sabahından başlamak üzere, adı geçen silah ve cephaneyi sakladığı ve hile kullanarak teslim etmediği görülenlere, silah almak ve toplamak ve sayımında görevini kötüye kullananlar idam olunur.

“3. Teslim edilecek silah ve cephaneler şunlardır.

a. Cephanesiyle birlikte her cins otomatik tüfek, kasatura veya süngü, cephane ve filintalar, yani, her cins Osmanlı mavzerleri, her cins Alman ve Belçika, her cins Avusturya, (Avusturya ve Bulgar manliherleri), her cins İngiliz, her cins Rus tüfekleri, her cins Fransız, Romanya, Sırp, Japon, Yunan, martin tüfekleri (av tüfekleri, tabancalar ve bunlara ait cephaneler müstesnadır)

“b. Her cins pala ve kılıçlar (bunlardan özel kıymeti olanlar komisyonların sorumluluğu altında ve belge karşılığında sahiplerine bırakılacaktır).

“4. İlan tarihinin dördüncü gününden itibaren mülki ve askeri makamlar üçüncü maddede yazılı silah ve cephaneyi bulmak için lüzum gördüğü evleri ve diğer yerleri, yasanın gerektirdiği şekilde arayacaklardır.

“5. Tekalif-i Milliye komisyonları bu emri halka tamamen duyuracak şekilde ve silahını teslim edeceklerin bulunduğu yerlerle, komisyonun bulunduğu yer arasındaki mesafeye ait zamanı, ayrıca, verilen üç güne ilave edeceklerdir.

“6. Tekalif-i Milliye komisyonları topladıkları silah ve cephane cins ve miktarlarını Milli Savunma Bakanlığı Harbiye Dairesine telgrafla bildireceklerdir.

“7. Bu emir öncelikle Kastamonu, Çorum, Yozgat, Kayseri, Niğde, Konya, Silifke vilayet ve mutasarrıflıklarıyla bunların batısındaki vilayet ve mutasarrıflıklara uygulanmak üzere ait olduğu makamlara bildirilecektir.

“Bu emir bütün bakanlıklara, yedinci maddede bildirilen bölgelerdeki İstiklal Mahkemelerine, Batı Cephesine, Kocaeli Grubu ve kolordu komutanlıklarına bildirilmiştir”.

8 No : lu Tekalif-i Milliye Emri:

“1. Tekalif-i Milliye komisyonlarınca, her yerde mevcut benzin, vakum, gres, makine yağı, don yağı, saatçi yağı ve taban yağı, vazelin, otomobil, kamyon lastiği,

solüsyon, buji, soğuk tutkal, Fransız tutkalı, telefon makinesi, kablo, pil, çıplak tel, müccerit ve bunlara ait gereçler, asit sülfirik miktarını araştırarak tespit edilecek ve mevcut stokların % 40'ına el konacak ve sahiplerine parası karşılığında kuruşlu senet verilecektir.

"2. Yukarıda cinsleri yazılı gereçlerden, dışardan memlekette getirilenlerin gümrük resminden başka yalnız % 10'u kuruşlu senet karşılığı adı geçen komisyonlar tarafından alınabilir ve bu suretle malı alınanlara verilecek senetlerin % 20'si gümrük resmine mahsup edilir.

"3. Tekalif-i Milliyeden alınacak yukarıdaki gereçlerin % 40'ının yazılıp toplanması, her komisyon tarafından en son 10 Eylül 1921'de ikmal edilmiş bulunacak ve 15, 20, 25, 30 Ağustos ve 5 Eylül 1921'de yazılıp toplananların cins ve miktarları Milli Savunma Bakanlığı Harbiye Dairesine telgrafla bildirilecektir.

"4. Ordumuzun bu gereçlerden yararlanma şekli Milli Savunma Bakanlığınca tespit olunacaktır.

"5. Bu gereçlerden mevcutlarını gizleyenler ve hileye sapanlar hakkında Hıyaneti Vataniye Yasası uygulanacaktır.

"6. Bu emir bütün vilayet ve livalara cephe komutanlıklarına ve bakanlıklara yazılmıştır".

9 No: lu Tekalif-i Milliye Emri:

"1. Tekalif-i Milliye komisyonları hudutları içinde bulunan demirci, marangoz, dökümcü, tesviyeci, saraç, arabacı ustaları ve imalathaneleriyle bu ustalar ve imalathanelerin verimlerini tespit ve gerek bunlar ve gerekse kasatura, kılıç, mızrak ve eyer yapabilecek sanatkarların isimleri belli edilmek üzere miktarlarını Milli Savunma Bakanlığına bildireceklerdir.

"2. Bu emir bütün vilayet ve livalara, cephe komutanlıklarına ve bakanlıklara yazılmıştır".

10 No: lu Tekalif-i Milliye Emri:

"Seferi ordunun taşıt araçlarına olan ihtiyacını genişletmek ve ikmali için aşağıdaki maddeler ivedilikle tatbik olunacaktır.

“1. Bu emri duyuran Tekalif-i Milliye komisyonları kendi bölgelerinde bulunan ve cinsleri aşağıda açıklanan bütün taşıt araçlarının % 20’sine el koyacaklardır. Taşıt araçlarının cinsleri:

Dört tekerlekli yaylı arabalar	Arabalar bütün
Dört tekerlekli, at, öküz arabaları	donatım ve hay-
ve kağı arabaları	vanları ile bera-
Binek hayvanları ve top çeken hayvanlar	ber olacaktır.
Katır ve mekkari hayvanları	
Deve	
Merkep (eşek)	

“2. Bu emri alan Tekalif-i Milliye komisyonu, bölgesindeki bütün taşıt araçları sayısını en kısa zamanda tespit edecek ve nihayet 10 Eylül 1921’e kadar bölgesindeki taşıt araçlarının en sağlamlarından % 20’sini toplamış olacaktır.

3. El konulan her taşıt aracının fiyatı komisyon tarafından takdir ve taşıt aracı verene ilçenin belediye başkanı, köylerin ihtiyar heyetleri kuruşlu senet vereceklerdir. Kuruşlu senetlerde takdir edilmiş olan fiyat, ilçelerde belediyeler ve köylerde ihtiyar heyetleri tarafından o mahaldeki halka servetleri oranında bölünerek ödeme yapılacaktır. Taşıt aracı alınanların paraları bu suretle belediye ve ihtiyar heyetleri tarafından verilecek ve buna karşılık sahiplerinden alınacak senetler de onaylanarak Tekalifi Milliye Komisyonlarına verilecektir.

4. Komisyonlar tarafından yazılan taşıt araçları o mahaldeki askerlik şubelerine teslim olunacaktır. Şubelerin aldıkları bu taşıt araçlarından; arabalar ve hayvanlar, mümkün ise ve sahipleri yükümlülerden ise sahipleriyle, değil ise, yükümlünün yanında araba ve hayvan sevk ve idaresini bilen ikmal eratından seçilen erlerle idare olacaktır. Bu taşıt araçları şubeler merkezinde toplanacak ve şubelerce iâşe ve muhafaza edilecektir.

5. Her askerlik şubesi, şubede toplanan taşıt araçlarının cins ve miktarını 15, 20, 25, 30, Ağustos ve 5, 10, Eylül 1921 tarihlerinde Milli Savunma Bakanlığı Ordu Dairesine telgrafla bildireceklerdir.

6. Bu husustaki ihmali ve suistimali bulunanlar Hıyaneti Vataniye cezası ile cezalandırılacaklardır.

7. On numaralı olan bu emrin ulaştığı tarih ve saat telgrafla Ordu Dairesine bildirilecektir. Bu emir bakanlıklara, Batı Cephesi ve Merkez Ordusu Komutanlığına Samsun, Amasya, Tokat, Sivas, Kayseri, Niğde, Konya ve İçel vilayet ve livalarıyla bunların batısında bulunan bütün vilayet ve livalara ve bu bölgelerdeki askerlik daire ve heyetleriyle İstiklal Mahkemelerine duyurulmuştur.”

8-Tekalif-i Milliye Emirlerinin Ulaştırma Amaçlarına Etkileri

4 ncü , 5 nci ve 10 ncu Kolordulara bağlı askerlik kurulları bölgesinden Tekalifi Milliye emri gereğince %20 miktarında taşıt aracı alınması emredilmişti.

Adı geçen askerlik daire mıntikalarında %20 mevcudu ile alınan miktarlar şöyle idi:¹⁷⁶

<u>Cinsi</u> :	<u>%20 Miktarı:</u>	<u>%20'den Alınan Miktar:</u>
Öküz ve Manda Arabası	2.518	2.362
Kağnı Arabası	20.599	14.738
Yaylı At Arabası	47	34
Öküz ve Manda	56.031	38.434
Eşek	28.357	17.522
Binek, Koşum	3.427	2.072
Mekkare ve Katır	6.081	3.975
Deve	3.240	2.334
Çift Atlı Araba	573	396
Tek Atlı Araba	25	20 idi

176) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s.369

Görülüyor ki, taşıt araçlarının da büyük bir kısmı toplanmış ve ordu hizmetine verilmişti.

Ulusal Yükümlülük Emirlerinde de açıklandığına göre alınan bu taşıt araçlarına her ne kadar para verilmemişse de ilerde parası ödenmek koşulu ile mal sahiplerine kuruşlu senetler verilmişti. Hükümetin yalnız %20'lerden toplanan taşıt araçlarına olan borcu 3.324.596.- lirayı bulmuştu.

“Bu emirlerin uygulanabilmesi ve cephe gerisinin güvenliğinin sağlanabilmesi için beş İstiklal Mahkemesi görev aldı.... Halkın büyük kısmının bu emirlere gönüllü katıldığı görülüyordu”¹⁷⁷.

F- BÜYÜK TAARRUZ'DA KARAYOLU ULAŞTIRMASI

1-Askeri Durum:

Türk ve Yunan ordularının genel durumlarına (kuruluş ve konuş bakımından) kısaca bir göz atmak yerinde olacaktır¹⁷⁸.

Türk Ordusu:

Sakarya'dan sonra birlikleriyle Eskişehir-Afyon çizgisindeki Yunan kuvvetleri karşısında yerleşen Batı Cephesi Komutanlığı, Karargahı Ankara'da bulunan (M.S.B. ve Genelkurmay bünyesinde) Başkomutanlığa bağlı idi. Bu komutanlığın 15 Ekim 1921'deki kuruluşu: Başlangıçta, 15 piyade ve 4 süvari tümenine malik bulunan Cephe Komutanlığı, sonradan 22 tümene yükseldi.

Tümenlerde insan mevcutları, 7.000-7.500 arasında değişiyordu. Topçu alaylarında 5-15 top bulunuyordu.

Yunan Ordusu:

Küçük Asya Ordusu Başkomutanlığı'na bağlı bulunan Yunan kuvvetleri, 31 Ekim 1921'de üçer tümenli ve birer topçu alaylı üç kolorduyla, üç bağımsız piyade tümeni ve iki süvari tugayından kurulmuştur. Toplam sayısı 12'yi bulan piyade tümenleri, 12.00 kişilik mevcutlarıyla Türk piyade tümenlerinin hemen hemen iki misline yakındı.

177) Ergün Aybars, a.g.e., s.483

178) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss.384-385

Muharebe Türk Topçusu'nun 26 Ağustos sabahı saat: 04.30'da ateş açmasıyla başladı. 27 Ağustostan itibaren düşman geri çekilmeye başladı. 30 Ağustos'ta Dumlupınar'da düşman kuvvetlerinin imhası ile sonuçlandı... M. Kemal bu savaşa "Rum Sındığı" adını vermişti¹⁷⁹.

2-Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü'nün Teşkilat ve İdari Yönden Son Durumu (1922 Yılı)

Batı Anadolu'daki Yunan işgalini sona erdirmek için Türk ordusu Büyük Taarruza hazırlandığı sırada Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü ve Yurtiçi Menzil Örgütü bünyesinde çok kapsamlı değişiklikler yapılmıştır. Böylece Büyük Taarruz Harekatı'nın yükünü kaldırabilecek bir düzeye getirilmelerine çalışılmıştır. Yurt içi Menzil Örgütü'nün son durumu kadroları ve mevcutları aşağıdaki gibidir¹⁸⁰.

a. Konya Menzil Bölge Müfettişliği:

Konya Nokta Komutanlığı,
Karaman Askeralma Komutanlığı,
Ereğli Askeralma Komutanlığı,
Kadınhanı Askeralma Komutanlığı,
Akşehir Askeralma Komutanlığı,
Ilgın Askeralma Komutanlığı,
Konya Erzak Ambarı,
Karaman Erzak Ambarı,
Sarayönü Erzak Ambarı,
Akşehir Erzak Ambarı,
Beylikhan Erzak Ambarı,
Meydan Erzak Ambarı,
Pınarbaşı Erzak Ambarı,
Kadınhan Erzak Ambarı,
Çumra Erzak Ambarı,

179) Ergün Aybars, a.g.e., s.564

180) Mehmet Evsile, a.g.e., ss.12-32

Ayranç Erzak Ambarı,
Çayırhan Erzak Ambarı,
İlgin Erzak Ambarı,
Konya Mühimmat Deposu,
Sarayönü Mühimmat Deposu.
Konya Merkez Hastahanesi,
Halidiye Hastahanesi,
Karaman Hastahanesi,
Ereğli Hastahanesi,
Musalla Hastahanesi,
Konya Hizmet Birliği,
Konya Sahra Sevk Komisyonu,
Konya İstihkam Parkı,
Konya Benzin Deposu,

Kadro Kuruluşu

Birim	Subay	Erat	Hayvan	Araba
Menzil Bölge Müfettişliği	5	17	3	-
Hat Komutanlığı	-	-	-	-
Nokta Komutanlığı	4	19	4	1
Erzak ve Donatım Ambarı	27	220	-	-
Mühimmat Deposu	4	30	-	-
Ambarlı Konak	-	-	-	-
Hastahane ve Nekahethane	136	827	72	46
Su İstasyonu	-	-	-	-
Hayvan Revir ve Hastahanesi	-	-	-	-
Hayvan Deposu	-	-	-	-
Hizmet Taburu	2	150	-	-
Seferi Sevk Komisyonu	7	100	12	6
İstihkam Parkı	1	10	-	-
Benzin Deposu	1	10	-	-
Nakliye Katar ve Kolları	-	-	-	-

b. Çorum Menzil Bölge Müfettişliği:

Çorum Askeralma Komutanlığı,
 Vezirköprü Askeralma Komutanlığı,
 Amasya Askeralma Komutanlığı,
 Havza Askeralma Komutanlığı,
 Sungurlu Askeralma Komutanlığı,
 Merzifon Askeralma Komutanlığı,
 Alaca Askeralma Komutanlığı
 İskilip Askeralma Komutanlığı
 Çorum Nokta Komutanlığı,
 Çorum Mühimmat Deposu,
 Çorum Hastahanesi,
 Amasya Hastahanesi,
 Çorum Nekahethanesi,
 Ezineköy Sıhhiye İstasyonu,
 Karabeyli Sıhhiye İstasyonu,
 İzzeddin Sıhhiye İstasyonu,
 Havza Sıhhiye İstasyonu,
 Sungurlu Sıhhiye İstasyonu,
 Alembeyli (veya Alibeyli) Sıhhiye İstasyonu,
 Ocaklık Köyü Sıhhiye İstasyonu,
 Dimşik Sıhhiye İstasyonu,
 Alaca Sıhhiye İstasyonu,
 Merzifon Sıhhiye İstasyonu,
 Çorum Hayvan Deposu,
 Çorum Nakliye Kolu
 Samsun Bölge ve aynı zamanda İskele Liman Komutanlığı
 Samsun Erzak Ambarı,
 Samsun Mühimmat Deposu,
 Samsun Hastahanesi,
 Samsun Hizmet Taburu,
 Samsun Benzin Deposu,

Kadro Kuruluşu

Birim	Subay	Erat	Hayvan	Araba
Menzil Bölge Müfettişliği	5	17	6	-
Hat Komutanlığı	2	5	2	-
Nokta Komutanlığı	6	26	4	1
Erzak ve Donatım Ambarı	4	40	-	-
Mühimmat Deposu	4	30	-	-
Ambarlı Konak	-	-	-	-
Hastahane ve Nekahethane	51	280	30	18
Su İstasyonu	-	30	-	-
Hayvan Revir ve Hastahanesi	1	10	-	-
Hayvan Deposu	-	-	-	-
Hizmet Taburu	1	50	-	-
Seferi Sevk Komisyonu	-	-	-	-
İstihkam Parkı	-	-	-	-
Benzin Deposu	1	10	-	-
Nakliye Katar ve Kolları	2	17	83	-
Otomobil Kolu	-	-	-	-
İhtiyat Erleri	-	30	-	-

c. Adana Menzil Bölge Müfettişliği:

Mersin Hat Komutanlığı,
Yenice Hat Komutanlığı,
Adana Askeralma Komutanlığı,
Maraş Askeralma Komutanlığı,
Mersin Erzak Ambarı,
Yenice Erzak Ambarı,
Adana Erzak Ambarı,
Pozantı Ambarlı Konağı,
Osmaniye Ambarlı Konağı,
Adana Hastahanesi,
Tarsus Hastahanesi,

Pozantı Hastahanesi,
Maraş Hastahanesi,
Antep Hastahanesi,
Dört     Hastahanesi,
Adana Hayvan Deposu,
Mersin Hizmet Taburu,
Yenice Benzin Deposu.

 . Eski  ehir Hat Komutanlı  ı:

Eski  ehir Nokta Tomutanlı  ı,
Bilecik Nokta Komutanlı  ı,
Mihali  c  k Askeralma Komutanlı  ı,
Sivrihisar Askeralma Komutanlı  ı,
Seyitgazi Askeralma Komutanlı  ı,
K  tahya Askeralma Komutanlı  ı,
  zmit Askeralma Komutanlı  ı,
Eski  ehir Erzak Deposu,
  zmir Erzak Deposu,
Eski  ehir M  himmat Deposu
Beylikahur Ambarlı Kona  ı,
Karak  y Sıhhiye   stasyonu,
Sarık  y Sıhhiye   stasyonu,
Eski  ehir Hayvan Hastahanesi,
Eski  ehir Hizmet Taburu,
Eski  ehir Nakliye Katarı.

Kadro Kuruluşu

Birim	Subay	Erat	Hayvan	Araba
Menzil Bölge Müfettişliği	-	-	-	-
Hat Komutanlığı	2	5	2	-
Nokta Komutanlığı	13	51	14	2
Erzak ve Donatım Ambarı	4	40	-	-
Mühimmat Deposu	2	15	-	-
Ambarlı Konak	8	40	-	-
Hastahane ve Nekahethane	24	134	16	9
Su İstasyonu	-	-	-	-
Hayvan Revir ve Hastahanesi	7	49	8	4
Hayvan Deposu	-	-	-	-
Hizmet Taburu	1	100	-	-
Seferi Sevk Komisyonu	-	-	-	-
İstihkam Parkı	-	-	-	-
Benzin Deposu	-	-	-	-
Nakliye Katar ve Kolları	37	637	1099	368
Otomobil Kolu	-	-	-	-
İhtiyat Erleri	-	-	-	-

c. Afyonkarahisar Hat Komutanlığı:

Afyonkarahisar Nokta Komutanlığı,

Uşak Nokta Komutanlığı,

Aziziye Askeralma Komutanlığı,

Soğanlı Askeralma Komutanlığı,

Sandıklı Askeralma Komutanlığı,

Gediz Askeralma Komutanlığı,

Bolvadin Askeralma Komutanlığı,

Çay Askeralma Komutanlığı,

Afyonkarahisar Erzak Deposu,

Uşak Erzak Deposu,

Çay Erzak Deposu,

Balmahmut Mühimmat Deposu,
Küçükköy Mühimmat Deposu,
Uşak Mühimmat Deposu,
Afyonkarahisar Hastahanesi,
Uşak Hastahanesi,
Afyonkarahisar Hizmet Taburu,
Afyonkarahisar Nakliye Katarı,
Afyonkarahisar Otomobil kolu.

Kadro Kuruluşu

Birim	Subay	Erat	Hayvan	Araba
Menzil Bölge Müfettişliği	-	-	-	-
Hat Komutanlığı	2	5	2	-
Nokta Komutanlığı	8	68	8	2
Erzak ve Donatım Ambarı	6	60	-	-
Mühimmat Deposu	8	60	-	-
Ambarlı Konak	-	-	-	-
Hastahane ve Nekahethane	50	320	32	18
Su İstasyonu	-	-	-	-
Hayvan Revir ve Hastahanesi	-	-	-	-
Hayvan Deposu	-	-	-	-
Hizmet Taburu	1	100	-	-
Seferi Sevk Komisyonu	7	153	12	6
İstihkam Parkı	-	-	-	-
Benzin Deposu	-	-	-	-
Nakliye Katar ve Kolları	31	490	857	317
Otomobil Kolu	4	84	1	-
İhtiyat Erleri	-	-	-	-

d. Kastamonu Hat Komutanlığı:

İnebolu Askeralma Komutanlığı,
Kastamonu Askeralma Komutanlığı,
İlgaz Askeralma Komutanlığı,
İnebolu Erzak Ambarı,
Kastamonu Erzak Ambarı,
Küre Ambarlı Konağı,
Kastamonu Hastahanesi,
Kastamonu Nekahethanesi,
Küre Sıhhiye İstasyonu,
Seyitli (veya Seyitler) Sıhhiye İstasyonu,
Değirmenli Sıhhiye İstasyonu,
İlgaz Sıhhiye İstasyonu,
Kalehamı Sıhhiye İstasyonu,
Topal Ali Sıhhiye İstasyonu,

Kadro Kuruluşu

Birim	Subay	Erat	Hayvan	Araba
Menzil Bölge Müfettişliği	-	-	-	-
Hat Komutanlığı	2	5	2	-
Nokta Komutanlığı	4	24	3	1
Erzak ve Donatım Ambarı	4	40	-	-
Mühimmat Deposu	-	-	-	-
Ambarlı Konak	2	10	-	-
Hastahane ve Nekahethane	15	93	12	7
Su İstasyonu	-	18	-	-
Hayvan Revir ve Hastahanesi	-	-	-	-
Hayvan Deposu	-	-	-	-
Hizmet Taburu	-	-	-	-
Seferi Sevk Komisyonu	-	-	-	-
İstihkam Parkı	-	-	-	-
Benzin Deposu	-	-	-	-
Nakliye Katar ve Kolları	-	12	22	11
Otomobil Kolu	-	-	-	-
İhtiyat Erleri	-	30	-	-

f. Kayseri Askeralma Müdürlüğü (Aynı zamanda Hat Komutanlığı):

Kayseri Nokta Komutanlığı
Ulukışla Askeralma Komutanlığı
Niğde Askeralma Komutanlığı
İncesu Askeralma Komutanlığı
Bünyan Askeralma Komutanlığı
Kayseri Erzak Ambarı
Ulukışla Erzak Ambarı
Sultaman Ambarlı Konağı
Develikarahisar Ambarlı Konağı
Kayseri Hastahanesi,

Niğde Hastahanesi,
Kayseri Nekahethanesi,
Kolsuz Sıhhiye İstasyonu,
Hisar Sıhhiye İstasyonu,
Sultaman Sıhhiye İstasyonu,
İncesu Sıhhiye İstasyonu,
Develikarahisar Sıhhiye İstasyonu,
Çarıklı Sıhhiye İstasyonu,
Ulukışla Sıhhiye İstasyonu,
Ulukışla Seferi Sevk Komisyonu,
Kayseri Nakliye Kolu,

Kadro Kuruluşu

Birim	Subay	Erat	Hayvan	Araba
Menzil Bölge Müfettişliği	-	-	-	-
Hat Komutanlığı	1	4	1	-
Nokta Komutanlığı	6	31	4	1
Erzak ve Donatım Ambarı	6	30	-	-
Mühimmat Deposu	4	30	-	-
Ambarlı Konak	4	20	-	-
Hastahane ve Nekahethane	50	297	35	20
Su İstasyonu	-	21	-	-
Hayvan Revir ve Hastahanesi	-	-	-	-
Hayvan Deposu	-	-	-	-
Hizmet Taburu	-	-	-	-
Seferi Sevk Komisyonu	6	120	12	6
İstihkam Parkı	-	-	-	-
Benzin Deposu	-	-	-	-
Nakliye Katar ve Kolları	2	27	69	15
Otomobil Kolu	-	-	-	-
İhtiyat Erleri	-	15	-	-

g. Yozgat Askeralma Müdürlüğü (Aynı zamanda Hat Komutanlığı):

Yozgat Askeralma Komutanlığı,
Mucur Askeralma Komutanlığı,
Boğazlıyan Askeralma Komutanlığı,
Akdağmadeni Askeralma Komutanlığı,
Yozgat Erzak Ambarı,
Yozgat Mühimmat Deposu,
Yozgat Hastahanesi,
Saray Sıhhiye İstasyonu,
Sekili Sıhhiye İstasyonu,
Ayvalı Sıhhiye İstasyonu,
Yozgat Nakliye Kolu,

Kadro KuruluŖu				
Birim	Subay	Erat	Hayvan	Araba
Menzil Bölge MfettiŖliĖi	-	-	-	-
Hat Komutanlığı	1	4	1	-
Nokta Komutanlığı	-	-	-	-
Erzak ve Donatım Ambarı	2	10	-	-
Mühimmat Deposu	1	10	-	-
Ambarlı Konak	-	-	-	-
Hastahane ve Nekahethane	8	50	7	4
Su İstasyonu	-	9	-	-
Hayvan Revir ve Hastahanesi	-	-	-	-
Hayvan Deposu	-	-	-	-
Hizmet Taburu	-	-	-	-
Seferi Sevk Komisyonu	-	-	-	-
İstihkam Parkı	-	-	-	-
Benzin Deposu	-	-	-	-
Nakliye Katar ve Kolları	2	85	112	55
Otomobil Kolu	-	-	-	-
İhtiyat Erleri	-	10	-	-

h. Sivas Askeralma Müdürlüğü (Aynı zamanda Hat Komutanlığı):

Sivas Askeralma Komutanlığı,
Koyuhisar Askeralma Komutanlığı,
Reşadiye Askeralma Komutanlığı,
Niksar Askeralma Komutanlığı,
Tokat Askeralma Komutanlığı,
Karahisar Askeralma Komutanlığı,
Aziziye Askeralma Komutanlığı,
Yenihan Askeralma Komutanlığı,
Hafık Askeralma Komutanlığı,
Zara Askeralma Komutanlığı,
şarkışla Askeralma Komutanlığı,
Sivas Erzak Ambarı,
Sivas Mühimmat Deposu,
Suşehri Ambarlı Konağı,
Sivas Hastahanesi,
Tokat Hastahanesi,
Sivas Nekahethanesi,
Çamlıbel Sıhhiye İstasyonu,
Çallı Sıhhiye İstasyonu,
Kayadibi Sıhhiye İstasyonu,
şarkışla Sıhhiye İstasyonu,
Sivas Nakliye Kolu,

Kadro Kuruluşu

Birim	Subay	Erat	Hayvan	Araba
Menzil Bölge Müfettişliği	-	-	-	-
Hat Komutanlığı	1	4	1	-
Nokta Komutanlığı	1	6	-	-
Erzak ve Donatım Ambarı	2	10	-	-
Mühimmat Deposu	2	15	-	-
Ambarlı Konak	2	10	-	-
Hastahane ve Nekahethane	25	159	19	11
Su İstasyonu	-	12	-	-
Hayvan Revir ve Hastahanesi	-	-	-	-
Hayvan Deposu	-	-	-	-
Hizmet Taburu	-	-	-	-
Seferi Sevk Komisyonu	-	-	-	-
İstihkam Parkı	-	-	-	-
Benzin Deposu	-	-	-	-
Nakliye Katar ve Kolları	2	41	68	33
Otomobil Kolu	-	-	-	-
İhtiyat Erleri	-	10	-	-

1. Burdur Askeralma Müdürlüğü (Aynı zamanda Hat Komutanlığı):

Burdur Askeralma Komutanlığı,

Çivril Askeralma Komutanlığı,

Çay Askeralma Komutanlığı,

Dinar Askeralma Komutanlığı,

Eğirdir Askeralma Komutanlığı,

Isparta (veya Erikli) Askeralma Komutanlığı,

Sarayköy Askeralma Komutanlığı,

Denizli Askeralma Komutanlığı,

Tefeni Askeralma Komutanlığı,

Uluborlu Askeralma Komutanlığı,

Antalya Askeralma Komutanlığı,
Kulaönlü Erzak Ambarı,
Baladeni Erzak Ambarı,
Çapak Erzak Ambarı,
Kiçiborlu Erzak Ambarı,
Dinar Erzak Ambarı,
Saray Erzak Ambarı,
Suluç Erzak Ambarı,
Tavaslı Erzak Ambarı,
Antalya Hastahanesi,
Isparta Hastahanesi,
Dinar Hastahanesi,
Karabayır Sıhhiye İstasyonu,
Kırgöz Sıhhiye İstasyonu,
Bademağaç Sıhhiye İstasyonu,
Yumak Sıhhiye İstasyonu,
Çelteki Sıhhiye İstasyonu,
Baladeni Sıhhiye İstasyonu,
Dinar-Sandıklı Sıhhiye İstasyonu,
Sandıklı-Afyon Sıhhiye İstasyonu,
Dinar Seferi Sevk Komisyonu,

Kadro Kuruluşu

Birim	Subay	Erat	Hayvan	Araba
Menzil Bölge Müfettişliği	-	-	-	-
Hat Komutanlığı	1	4	1	-
Nokta Komutanlığı	-	-	-	-
Erzak ve Donatım Ambarı	16	140	-	-
Mühimmat Deposu	-	-	-	-
Ambarlı Konak	-	-	-	-
Hastahane ve Nekahethane	40	234	30	17
Su İstasyonu	-	24	-	-
Hayvan Revir ve Hastahanesi	-	-	-	-
Hayvan Deposu	-	-	-	-
Hizmet Taburu	-	-	-	-
Seferi Sevk Komisyonu	7	100	12	6
İstihkam Parkı	-	-	-	-
Benzin Deposu	-	-	-	-
Nakliye Katar ve Kolları	-	-	-	-
Otomobil Kolu	-	-	-	-
İhtiyat Erleri	-	-	-	-

i. Ankara Hat Komutanlığı:

Ankara Hizmet Taburu,
Ankara Nokta Komutanlığı,
Ankara Merkez
Ankara Mühimmat Deposu,
Ankara Merkez Hastahanesi,
Ankara 2 Numaralı Hastahanesi,
Ankara Sarıkışla Hastahanesi,
Ankara İstasyon Hastahanesi,
Ankara Hayvan Deposu,
Ankara Hayvan Reviri,

Ankara Sevk Komisyonu,
Ankara Nakliye Katarı,
Ankara Otomobil Kolu,

Kadro Kuruluşu

Birim	Subay	Erat	Hayvan	Araba
Menzil Bölge Müfettişliği	36	75	12	1
Hat Komutanlığı	1	4	1	-
Nokta Komutanlığı	5	20	4	1
Erzak ve Donatım Ambarı	-	-	-	-
Mühimmat Deposu	-	-	-	-
Ambarlı Konak	-	-	-	-
Hastahane ve Nekahethane	77	473	50	28
Su İstasyonu	-	-	-	-
Hayvan Revir ve Hastahanesi	2	19	-	-
Hayvan Deposu	4	28	7	2
Hizmet Taburu	20	51	1373	16
Seferi Sevk Komisyonu	7	153	12	6
İstihkam Parkı	-	-	-	-
Benzin Deposu	-	-	-	-
Nakliye Katar ve Kolları	35	859	1396	568
Otomobil Kolu	2	39	-	-
İhtiyat Erleri	-	-	-	-

k. Yahşihan Hat Komutanlığı:

Yahşihan Erzak Deposu,
Yahşihan Hastahanesi,
Asiyozgat (Elmadağ) Sıhhiye İstasyonu,
Yahşihan Hizmet Taburu,
Yahşihan Nokta Komutanlığı,
Yahşihan Erzak Ambarı,
Yahşihan Hastahanesi,

Kadro Kuruluşu

Birim	Subay	Erat	Hayvan	Araba
Menzil Bölge Müfettişliği	-	-	-	-
Hat Komutanlığı	1	4	1	-
Nokta Komutanlığı	5	27	4	1
Erzak ve Donatım Ambarı	2	20	-	-
Mühimmat Deposu	-	-	-	-
Ambarlı Konak	-	-	-	-
Hastahane ve Nekahethane	13	74	7	4
Su İstasyonu	-	3	-	-
Hayvan Revir ve Hastahanesi	-	-	-	-
Hayvan Deposu	-	-	-	-
Hizmet Taburu	2	150	6	2
Seferi Sevk Komisyonu	-	-	-	-
İstihkam Parkı	-	-	-	-
Benzin Deposu	-	-	-	-
Nakliye Katar ve Kolları	-	-	-	-
Otomobil Kolu	-	-	-	-
İhtiyat Erleri	-	-	-	-

1. Kırşehir Askeralma Komutanlığı:

Mucur Askeralma Komutanlığı,

Kırşehir Hastahanesi,

Mucur Sıhhiye İstasyonu,

Hacıbektaş Sıhhiye İstasyonu,

Topaklı Sıhhiye İstasyonu,

m. Keskin Askeralma Komutanlığı:

Keskin Sıhhiye İstasyonu,

Hasandede Sıhhiye İstasyonu,

n. Çankırı Askeralma Komutanlığı:
Çankırı Sıhhiye İstasyonu,
o. Kalecik Askeralma Komutanlığı:
Ravli Sıhhiye İstasyonu,
ö. Beypazarı Askeralma Komutanlığı:
Beypazarı Sıhhiye İstasyonu,
Sıpahioğlu Çiftliği Sıhhiye İstasyonu,
Çayırhan Sıhhiye İstasyonu,
p. Ayaş Askeralma Komutanlığı:
Ayaş Sıhhiye İstasyonu,
r. Nallıhan Askeralma Komutanlığı:
Nallıhan Sıhhiye İstasyonu,
Göynük Askeralma Komutanlığı,
Beyanabad Askeralma Komutanlığı,
Çubuk Askeralma Komutanlığı,
Bala Askeralma Komutanlığı,
Polatlı Askeralma Komutanlığı,
Polatlı Mühimmat Deposu,
Polatlı Ambarlı Konağı,
Polatlı Hastahanesi,

Kırşehir, Keskin, Çankırı, Kalecik, Beypazarı, Ayaş, Nallıhan Noktalarının Kadro Kuruluşları

Birim	Subay	Erat	Hayvan	Araba
Menzil Bölge Müfettişliği	-	-	-	-
Hat Komutanlığı	-	-	-	-
Nokta Komutanlığı	3	13	-	-
Erzak ve Donatım Ambarı	-	-	-	-
Mühimmat Deposu	2	15	-	-
Ambarlı Konak	2	10	-	-
Hastahane ve Nekahethane	32	184	23	13
Su İstasyonu	-	45	-	-
Hayvan Revir ve Hastahanesi	-	-	-	-
Hayvan Deposu	-	-	-	-
Hizmet Taburu	-	-	-	-
Seferi Sevk Komisyonu	-	-	-	-
İstihkam Parkı	-	-	-	-
Benzin Deposu	-	-	-	-
Nakliye Katar ve Kolları	-	-	-	-
Otomobil Kolu	-	-	-	-
İhtiyat Erleri	-	-	-	-

3- Miri ve Müteahhit Otomobil Kolları Mevcudu ve Taşıma Güçleri:

Ulaştırma Birliklerinin Mevcutları, Kapasite ve Taşıma Güçleri aşağıdaki gibidir.¹⁸¹

Yerleri	Kol Numarası	Binek Otomobil	Kamyon		Kamyonet		Kamyon Toplamı		Toplam Nakil Kapasitesi (Ton)		Düşünceler
			Faal	Gayri faal	Faal	Gayri faal	Faal	Gayri faal	Faal	Gayri faal	
Ankara	1	1	1	5	2	-	5	5	13	15	Kamyonlar üçer, kamyonetler birer buçuk tondur. Yalnız bir kamyon 4 tonluktur.
Kastamonu	2	1	2	-	1	2	3	2	7.5	3	
Kayseri	45	2	21	13	-	-	21	13	63	39	
Sarayönü	3	-	10	-	-	-	10	-	30	-	
Toplam		4	34	18	3	2	39	20	113.5	57	

Müteahhit otomobil kolları

Müteahhit İsmi	Otomobil				Toplam Nakil Kapasitesi (Ton)	Düşünceler
	Binek	Kamyon	Kamyonet	Toplam		
Mukbil Bey	1	3	4	8	14	
Nafiz Şevket Bey	2	5	1	8	16.5	
Toplam	3	8	5	16	30.5	

Bu kapasiteler yetersiz olduğundan halkın kendi isteğı ile vergi yükümlölüğü şeklinde ulaştırma kapasiteleri artırılmaya çalışılmıştır.

181) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s.391

4- Genel Nakliye Nizamnamesi:

29 Temmuz 1921 tarihinde yayınlanan bir kararname ile tespit edilmiştir. Genel hatlar taşımakla birlikte, devlet adına bazı nakliye hizmetlerinin yapılması hususuna da atıfta bulunan bu nizamname, yeri taşımaktadır. Toplam 14 maddelik nizamnamenin önemli maddeleri şunlardır¹⁸².

Madde 1: Türkiye dahilinde yolcu ve eşya nakliyatında lastik tekerlekli olmak şartıyla otomobil ve kamyon işletmekte bütün vatandaşlar serbesttir. Yalnız vergiden ve askerlikten muafiyet elde etmek isteyenler, otomobil ve kamyonlarını genel nakliye hizmetlerine tahsis etmek isteyenler İktisat Bakanlığı'na başvurarak ruhsat alacaklardır.

Madde 2: Genel nakliyata mahsus olarak getirilecek kamyonlarla otomobiller, gümrük vergisinden muaf olacaklardır.

Madde 3: Genel nakliyata mahsus kamyon ve otomobiller için gerekli olan yedek parçalar, aynı bakanlık tarafından yapılacak araştırmaya bağlı olarak gümrük vergisinden muaf olacaktır.

Madde 4: Kamyon ve otomobillerde kullanılacak benzin ve makine yağı gibi sıvı maddeler, gümrük vergisinden muaf olacaktır.

Madde 5: Nakliyecilikte kullanılacak şoförler ve taşıt araçları seferberlik süresince askerlik hizmetinden tecil olunacaktır.

Madde 6: Ülkemizde her türlü tamirhaneler açılacak, buraları açmak isteyenlere devlet arazisinden yeterli miktarda yer, ücretsiz olarak verilecektir.

Madde 7: Genel nakliye işlerine tahsis edilen kamyon ve otomobillere hükümetçe el konulacaktır.

Madde 8: Nakliyat için azami tarife, İktisat Bakanlığı tarafından saptanacak, devlet nakliyatı için bundan yüzde 25 oranında indirim yapılacaktır. Hükümet, genel nakliyatın yüzde 50'den fazlasını indirimli tarife ile işgal etmeyecek ve bedellerini peşin olarak ödeyecektir.

Madde 9: Nakliye kamyon ve otomobilleri ile devlet posta çantaları ücretsiz olarak taşınacak, çantaların ağırlığı, ton başına 25 kilogramı geçmeyecektir.

Madde 10: Kamyonlar iki tonluktan fazla olmayacaktır.

182) Mehmet Evsile, a.g.e., ss. 33-34

Madde 11: Genel nakliye hizmetlerinde çalışacak kişi veya şirketler, gümrük vergisinden muaf sayılan yedek parça, akaryakıt ve yağ hakkında Maliye Bakanlığı'nın denetimini kabul edecekleridir.

Madde 12: Bu talimatname ile sağlanan ayrıcalıklardan yararlanacak otomobil ve kamyonların genel nakliye hizmetlerinde çalışmaları zorunludur. Bir ay özürsüz olarak çalışmayanlardan, çalışma izinleri geri alınacaktır.

13. ve 14. maddeler icra ve yürürlükle ilgilidir.

Bu nizamnamenin özellikle 7. maddesi dikkat çekmektedir. Genel nakliye işlerine tahsis edilen kamyon ve otomobillere hükümetçe el konulacaktır ifadesi, seferberlik esnasında gündeme gelecektir. Nitekim Tekalif-i Milliye Emirleri'nin 5 ve 10 numaralı olanları, bu hükmün uygulaması niteliğinde olacaktır.

Ayrıca bazı vergilerden muafiyet sağlanarak, vatandaşların yurtdışından kamyon ve otomobil getirmeleri teşvik edilmektedir. Bu ayrıcalıklardan yararlanarak Fransa'dan getirtilen bir miktar kamyonun daha sonra emrine alınarak, mevcut ulaştırma birlikleri arasına daha hızlı taşıma yapabilen modern taşıtların girdiği tespit edilmiştir.

5- Gönüllü Otomobil Kolu Talimatnamesi

Askeri nakliyede motorlu araçlardan yararlanma hususunda başvuru yollardan biri de **Gönüllü Otomobil Kolları**'nın kuruluşu olmuştur. Bunların kuruluş ve çalışmaları ile ilgili olarak aşağıdaki talimat Alptekin Müderrisoğlu'nun Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları eserine dayanarak yayınlanmıştır¹⁸³.

1. On ila oniki parça çeşitli yetenekte olarak binek ve yük otomobillerinden oluşan ve tamamı sağlam ve kullanılabilir olmak şartıyla oluşturulan bir otomobil kolunda her otomobil için bir şoför ve bütün otomobiller için bir sorumlu amir bulunacaktır.
2. Kolda 6 adet binek, 6 adet de otomobil ve kamyon bulunacaktır. Kamyonlar iki ton taşıma kapasitesinde olacaklar, ancak bu rakam, şartların gerektirdiği hallerde değişebilecektir.
3. Otomobillerin sahipleri şoförlerdir. Mal sahibi olmayanlar da mal sahibinden araç kullanma yetkisi almış olacaklardır.

183) Mehmet Evsile, a.g.e., ss. 34-35

4. Şoförler askeri hizmete alınacaklardır. Otomobili ile hizmet edenler, ordunun nakliyat tarifesinin gereklerine uyacaklardır. Sivil yolcu taşımacılığında da uygulanan usullere uyulacaktır.
5. Kolun amiri olan sivil şoför, sivil kol komutanı, ordunun nakliye ile ilgili şubelerinden alacağı emirleri, kol şoförlerine duyuracak, kol şoförleri, bu kişileri amir olarak tanıyacaktırlar.
6. Gerek hizmetin şekli ve gerek işletme hakkında kol komutanının önereceği teknik konulara, ordu tarafından uyulacak, işletmecilik konusunda zararara sebep olacak veya otomobilleri atıl bırakacak şartların ortadan kaldırılmasında, kol komutanının önerisine göre hareket edilecektir.
7. Kol komutanı ve şoförler, konu ile ilgili kanunlara uydukları sürece değiştirilmeyeceklerdir.
8. Kol, kendi ihtiyacını bizzat temin ve tedarik edeceği gibi, bir kolaylık olmak üzere ordu tarafından da üzerine düşen işler yapılacaktır.

Gönüllü Otomobil Kolu Talimatnamesi, görüldüğü gibi, Genel Nakliye Nizamnamesinin uygulama esaslarını kapsamaktadır. Gönüllü Otomobil Kolu tabiri, ilerde **Müteahhit Otomobil Kolları** şeklinde de kullanılacaktır.

6- Askeri Ulaştırma Mükellefiyeti Kanunu:

1922 yılı ilkbaharında, devletin gelirini arttırıcı önlemlere başvurulmaya başlanmıştır. Bu arada halkın taşıma yükümlülüğü, vergiye dönüştürülmüştür. 18 Nisan 1922 gün ve 223 sayılı **Mükellefiyet-i Nakliye-i Askeriye Kanunu** yürürlüğe konulmuştur. Bu kanunun maddeleri şunlardır¹⁸⁴.

Madde 1: 1922 mali yılına ve bir defaya mahsus olmak üzere aşağıdaki esaslara göre, askeri nakliye vergisi adıyla bir parasal yükümlülük konulmuştur.

Madde 2: Nakliye yükümlülüğü maktu ve nisbi olmak üzere iki kısımdır.

Maktu Kısım: Her kişi için aynı olup, köylerde 50, şehir ve kasabalarda 100 kuruştur.

184) Mehmet Evsile, a.g.e., ss. 39-42

Nisbi Kısım: Bina, arazi ve gelir vergilerinin zamlarıyla birlikte ulaştığı miktara göre aşağıdaki oranlar üzerinden tarh edilir ve maktu kısma eklenerek alınır:

- a- Köylerde: 101 kuruştan başlayarak her 100 kuruş ve küsur için yüzde on,
- b- Şehir ve Kasabalarda: 101 kuruştan başlayarak her 100 kuruş ve küsuru için yüzde yirmi.

Madde 3: Bina, arazi ve gelir vergisinin azlığı dolayısıyla büyük servet sahiplerinin yükümlülüğü, benzerlerine göre az olacağından, bunların eksik sayılan yükümlülükleri, idare ve belediye meclisleriyle, bulunulan bölgelerdeki ticaret odası tarafından birlikte seçilecek dört üye ile bölgenin en büyük mal memurundan oluşacak bir komisyon tarafından tarh ve takdir ile maktu ve nisbi yükümlülüklerine eklenecektir.

Madde 4: Askeri personel, ikinci maddedeki yükümlülüğün her iki kısmından muaftır.

Madde 5: Aşağıdakiler, maktu kısmından muaftır:

- a. Muharip birlik subayları,
- b. Nisbi kısmı ile yükümlü olmayıp, maktu yükümlülüğü dahi ödeyecek gücü olmayanlar.
- c. Bütün kadınlar ile 18 yaşından küçük ve 60 yaşından büyük erkekler.

Madde 6: Yükümlülüğün maktu bölümü bir defada, nisbi bölümü taksitle ödenecektir.

Madde 7: Bu kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce askeri malları taşıdıkları halde, hükümetten halen alacağı bulunanlar (alacak 1920, 1921 ve 1922 yıllarına ait ise), alacaklarını bu kanunla doğacak yükümlülüklerden düşebileceklerdir.

Madde 8: Bu kanunun yürürlüğe girmesinden sonra Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti dahiline gelecek olan kişiler de, bu kanun çerçevesinde askeri nakliye yükümlülüğüne tabidir. Hükümetin yardımına muhtaç olan mülteciler hariç olacaklardır.

Madde 9: Gerekli görülen yerlerde, menzil dolaylarında belirli bir süre için Bakanlar Kurulu Kararı ile, o yerdeki rayice göre ve peşin ücretle bütün taşıt araçları çalıştırılabileceği gibi, bunların yeterli olmaması halinde, menzil sınırı en fazla 50 kilometre yakınlıkta olan yerlerdeki taşıt araçlarına da başvurulur.

Madde 10: Dokuzuncu madde gereğince çalıştırılacak taşıt araçları için, askeri makamlarca sayısı belirtilerek yazılı istekte bulunulacaktır. Taşıt araçları, o yerdeki mülki makamlar tarafından temin edilecektir.

Madde 11: Nakliye ücretlerinin rayici, belediye meclislerince takdir olunur. Bu meclise, bulunulan yerdeki Ticaret Odası heyeti de katılır. Takdir olunan ücrete itiraz olunursa. İl İdare Meclisleri anlaşmazlığı kesin bir şekilde çözer.

Madde 12: Bu kanun dışında hiçbir kimse parasız nakliye yapmaya zorlanamaz ve aykırı davranışlarda bulunanlar, vatana ihanet suçu işlemiş sayılarak yargılanırlar.

Madde 13: Bu kanun yayınlandığı tarihten itibaren geçerlidir.

Madde 14: Bu kanunu yürütmeye Milli Emri, Sakarya Zaferinden sonra 1922 yılı Nisan ayının ortalarına kadar 7 ay uygulanmış, ordunun yiyecek ve diğer malzeme ihtiyaçları menzil hattına kadar taşınarak depolanmıştı. Ayrıca, ordu ihtiyaçlarında kullanılmak üzere bir miktar kamyon temin edilmiş; ordu, elindeki taşıt araçları ile de bir dereceye kadar kendi ikmalini yapar duruma gelmişti. Tekalif-i Milliye'nin ulaştırma yükümlülüğü, bütçeye gelir sağlayacak şekilde Askeri Nakliye numaralı Tekalif-i Milliye Emri yürürlükten kaldırılabilirdi. Söz konusu kanunun 12. Maddesinde, bu kanun dışında hiç kimse parasız ulaştırma yapmaya zorlanamaz ve aykırı davranışlarda bulunanlar vatan ihaneti suçu işlemiş sayılarak yargılanırlar hükmü, bu amaçla konulmuş bulunuyordu.

Askeri Ulaştırma Yükümlülüğü, geçici bir gelir kanunudur. Yalnızca 1922 yılında ve bir defaya mahsus olmak üzere uygulanacaktır. Bu geçicilik özelliğinden ötürü, vergiden hiç söz edilmemiş onun yerine parasal yükümlülük denilmiştir. Ondört maddelik kanunda vergi kelimesi hiç kullanılmamış, o günlerin vergilendirme tekniğinde sık sık kullanılan maktu vergi-nisbi vergi deyimleri yerine yükümlülüğün maktu bölümü-yükümlülüğün nisbi bölümü deyimlerine yer verilmiştir.

Yükümlülüğün maktu bölümü; silah altında bulunanlar, sakatlar, bütün kadınlar, 18 yaşından küçük ve 60 yaşından büyük erkekler dışında kalan bütün yurttaşları kapsadığından, oldukça önemli bir bütçe geliri sağlayacaktır. Bina, arazi ve gelir vergileri toplamı üzerinden alınacak olan yükümlülüğün nisbi bölümü de hesaba katılırsa (Bina, arazi ve gelir vergilerinin 1920 bütçe yılı gelirleri ile Anadolu'nun yükümlülük kapsamı içine girebilecek nüfusu dikkate alınmak suretiyle) kanunun bütçeye 6 milyon lira dolayında ek gelir getireceği söylenebilir.

7- 1921-1922 Yıllarında Ulaştırma Kollarının İzledikleri Yollar:

1921 ve 1922 yıllarında Ulaştırma Birlikleri aşağıda belirtilen güzergahları takip ederek ulaştırma faaliyetlerini gerçekleştirmişlerdir¹⁸⁵.

Elcezire Cephesinden Batı Cephesine tertip edilen silah ve cephane Diyarbakır ve dolaylarından getirtilerek Malatya'da toplanmıştı. Bunları nakledecek ulaştırma araçları; Malatya-Sivas, Sivas-Kayseri-Yahşihan, Sivas-Yozgat-Yahşihan karayolunu izlemişlerdi. Malatya, bu şebeke üzerindeki sevkiyat ve nakliyatın teslim alma ve teslim etme noktasıydı.

Doğu Cephesinden Batı Cephesine tertip edilen silah ve cephanenin ise dört yönden Ankara ve dolaylarına nakli sağlanmıştı.

Birinci yön: Kars-Erzurum-Karabıyık-Aşkale-Bayburt-Gümüşhane-Trabzon karayolu idi. Bu yolu izleyen kara ulaştırma araçlarının yükü Trabzon'dan Samsun, Sinop, İnebolu denizyolu ile taşınmış, Samsun, Sinop ve İnebolu'dan bu yükleri taşıyarak hareket eden kara ulaştırma araçları, Samsun-Çorum-Yozgat-Yahşihan, İnebolu-Kastamonu-Sungurlu-Kalecik-Ankara karayollarını izleyerek Ankara ve dolaylarına ulaşmışlardır.

İkinci yön: Kars-Erzurum-Karabıyık-Aşkale-Bayburt-Kelkit-Alucra-Suşehri-Sivas karayolu idi. Sivas-Ankara arasındaki nakliyatta kara ulaştırma araçlarının izledikleri yollarsa; Sivas-Kayseri-Kırşehir-Yahşihan ve Sivas-Yozgat-Yahşihan karayolları idi.

Üçüncü yön: Kars-Erzurum-Karabıyık-Tercan-Erzincan-Refahiye-Suşehri-Sivas karayoluydu.

Dördüncü yön: Kars-Tiflis-Batum demiryolundan faydalanarak Trabzon'a gönderilen Doğu Cephesi yardımlarının Batum'dan denizyoluyla Trabzon'a naklini, Trabzon'dan sonra Samsun, Sinop ve İnebolu limanlarına aktarılan bu yardımların Ankara ve dolaylarına taşınmalarını sağlayan bir yöndü. Bu yön Erzurum-Trabzon karayolundaki ulaştırma yoğunluğunu hafifletmek ve Doğu Cephesi yardımlarının daha kısa süre içerisinde batıya ulaşmasını sağlamak amacıyla ele alınmıştı. Trabzon ve

185) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss. 413-414

Su ehri bu şebeke üzerindeki sevkiyat ve nakliyat teslim alma ve teslim etme noktalar yd .

 stanbul'dan ka ır larak Batı Cephesi için, Ankara ve dolaylarına gönderilen ikmal maddelerinin    yönden Ankara ve dolaylarına nakli sa lanm  tı.

Birinci y n:  stanbul- nebolu denizyolu idi.  nebolu'ya gelen  stanbul yardımlarını kara ulaştırma araçları,  nebolu-Kastamonu- ank r -Kalecik-Ankara karayolunu izleyerek Ankara ve dolaylarına getirmişlerdir.

 kinci y n:  zmit-Adapazarı-Hendek-Düzce-Bolu-Gerede-Ankara karayolu idi.

    nc  y n:  zmit-Geyve-Nallıhan-Beypazarı-Aya -Ankara karayolu idi.

Antalya'dan Batı Cephesi için sağlanan ikmal maddelerinin Ankara ve dolaylarına naklinde kara ulaştırma araçları, Antalya-Burdur-Afyonkarahisar doğrultusunu ve Antalya-Burdur-Akşehir karayolunu izlemişlerdir.

Mehmet Evsile'ye göre diğer bir hat ise: Samsun-Çorum-Sungurlu-Yah ih n-Ankara hatt  idi¹⁸⁶.

8- Kayseri-K r ehir-Yah ih n-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma

Faaliyetleri:

2.443 adet çeşitli tüfek, 309 adet kasalı mavzer tüfeği, 64 adet martin tüfeği, 1.018 adet anahtarlı tüfek (951 adedi mekanizmas z), 812 adet mekanizmas z kasalı tüfek, 78 adet muaddel mavzer, 87 adet Rus tüfeği, bir adet büyük çaplı tüfek, bir adet mekanizmas z mavzer, dört adet  ngiliz tüfeği, 37 adet Alman tüfeği, 12 adet Bulgar tüfeği, bir adet Yunan tüfeği, 11 adet muaddel martin, iki adet Paraguay tüfeği, 15 adet küçük çaplı mavzer, bir adet Karada  tabanca, 2.937 adet çeşitli kasatura, 11.817 adet çeşitli süngü, 75 sandık Fransız piyade cephanesi, 74 sandık Rus piyade cephanesi, 275 sandık Alman piyade cephanesi 221 sandık küçük çaplı mavzer cephanesi, iki sandık Rus bombası, 1.911 adet bomba, 4.936 adet tüfek i nesi, iki sandık Rum bombası, 76 sandık Alman bombasından oluşan piyade silah ve cephanesiyle iki adet Rus sahra topu, bir adet çabuk ateşli sahra topu, 105 atım sahra mermisi, alt  sandık 105 mm. Lik Rus muhasara mermisi, 84 atım bozuk da  mermisi, 1.238 atım bozuk 75 mm. Lik sahra mermisi, 401 atım 105 mm. Lik Rus sahra mermisi, 2.105 atım bozuk Osmanlı  abuk

186) Mehmet Evsile, a.g.e., s.54

ateşli sahra mermisi, sekiz sandık ve 215 atım 75 mm. Lik Osmanlı abuk ateşli sahra mermisi, 375 atım çabuk ateşli sahra mermisi, 239 atım 105 mm. lik dağ obüs mermisi, 384 atım torna edilmiş Rus sahra mermisi, 270 adet uçak bombası, 7.954 atım torna edilmiş mermi, 2.572 adet torna edilmiş mermi gövdesi, 2.560 adet tapa, 1.076 adet kapsül, 455 kg. ve 17 varil barut, 48 adet obüs hartucu, 112 adet hartuçtan oluşan top ve top cephanesi Kayseri'den Ankara ve dolaylarına nakledilmişti. Ankara ve dolaylarına nakledilen bu yardımlar Elcezire ve Doğu Cephelerine tertip edilen silah ve cephaneden meydana gelmekte idi.

Öte yandan, Kayseri-Kırşehir-Yahşihan karayoluyla Ankara ve dolaylarına nakledilen çeşitli silah 48,5 ton, çeşitli cephane 221,5 ton idi¹⁸⁷. Ayrıca 1367 ton gıda maddesi ve yem, 49.5 ton donatım malzemesi sevk edilmiştir¹⁸⁸. Bu miktarlar, 1921 yılı Kasım, Aralık aylarıyla 1922 yılı Ocak, Mayıs ve Haziran olmak üzere beş aylık bir dönemi kapsamaktadır¹⁸⁹.

9- İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Kalecik-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri:

1,076 adet çeşitli tüfek, 54 adet çeşitli kasatura, 21 adet aydınlatma tabancası, üç adet makineli tüfek, 3,202 sandık çeşitli piyade cephanesi 415 sandık Rus piyade cephanesi, 10 sandık ve 177 atım nikel zarflı beyzi kurşun, iki sandık aydınlatma cephanesi, iki sandık Rus bombasından oluşan ateşli sahra topu, iki adet 150 mm. Lik obüs topu, bir adet bomba topu, 539 sandık ve 26.281 atım çabuk ateşli sahra mermisi, 166 atım tamamlanmamış çabuk ateşli sahra mermisi, 53 sandık skoda dağ top mermisi, 105 sandık ve 1.168 atım skoda mermisi, 76 sandık ve 188 atım 75 mm. lik çabuk ateşli sahra mermisi, 8 sandık 75 mm. lik Osmanlı çabuk ateşli sahra mermisi, 1,156 atım Osmanlı çabuk ateşli sahra mermisi, 54 atım Alman çabuk ateşli sahra mermisi, 9,267 atım çabuk ateşli dağ mermisi, 6,437 atım Alman sahra mermisi, 9,087 atım sahra obüs mermisi, 2,051 atım İngiliz sahra mermisi, 150 atım uçak tapalı mantelli mermi, 464 atım 12/11-6'lık oybüs mermisi, 118 atım 120 mm.lik sivri uçlu tahrip danesi, 6.190 atım mantelli merrmi, 2.603 atım şınayder mermisi, 6 sandık sahra obüs hartucu, 355

187) **Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler**, ss. 415-416

188) Mehmet Evsile, a.g.e., s.58

sandık kartuştan oluşan top ve top cephanesi İnebolu'dan Ankara ve dolaylarına nakledilmişti.

Ankara ve dolaylarına nakledilen bu yardımlar Doğu Cephesinden tertip edilen, Rusya'dan getirtilen ve İstanbul'dan kaçırılan çeşitli silah ve cephanelerden meydana gelmekteydi.

İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Kalecik-Ankara karayoluyla Ankara ve dolaylarına nakledilen çeşitli silah 105 ton, çeşitli cephane 419.5 ton idi¹⁹⁰. Ayrıca 352.5 ton gıda maddesi ve yem, 758.5 ton donatım malzemesi sevk edilmiştir¹⁹¹. Bu miktarlar 1921 yılı Kasım, Aralık aylarıyla 1922 yılı Ocak, Mayıs, Haziran aylarını kapsamaktadır¹⁹².

10- Samsun-Çorum-Çankırı-Yahşihan-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri:

5,727 adet çeşitli tüfek, iki sandık ve 3,742 adet çeşitli kasatura, 920 adet çeşitli süngü, beş adet makineli tüfek, beş adet makineli tüfek sehpası, üç adet makineli tüfek mekanizması, 18 adet makineli tüfek namlusu, 113 adet makineli tüfek şerit ve kutusu, 76 adet Alman mekanizması, 392 adet piyade kalkanı, 14.316 sandık, 2.265 adet 13 kutu çeşitli piyade cephanesi, 3,095 adet Alman fişek kovarı, 1.246 sandık çeşitli bomba, 604 sandık çeşitli el bombası kapsülünden oluşan piyade silah ve cephanesiyle 48 adet çeşitli top, 649 sandık, 28 sepet ve 170.663 atım çeşitli top cephanesi, 46 sandık ve 15.915 atım çeşitli hartuç 1.500 adet fûnye, 2.004 adet kapsül, 39 sandık dumansız barut, 9 varil ve 797 kg. dumansız yaprak barutundan oluşan top ve top cephanesi ve 29 Alman uçağı Samsun'dan Ankara ve dolaylarına nakledilmişti. Ankara ve dolaylarına nakledilen bu yardımlar Doğu Cephesinden tertip edilen, Rusya'dan getirtilen ve İstanbul'dan kaçırılan çeşitli silah ve cephanelerden meydana gelmektedir.

Öte yandan, Samsun-Çorum-Çankırı-Yahşihan karayoluyla Ankara ve dolaylarına nakledilen çeşitli silah 154 ton, çeşitli cephane 1.945 ton idi¹⁹³. Ayrıca 287 ton gıda maddesi ve yem ile 151.5 ton donatım malzemesinin sevk

189) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s.416

190) A.g.e., ss. 416-417

191) Mehmet Evsile, a.g.e., s.63

192) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s.417

193) A.g.e., ss. 417-418

gerçekleştirilmiştir¹⁹⁴. Bu miktarlar 1921 yılı Kasım, Aralık aylarıyla 1922 yılı Ocak, Mayıs ve Haziran aylarını kapsamaktadır¹⁹⁵.

11- İzmit-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri:

2.825 adet çeşitli tüfek, 11 adet İngiliz otomatığı, üç adet İngiliz otomatik şarjörü, dört adet makineli tüfek nişangahı, üç parça makineli tüfek aksamı, beş adet yedek namlu, 1.000 adet 98 modeli piyade tüfeği mekanizması, 1.414 adet çeşitli kasatura ve süngü, 124 adet çeşitli tabanca, 38 adet Amerikan taklidi tabanca, 30 adet mekanizma, 1.563 adet kılıç, 2.868 adet ve 827 sandık piyade cephanesi, 67 adet çeşitli bombadan oluşan piyade silah ve cephanesiyle 10 adet çeşitli top, 22.000 atım çeşitli top cephanesi, beş sandık 24'lük toplara mahsus makarna barutu, bir varil mantelli toplara mahsus hartuç, 17 sandık kapsülünden oluşan top ve top cephanesi İzmit'ten Ankara ve dolaylarına nakledilmişti. Ankara ve dolaylarına nakledilen bu silah ve cephane İstanbul'dan kaçırılanlardan meydana gelmekte idi.

İzmit-Ankara karayoluyla Ankara ve dolaylarına nakledilen çeşitli silah 38,5 ton, çeşitli cephane 221,5 idi¹⁹⁶. Ayrıca 1367 ton gıda maddesi ve yem ile 49.5 ton donatım malzemesi sevk edilmiştir¹⁹⁷.

Büyük Taarruz hazırlığının kapsadığı 11 Ekim 1921 tarihi ile 31 Temmuz 1922 tarihi arasındaki devrede sürdürülen nakliyat faaliyetleri özetlendiği takdirde; Ankara ve dolaylarına nakledilen silah ve cephane çeşit ve sayısı toplam olarak 14.524 adet çeşitli tüfekten, 11 adet İngiliz otomatığından, üç adet İngiliz otomatik şarjöründen, beş adet yedek namludan, 1.106 adet Alman mekanizmasından, 392 adet piyade kalkanından 7.647 adet ve 2 sandık çeşitli kasaturadan, 12.737 adet çeşitli süngüden, 1.563 adet kılıçtan, 184 adet çeşitli tabancadan, 19.477 sandık, 5.310 adet ve 13 kutu çeşitli piyade cephanesinden, 3.095 adet Alman fişek kovanından, 1.324 sandık ve 6.916 adet çeşitli el bombasından, 64 sandık el bombası kapsülünden, 8 adet çeşitli makineli tüfekten, 5 adet makineli tüfek namlusundan, 113 adet makineli tüfek şerit kutusundan, 4 adet makineli tüfek nişangahından üç parça makineli tüfek aksamından, 79 adet çeşitli

194) Mehmet Evsile, a.g.e., s.68

195) **Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler**, s.418

196) **A.g.e.**, s. 419

197) Mehmet Evsile, a.g.e., s.71

toptan, 1.442 sandık, 274.032 atım ve 28 sepet çeşitli ton cephanesinden, 2.572 adet torna edilmiş mermi gövdesinden, 2.560 adet tapadan, 17 sandık ve 3.080 adet kapsülden, 8.346 kg., 27 varil ve 44 sandık çeşitli baruttan, 16.426 adet, 46 sandık ve 1 varil hartuçtan, 1.500 adet füyeyden ve 29 Alman uçağından oluşmaktaydı.

Bu dönemde sürdürülen nakliyat faaliyetlerinin toplam ağırlığı ise; çeşitli silah 246.5 ton, çeşitli cephan 27.444 ton, yiyecek ve yem 2.116 ton, onarım malzemesi ve gereç ise 1.043,5 ton civarındaydı¹⁹⁸.

Ayrıca bu dönemde 1nci Sınıf Levazım ikmal maddesi tedariki için satın alma ve nakliyat da dahil olmak üzere, toplam olarak 330.000 lira ki ayda 1.320.000 liraya ihtiyaç vardır¹⁹⁹.

Köylere yakın yerlerde iâşe hizmetlerinde köylü kadınları seferber olmuşlardı. Yemekleri pişirip kağınılarla gece yarısı alaylara bölüklere yemek taşıyorlardı. Bu da Türk askerlerinin moralini yükseltiyor ve savaşma azmini arttırıyordu²⁰⁰. İşte Türk milleti emperyalizme karşı verdiği bağımsızlık mücadelesini böylesine fedakarlık ve ulaştırma destanları ile kazanmıştır.

12- Harp Encümeni Kararları ve Ulaştırma Hizmetleri:

Harp Encümeni 14 Ocak 1922 tarihli Bakanlar Kurulu Kararıyla kurulmuştur. Başkomutan başkanlığında 22 Ocak 1922-15 Temmuz 1922 tarihleri arasında uyumlu ve verimli bir şekilde çalışmıştır. Harp Encümeni aşağıdaki üyelerden oluşmaktadır.²⁰¹

1. Başkomutan Mustafa Kemal Paşa
2. Meclis Başkan Yardımcısı
3. Genel Kurmay Başkanı
4. Milli Savunma Bakanı
5. Maliye Bakanı
6. Bu bakanlıkların Encümen Başkanları

198) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s.419

199) A.g.e., ss. 433

200) Sayım Türkman, a.g.e., s. 117

201) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s. 433

Bu encümenin Ulaştırma'yı da konu alan en önemli toplantısını burada vermeyi uygun buluyoruz.²⁰²

Harp Encümeni, 27 Haziran 1922 Günü toplantısı:

Bu toplantıda Encümene gelen istekler ve alınan kararlar şöyle idi:

Taşıma işlerinde sarfedilmek üzere para verilmediğinden, 30.000 lira borç olduğu, Samsun'da 1.000, İnebolu'da, 1.000, Bolu yollarında 2.000 ton gereç ve cephanenin toplandığı, yalnız Samsun ve İnebolu kıyıları için birkaç günlük idare edecek kadar az para kaldığı, bu nedenle ayda merkeze (Ankara'ya) 50.000, Kastamonu'ya 30.000, Çorum'a 30.000, Bolu'ya 25.000, Yozgat'a 20.000, toplam olarak 155.000 lira verilirse taşıma imkanlarının yapılabileceği bildirilmekteydi.

Taşıma yükümlülüğü kaldırılmış olduğundan, zorlukların çoğaldığı belirtilerek, örneğin; günde 25 ton taşıma yeteneğinden olan İnebolu-Ankara hattı 5.5 tona düşmüştü. Bu zorlukları karşılamak amacı ile istenen 155.000 liranın verilmesi için Maliye Bakanlığının gerekli tedbirleri almasına Encümence karar verildi.

Batı Cephesi, daha önceki toplantılarda yaptığı isteklerle cephe haftalığının 300.000 liraya çıkarılmasını bildirmiş olmasına rağmen; para bulmakta çeşitli zorluktan ötürü bu miktarın verilebileceği, ancak kadrolardan ve özellikle geri hizmeti kadrosundan kısıntı yapılarak ancak 270.000 lira ile idare etmesi kararı alındı. Fakat, ordu ihtiyacının daha genişlemesi nedeniyle verilen paranın yetiştirmediği bunun için haftalık olarak 300.000 lira ile karşılanabileceği üzerinde durulmuştu.

Encümen, son defa aldığı kararla Cephe emrine haftalık olarak 300.000 lira verilmesini uygun görmüş, ilgili makamlara bildirmişti.

Dana önce Batı Cephesi emrine verilmiş olan 500.000 lira yedek para ile son defa Adana'da faaliyete geçirilen satınalma komisyonu tarafından cephenin yedek erzakının alınması ve depo edilmesi de yukardaki karara eklenmişti.

13- Yunan Ordusu'nun Ulaştırma Araçları Durumu:

"Yunan ordusunun elinde bol sayıda motorlu araç vardı. Mayıs ayında 3 tonluk 414 adet olan kamyon miktarı Ağustos ayı başlarında 600 adete, 103 olan 1 tonluk araç

202) A.g.e., s. 455

mevcudu ise 240 a yükselmişti. Ayrıca yerli halkın araba, deve, at gibi taşıt araçlarına da zorla el koydular”.²⁰³

Yunan Ordusu’nun motorlu araç durumu Türk Ordusu’na göre epey iyi durumda idi. Motorlu araçların sayısı fazla idi ve niteliği daha iyi durumda idi.

G- BAŞKOMUTAN MEYDAN MUHAREBESİ VE TAKİP HAREKATINDA KARAYOLU ULAŞTIRMASI:

1-Başkomutan Muharebesi (30 Ağustos 1922)

Başkomutan Muharebesi aşağıdaki şekilde cereyan etmiştir.²⁰⁴

Orduların 29 Ağustos 1922 muharebe raporları gece yarısından sonra Afyon’da Batı Cephesi Karargahına gelmişti. Başkomutan, Genelkurmay Başkanı ve Batı Cephesi Komutanı durumu inceleyerek Yunan Ordusu asıl kuvvetlerini kuzey, doğu, güney ve güneybatıdan kuşatılmış ve istenilen sonucun alınmak üzere olduğunu görmeleri üzerine şiddetle taarruza aralıksız takibe karar verdiler. Saat 06 30’da ordulara: “Her iki ordunun bütün kuvvetleri ile ve süratle taarruz ederek düşmanın çekilme yollarının kesilmesi, İzmir doğrultusunda aralıksız takiple dağınık düşman kollarının esir edilmesi, gece gündüz muharebe eden birliklerimizin durmadan harekate devam etmeleri, 5 nci Süvari Kolordusunun da meydan muharebesinden sonra durmaksızın Kızılağac vadisinden Uşak’a yönelmesi” emri verildi.

Durum çok önemliydi ve çabukluk isteniyordu. Başkomutan, Genelkurmay Başkanını 2 nci Ordu bölgesine gönderdi. Kendisi de Akçaşehir’deki 1 nci Ordu Karargahına gitti. Batı Cephesi Komutanı Afyon’da kalarak genel durumu idare edecekti.

Saat 10 00’da Başkomutan Gazi Mustafa Kemal 1 nci Ordu Karargahına gelerek durumu yakından izleyeme başladı. Bu sırada yağmur yağıyor ve çevreyi sis kaplamış bulunuyordu. Saat 15 00’e kadar devam eden bu sis ve yağmur Yunanlıların Adatepe

203) Türk İstiklal Harbi, c.II, Ks.5, Kitap,1, Gnkur. ATESE yay., .baskı, Ankara, 1995, s.99

204) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss. 496-497

bölgesinde savunma düzeni almalarına yardım etmişti. 4 ncü Kolordu Adatepe'deki düşmanın son direnmesini kırmak için hazırlıklara başladı. Saat 16 00'da Başkomutan, 1 nci Ordu ve 4 ncü Kolordu Komutanları, Zafertepe'deki 11 nci Tümen gözetleme yerine gittiler. Yunanlılar bütün ağırlıkları ve topçuları ortalarına alarak birlikleri çepeçevre savunma düzeni almışlardı. 12 nci ve 4 nci Yunan Tümenleri ile bütün ağırlıklar kolorduların bağlı birlikleri Çal Allıören yoluyla Kızıldaş deresine yürümeye başladı. Kuzeyden ilerleyen 16 ncı ve 61 nci Tümenlerimizin taarruzları ile durduruldular. Bunlar da kuzeye karşı mevziye girerek çember içine alınmış bulunuyordu. Yalnız Allıören-Keçiler-Kızıldaş deresi yolunun iki tarafından 4-5 km. lik bir açıklık kalmıştı.

Bütün gece muharebe eden 4 ncü Kolordu birlikleri birbirine çok karışmış olduğundan taarruz hazırlığı çok geç kalmıştı. Saat 17 00'de ordunun 25 nci Ağır Topçu Alayı ateşe başlamasıyla bütün cephedeki topçu da ateş açtı ve topçu ateşi hızla son hadde çıkarıldı. 11 nci 5 nci Kafkas Tümenleri ileriye atıldılar. Saat 18 30'da Başkomutan "Süğü hücumu ile düşmanı atarak Adatepe'nin kısa zamanda ele geçirilmesi" emrini verdi. Bu emir ağızdan ağıza bütün 1 nci hat birliklerine yayıldı. Birlikler birbirleriyle yarışarcasına ilerlemeye devam ettiler. Çok zayıf olan Yunan topçusu çabuk susturuldu. Saat 19 25'te 11 nci ve 5 nci Kafkas Tümenleri düşman mevzilerine girdiler ve mevzi içinde ilerlemeye başladılar. Birlikler ilerledikçe cephe daralıyor çevredeki birliklerin ateşleri birbirine tesir ediyordu. Yanlışığa meydan vermemek için birliklerin bulundukları hatta kalmaları emredildi. Fakat bu emri alamayan 126 ncı Alay, taarruzlarına devamla saat 22 30'da bomba ve süğü hücumları ile Yunanlıları son mevzilerinden de atarak 1.149 rakımlı tepe-Kanlıköprü hattına kadar ilerledi. Adatepe bölgesi Yunanlılardan temizlenmiş oldu.

Şevket Süreyya Aydemir, "30 Ağustos 1922'de Başkumandanlık Muharebesi'ni, bütün düğümlerin çözülüşü" olarak değerlendirmiştir ²⁰⁵.

205) Şevket Süreyya Aydemir, *Tek Adam*, 2/III, Remzi Kitabevi yay., 3. Baskı, İstanbul, 1967, s.6

2-Takip Herekatı:

30 Ağustos 1922'de 4 ncü ve 6 ncı Kolordular Başkomutan Muharebesini yaparken 1 nci Kolordu da Kaplangı dağı – Hallaçlar-Arpagediği'ne çekilen 1, 2 ve 7 nci Yunan Tümenlerine taarruz ediyordu. Kaplangı dağına taarruz eden 57 nci Tümen, Yunanlıların inatla direnmelerinden muharebe dört defa el değiştirdikten sonra gece yarısı 57 nci Tümen elinde kalmıştı.

31 Ağustos 1922'te tekml cepheden takip hareketına geçildi. Murat dağlarının kuzeyinden 5 nci Süvari Kolordusu Gediz istikametine ilerliyor ve arkasından 6 ncı Kolordu takip ediyordu. Dumlupınar-Uşak-Alaşehir istikametinde de 1 nci Ordu ilerlemeye başladı. 1 Eylül 1922'de 1 nci Kolordu Uşak doğusunu savunan Yunan birliklerini taarruzla atmış ve Uşak'ı geri almıştı. 2 nci Kolordu da 1 nci kolordunun soluna yanaşıyordu. Eskişehir cephesindeki 3 ncü Yunan Kolordusu da çekilmeye başlamış, 41 nci Tümen Seyitgazi mevzilerini işgal etmişti.

2 Eylül 1922'de 1 nci Ordu, 1 ve 2 nci Kolorduları 7 nci Tümenle birinci hatta, 4 ncü Kolordu da ikinci hatta olarak takibe devam ediyordu. Uşak'tan çekilen Yunanlılar da Takmak (Eşme) – Kemerdağ – Elvanlar – Yelgen hattında savunma düzeni almaya uğraşıyorlardı. 3 Eylül 1922'de Kula'yı geri alan 5 nci Kolordu Alaşehir ovasına indi. 5 Eylül 1922'de Alaşehir'den çekilen Yunan birliklerini Dereköy'de ve Salihli'de karşılayarak muharebeye zorlamış ve kanlı muharebeler olmuştu. Alaşehir-Salihli demiryolunun iki tarafından da 1 ve 2 nci Kolordular hızla yürüyüşlerine devam ediyordu. 3 ncü Kolordu ve Pazaryeri, Bilecik'i geri alarak çekilen düşmanı Bursa istikametinde takip etti. 6 Eylülde İnegöl ve Yeşihir'i geri aldı. Bu kolordumuzun cephesinden çekilen 3 ncü Yunan Kolordusu da Kazancıbayırı-Dimboz-Burçin hattına savunma için yerleşiyordu. ²⁰⁶ Eylül günü Birinci Kolordu Komutanı Mirliwa İzzettin imzası ile 14 ncü Tümen Komutanlığı'na yayınlanan 51 Nolu Kolordu emrinde;

Düşmanın köylerdeki depolarını tahliye için zaman kazanmak üzere bu hatta tutunmuş olduğu ve bu gece çekilmesi melhuz (muhtemel) olmakla beraber daha ziyade zaman kazanmak için yarın dahi bu hatta kalması muhtemeldir. Bu takdirde kolordu bu düşmana taarruz ile tard edecektir ²⁰⁷ şeklinde emrini iletiyor.

206) **Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler**, ss. 489-489

207) **Askeri Tarih Belgeleri Dergisi**, 43/98, (Haziran 1994), s.37

7-8 Eylül 1922 günleri 1 nci Ordu ve 5 nci Süvari kolordusunun takip hareketleri devam etmiş ve akşam üzeri 1 nci Ordu Turgutlu, süvari kolordusu da Manisa ve Menemen'e varmıştı. Kemalpaşa ile Bornova yolu üzerinde süvarilerimizle Yunan artçıları arasında şiddetli muharebeler oldu. 6 ncı Kolordu da 1 nci Ordunun kuzeyinden Aksaray ovasına inmişti.

8 Eylül 1922'de İzmir'deki müttefik devletler konsolosları şehri teslim etmek için Turgutlu'ya Başkomutanlık Karargahına gelmişlerse de pek geç kalmışlardı.

9 Eylül 1922'de öğleden evvel süvarilerimiz İzmir'e girdi. 1 nci kolordu Kemalpaşa'ya, 2 nci Kolordu Manisa'ya, 4 ncü Kolordu Turgutlu'ya vardılar. Kazancıbayırı'na taarruz eden 3 ncü Kolordu da buradaki düşmanı geri attıktan sonra Bursa istikametine ilerledi. 3 ncü Yunan Kolordusu da Bursa doğu kenarı ve kuzeyini savunmaya çalışıyordu.

10 Eylülde Başkomutan ve Batı Cephesi Komutanlığı ile 1 nci Kolordu İzmir'e girdi. Torbalı ve Menderes vadisinden çekilen Yunan birlikleri de Seydiköy dolaylarında süvarilerimizle kısa bir muharebeden sonra teslim oldular. 3 ncü Kolordu da Bursa'yı savunan Yunan birliklerini atarak şehri geri aldı. 11 Eylül 1922'den itibaren 5 nci Süvari Kolordusu Urla yarımadasına çekilen düşmanı takibe başladı.

Kocaeli Grubu ile 1 nci Tümen Mudanya'da 11 nci Yunan Tümenine taarruz ederek bu tümeni esir aldılar. Ve Bandırma istikametinde takibe koyuldular. 16 Eylül 1922'de süvari kolordusunun Çeşme'yi ele geçirmesiyle İzmir bölgesinde, Türk topraklarında Yunan eri kalmadı. Kocaeli Grubu da bugün taarruzlarına devamla Bandırma'yı işgal ederek çekilen düşmanın vapurlara binmesine engel oldu. Düşman birlikleri de Delikli bayırını, Erdek kıstağında Kapıdağ yarımadasını savunmaya koyuldu. Kocaeli Grubu bu birliklere de taarruz ederek onları attı. Böylece 18 Eylül 1922'de Erdek kasabasını aldı ve Kapıdağ yarımadasını düşmandan temizlemesiyle Batı Anadolu'da bir tek Yunan eri kalmamış oluyordu. Şimdi Batı Cephesi orduları karşısında yeni bir hareket sahnesi açılıyor, Boğazları emniyete almaya çalışan müttefiklere karşı hareket hazırlıklarına başlanıyordu ²⁰⁸.

208) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss. 449-450

3-Kayseri-Kırşehir-Yahşihan-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri:

12 adet Alman tüfeği, 11 adet kasalı tüfek, 8 adet Rus tüfeği, 2 adet Rus tüfeği, 6 adet Belçika tüfeği, 1 adet muaddel martin, 4 adet anahtarlı tüfek, 2 adet dokuzlu tüfek, 11 adet muaddel martin, 2 adet martin taklidi tüfek, 6 adet kasatura, 2 adet süngü, 2 adet çeşitli tabanca, 900 adet piyade cephanesinden oluşan piyade silah ve cephanesi ile 1.296 adet torna edilmiş mermi gövdesi Kayseri'den Ankara ve dolaylarına nakledilmişti. Ankara ve dolaylarına nakledilen bu yardımlar Elcezire ve Doğu Cephelerinden tertip edilen silah ve cephaneden meydana gelmekteydi ²⁰⁹.

Ankara'ya Miri ve Müteahhit Nakliye Kolları ile taşınan bu malzemeler, Eskişehir'e demiryolu ile taşınmakta, buradan da cephe imkanları ile taşınmakta idi.

4-İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Kalecik-Ankara-Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri:

365 adet çeşitli piyade tüfeği, 3.386 sandık çeşitli piyade cephanesi, 208 sandık İngiliz piyade cephanesi, 360 adet mızraktan oluşan piyade silah ve cephanesi, 1 adet skoda topu, 1 adet seri dağ topu, 8 adet bomba topu, 18.752 atım çabuk ateşli sahra mermisi, 969 atım skoda mermisi, 5.240 atım mantelli mermisi, 4.087 atım sahra obüs mermisi, 2.310 atım şınayder mermisi, 891 atım 120 mm. lik obüs mermisi, 3.666 atım bomba topu mermisi, 6.960 atım çabuk ateşli dağ top mermisinden oluşan top ve top cephanesi Ankara ve dolaylarına nakledilmişti.

Ankara ve dolaylarına nakledilen bu yardımlar Doğu Cephesinden tertip edilen, Rusya'dan getirtilen ve İstanbul'dan kaçırılan çeşitli silah ve cephaneden meydana gelmekteydi ²¹⁰.

Bütün bu ulaştırma faaliyetleri icra edilirken halkın büyük fedakarlıkları görülmüştür. Halk maddi açıdan zayıf olduğu için vergi yükümlülüğünü ulaştırma hizmetleri olarak yerine getirmiştir.

209) A.g.e., s. 504

210) A.g.e., s. 504

5-Samsun-Çorum-Yahşihan-Ankara Karayolu ile Yapılan Ulaştırma Faaliyetleri:

79 adet çeşitli tüfek, 9 adet kasatura, 4 adet süngü, 127 sandık İngiliz piyade cephanesi, 290 sandık ve 18.062 adet çeşitli piyade cephanesi, 51 adet çeşitli bomba, 117 sandık boş el bombasından oluşan piyade silah ve cephanesi ile 32 atım Rus çabuk ateşli sahra mermisi, 200 atım 150 mm. lik havan mermisi, 8 sandık çeşitli tapa, 8.312 adet top bombası, 18 sandık barut, 7 sandık dinamitten oluşan top cephanesi Samsun'dan Ankara ve dolaylarına nakledilmişti. Ankara ve dolaylarına nakledilen bu yardımlar Doğu Cephesine tertip edilen Rusya'dan getirtilen ve İstanbul'dan kaçırılan çeşitli silah ve cephaneden meydana gelmekteydi.

1 Ağustos 1922 tarihi ile 18 Eylül 1922 arasındaki devrede sürdürülen nakliyat faaliyetleri özetlendiği takdirde; bu devrede Ankara ve dolaylarına nakledilen silah ve cephanesi çeşidi ve sayısı toplam olarak:

503 adet çeşitli tüfekten, 15 adet kasaturadan, 6 adet süngüden, 2 adet tabancadan, 4.011 sandık ve 18.962 adet piyade cephanesinden, 168 adet bombadan, 360 adet mızraktan, 8 sandık çeşitli tapadan, 10 adet çeşitli toptan, 52.715 atım çeşitli top cephanesinden, 18 sandık çeşitli baruttan, 7 sandık dinamitten oluşmaktaydı. Bu dönemde Yahşihan ve Ankara'ya getirilen çeşit ve sayıları yukarıda açıklanan ikmal maddeleri Yahşihan-Ankara dekovil ve Ankara-Polatlı normal hat demiryolu ile Polatlı, Biçer'e, buradan da Eskişehir ve dolaylarına nakledilmişti. Genellikle Batı Cephesi birliklerinin lojistik desteği Eskişehir ve dolaylarına nakledilen bu ikmal maddeleriyle sağlanmıştı²¹¹.

Başkomutanlık Tekalif-i Milliye emirleri ile ulaştırma hizmetlerini karşılamayı amaçlarken, bunda büyük ölçüde başarılı olmuş ve bunun yanında müteahhitlere borçlanmak suretiyle ulaştırma hizmetlerinin karşılanmasına çalışılmıştır.

211) A.g.e., ss. 505

III- BATI CEPHESİ'NDE SUYOLU ULAŞTIRMA HİZMETLERİ

A-BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI SONRASI DENİZ FİLOSU VE MONDROS MÜTAREKİSİ

1-Savaş Sonrası Deniz Güçleri Karşılaştırması:

Birinci Dünya Savaşından çıkan Osmanlı Donanması Haliç'te hareket kabiliyetini kaybetmiş bir vaziyette düşmanların kontrolü altında yatmakta idi. Bu gemiler Yavuz, Hamidiye, Mecidiye, Turgut, Berk, Peyk, Taşoz, Samsun, Basra, İntibah, Rast, Selanik ve diğer küçük gemilerden oluşan 46150 Ton ağırlığında idi. Buna karşılık işgal donanması tonajı şöyle idi: ²¹²

İngiliz Filosu	: 119000 Ton
Fransız Filosu	: 44000 Ton
İtalyan Filosu	: 20000 Ton
Yunan Filosu	: 48500 Ton
İspanyol Filosu	: 11000 Ton
Amerikan Filosu	: 7000 Ton
<u>Japon Filosu</u>	<u>: 3000 Ton</u>
Toplam	: 252500 Ton

Buna karşılık İstanbul'da kontrol altında bulunan Osmanlı donanması ile işgal donanması tonaj oranı: 1/5'dir.

Durum göz önüne alınacak olursa aradaki oranın ne denli uçurum olduğu görülür. Elimizdeki gemilerin bir çoğu da Osmanlı limanlarında mahsur kalacaktır.

212) Nahit Çapaner, **Kurtuluş Savaşı Deniz Kahramanları**, Gnkur. yay., 1. Baskı, İstanbul, 1943 ss. 6

2-Mondros Mütarekesi'nin Deniz ile İlgili Maddeleri:

Savaşın kesin yenilgimizle bitmesi sonucu 30 Ekim 1918 günü imzalanan Mondros Mütarekesi ile Osmanlı Donanması ve deniz gücü yeryüzünden siliniyordu. Mütarekenin deniz gücümüze ilişkin maddeleri şu şekildedir: ²¹³

Madde 1 – Karadeniz'e geçiş için Çanakkale ve Karadeniz boğazların açılması ve Karadeniz'e geçişin güvenlik altına alınması için Çanakkale ve Karadeniz İstihkamları müttefikler tarafından işgal edilecektir.

Madde 2 - Osmanlı sularındaki bütün mayın tarlaları ile torpido ve kovan yerleri ve diğer engellerin yerleri gösterilecek ve bunları taramak ve kaldırmak için istenildiğinde yardım edilecektir.

Madde 6- Osmanlı kara sularında güvenlik ve buna benzer hususlar için kullanılacak küçük gemiler müstesna olmak üzere Osmanlı sularında veya Osmanlı Devletince işgal edilen sularda bulunan bütün harp gemileri teslim olunup, Osmanlı limanlarında mevcut bulundurulacaktır.

Görüldüğü üzere deniz araçları açısından dengesizlik olduğu gibi emperyalist güçler masa başında da Mondros Mütarekesi ile mevzuatla ilgili olarak işgal planlarını ortaya koymuşlardır.

B-İŞGALLER VE DENİZ OLAYLARI:

4 Kasım 1918'de ilk defa İzmir'e gelen bir İngiliz monitorundan sonra, Aralık 1918 tarihinden Nisan 1919 tarihine kadar muharebe gemisi, kruvazör, muharip ve yardımcı gemiler gibi çeşitli sınıftan birçok İngiliz, Fransız, İtalyan, Birleşik Amerika ve Yunan harp gemileri, İzmir'e gelmişti. 14 Mayıs 1919'da İzmir'de, İzmir Komodorluğu ve Liman Reisliği'nden başka, İzmir ve çevresindeki mayınları çıkarmaya memur Nusrat mayın gemisi kışla önünde demirli bulunmakta, bu bölgede karakol görevi almış olan Hızırreis Gambotu ile 14 No. 11 Motörgambot da mendirek

213) Alptekin Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları**, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi yay., Ankara, 1990, ss.46-47

içinde yatmaktaydı. Bu tarihte Yenikale'deki tahkimat ile mayın deposu, Averoff Yunan zırhlı kruvazöründen çıkarılmış olan silahlı bir müfreze tarafından; körfezin diğer önemli noktaları da Fransız, İngiliz ve İtalyan silahları müfrezeleri tarafından işgal edildi ²¹⁴.

İzmir'in işgalinden sonra Yunan nakliye ve harp gemileriyle Mudanya'ya 1200 askerin götürüldüğü, bununla birlikte işgal kuvvetleri yaklaştığı vakit Akhisar'daki subay ailelerinin Sındırgı'ya, Bergama ve Dikili'dekilerin Soma'ya çekilmeleri evrak ve kayıtların mahalli hükümetle bırakılması konusu 28 Haziran 1919 tarihli 14 ncü Kolordu Kumandanlığı tarafından, Harbiye Nezareti'ne yazılan şifreden anlaşılmaktadır²¹⁵. İzmir ile Antalya arasında sefer yapan İngiliz Bandıralı Kalitci Vapuru'nun Antalya Rum Hastanesi için tıbbi malzeme namıyla Yunan Askeri için eşya getirdiği ve Yunanlıların Antalya'da da teşkilat kurmak istedikleri, 8 Haziran 1919 tarihli, 57 nci Fırka Kumandanlığı tarafından, Harbiye Nezareti'ne yazılan şifreden anlaşılmaktadır²¹⁶. Yunan Ordusu tarafından işgal edildikten sonra tahliye edilen İzmir'de asayiş bozmak ve Yunan varlığına zemin hazırlamak için İstanbul'daki gizli bir komitenin idaresi altında 130 çete reisinin Romanya Vapuru'yla İzmir'e sevk edildikleri ²¹⁷ yapılan yazışmalardan anlaşılmaktadır.

İzmir'in işgalinin haber alınması üzerine sahildeki topların nakli için İstanbul'dan romorkör Harbiye Nezareti'nden romorkör istenmiş,²¹⁸ istenen romorkör gelmeyince, romorkörler kira karşılığı²¹⁹ 17 nci Kolordu Kumandanlığı tarafından tedarik edilmiştir.

Öte yandan Antalya'yı işgal eden İtalyanların pek fazla sayıda olmadıkları, Rodos'tan Dalaman Vapuru'yla 17.000 İtalyan askeri geldiği²²⁰ ve yine 17 Mayıs 1919 tarihinde Antalya'ya bir İtalyan bandıralı vapurla bir subay ve 75 İtalyan askerinin geldiği²²¹ şifre ile Harbiye Nezaretine bildirilmiştir.

214) **Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı**, Gnkur. Harp Dairesi yay., 1. Baskı, Ankara, 1964, s.15.

215) **ATASE Arşivi**, İSH: 2634, Kutu: 18, Gömlek: 14

216) **ATASE Arşivi**, İSH: 3454, Kutu: 20, Gömlek: 123

217) **ATASE Arşivi**, İSH: 3073, Kutu: 18, Gömlek: 49

218) **ATASE Arşivi**, İSH: 1296, Kutu: 11, Gömlek: 6

219) **ATASE Arşivi**, İSH: 1458, Kutu: 11, Gömlek: 13

220) **ATASE Arşivi**, İSH: 2553, Kutu: 17, Gömlek: 66

221) **ATASE Arşivi**, İSH: 2432, Kutu: 17, Gömlek: 61

1-Yunanlıların Hızırreis Gambotuna El Koymaları:

15 Mayıs 1919'da İzmir'i işgale başlayan Yunan kuvvetlerinin bu gemimiz üzerine açtıkları ateş, subay salonunda bazı tahriplere sebep olurken, aynı muameleye uğrayan 14 No.lı Motörgambotta iki erimiz yaralanmıştır. Bu olayların üzerinden çok geçmeden Adventure adlı İngiliz Kruvazörü ikinci komutanının idaresindeki bir İngiliz balıkçı gemisi gelerek adı geçen iki gemiyi yedeğinde mendirekten çıkardı ve kılla önüne götürerek açığa demirletti. Dört gün sonra her iki gemi, aynı şekilde tekrar mendirek içine alınarak kruvazör, Hızırreis'in sancak bordasında ve balıkçı gemisi de iskelesinde yer aldı. Gemilerde top temizliği gibi işlere dahi Liman reisliğinin emriyle son verilmiş bulunmakta, aileleri ile temasa gelmek isteyen subaylar, ancak Yunan subayları refakatinde karaya çıkabilmekteydi.

6 Temmuz 1919'da Hızırreis Gambotuna gelen bir Yunan subayı, Türk subaylarının, önce, kendilerine verilmiş olan belgelerle Pazartesi ve Perşembe günleri Yunan Deniz Komutanlığında bulunarak kontrol edileceklerini bildirdi. 14 Temmuz'da gemiye gelen Yunan Liman Reisinin bir bildirisinden de bu kontrolün bundan böyle Yunan Polis Müdürlüğünde yapılacağı anlaşıldı.

1 Ağustos'ta Urla'ya ve 10 Ekim'de Çeşme'ye giden Hızırreis'in bu birer günlük seyahati, biricik faaliyetini teşkil eder. Bundan sonra, 1920 yılının 23 Haziran'ına kadar hareketsiz duran gambot, bu tarihte geceleyin 3 istimbota doldurulmuş 200 kişilik bir silahlı Yunan müfrezesi tarafından basıldı. Nöbetçiler tevkif olundu, tabanca ile tehdit olunan subaylar, bir istimbotla Liman Dairesine yollandı. Bu esnada bir tabanca kurşunuyla yaralanmış olan ikinci komutan, gemi komutanı ile birlikte Lemnos adlı Yunan muharebe gemisine ve erat da muhafaza altınla Liman Dairesine götürüldü. Bu suretle düşman eline geçmiş olan Hızırreis, üç yıl sonra, İmroz ve Bozca adaların tarafımızdan tessellümünden sonra, tekrar İzmir'e gelecek ve Lozan Barışından sonra, bu limanı ziyaret ikinci ilk harb gemimiz olacaktır ²²².

222) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi, Hava Harekatı, ss. 15-16

2-Beş Numaralı Motorlu Kayığın Yunanlılar Tarafında Ele Geçirilmesi:

Öte yandan Ondördüncü Kolordu nakliyatında çalışan beş numaralı motorlu kayak Bandırma'da bir Yunan torpidosu tarafından tutuklanmıştır. ²²³ Bundan dolayı Bandırma ile Tekfurdağı arasındaki deniz ulaştırma hizmetleri durduğu 29 Haziran 1919 tarihli, Birinci Kolordu'dan Harbiye Nezaretine çekilen şifreden anlaşılmaktadır. Bu kayığın Yunanlıların eline geçmesi üzerine Gelibolu'da, Anadolu ve Rumeli arasında deniz ulaşım hizmetleri sekteye uğradığından dolayı, 14 ncü Kolordu Kumandanlığı'na acilen bir romorkör ve şatın gönderilmesi²²⁴ istenmiş; bu talebe bir cevap gelmeyince 28 Mayıs 1919 tarihinde yapılan yazışma ve şifrede, karargahın bir kısmıyla Balıkesir'e hareket edileceği ve birlikte götürülecek zabıt ve karargah eşyası naklinde kullanılmak üzere bir romorkör ve şatın Tekfurdağı'na acilen gönderilmesi²²⁵ 14 ncü Kolordu Kumandanlığı tarafından tekrar istenmiş, fakat buna da cevap gelmemiştir. Anadolu ve Rumeli arasındaki işe ikmali için Ondördüncü Kolordu Komutanlığı emrine hızlı ve büyük bir vapur tahsis edilmesi²²⁶ istenmiş, bu talep de karşılanmayınca Gelibolu yarımadasındaki askeri eşya ve malzeme nakli için her türlü vasıtaya başvurulmuş ve Şirket-i Hayriyeden araba vapuru da kiralanmıştır ²²⁷.

3-Nusrat Mayın Gemisinin Mayın Toplama İşleri:

25 Nisan 1919 tarihinden beri İzmir'de bulunmakta olan bu gemi, yedeğinde iki mayın çıkarma botu olduğu halde, Saros Körfezindeki mayınları çıkarmak üzere, 4 Haziran 1919'da Mondros'a hareket etti. Bundan sonra, 4 Temmuz – 4 Ağustos 1919 arasında aralıklı olarak İzmir mayın hatlarını kaldırmakla meşgul oldu. 14 Ağustos'da İstanbul'a döndü. Daha sonra, 12 Ekim – 6 Kasım 1919 arasında Çanakkale ve Kumkale mayın hatlarında çalışan Nusrat, 10 Kasım'da İzmir'e gelerek Hacılar ve Eskifoça limanlarından faydalanmak suretiyle, Aralık sonuna kadar bu bölgedeki mayınların çıkarılmasıyla uğraştı. Bu hizmetleri sırasında bir İngiliz gemisinden 4 defa

223) ATASE Arşivi, İSH: 2298, Kutu: 37, Gömlek: 129

224) ATASE Arşivi, İSH: 2540, Kutu: 13, Gömlek: 72

225) ATASE Arşivi, İSH: 2626, Kutu: 13, Gömlek: 78

226) ATASE Arşivi, İSH: 1943, Kutu: 13, Gömlek: 51

227) ATASE Arşivi, İSH: 3327, Kutu: 27, Gömlek: 53

kömür ve 1 defa da yiyecek ikmali yaptı.²²⁸ Nusrat mayın gemisinin faaliyetleri 25 Haziran 1919'da çekilen bir şifre ile Harbiye Nezaretine bildirildi²²⁹.

4-Tirimüjgan Vapurunun Nakil İşlerinde Kullanılması:

19 Haziran 1919'dan beri İzmir Limanında bulunmakta olan bu gemi, yurtlarına dönmekte olan bir kısım Alman ve Avusturya'lıyı alarak 24 Haziran'da Venedik'e hareket etti. Bu gemi, 21-22 Mart 1920'de de aynı vazife ile İzmir'de bulunmuştu ²³⁰.

Donanma'nın muharip gemileri topları söküldüğünden, kama gibi önemli teçhizatı alınan gemiler de ulaştırma faaliyetlerinde bulunmuştur. Bazı gemiler demirlendikleri limanlardan kaçırılıp Milli Harekata katılmıştır. Gemilerini kaçıramayan mürettebat da Milli Ordu'ya katılmak üzere Anadolu'ya kaçmışlar ve ele geçirilen gemilerde görev almışlardır.

C-1920 YILI'NDA DURUM VE MİLLÎ DENİZ HÜKÜMET TEŞKİLATININ KURULMASI

1-1920 Yılı Başında Durum:

İstanbul'un resmen işgali tarihi olan 16 Mart 1920'den önce, 1920 başından itibaren, Haliç'teki deniz tesislerinden "Efradı Cedide Mektebi" ve Tirgüverte Kışlası, İtilaf kuvvetleri tarafından işgal edilmiş, mühimmat deposundaki silahların ağızotu ve funya gibi parçaları çıkarılarak görülmüştü. Top kamaları alınmış, cepane ve torpidoları çıkarılmış ve yapılan terhislerle bakımları gittikçe azalmış olan gemiler, harap olmaya başlamışlardı. Gemilerin zaman zaman kontrolü için, Sardunya adlı eski bir İtalyan muharebe gemisi, Haliç'te Camialtı denilen yerde kıçtankara demirlemiş bulunuyordu. Osmanlı gemileri içinde bir derece canlılık göstereni, Hamidiye Okul Kruvazörü idi.

228) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, s. 16

229) ATASE Arşivi, İSH: 3074, Kutu: 19, Gömlek: 45

230) Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi-Hava Harekatı, s. 16

1920 ve 1921 dühullü Deniz Harb Okulu öğrencileri bu gemide eğitimlerine devam etmekteydiler²³¹.

Bunun yanında sahillerimizin bir kısmı İstanbul Hükümeti'nin emrinde diğer kısımları İtilaf Devletleri ve Yunanlıların işgali altında idi. Elimizde sadece kuzey sahilleri kalıyordu²³².

2-Milli Hükümet Nakliye Filosunun ilk Gemileri:

İşgal kuvvetlerince savaş yeteneklerinden yoksun olduğu görülerek Anadolu limanlarında demirlemelerine izin verilen gemiler ise şunlardı: Aydınreis adlı 502 tonluk üzeri tahta kaplı gambot Trabzon'da, Praveze adlı 502 tonluk üzeri tahta kaplı gambot Sinop limanında demirliyor; bunların da topları çıkarılmış bulunuyordu. Ayrıca, çeşitli limanlarda ancak ulaşım işlerinde kullanılabilen birkaç küçük tekne vardı. Öte yandan, halkın bağışlarıyla gemi almak için kurduğu Donanım Cemiyeti servetlerine el konarak kapatılmıştı²³³.

Aydınreis ve Preveze Gambotları;

Osmanlı Bahriye Nezareti tarafından karakol için önceden Karadeniz'e gönderilmiş olan Preveze ve Aydınreis Gambotlarından birincisi, üssü olan Sinop'ta, ikincisi de Trabzon'da bulunmaktaydı. Kömürsüzlük yüzünden kıyılarımızı kontrol ve gemilerimizi muayene ile görevli olan İngiliz ve Fransız harb gemileri tarafından gözetlenmekte ve nihayet, yaptıkları bir teşebbüs sonunda Bahriye Nezaretinden gelen bir emirle İstanbul'a dönmeleri istenmekteydi. Her iki gemi bu emri dinlemiyerek Milli Hükümet emrine girdiler. Bunlar, zamanla gelişecek olan Milli Hükümet Nakliye Filosunun çekirdeğini teşkil edeceklerdi.

Elkonan gemiler:

Karadeniz'deki yapılacak nakliyat için lüzumlu büyük gemilerin çeşitli şekilde sağlanması, 1920 yılında başlar. Kaçakçılığa engel olmak üzere İstanbul Hükümeti tarafından 30 Mayıs 1920'de Karadeniz'e gönderilmiş olan 4 No.lu Rüsumat Vapuru, 10 Haziran'da kendiliğinden Milli Hükümet emrine girmekle, Preveze ve Aydınreis Gambotlarından sonra, Milli Hükümet Nakliye Filosunun ilk gemisini teşkil etmiş,

231) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, a.g.e., ss. 16-17

232) Nahit Çapaner, a.g.e., s.9

ancak 19 Aralık'tan itibaren asker personelle göreve başlayarak nakliye işlerinde zamanla ençok iş gören gemilerden biri olmuştu.

Bunlardan sonra, İstanbul sevkiyatının "Samsam" römorkörü ile bir matörlü mavnaya 6 Eylül 1920'de Ereğli'de elkondu. Sırasıyla Gazal ve Mebruke adlarını alan bu gemilerin sivil personeli, Samsun Bahriye Müfrezesinden ve Preveze Gambotundan gönderilen eratla Ereğli'de değiştirildikten sonra, 23 Eylül'de Trabzon'da hizmete girdiler.

30 Ekim 1920'de Ereğli'de bulunmakta olan Dafni adlı Yunan vapuru ele geçirildi. Türk mürettebatı ile Trabzon'a sevk edilen bu gemi karşılaştığı fırtına dolayısıyla 4 Kasım 1920 günü Ereğli'ye döndükten iki saat sonra, C-27 markalı Fransız Denizaltı avcı gemisinin baskınına uğradı.

Bu hal karşısında mürettebat boşaltılıp su musluklarının açılması suretiyle vapurun batırılması cihetine gidildiyse de, bu teşebbüste geç kalınması yüzünden Fransız gemisi tarafından alıp götürüldü.

6 Kasım'da Abranosyan Kumpanyasına mensup vapurlarından birine elkonarak adı Şahin'e çevrildi. Bu suretle dördüncü bir gemiye sahip olundu²³⁴.

3-Deniz Ulaştırma Araçlarının Azlığı Nedeniyle Çekilen Güçlükler:

Rusya'dan yollanacak silah ve cephaneleri taşımak üzere Deniz Müfreme Komutanlığı emrinde bulunan Şahin ve Rüsumat vapurları, Gazal, Preveze ve Aydınreis Gambotlarıyla halktan kirayla tutulan motor ve takalarla taşıma tasarlanmıştı.

Devlete ait deniz araçları fazla kullanılmaktan dolayı yıpranmış olduğundan tekne ve motorlarında sık sık ortaya çıkan arızalardan ötürü uzun süre onarımda kalmışlardı. Bu sıkıntılı duruma bir de kömür tedarikindeki zorluklar eklenmişti²³⁵. Çekilen, şifre ve telgraflarla Sinop ve Trabzon'da bulunan iki gambot için kömür gönderilmesi²³⁶ talep edilmiştir.

Silah ve cephane getirmek üzere Rusya'ya yollanan Şahin Vapuru ve Preveze, Aydınreis Gambotlarına Ruslar el koyarak kendi hesaplarına çalıştırmışlar, bu

233) Alptekin Müderrisoğlu, a.g.e., s. 47

234) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, ss. 17-18

235) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s. 262

236) ATASE Arşivi, İSH: 2474, Kutu: 14, Gömlek: 84

yetmiyormuş gibi gemilere Rus bayrağı çektikleri milletvekili Osman Bey'le Tuapse konsolosu tarafından Ankara'ya bildirilmişti²³⁷.

Milli Savunma Bakanlığı, Aralık 1920 başında Dışişleri Bakanlığına başvurarak bu gambotların iadesi için teşebbüste bulunulmasını istedi. Fakat bu istek ancak ertesi yıl tahakkuk edilebildi. Adı geçen üç gemimizden Şahin Vapuru, bir derece onarılmış olarak, 20 adet 120 mm. lik top ve 405 sandık piyade fişeği yüküyle 24 Nisan 1921'de Trabzon'a döndü. 10 Mayıs 1921'de Tuapse'ye gelmiş olan iki gambota, Rüsumat 4 No.lı ve Selamet Motörüyle kömür ve personel gönderildi. 19 Mayıs 1921'de Preveze Gambotu, Gazal Römorkörü ve Dana Yelkenlisi ile birlikte, mühimmat yüküyle buradan hareket ettiler. Bu sırada Rüsumat 4 No. ile Selamet ve Aydınreis, Tuapse'de silah ve mühimmat yüklenmekteydiler. İki gün sonra da bu gemiler Trabzon'a gelmişlerdi.

Ele geçirilmek istenilen gemilerden biri de, 21 Kasım'da, Rusya'dan dönmekte olan ve içinde Wrangel Ordusuna mensup bir general ile 300 subay, 700 silahlı er ve 80 makineli tüfek bulunan 1200 tonluk bir Beyaz Rus Gambotunun Ereğli Limanına ilticasiyle meydana geldi. Sebep olarak evvela fırtınayı, sonra makine arızasını ve daha sonra da, Kerempe üzerlerinde hareketten kalmış bir Beyaz Rus Muhribini aradıklarını söyleyen bu gambota, fazla ihtiyaç dolayısıyla, silahlarını bize vermeleri teklif olunduysa da, buna muvafakat etmemeleri üzerine geminin zaptı cihetine gidildi. Bunun için gereken tertibat alınmakta iken, geminin aynı günde ani olarak İstanbul'a hareket etmesiyle bu tasavvur suya düştü. Harekette kaldığı bildirilmiş olan Rus muhribinin ele geçirilmesi için kıyı bölgelerine talimat verildiyse de yapılan araştırmalarda böyle bir gemiye rastlanmadı²³⁸.

4-Milli Hükümet Deniz Teşkilatı

İstiklal Harbine Anadolu topraklarının sahne oluşu, düşmanın buraya denizaşırı nakliyatı bulunmasını, kıyılarımıza abluka koymasını ve sularımızdaki nakliyata engel olmak üzere bazı tertipler almasını gerektirmişti. Buna karşılık, Osmanlı deniz kuvvetlerinin enterne edilmesi çeşitli düşman hareketlerini baltalamak, kendi nakliyatını

237) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, a.g.e., s. 262

238) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, s. 30

korumak, kıyılarımızı savunmak ve bunların hepsinden evvel, düşmanın karaya ayak basmasına engel olmak gibi vazifelerine imkan vermemiş ve bu hal, düşman deniz kuvvetlerine tam bir hareket serbestisi sağlamıştı. Bu durum karşısında Milli Hükümet Bahriyesinin yapacağı iş, Batı Cephesini her bakımdan beslemek için en kısa, en çabuk ve en ekonomik yol olarak Karadeniz’de kaçak suretiyle nakliyatın yapılması ve önemli limanların top ve mayınla savunulması gibi, işlerden ibaret kalmıştı. Deniz teşkillerinin kurulmasındaki maksat ve gayenin sağlanması için gerekli subay heyetinin kısmen kendiliklerinden, kısmen de İstanbul’dan çağrılmak suretiyle iş başına gelmeleri, 1920 yılından başlar²³⁹.

T.B.M.M. Hükümeti Bahriyesi, 1920 yılında Ankara’da Milli Savunma Bakanlığı’na bağlı Bahriye Dairesinin kurulmasıyla işe başladı. Başka faaliyet, elde bulunan iki gambot ve el konan zapt ve müsaade edilen gemilerle teşkil edilen bir taşıt filosunun Novrosiski, Tuapse, Batum limanlarından Trabzon, Samsun ve İnebolu gibi limanlarımıza silah cephane ve malzeme taşınması oldu. Bu arada asker nakliyatına da yer verildi. İhtiyar teknelerden ibaret her türlü sığınma ve onarım imkanlarından mahrum olan bu filonun taşıdığı eşyanın toplam tonajı harbin sonuna kadar 30 bin tonu bulmuş ve bu suretle Batı Cephemizin ihtiyaçları zamanında sağlanarak, zaferde hatırı sayılır bir hisseye sahip olunmuştur. O zamanki Seyrisefain İdaresi ve özel kumpanyalar gemileri ile halk motorlarının yardımlarını burada şükranla kaydetmek gerekir.

Dört yıl süren bu hareket esnasında Yunan Donanması, kıyılarımızı abluka ederek taşımalara engel olmaya boş yere uğraşmış, durmuş; ancak küçük bir gemimizi, onu da boş iken, batırmaya muvaffak olmuştur.

(Düşmanın Karadeniz hakimiyetine rağmen Nakliyatı Bahriye Komutanlığı, Liman reislikleri ve Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü işbirliğine dayalı olarak başarılı ve mükemmel ölçüde Nakliyat gerçekleşmiştir. Yunan Enosis ve Uranya adlı iki Yunan şilebi sapt edilerek taşıt filomuz güçlendirildi. Bu arada pontus çetecilerini taşıyan iki gemi daha ele geçirildi. Bütün bu faaliyetler batı cephesini güçlendirmek maksadıyla yapılmıştır).²⁴⁰ Milli Hükümet, Batı Cephesine ikmal nakliyatı yapabilmek için bir nakliye filosu kurmak çabası içindeydi. Trabzon üs olarak kabul edilmişti.

239) A.g.e., ss. 20-21

240) Sami Besbelli, “İstiklal Harbindeki Deniz Hareketlerimize Kısa Bir Bakış” Silahlı Kuvvetler Dergisi, 50/242 (Haziran 1972), ss.71-72

Umuru Bahriye Müdürlüğü (Deniz İşleri Müdürlüğü) Ankara’da kurulmuştu. Buna bağlı olarak Trabzon’da Nakliyatı Bahriye Müfrezesi Komutanlığı (Deniz Ulaştırma Müfreme Komutanlığı), Karadeniz Ereğlisi’nde Deniz Müfreme Komutanlığı, Hopa, Akçaşehir (Akçakoca) liman reisliği ile Samsun, Zonguldak ve Antalya’da merkez liman reislikleri vardı²⁴¹.

5-Umur-u Bahriye Müdüriyeti:

10 Temmuz 1920’de Ankara’da Milli Savunma Vekaleti kadrosuna alınan bu Müdüriyetin görevi, başta Karadeniz’deki nakliyat olmak üzere, emrindeki deniz teşkillerini sevk ve idare etmektir. 1921 yılı başında “Bahriye Dairesi Reisliği” olarak değiştirilen bu teşekkülün başında, Lozan Barış Konferansının açıldığı tarihe kadar, başlangıçta Kıdemli Yüzbaşı iken sonradan Yarbaylığa kadar yükselen (Şevket – 814) bulunmuş ve sonra Deniz Müşaviri olarak Barış Delegasyonuna katılmıştır²⁴².

Büyük Millet Meclisi hükümetinde; Milli Müdafaa Vekaletinin teşkili sıralarında vekile merbut olmak üzere (Umuru Bahriye Müdüriyeti) tesis olundu. Umuru Bahriye Müdüriyeti, İstanbulda Osmanlı hükümeti ve işgal kuvvetleri tarafından yok edilen Türk denizciliğini yeniden kuracak, İstiklal ve harekatımız için ordunun muhtaç olduğu malzeme ve saireyi taşıyacak, deniz hudutlarımızı koruyacaktı. Bu ağır ve mühim bir işti. Fakat zafer için elzemdi. Derhal teşkilat yapıldı.

Sahillerimizin vaziyeti şöyle idi:

Bir kısmı İstanbul hükümetine tabi idi. Bir kısmı İstanbula tabi olmakla beraber İtilaf devletleri tarafından işgal altına alınmıştı. Üçüncü kısım Yunan istilasına uğramıştı. Dördüncü kısım cenup sahilleri idi. O da mühim bir kısım itibarile işgal altında bulunuyordu. Umuru Bahriye Müdüriyeti ilk iş olarak liman reisliklerine, İstanbuldaki Bahriye nezareti ile irtibatlarını keserek milli hükümete itaat etmelerini bildirdi. Hopadan Kefkene kadar Karadeniz sahili ve Antalyadan Küllük limanına kadar Akdeniz sahili bu emre baş eğdi. Böylece milli hükümetin deniz hududu çizilmiş oldu.

241) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s. 278

242) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, s. 21

Umuru Bahriye Müdiriyeti, sonra, Karadeniz sahilini iki mıntakaya ayırdı. Birinci mıntaka, Rus hududundan İnebolunun batısında Mesenlere kadar olan sahildi. (Samsun liman riyaseti) bu mıntakaya merkez yapıldı. İkinci mıntaka, Mesenlerden başlayan ve batıya uzanan sahildi. Bu sahil üzerindeki limanlardan bir kısmı eskiden İstanbula tabi bulunuyordu. Zonguldak limanı bu ikinci kısma merkez yapılarak, liman reisinin unvanı da (Merkez liman riyaseti) ne çevrildi. Samsun, merkez liman reisi Yarbay Halis, Zonguldak merkez liman reisi Binbaşı Ali (Bey) di. Halis (Bey) bir müddet sonra Umuru Bahriye Müdiriyetince azlolundu, yerine muavin Sadık (Bey) tayin edildi. Ali (Bey) mevkiini muhafaza etti. Mersin limanı, Fransızların elinde bulunduğundan Antalyada bir merkez liman riyaseti teşkil ve Akdeniz sahillerine merkez itibar edildi. Teşkilat ile beraber bütçe yapıldı, merkez şubeleri kuruldu. Ondan sonra da nakliye filosunun tesis ve kullanımına başlandı²⁴³.

6-Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı

21 Eylül 1920’de kurulan bu teşekkülün başlıca görevi Rus limanlarından Trabzon’ ve buradan Karadeniz’in muhtelif iskelelerine yapılan nakliyatı düzenlemek ve idare etmektir²⁴⁴.

Deniz ulaştırmasını üstlenen bu kuruluşun komutanı Binbaşı Fahri Aczi Bey idi²⁴⁵.

7-Samsun Bahriye Müfrezesi Komutanlığı:

Gemi ve mevkiler için lüzumlu eratı yetiştirmek üzere Milli Savunma Vekaleti’nin Temmuz 1920 sonlarına doğru 10 ncü Tümen Komutanlığına gönderildiği bir emirle kurulan bu Müfreze, ancak Ağustos 1920 sonlarında işe başlayabildi. Bu tarihte, Preveze Gambotundan gönderilen on erle, üç subay bu Müfrezenin ilk personelini teşkil etmişti.

243) Nahit Çapaner, a.g.e., s. 9

244) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, s. 20

Başlangıçta, Samsun'un 2 kilometre batısında bulunan İlyas Köyündeki askeri pavyonlara yerleşen Müfrezenin beslenmesi, 38 nci Alay 1 nci Taburu tarafından yapılmaktaydı. Sonradan, 1 Ocak 1921'de Samsun'daki Fransız Okulu binasına yerleşen Müfreze'ye asıl görevinden başka, şehrin kıyı savunması, devriye hizmeti ve Pontus çetelerini tenkil görevleri de verildi. Kadro ihtiyacı olan erat, Samsun'dan, Hopa ve Akçakoca istikametlerine yollanan subaylar ve sonra da liman reisleri aracılığıyla sağlanarak Müfrezede toplandı. Bu sırada Müfrezenin silahları, Preveze Gambotundan gelmiş olan 2 adet 47 mm.lik top ile 30 mavzer tüfeği ve 4500 fişek ve Ankara'dan gelen 4 Belçika mavzeri ile 600 fişek ve 297 top mermisinden ibaretti. 2 adet 47 mm.lik top, Tümen Komutanlığının emriyle Haziran 1921'de kamyonlar üzerine konarak Samsun savunmasıyla görevli kuvvete katıldı.

Eğitime gelince: Başta piyade eğitimi olmak üzere, okuma, yazma ve hesap dersleri verilmiş ve küçük bir erat grubu da 47 mm, lik toplarda yetiştirilmişti. Mart 1921 ortasından itibaren mesleki derslere de başlanmış, işaretçi ve borucu olarak bir kısım erat yetiştirilmişse de, Müfreze'ye verilen diğer görevlerin etkisiyle düzenli bir eğitim yapılmamıştır. Bu suretle yetiştirilmiş olanlardan 22 Temmuz 1922'ye, yani Müfrezenin lağvedilip Amasra Bahriye Kumandanlığına intikalinden biraz öncesine kadar, çeşitli gemi ve mevkilere 1026 er sevkolunmuştu.

Tümenin emriyle Haziran 1921 sonunda Merkez Komutanlığı görevini de üzerine alan Müfreze, bu tarihten Kasım 1921 sonlarına kadar bu işle de meşgul olmuş ve şehirde devriye hizmetini görmüştü.

Samsun'un kıyı savunması alanında başlıca faaliyet olarak siperler hazırlanmış, 30 Haziran 1921'de kurulan bir kıyı gözetleme istasyonu ile düşman gemilerinin hareketi takip ve tesbit olunmaya başlanmıştı. Bu görevler dışında, Samsun'a gelen askeri eşyanın boşaltılmasında da çalışılmıştı.

Müfrezenin Komutanı, Nisan 1921 başında açılan ve aynı yılın Eylül'ü sonunda kapanan Deniz Harb Okulunun da Komutanı idi²⁴⁶.

Müfreze Komutanı Binbaşı Hayrettin Bey idi. Burada bir Deniz Askeri Mahkemesi ile birlikte bir de Sıhhiye Müfrezesi vardı. Deniz Mahkemesi Başkanı Yarbay Halis, Sıhhiye Müdürü ise Albay Fuat Beyler idi²⁴⁷.

245) Nahit Çapaner, a.g.e., s.14

246)Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, ss. 21-22

8-Kıyılarımız, İskelelerimiz, Limanlarımızın Durumu:

Bu yolda kıyılarımızı ve buralardaki Liman Reisliklerini iki kısma ayırmak mümkündür:

- a. İtilaf Devletleri veya Yunan işgali altındaki kısımlar,
- b. Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümetine tabi olan kısım,
- a. Birinci kısımdaki Karadeniz limanları:

Zonguldak, Şile ve Karadeniz Boğazı idi. Daha 8 Mart 1919'da Zonguldak'ı işgal etmiş olan Fransızlar, 8 Haziran 1920'de Ereğli'ye 3 makineli tüfekli bir piyade bölüğü çıkarmışlar, iki gün sonra kasabayı denizden topa tutarak Türk kuvvetlerini geri çekilmek zorunda bırakmışlardı. Birkaç gün sonra da, 1 kruvazör ve 2 gambot desteğinde bir bölükten fazla bir Senegal kuvveti ile 1 ağır makineli tüfek bölüğü ve 2 top çıkarmışlardı. Bunlar, sonradan maruz kaldıkları mukavemet karşısında 19 Haziran 1920'de kasabayı boşaltmışlardı.

İşgal olunan diğer liman ve iskelelerimiz:

İngilizler daha 1919 Temmuz'unda işgal etmiş oldukları Samsun'u Ekim'de boşaltmışlardı.

Kuşadası'ndan Antalya'ya kadar olan limanlar (Erdek, Gemlik, Mudanya, İzmit, Yalova, Karamürsel, Tekirdağ, Ereğli ve Gelibolu gibi) ve Marmara adaları Yunanlılar tarafından işgal edilmişti. Marmara Ereğli'si ile Tekirdağ'na yapılan çıkarmalar; Trakya'daki 1 nci Kolorduya karşı Edirne Karaağaç bölgesinden yaptıkları taarruzu desteklemek ve bu kolordunun gerilerine sarkarak onu yok etmek maksadını gütmesi itibariyle kayda değer.

Bu çıkarmalara ayrılan bir tümenlik kuvvet, süvarisi, topçusu ve ağırlıkları sonradan sevkedilmek üzere, Bandırma'dan 13 taşıt gemisine yüklenerek Yunan'lıların bir muharebe gemisi ve üç muhribi ile bir deniz tayyare filosunun ve bir İngiliz muharebe gemisinin desteğinde, 20 Temmuz 1920 sabahının erken saatlerinde Tekirdağ ve Ereğli önlerine getirildi. Ereğli'ye beş ve Tekirdağ'ın doğu sırtlarına dört mermi atılmak suretiyle yapılan kısa bombardımanlardan sonra, Ereğli'nin doğusundaki Sultançiftliği'ne ve Tekirdağ'ın kuzey doğusundaki Kösederesi mansabına, ikişer

alaylık birer kuvvet çıkarıldı. Her iki yerdeki zayıf mukavemet karşısında, bu kuvvetler kısa zamanda ilerleyebildiler.

Erdek ve Bandırma'nın işgali:

Temmuz 1920 başında Erdek ve Bandırma'da, birer aylık kuvvetlerle işgal olunmuştu. Buralara yapılan çıkarmaları, biri İngiliz olan iki muharebe gemisi ve yine biri İngiliz olan üç muhrip desteklemişti. Mondros Mütarekesinden hemen sonra, İngilizler tarafından işgal olunan İzmit ve dolaylarında, Temmuz 1920 ortasında Bandırma'dan bindirilerek Derince'ye çıkarılan bir Yunan Alayı, İngiliz kuvvetlerine katılmış ve Eylül 1920'de bu Yunan alayı bir tümene çıkarılmıştı.

b. İkinci kısımda olan limanlar

Çeşitli Merkez Liman Reislikleri emrinde olup, bunların sınırları şöyle ayrılmış bulunmaktaydı:

Samsun Merkez Liman Reisliği	: Rus sınırı-Meset (İnebolu batısında).
Zonguldak Merkez Liman Reisliği	: Meset-Kefken.
Antalya Merkez Liman Reisliği	: Antalya-Güllük (Küllük) ve mütaakıp yıllarda.
Mersin Merkez Liman Reisliği	: 20 Ekim 1921'de Fransızlarla yapılmış olan Ankara Anlaşmasından sonra.
İzmir Merkez Liman Reisliği	: 10 Eylül 1922'den itibaren.
İstanbul Merkez Liman Reisliği	: Kasım 1922'den itibaren.

Diğer taraftan, Karadeniz, Ege ve Marmara'da çetecilik ve kaçakçılık hareketleri devam etmekteydi. Bu yüzden, Pake Fransız Kumpanyasının gemilerine zaman zaman Fransız gambotlarının refakat ettiği görüldü²⁴⁸.

Ayrıca savaşın başından beri kaçakçılığa engel olmak üzere bir müfreze görev yapmıştır²⁴⁹.

248) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, ss. 23-26

9-İlk Nakliyatın Başlaması:

Mayıs 1920 başında Rusya'ya giden heyetimizin yaptığı müzakerelerden ve 24 Ağustos 1920'de anlaşmanın her iki tarafça parafesinden sonra, Eylül 1920 sonlarında nakliyata başlanıldı. Başlangıçta sivil motörlerle yapılan bu taşımalar, önce Tuapse-Trabzon arasında idi. Tuapsedeki bir temsilcimiz (Rize Mebusu Osman Bey), silah ve mühimmatın sevkini sağlamakta, Trabzon'da teşkil edilmiş olan bir tesellüm ve sevk komisyonu da bu eşyanın tesellümü, karaya çıkarılması ve depolara konulmasıyla meşgul olmakta ve taşıma işleri, Trabzon'daki 3 ncü Tümen Komutanı tarafından düzenlenmekteydi. Bu taşımada yer alan askeri taşıt gemisinin azami yük tonajına göre yüklenmesi, dönüş seyrinin Trabzon'a gece varılacak şekilde düzenlenmesi, Tuapse ve Trabzon'da geminin yükü hakkında hiçbir açıklamada bulunulmaması ve seyrir esnasında düşmana rastlandığında kurtulma çaresi bulunmadığı takdirde geminin batırılarak personelinin en yakın kıyıya sevkı gibi maddeler bulunmaktaydı²⁵⁰.

Milli Savunma Bakanlığının, Genelkurmay Başkanlığına Verdiği 12 Ocak 1921 Günlü, Rusya'dan Trabzona Gelen Silah ve Cephaneler Hakkındaki Raporu aşağıda sunulmuştur²⁵¹.

18 Eylül 1920'den 4 Kasım 1920'ye kadar Trabzon'a, 3.440 adet İngiliz piyade tüfeği, 3.461 sandık İngiliz piyade cephanesi, 59 sandık Alman piyade ve 20 adet levis hafif makineli tüfeği gelmişti.

Öte yandan, 16 Aralık 1920'de Trabzon'a yollanmış olan 345 adet İngiliz, 93 Avusturya manlıher tüfeği ve 410 sandık İngiliz piyade cephanesiyle toplam olarak bu güne kadar Ruslardan 3.785 İngiliz, 93 Avusturya manlıher tüfeği, 3.875 sandık İngiliz, 93 sandık Alman piyade cephanesi ve 20 levis makineli tüfeği teslim alınmıştı.

Osman Bey Giresun'da teşekkül eden alay ve Lazistan teşkilatı için 550 İngiliz piyade tüfeği, 250 sandık İngiliz piyade cephanesi ve 5 adet levis hafif makineli tüfeği alıkoymuş, geriye kalan bütün silah ve cephanesi Sinop ve İnebolu limanlarına taşınmış olup, bunlardan 800 İngiliz piyade tüfeği ile 610 sandık İngiliz piyade cephanesi Batı Cephesi Komutanlığı emrine yollanmış geriye kalan silah ve cephanesi Ankara'ya taşınmağa başlanmıştı.

249) Nahit Çapaner, a.g.e., ss.14-15

250) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, s. 26

Öte yandan, Ocak 1921 ayı içinde Sovyet Rusya'dan Gazal römorkörü ile, iki adet 12 cm. lik adi Fransız topu ile 902 atım mermi ve hartucu, 9 sandık vazelin Trabzon'a gelmişti.

Ayrıca, bir halk motoruyla da Trabzon'a, 198 İngiliz tüfeği, 43 sandık İngiliz piyade cephanesi, 200 Rus bombası, 99 atım 12 cm. lik Fransız top mermisi, 10 sandık ilaç, 3.992 adet yatak çarşafı, 3.761 adet yastık kılıfı, 3.440 adet don ve 3.496 adet gömlek getirilmişti.

Trabzon'a yollanmak üzere Rusya içinden Tuapse'ye 6 vagon cephaneye gelmiş, 48 vagon silah ve cephaneye de yolda bulunuyordu. Başlangıçta sivil motörlerle yapılan nakliyat, Bahriye Nakliyat Müfrezesi emrine giren Gazal Römorkörü ve Rüşumat 4 No.lu vapurun katılmasıyla, kısa zamanda gelişti. Bu suretle Eylül-Aralık 1920 başına kadar, dört motör, bir defa Gazal ve iki defa Rüşumat'ın yaptığı seferlerle birlikte, Tuapse'den toplamı 3387 tüfek, 3590 kasatura ve teferruatı ve 3624 sandık cephaneyi Trabzon'a getirdiler. Bundan başka, Gazal ve yedeğindeki Dana yelkenlisi, her seferlerinde en az 300 tona yakın eşya taşımışlardır.

Gelen eşya, motörlerle batıya taşınmakta ve özellikle İnebolu'ya çıkarılmaktaydı. Bu küçük teknelerin, kötü havalarda kolayca bir barınak bulabilmeleri veya düşmanla karşılaştıklarında hemen gizlenebilmeleri gibi büyük üstünlükleri vardı. Bu yılın sonunda gelen bir emirde, kötü havalardan dolayı İnebolu'ya gidemeyen motörlerin, yüklerini Sinop'a çıkarmaları ve Kastamonu ve Havalisi Komutanının göndereceği nakliye kollarıyla yurt içine taşınması bildirilmekteydi. Sinop civarına sığınmış olan motörler de aynı şekilde hareket edeceklerdi. Eylül 1923 başına kadar sürmüş olan bu nakliyatta, Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanı, 15 nci Kolordu, Komutanı, 3 ncü ve 13 ncü Tümen Komutanlıkları, Bahriye Dairesi Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü mükemmel bir işbirliği ruhu ile çalışıyorlardı²⁵².

251) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s. 263

252) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, ss. 26-27

D- 1921 YILINDA DENİZ ULAŞTIRMASI HİZMETLERİ

1-Nakliye Filosu:

Karadenizde milli hükümet emrinde bulunan ve sonradan katılan gemilerimiz şunlardır.

Aydınreis, Preveze, Şahin, Alemdar, Rüsumat 4 numara, Batum, Gazal, Mebruke, Ayyıldız, Amasra, Aslan, Dana, Kahraman, Ereğli, 1 ve 2 nolu motorbotlar Trabzon ve Samsun.

Bunların özelliklerini sırası ile tesbit edelim.

Aydınreis ve Preveze Fransada inşa edilmiş 500 er tonluk iki gambottur. Bunlara karakol vazifesi verilmişti.

Şahin, harbin ilk devrelerinde musadere edimiş 1250 tonluk bir vapurdur.

Alemdar; bir kahramanlık neticesi deniz kuvvetlerine katılan 250 tonluk tahlisiye idi.

4 numaralı Rüsumat vapuru Ereğlide milli kuvvetlere iltihak etmiş ve çok işler başarmış 100 tonluk bir vapurdu.

Batum, yandan çarklı eski bir tekne idi.

Gazal, Ereğlide tutulup milli kuvvetlere geçen 90 tonluk bir römorkördü.

Mebruke, Gazal ile birlikte alınan motorlu bir mavna idi.

Ayyıldız, motorlu ve çift direkli 70 tonluk bir yelken gemisi idi. Mayn gemisi haline getirilmişti.

Amasra da aynı hizmete mahsustu.

Aslan, baş tarafına bir Nordenfild topu konmuş 25 tonluk bir laka idi.

Dana, 200 tonluk bir yelken gemisi idi, Gazalin arkasına bağlanıp nakliyat yapardı.

Kahraman, bir yelkenli, mavna idi.

Ereğli, küçük bir mavna motoru idi.

1 ve 2 No.lı motorbotlar, Sakarya muharebesi esnasında Ruslardan satın alınmış üçer uskrulu ve yirmişer mil süratli 40 ar tonluk güzel teknelerdi.

Trabzon, bu motorlar tarafından zaptedilen 1200 tonluk Enosis adlı bir Yunan vapuru idi.

Samsun, Gazal tarafından alınmış Uranya adlı 3000 tonluk bir şilepti.

Trabzon ve Samsun, sonradan musadere edilmiş olduklarından, bunları hariç bırakırsak, milli mücadelede Karadeniz’de görev yapan teknelerimizin toplam tonajı 1600 dır. Bu kıymetli teknelerin mücadele ettikleri Yunan harp gemileri tonajı ise evvelce arzedildiği üzere 48500 dır.

Milli Türk habriyesi ile düşmanı arasındaki nisbet: 1/30 dur.

Bütün işgal donanmasına nazaran nisbet: 1/60 tır.

Bu nisbetler, imkansızlıklar arasında Türk azminin ne işler başabileceğinin birer canlı şahididir.

Düşman Yunan gemileri esas itibarile şunlardı.

Averof	10000 Ton
Kılış	15000 Ton
Limni	15000 Ton
4 Muhrip	4000 Ton (Panter sınıfı)
4 Muhrip	1200 Ton (Niki sınıfı)
<u>2 MuavinG.</u>	<u>3300 Ton</u>
48500 Ton (ortalama)	

İngiliz gemileri şunlardı:

Malbro	28000 Ton
Afrika	13000 Ton
King Edvard	13000 Ton
3 Filotilla	18000 Ton
2 Yük gemisi	30000 Ton
Balıkçı gemileri	12000 Ton
<u>Motorlar</u>	<u>5000 Ton</u>

119000 Ton (ortalama)

Fransız gemileri Jül feri, Leon Gambeta; Pars ve muhriplerden oluşmaktaydı. Amerikan, Japon, İtalyan ve İspanyol gemileri de muhtelif tip ve evsafa idiler. Bunların hepsi güzel İstanbul’umuzun önünde ve diğer limanlarda birer kabus gibi yatıyorlar, Hasta adamın mirasını pay için bekliyorlardı. Bilmiyorlardı ki, o bir gün dirilecek ve

hepsini mahvedecek.²⁵³ Yunan harp gemilerinin ayrıntılı listesi EK-IV'de sunulmuştur
254

Gemilerden Şahin Vapuru 22 Nisan, Preveze ve Aydınreis gambotları 20 ve 22 Mayıs 1921'de Rusya'dan Trabzon'a döndüler. Şahin Vapuru, 25 Nisan 1921'den itibaren asker personel ile çalışmaya başladı. Bu gemiler dönünceye kadar, Rusya'dan Trabzon'a ve buradan iskelelerimize yapılan nakliyat Rüsumat 4 No. İle Gazal Römorkörü ve Batum Vapuru, motörlü tekneler ve halk kayıkları kullanıldı. Bunlardan Gazal ile Alemdar ve Rüsumat, zaman zaman bazı yelkenli tekneleri yedekte çekmek suretiyle de hizmet ettiler. 1922 yılında zaptedilen iki Yunan şilebi ile kuvvetlenen nakliye filosunun gemilerini gösterir bir liste, EK-V'dedir. Bunlardan iki gambot, iki motörgambot, Şahin Vapuru, Rüsumat 4 No. ve Gazal, muhtelif tarihlerde Rusya'da onarılmışlarsa da, bu hiçbir zaman yeter derecede olmamıştır²⁵⁵.

2-Nakliyatın Yapılma Şekli:

Asıl ve düzenli taşıma işleri, bu yılda (1921) başladı. Bu taşımaları önlemek isteyen Yunan deniz kuvvetlerinin harekete geçmesi de bu tarihe rastlar. Nakliye gemilerimiz bütün seferleri boyunca, silahlı bir destek görmeden, müstahkem bir üsse dayanmadan, esaslı bir onarım yapılmaksızın, çürük tekneleri ve pek az süratleri ile en müşkül şartlar altında çalıştılar. Bu esnada Yunan harb gemileri, istihbarat işlerinde, kendi ticaret gemilerinden ve İngiliz ticaret ve harb bilgilerinden faydalanmak avantajına da sahiptiler. Yine de, hedeflerine varamadılar. Buna karşılık, Nakliyatı Bahriye Kumandanlıklarımız, takdire değer bir cesaretle çalışmışlardır.

Batum, Tuapse ve Novrosiski'den (sonradan yalnız Batum ve Novrosiski'den) yüklenen silah, cepane ve malzeme, Trabzon'a getirilmekte, burada diğer gemilere aktarma edilmek suretiyle ve pekaz olarak da aynı gemiyle, özellikle Samsun, İnebolu ve Akçakoca'ya sevkolunmaktaydı. Diğer iskelelerde yapılan nakliyat, daha çok perakende eşyaya ve katılara inhisar etmiştir. Batum, aynı zamanda, Doğu Cephemizden gönderilen silah ve cepane için de bir bindirme limanı durumundaydı²⁵⁶.

253) Nahit Çapaner, a.g.e., ss. 7-8

254) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, s. 229

255) A.g.e., s. 38

256) A.g.e., ss. 38-39

Bu arada Ümid ve Şile Vapurları kaptanlarının verilen emirlere aykırı hareket etmelerinden dolayı cezalandırılmaları istenmiştir²⁵⁷.

Batı limanlarımıza yapılan nakliyatda Preveze ve Aydınreis gambotları, fazla kömür yaktıklarından yalnız Rus limanlarından yüklemeye ayrılarak ancak zor durumlarda batı nakliyatında kullanılmışlardır. Yunan deniz kuvvetlerinin faaliyetlerini pek arttırdıkları zamanlarda, nakliyatın önemli bir kısmı, kiralanmış veya tekalifi harbiye ile alınmış küçük halk kayıklarıyla ve motörleriyle yapılmış, düşman tehlikesi belirlediğinde bunların yüklerini boşaltmak ve hatta tekneyi karaya çekmek mümkün olmuştur. Fırtınalı havalarda da aynı şekilde hareket edilmiştir.

Gemiler, kıyı seyri yapmakta, hareketlerini, uğradıkları yerlerden düşman hakkında aldıkları bilgilere göre düzenlemekte, düşman eline geçmemek ve gerekirse gemiyi batırmak için talimat almış bulundurmaktaydılar. Motörlere başlangıçta, subay eksikliği dolayısıyla, bir deniz onbaşı veya çavuşu memur edilmiş, subaylar ancak bir süre sonra, bunların yerini almışlardı.

Nakliyatda zaman zaman Seyrisefain İdaresinin vapurlarından, özel şirketlerin Fransız ve İtalyan bandıralı gemilerden faydalanılmış, bunlara navlum olarak bazen kömür, bazen para verilmiş ve bazen parasız olarak taşıdıkları da olmuştur.

Ençok 10 tonluk olan sivil motörlerin taşıyabildikleri eşya hakkında, aşağıdaki örnek yeter bir fikir verir:

10 Nisan 1921'de Trabzon'dan hareket eden Turgut Motörü, 6 küçük çapta top, 180 sandık cepane, 30 er ve 1 subayı Akçokoca'ya götürdü. Bu tarzda kullanılan sivil motörlerin Samsun'a gidiş ve gelişi (370 mil) için saatteki hızına göre, gaz, benzin ve makine yağı, ya aynen veyahut bunların parası verilmekteydi. Bunlar Samsun seferini kışın ancak 5 günde tamamlayabiliyorlardı. İstanbul'dan kaçak olarak Akçakoca veya Ereğli'ye cepane ve askeri eşya getiren sivil motörlere de, ilgili makamlar tarafından takdir olunan bir taşıma ücreti verilmekteydi.

Motörlerin akaryakıt ihtiyaçları, kah kömürle mübadele olunmak, kah satın alınmak suretiyle Rusya'dan sağlanmakta, kömür ihtiyacı da Zonguldak kömür havzasından bazen adı geçen vapurlarla, bazen de batıdan boş olarak Trabzon'a dönmekte olan motörlerle getirilmekteydi.

257) ATASE Arşivi, İSH: 1168, Kutu: 7, Gömlek: 20

Hopa-Giresun bölgesinden batıya yapılacak nakliyat için Giresun bölgesindeki sivil motörler Giresun'da, Trabzon-Vakfıbekir bölgesindekiler Trabzon'da ve bunun doğusundaki iskelelerde bulunanlar da Hopa'da toplanmıştı.

Gemilerin Trabzon'dan hareketleri, bunların varacağı limanlara, Bahriye Dairesine, Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğüne bildirilmekte, Liman Reislikleri de uğrayan gemilerin varış ve kalkış saatlerini Nakliyatı Bahriye Komutanlıklarına haber vermekte ve avdet seyirlerinde de aynı veçhile hareket etmekteydiler. Keza düşman gemilerinin hareketi da dikkatle takip olunarak ilgililere bildirilmekte ve görevlerinin en önemlisini teşkil eden bu bilgilere büyük değer verilmekteydi.

Başlangıçta, limanlar ve sivil gemiler, yalnız İngiliz, Fransız harb gemileri tarafından kontrol edilirken, 1921 yılı ortalarından itibaren bu işi Yunan harb gemileri ele almış ve nakliyatımızı tehdit etmeye başlamıştı.

Rusya'dan veya Doğu Cephesinden Batum yoluyla gelen eşya, Rus limanlarında bulunan bir Esliha Komisyonu tarafından teslim alınarak gemilere, gemi subayları ve komisyon üyesi önünde yüklenmekte, Trabzon'a gelindiğinde, bu yükün düşman tehlikesi veya diğer bir sebeple buraya çıkarılması gerektiğinde, Trabzon Esliha ve Mühimmat Komisyonu tarafından tesellüm olunarak depolara konmaktaydı. Taşıt araçları hazır olunca, eşya gemi komutanı tarafından teslim alınır ve yükü boşalttığı yerden tasdik olunan irsaliye ikinci nüshaları bu yerler tarafından Trabzon Nakliyatı Bahriye Kumandanlığına gönderilirdi. Gemi komutanlarına verilen, yalnız geçici bir makbuzdan ibaret idi.

26 Mart 1921'de Yunan'lıların kıyılarımıza abluka koymalarıyla, nakliyatta büyük bir dikkatle hareket olunmakta ve gemiler gece karartılmış olarak seyretmekteydiler. Haziran 1921 başlarında Yunan deniz kuvvetlerinin faaliyetinin artması karşısında gemilerimiz, bir aralık Batum ve Tuapse'ye gönderilmek suretiyle düşman taarruzundan korunabildilerse de, her defasında bu tedbire başvurma, kara kuvvetlerinin her türlü ihtiyacını zamanında yerine getirememek gibi, büyük bir mahzur doğurduğu düşünülerek, nakliyatın tehlikeler karşısında da dikkatle yapılmasına devam olunması kararlaştırıldı. Haziran'ın son haftasında, Rus limanlarındaki gemilerimiz, aralıklı olarak Trabzon'a dönmüş bulunuyorlardı. Haziran ortasında duraklamış olan nakliyata, devam olundu. Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürünün acele ihtiyaç gösterdiği tayyare ve otomobil benzini ile petrol ve gazyağı da bu arada Samsun'a

gönderildi. Nakliyatın bu kritik devresinde, Trabzon depolarında mühimmat içerlere naklolunduğu gibi, şehirde bir bombardıman veya bir çıkarmaya karşı da gereken tedbirler alınmış bulunuyordu. Bu sırada, Trabzon'da 13 ncü Tümen vardı.

Bu nakliyata katılan iki gambotumuz, Preveze ve Aydınreis, birer harb gemisi olan bu teknelerin Batum'da bulunmalarının, bu limanın Yunanlılar tarafından bombardıman edilmesine sebep olacağı yolunda Rus'ların ileri sürdükleri iddia üzerine, zaman zaman burasını terk etmek zorunda kaldılar. Trabzon'daki gemiler de, herhangi bir düşman taarruzu karşısında hemen kendilerini batırmaları için şimdiden hazırlıklı bulunmaları için talimat aldılar.

Temmuz 1921 ortasında, düşman gemilerinin artan çeşitli faaliyetleri karşısında nakliyatı yine bir müddet için tatil etmek zorunluğunda kalındı. 2 Temmuz'da batıya yapılan nakliyat durdurularak, Batum'dan gelen eşya Trabzon'a depo edildi²⁵⁸.

3-İskelelerimiz Arası Nakliyat

Rus limanlarından yapılan nakliyatın yanıbaşında, iskelelerimiz arasında da çeşitli nakliyat cereyan etti. Birlikler, silah, cepane, donatım ve ağırlıklardan ibaret olan bu nakliyatda, Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı emrindeki gemilerden başka, Seyrisefain İdaresinin Karadeniz hattına işleyen Bahricedit, Gülnihal, Altay, Giresun, Akdeniz ve Ümit adlı gemilerinden, sivil kumpanya gemilerinden ve halk motörlerinden de faydalanıldı. 25 Şubat 1921'de, 3 ncü Kafkas Tümeni 7 nci Alay 3 ncü Taburunun (320 tüfek ve 4 makineli tüfek) Gazal ve Rüsumat 4 No.lı gemileri ile ve 13 Mart 1921'de aynı Alay 2 nci Taburunun (571 kişi) motörlerle Trabzon'dan Hopa'ya taşınmaları, bu nakliyatın küçük ölçüde olanlarıdır.²⁵⁹ Bu arada Ağır Topçu Onyedinci Alayı'nın önemli kısmının Tekfurdağı romörkörü tarafından Bandırma'ya gönderildiği bildirilmiştir²⁶⁰.

Batı Cephesinde İkinci İnönü ve Aslıhanlar muharebelerinin yapılmakta olduğu bir sırada, Genelkurmay Başkanlığının 30 Mart 1921 tarihli bir emriyle, 3 ncü Kafkas Tümeninden bir alay ile 4 toplu bir kudretli ve 2 toplu bir Şnaydar bataryasının, 1000

258) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, ss. 39-41

259) A.g.e., s. 41

260) ATASE Arşivi, İSH: 1944, Kutu: 18, Gömlek: 108

İngiliz tüfeği ve bol cepanenin, bunu takibeden 15 ve 30 Nisan 1921 tarihli emirlerle de, adı geçen tümenin tamamının, Batı Cephesini takviye etmek üzere Akçaşehir'e (Akçakoca'ya) taşınmaları ise, İskeleler arası nakliyatla önemli bir yer işgal eder.²⁶¹ Bu arada Nazilli Hilal-i Ahmeri'ne (Kızılay) ait eşyanın Karahisar'dan Dinar'a kadar nakli kış mevsiminde zor olduğundan dolayı, bu nakliyatın deniz yoluyla Kuşadası iskelesine yapılmasının uygun olacağı bildirilmiştir²⁶².

4 Nisan 1921'den itibaren başlayan 3 ncü Kafkas Tümeninin Kütahya ve Eskişehir muharebelerine katılmasını mümkün kılan bu nakliyat şöyle olmuştur:

4 Nisan 1921	7 nci Alayın, bir bölümü Trabzon'da alıkonulan 1 nci Taburu (7 subay, 351 er ve 11 hayvan), Gülnihal Gemisiyle Akçaşehir'e.
17 Nisan 1921	11 nci Alayın 3 ncü Taburu (16 subay, 250 er), 4 makineli tüfek, 51 sandık piyade cepanesi, 1 kudretli dağ bataryası (7 subay, 37 er), halk motörleriyle Akçaşehir'e. 2 Şnayder dağ ve 4 kudretli dağ topu, 240 Şnayder ve 419 kudretli mermisi ile, Batum Gemisiyle Akçaşehir'e.
21 Nisan 1921	Yukarıda adı geçen topların erleri ile tabur karargahı erleri (30' ar er) Akçaşehir'e.
22 Nisan 1921	11 nci Alay Karargahı, 1 nci Taburu, 6 makineli tüfek (19 subay, 427 er, 380 tüfek, 225 bin fişek, 15 hayvan ve 58 koşum tevhit semeri (Alayın 2 nci Taburu, 3 ncü Kafkas Tümeni yerine Trabzon'da kurulan 13 ncü Tümenin 55 nci Alayı na çekirdek olarak bırakılmıştı).

261) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, s. 41

262) ATASE Arşivi, İSH: 3745, Kutu: 52, Gömlek: 77

- 8 Mayıs 1921 7 nci Alay karargahı, 2 ve 3 ncü Taburları (36 subay, 1367 er, 10 mekkare, 761 tüfek), 2 makineli tüfek ve 11800 cepanesi, 5 makineli tüfek ve 2939 cepanesi, 580 bomba, 268 bin piyade cepanesi, 2 toplu Şnayder ve 4 toplu Osmanlı seri ateşli sahra bataryası (198 topçu eri ve 5112 top mermisi), 8 muaddel mavzer, 1050 fişek, 52 er, 2030 mavzer fişeği, 80 atım top mermisi, Kırım ve Ümit vapurları ile Akçaşehir'e.
- 14 Mayıs 1921 8 nci Alayın 3 ncü taburu (13 subay, 502 er), Tümen İstihkam Bölüğü (3 subay, 74 er), 5 makineli tüfek, 348 sandık kudretli dağ topu mermisi, 220 sandık Rus cepanesi, 185 sandık İngiliz cepanesi, 48 sandık Fransız cepanesi, 72 sandık sıhhiye malzemesi, Gülnihal Gemisiyle Akçaşehir'e.
- 17 Mayıs 1921 Tümenin Telgraf Takımı.
- 22 Mayıs 1921 Tümen Komutanı ve Tümenin bir miktar hayvanı, Ümit Gemisiyle Akçaşehir'e.
- 27 Mayıs 1921 8 nci Alay Karargahı, 1 ve 2 nci Taburlar, Tümen Sıhhiye Bölüğü (38 subay, 946 er ve 109 hayvan), 8 makineli tüfek, 200 sandık makineli tüfek cepanesi Bahricedit Gemisiyle Akçaşehir'e.

Ayrıca, 3 ncü Kafkas Tümeni emrinde olarak Giresun'da bulunmakta olan Giresun Alayının 1 ve 2 nci Taburları ile 4 toplu bir kudretli dağ bataryası da, 16 Nisan 1921'de batıya nakledilmişti. Bundan başka, Genelkurmay Başkanlığının 30 Temmuz 1921 tarihli emriyle, Doğu Cephesinden kara yoluyla batıya nakledilen 12 nci Tümene ait 2 toplu 105 mm. lik obüs bataryası, 2 Rus seri sahra topu ve cepaneleri, Ekim 1921 başlarında Batum'dan yüklenerak batıya taşındı. Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı emrindeki Şahin Vapuru da, Mayıs 1921'de batıya yaptığı iki seferle, 3 ncü Kafkas Tümeninin bir kısım eratını, istihkam aletlerini, ağırlıkları, 130 mekkare,

4000 küsur tüfek, 1500 sandık fişek ve 200 ton çeşitli malzemeyi İnebolu ve Amasra'ya götürmüştü²⁶³.

4-Tekalif-i Milliye Emri ve Deniz Ulaştırmasına Etkileri:

Sakarya’da verilecek kesin sonuçlu muharebeler için Ordunun her bakımdan ikmalî gerekmektedir. Bu alanda ihtiyaç görülen insan, hayvan, silah, donatım, araç ve gereçlerin yiyecek maddeleri ve diğer çeşitli eşyaların sağlanmasındaki zorluklar karşısında Başkomutan Mustafa Kemal Paşa’nın, Büyük Millet Meclisinden almış olduğu yetkilere dayanarak 7 ve 8 Ağustos 1921’de Tekalif-i Milliye emirleri yayınlandı.

1921 Eylül başından itibaren, sivil motörler hakkında da bir Tekalif-i Milliye emri çıkarıldı. Buna göre:²⁶⁴

“Bu gibi tekne sahipleri bir ay içinde Ordu malzemesini vasıtalarının kabiliyeti kadar, 100 millik bir mesafeye parasız nakletmeye mecburdur.

Bu nakliyatın devamı müddetince, mürettebat Ordu ambarları tarafından işe edilecek ve akaryakıt ihtiyaçları askeri makamlar tarafından aynen karşılanamadığı takdirde karşılığı olan parası verilecektir.

Bir defasında 100 milden fazla mesafeye nakliyat yapmış olan araçların vesikaları, mütaakıp ay hesabına ithal olunacaktır.

Bu tekaliften kaçan veya bu mükellefiyatı tatbikte suistimal yapanlar, Vatana hiyanet suçuyla cezalandırılırlar”.

Bu emre göre, davete koşan birçok teknelerle önemli nakliyat yapıldı. Bunlar, 35-80 sandık arasında küçük çapta mermi veya buna denk ağırlıkta mühimmat yükleyebilmekteydiler. Mesela, bunlardan biri olan Dervis Motörü, taşıdığı bu nevi eşya arasında 9 sandık Rus altını da Samsun'a götürmüştü.

1921 yılının ilk dokuz ayında bütün imkanlar ile birlikte deniz cephesinden Anadolu'ya giren cephane miktarı 24.000 ton'dur²⁶⁵.

263) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, ss. 41-43

264) A.g.e., ss. 44-45

5-İstanbul'dan Yapılan Nakliyat:

Bu nakliyat, sivil motörler, Seyrisefain İdaresi vapurları ve Fransız, Sırp ve İran bandırası taşıyan özel ticaret şirketleri vapurlarıyla yapılmış, İstanbul'un Haliç Tersanesi, Anadoluakavağı ve Zeytinburnu ve diğer yerlerindeki ambarlardan Muavenet heyetleri marifetiyle kaçırılan top, hafif silahlar, mayın, donatım araç ve gereçleri ve hayvanlar, Akçakoca, Ereğli, İnebolu ve Samsun iskelelerine sevk edilmişti. Bu iskelelerden ilk ikisine gelen yüklü motörlerin navlunları Ereğli Nakliyatı Bahriye Kumandanlığı tarafından ödenmişti. Bilhassa 7-10 ncü aylarda sıklaşan bu nakliyata da engel olmak için tedbirler alan düşman, adı geçen iskeleler bölgesinde süresiz gözetlemelerde bulunmuştu²⁶⁶.

İstanbul'dan kaçırılan belli başlı silah, vasıta ve malzeme ile bunların ne suretle kaçırıldığı özet olarak şöyledir:²⁶⁷

1. Fişekhaneden at ve arabalarla sebze naklediliyormuş gibi silah ve mermiler taşınmıştır. Fişekhane müdürü Fuat (Bey) idi. Oradan malzemeyi güzelce yükler, grupların sivil kıyafette adamları ile bunlar Kasımpaşaya indirilirdi. İngiliz polisleri bu havalide çok dikkatli davrandıklarından uyanık bulunulur, parola ile bir anda Kireçhane kapısı açılarak beygirler içeri alınır ve silahlar gizli yerlere saklanırdı. Geceleyin de bunlar takalara, mavnalara, motorlara istif edilerek taşınırdı.
2. Bilhassa Topçu ambarından ve Tersane dahilindeki diğer ambarlardan tüfek, top, cepane ve diğer malzemenin harbiye nakli de bu suretle gizlice olurdu. Sonra bunlar ambalaj yapılır, üzerlerine ot, sebze konur köprülerden çıkarılıp yollanırdı. Ambarlardan külliyetli bir gözcü tertibatı işlerin yolunda gitmesine amil olmuştur. Yolda ve boğazda 17 No. sistemi motor gambotlar karakol gezerdi. Bunların mürettebatı Türktü. Guya bunlar malzeme kaçırın motor ve takaları kontrol ederlerdi. Motor gambotlar M.M. Grubu teşkilatı ile gizlice irtibatla idiler, işlerin yolunda gitmesine büyük hizmetler ettiler. İngilizlerin irtibat subayı Nahid (Bey) idi. Teşkilatlara çok faydalı ajanlık etti ve kontrolleri evvelden haber vererek vaziyetin normal cereyanına vesile oldu. Hizmetleri şükranla anılmaya layıktır.

265) Nahit Çapaner, a.g.e., s.15

266) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, ss. 46-47

3. Deniz Hastanesinden mühim miktarda ilaç ve sair alatı tıbbiye alınıp gizlice Anadoluya sevk edilmiştir. Deniz hastanesinden ordu ve bahriyenin hekime olan ihtiyacını müdrik olan birçok hamiyetli doktorlarımız da istekleriyle Anadoluya geçmişler ve milli mücadelede kendi sahalarında çalışmışlardır. Bunlardan biri Doktor Fehmi Özataydır. Savaşa iştirak arzusunu gösteren mumalleyh Samsun Bahriye Komutanı Hilmi (Bey) ile gizlice mektuplaşarak tayinini istemiş, o da Bahriye dairesi vasıtasile Fehmi (Bey) i Samsuna aldırmıştır. İsimlerini tesbit edemediğimiz böyle birçok hekimlerimiz vardır. Kurtuluş savaşının deniz cephesinde hayatlarını istihkar ederek çalışan kahramanlar arasında bunların da özel yerleri vardır.
4. İstanbuldan giden malzeme arasında en mühimlerinden biri de Turgutreis zırhlısından çıkarılıp kaçırılan iki adet 7.5 luk toptur. Bu işte Komodor Nazmi (Bey) ile mezkûr gemi topçu kaptanı Mehmet (Bey) in ve nakil işini başaran Kenan (Bey) in fedakarlıkları unutulamaz. Bu iki topla birlikte takımı ile iki ağır makinalı tüfek te gitmiştir. Senedin metnini aynen gösteriyoruz.

7.5 luk top	Maa takım mitralyöz	Laklanşe pili	Kütük maa plaska
adet	Adet	Adet	Adet
2	2	7	12

Balada muharrer dört kalem eşya Turgutreis zırhlısı topçu kaptanlığından alındığına ilişkin bu senet düzenlendi. 22-Mart-338

Resmi mühür
İstanbul Muaveneti
Bahriye cemiyeti 337
Mehmet Nazmi

6- Yunan Deniz Karakol Faaliyeti:

Nakliyatımızın çoğaldığı 1921 yılında, Yunan harb gemilerinin buna engel olmak yolundaki hareketleri de arttı. Bu hizmetle daha çok muhrip ve yardımcı kruvazörlerini görevlendirmişlerdir. Kalkış muharebe gemisi ile Averoff Zırhlı Kruvazörünün pekaz olarak bu alanda kullanıldıkları görüldü. Helle Kruvazörü Ege Denizinde ve Doğu Akdeniz’de görevlendirilmişti.

Bir müddet iki grup halinde, biri Batıdan Doğuya doğru kıyılarımızı tararken, diğeri bunun ters yönünde hareket etmek suretiyle çalıştılar. Bir aralık Batum bölgesinde de kontrollerini sıklaştırdıkları görüldü. Bu esnada sivil kayıklarımızı muayene ve kısmen tahrip ettikleri gibi, yabancı bandra taşıyan vapurları ve bu meyanda Seyrisefain İdaresinin vapurlarını da durdurarak muayene ettikleri, alıp götürdükleri, bir kısım yüklerine el koydukları, sivil kayıklar personelinin yiyecek ve paralarını dahi aldıkları görüldü.

Düşman bütün bu hareketlerine, dikkat ve gayretlerine rağmen, nakliyatımıza engel olamadı. Bir tek gemimiz, Rüsumat 4 No.hariç, başka hiçbir gemimizi yakalayamadı. Kıyı gözetleme istasyonlarımızın ve Liman Reisliklerinin diğer deniz makamları ile sıkı ve düzenli bir iş birliğiyle çalışmasının sebep olduğu bu başarısızlıkları karşısında hınçlarını bazı liman ve iskelelerimizi bombardıman etmek suretiyle almaya kalktılar²⁶⁸.

Bütün bunların dışında Pontus’cularla mücadele de önemli bir görev olarak kendini gösteriyordu²⁶⁹.

7- Yunan Gemilerinin Harrp Kaçağı Eşya Ulaştırması

Eylül 1921 başında, Seyrisefain İdaresinin Gülnihal Vapuru Süveriliğinden Samsun Merkez Liman Reisliğine verilen bir listede, mezkur İdare ile İstanbul’daki

268) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, s. 47

269) Nahit Çapaner, a.g.e., s.15

İngiliz Liman Reisi arasındaki haberleşmeler sonunda tesbit edilmiş olan harb kaçağı eşya bildirilmişti. Bunlar, aşağıdakilerden ibaretti:²⁷⁰

Top ve buna ait eşya ve parçalar

Torpedo silahı ve parçaları

Her çeşit barut ve mermi

Ateşli silahlar

Bombalar

Deniz ve kara mayınları

Tapalar ve ateşleme tertipleri

Yunan Hükümeti bu harb kaçağı eşya listelerini, ancak Kasım 1922 ortalarında Holanda Elçiliği vasıtasıyla bildirmişti.

Buna rağmen, Seyrisefain İdaresinin gemileri ve yabancı bandıra altında çalışan özel şirketler gemileri, bazen parasız ve bazen de navlunları ödenmek suretiyle, mezkur eşyayı taşımaktan geri kalmamışlar ve bu suretle nakliyatımızı hayli desteklemişlerdir.

Yunanlılar bütün nakliyatlarını harp gemilerinin ve muhriplerinin nezaretinde yapıyorlardı.

E - 1922 YILINDA DENİZ ULAŞTIRMASI HİZMETLERİ:

1-Yeni Teşkilatın Kurulması ve Faaliyetleri:

Sakarya Meydan Muharebesiyle düşman kuvvetleri yenilgiye uğratılmış ve 13 Eylül 1921 tarihinde bütün kuvvetleri Sakarya Nehri batısına atılmış bulunuyordu. Takip kollarımız, düşmanı Eskişehir-Afyonkarahisar hattına kadar geri sürmüşlerdi. Bu mutlu olayı, Ruslarla yapılan 13 Ekim 1921 Kars Andlaşması ve bir hafta sonra da Fransızlarla yapılan Ankara andlaşması takip etti. Şimdi kuvvetlerimiz kesin sonuçlu bir taarruz için hazırlıklara başlamışlardı.

1922, Büyük Taarruzun yapıldığı ve kesin zaferin elde edildiği yıldır. Sakarya Meydan Muharebesinden sonra başlamış olan taarruz hazırlıklarının başlıcasını şüphesiz, silah, cepane ve sair malzeme naliyatı teşkil etmiştir. Rum limanlarından bu

270) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, s. 49

nevi eşyanın mutat nakliyat devam ederken şimdi buna bir de Şark cephesinden gönderilenlerin Batum'dan deniz yolu ile mürettep yerlerine taşınması eklenmişti. Doğu-Batı karayollarının kifayetsizliği karşısında, bu nakliyatın büyük bir kısmı Nakliye Filosu tarafından yapılmış ve dolayısıyla nihai zaferin elde edilmesindeki rolü de o nispette önemli olmuştur²⁷¹.

Bu sıralarda, Başkomutanlık Meydan Muharebesinde yok edilmekten kendini zor kurtarabilmiş ve Çeşme'ye doğru çekilmiş olan bir kısım Yunan birlikleri, gemilere bindirilerek Midilli ve Sakız Adalarına sevk edilmekte, bu iş esnasında tarafımızdan yapılması muhtemel bir müdahaleye karşılık vermek üzere de bir muhrip ile bir yardımcı Kruvazör Sığacık Limanında, bir muharebe gemisi ile bir kruvazör ve bir muhripte Gülbahçe Körfezinde yer almış bulunmaktaydı. Yunan sevkiyatının 16 Eylül'de sona ermesiyle, bu bölgede artık tek düşman eri kalmamıştı. Bu tarihte İzmir'den başlayan göçmen nakliyatı, yabancı harb gemilerinin desteği altında Ekim ve Kasım'da da devam etti²⁷².

Ege kıyılarını Sisam'lı Rumlar'dan ve çetelerden korumak için Kıyı Grup Komutanlığı oluşturuldu ve İstanbul'dan değirmen taşı ekipmanı diye sandıklarla 5.7 lik ve 3.7 lik iki top parçalar halinde getirilmiştir. Topların ikisi de Fethiye Körfezi ağzına yerleştirilmiştir²⁷³.

2 - İzmir Bahriye Kumandanlığı:

Bu komutanlığın kuruluşundan 15 gün kadar sonra, 15 Ekim 1922'de İzmir'e 50 mayın ile iki adet 47mm.lik gemi topu geldi. Ordu İstihkam Müfettişliği bir aralık bu mayınları kendi emrine almak istediye de, gerek bu silah ve gerek kıyı topları, Bahriye Komutanlığının emrine verilmiş bulunuyordu. Diğer taraftan Akçakoca'dan kara yolu ile 70 mayın ve Amasra'dan da bir adet 150/45 mm.lik gemi topu gönderilmekteydi.

Aralık 1922'de Bahriye Komutanlığı, Kolordu yetkisinde olarak kurulan ve direkt Batı Cephesi Komutanlığına bağlanan İzmir Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde müstahkem Mevki Bahriye Müfrezesi Komutanlığına çevrildi. Bunun emrinde, Karargah, Mayın grubu, Tersane, Yeni Erat Okulu, Kıyı topları, Sakarya ve İzmir

271) **Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı**, s. 65

272) **A.g.e.**, s. 71

Motörleri,2 Aralık'tan itibaren Uzunada adını almış olan Kösten Adası ile Yenikale ve Yeni Erat Okulunda kurulmuş olan birer işaret ve gözetleme istasyonu bulunmaktaydı.

20 Kasım 1922'de başlayan Lozan Barış Konferansının arzettiği durum karşısında,Genelkurmay Başkanlığınca,mevut mayınlara ilaveten İzmir için 600,İzmit için 200 mayına ihtiyaç gösterilmekte ve Çanakkale'nin kapatılması imkanı da araştırılmaktaydı.Buna karşılık çeşitli yerlerde topyekün 420 mayın bulunmakta,115 mayının İstanbul'dan İzmir'e nakline çalışılmakta,Rus'lardan bir mayın dökücü geri henüz alınamamış bulunmakta ve mayın azlığı dolayısıyla Çanakkale'nin kapatılmasına imkan görülmemekteydi.1922 sonunda,İzmir'de 114, İzmit'te 35, Amasra'da 90 ve Samsun'da da İzmir'e gönderilmek üzere 100 mayın vardı.

24 Aralık 1922'de İzmir Müstahkem Mevki Komutanlığı,Lozan Konferansının kesilmesi halinde yapılacak işler üzerine yayınladığı bir emirde,Yenikale'deki mayınların döküleceğini ve mayın hatlarının şimdiden belirtilmesini istemekteydi.28 Aralık'ta,mevcut Muinizafer Bataryasına ilaveten,iki adet 47 ve iki adet 37 mm.lik gemi topu ile iki bataryanın kurulmasına geçilmişti²⁷⁴.

Buna karşılık Yunanlılar Ege kıyılarına muhripler ile elli kruvazörü zaman, zaman soktular. Bunlar ile ticari eşya taşıyan kayıkları batırdılar, mallara el koyup, mürettebatını öldürdüler²⁷⁵.

3 - Enosis Adlı Yunan Şilebinin Ele geçirilmesi:

Enosisin ele geçirilmesi şöyle olmuştur:²⁷⁶

1921 Sonbaharında Ruslardan iki motor gambot alınmıştı.Bunlardan biri 47 diğeri 37m/m.lik top taşıyan ve birer makineli tüfekleri olan küçük teknelerdi.Yirmi mil yapıyorlardı.Trabzon'a gelirken birinin pervanelerinden biri denize düşmüş,diğerin makinesinde arıza olmuştu.Kışın bunların tamire gitmeleri kararlaştırıldı ve birinci kanun ayı içinde sahil seyri ile Novrosiskiye gittiler.Ruslar tamirata müşkulatla kabul ettiler ve dört ayda bitirdiler.1922 yılının Nisan ayının 18 inci günü herşey

273) Nahit Çapaner, a.g.e., s.40

274) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, s. 71

275) Nahit Çapaner, a.g.e., s.40

276) A.g.e., ss. 33-35

tamamlanmış ve Şahin vapuru ile gönderilen toplar ve cepane gece yarısı alınıp erat mangasına yerleştirilmişti. Novrosiski limanında yatan tüccar gemileri arasında (Enosis) adlı Yunan vapurunun bugünlerde hareket edeceği öğrenilmişti. Bunun üzerine bu geminin yolda motorgambotlar tarafından yakalanarak Trabzon'a götürülmesi kararlaştırıldı.

20 Nisan 1922 sabahı motor gambotlar Novrosiskiden hareket ettiler. Zira ertesi sabah Enosisin kalkacağı şayiası duyulmuştu. Novrosiskiye on mil mesafede Gelincik Limanı önüne gelince iki numara bacasından koyu bir duman çıkararak staper etti. Bu makinede bir arıza çıktığını ahile göstermek idi. Derhal bir numara arkadaşını yedekledi ve limana çekti. Sovyet nöbetçilerine sakatlık husule geldiği bildirilip o gece orada geçirildi. 21 Nisan sabahı Enosisin kalkması beklenirken bunun altı gün geciktiği öğrenildi. 1 numaranın süvarisi Yüzbaşı Necati, 2 numaranın Yüzbaşı Reşat (Bey) lerdi. Trabzon Nakliye Bahriye Komutanı Yarbey Fahri (Bey) de gambotlarda bulunuyordu. Haberi tahkik için Yüzbaşı Reşat (Bey), Novrosiskiye işliyen bir yolcu vapuru ile gitti ve 24 Nisan günü avdet etti. Enosisin ertesi günü hareket edeceği haberini getirmişti.

25 Nisan 1922 sabahı erkenden motor gambotlar hazırlandılar ve kalktılar. Hava güzeldi. Bir müddet seyrettiler ve beş mil mesafede dik kayalar arasında açılan Mezıp koyu önüne gelince durdular. Burada demirleyeceklerdi, fakat muvafık bulmadılar, yine ilerlediler. İdekopas burnuna doğru yol verilmişti. Bu sefer her iki motor gambotun makinelerinde hakiki arızalar baş gösterdi. Muvafık bir demiryeri intihap ederek süratle arızanın giderilmesine çalıştılar. Nihayet 26 Nisan sabahı oldu. O gün Novrosiskiden Amerikan ve İngiliz şilepleri çıkmış, Enosis'ten hiç bir eser görülmemişti. Akşam olmak üzere idi, tam gruba bir saat kala Gelincik burnu ile Novrosiski arasında bir duman göründü. Süratle tolar ve makineli tüfekler yerlerine tabiye edilip atışa hazırlandı. Vira demir edip dumanın üzerine seyre başladılar. Bir süre sonra tekne meydana çıktı ve bunun Enosis olduğu tesbit edildi. Düşman gemisi İstanbul rotası üzerinde idi ve herşeyden bihaber ilerliyordu. Şıkar üzerine bir numara önde, iki numara arkada süratle atıldılar. 15 dakika sonra bir aksilik oldu, iki numaralı motor gambotun makinesinde arıza çıktı, staper etmek mecburiyetinde kaldı. Bir numara yoluna devam etti. Gece karanlığı çökmüştü. Hava da hafif bulutlu idi, bu vaziyet düşman gemisini gözden kaçırmak ihtimalini doğuruyordu. Bereket versin Enosisin pupa feneri yanıyordu. 1

numaralı motor gambotla düşman gemisi arasında 10 millik mesafe kalmıştı.Biraz daha sürat arttırıldı,nihayet sahilden 35 mil açıktaki gemiye yaklaşıldı.Kat'i olarak bunun Enosis olduğu tespit edilince iskele tarafına geçildi ve 20 m.mesafeden (Kaptan stop)emri verildi.Birkaç dakika geçtiği halde bu ihtar cevap verilmedi.Bu sefer emri silahla dinletmek mecburiyeti tahaddüs etti.

Kırkyedi milimetrelik topla geminin ilerisine doğru bir salvo gönderildi.Yunanlı mürettebat yollarını kesenlerin Türkler olduğunu anlamakta gecikmediler ve hemen Enosisin güvertesinden (Teslim) sesleri yükseldi.İki numaralı gambot sekiz mil açıktan morsla makine arızasını giderdiğini ve son suretle gelmekte olduğunu bildiriyordu. Nihayet o da yetişti.Hemen her iki motor gambottan 5 silahlı er ayrıldı.Bunlar,motor gambotlarda Nakliyatı bahriye komutanı refaketinde bulunmakta olan Batum vapuru süvarisi İzzet(Bey)'in emrinde olarak Enosise geçtiler.Bu suretle 1100 ton cesametindeki düşman gemisi elimize geçti.İlk iş telsiz muhafazaya alındı.Gemide yolcular da dahil olmak üzere yüze yakın insan vardı.Muhafız erat gemiye çıkarıldıktan sonra motorlar,ikiyüzer metre açıldılar,bilhare iki numaralı benzin tasarrufu için Enosisin yedeğine bağlandı,1 numara serbest hareket etti,böylece 6 mil suretle Batum rotası alındı.

Bütün gece arızasızca geçti.Sabah olur olmaz Enosisten yolcular merakla iki küçük motor gambotu seyrediyorlardı.Her ikisinin mürettebatı 7 kişi idi,başardıkları iş ise muazzam idi.Saat sekizde motor gambotlar yer değiştirdiler.O gün hava biraz bulutlu idi,kafile muntazam yoluna devam etti.Gece motorlar tekrar yer değiştirdiler.Rüzgar git gide artıyordu.Ertesi sabah Batum önlerine muvasalat edildi, rastlanan kayıklardan düşman hakkında malumat soruldu,fakat doğru dürüst bir şey öğrenilemedi.Hava yine bulutlu idi ve büyük ölü denizler vardı.Nakliyatı bahriye komutanı her iki motorun müstakilen seyrini emretti.Bir numaraya da ileri atılıp bir keşif yapması vazifesi verildi.Şimdi Hopa rotası alınmıştı.1 numara bir saat sonra keşiften döndü,hiçbir raslanmadığını rapor etti.Gece çıkması beklenen fırtına yavaş yavaş kendini göstermeye başladı.Motorlar güçlükle seyrediyorlardı.Kuvvetli bir Batı Karayel esmekte idi,dalgalar gittikçe büyümekte idi.Böylece Hopa'ya varıldı.Liman önüne gelince yedilik bir mavzer boşaltıldı.Bir taka suya atıldı ve geldi.Hemen sahile bir subay gönderilip hükümet merkezine Enosisin yakalandığı arz edildi.Akşama kadar Hopa'da demir üzerine yatıldı.Akşam üzeri fırtına kaldı hemen hareket edildi.Geç vakit

Atne'ye muvasalat edildi.Sahilden muhafız olarak bir manga asker alındı.Yolculara da hayatlarının emniyette olduğu bildirildi.Atne'de iken esirler Rize'ye hareket ederek emir infaz olundu.Buradan iki manga asker daha alındı ve nihayet Trabzon'a vasil olundu.Burada parlak merasimle kafiye karşıladılar.Enosisten 150 bin liralık muhtelif eşya çıkarıldı ve Gümrük ambarına teslim edildi.Yolcular da Trabzon'a çıkarılıp bilahare İstanbul'a gönderildiler.Enosise (Trabzon)ismi verildi.

Trabzon vapuru,barışa kadar nakliyatta büyük hizmetlerde bulunduktan sonra,bir müddet Donanmanın kömür gemiliğini yaptı ve sonra eskiliği dolayısıyla kadrodan ıkarıldı²⁷⁷.

4- Uranya adlı Yunan şilebinin Ele Geçirilmesi:

Enosisin ele geçirilmesiyle başlayan küçük ölçüdeki deniz ticaret harbi,1922 yılı Ekim'inde ikinci bir Yunan şilebinin ele geçirilmesini sağladı.

22 Ağustos 1922'de Amasra Deniz Komutanlığı emrine verilen Gazal Rmrkr,nyzbaşı Nazmi(1061) komutasında top mermisi,koşum edevatı ve saire eşya yüklü olarak 29 Ağustos'ta Trabzon'dan hareketle yükünü Samsun'a boşalttıktan sonra,Ankara'ya geldi.önceden bir adet 47 mm.lik topla donatılmış olan Gazal,bundan sonra,Ekim başından itibaren,Sulina(Tuna ağzı)-Karadeniz Boğazı hattı üzerinde karakol yaparak bu esnada rastlayacağı Yunan ticaret gemilerini ele geçirmek,başaramazsa batırma görevini aldı.

Mudanya mütareke müzakerelerinin başladığı tarihin ertesı günü,4 Ekim'de Amasra'dan hareket eden Gazal,şiddetli bir fırtınayı Zonguldak'ta geçirdikten sonra,yoluna devamla 6/7 Ekim gecesı,Karadeniz Boğazının 15 mil açığındaki fener dubasını geçti.İngiliz'lerin,Boğaz ve Trakya'ya karşı muhtemel bir hareketimizi önlemek vasıtasıyla,şile-Karaburun arasında kurmuş oldukları karakol hattından sıyrıldıktan sonra,7 Ekim sabahı saat 10.00 da,42°10' kuzey enlem ve 29°20' doğu boylam mevkiinde bandrasız bir şileple karşılaştı.üç yıldır nakliyatla aralıksız çalışmış olması neticesi makine ve kazanı sık sık arıza gösteren rmrkr,kendisinden sratlı olan gemiyi yakalayamayacağını anlayınca,sancak işaretleri ve düdük çekmek suretiyle

277) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, s. 78

kendisine kazazede bir gemi süsü vererek şilebin kendisine yönelip yaklaşmasını sağlamayı başardı.Bu sırada, tarafımızdan vaki olan talep üzerine Yunan bandrasını gösteren ve adının Uranya olduğu tespit edilen gemiye, Gazal da Türk bayrağını çekmek ve aynı zamanda, o ana kadar kapalı olan küçük topunu yöneltmek suretiyle mukabelede bulundu.Neye uğradığını anlamayan şilebe Gazal'ın İkinci Komutanı Sabri (Mengül) komutasındaki 5 kişilik bir silahlı müfreze çıkartılıp makine,kazan daireleri ve komuta köprüsü gibi kısımlar emniyete alındıktan sonra,en yakın liman olan Ereğli'ye yol verildi.8 Ekim'de buradan hareket eden kafil ile 9 sabahı Almanya'ya gelindi.İki gün sonra Samsun adını alan gemi,13 Ekim'de Trabzon'a hareket etti.22 Ekim'de 2200 ton kereste ve 55 ton karpit'ten ibaret olan yükünü Trabzon mendireği üzerine çıkarmaya başladı.

Nakliye filomuzun en büyük gemisi olan Samsun,harbin sonuna kadar hizmet gördükten sonra,barışın imzasıyla Seyrisefain (Denizyoları) idaresine verildi.²⁷⁸

Uranya, 3000 tonluk bir şilep idi. Bu büyük şilebi 90 tonluk bir nömorkör esir almıştı²⁷⁹.

5-Beyaz Ruslarla Alt İki Motora El Konulması

Üstün düşman kuvvetleri karşısında başarılan bu küçük ölçüdeki deniz ticaret harbi ile kazanılan iki şilepten başka,Nisan ortasında Zonguldak'ta Beyaz Ruslara ait iki motora el kondu.Beherinin yük tonajı 150,sürati 6-7 mil olan ve Ereğli ve Amasra adlarını alan bu gemiler sonradan mayın dökücü olarak tadil olundular.Bunlardan başka Sinop'ta el konan 250 tonluk bir yelkenlide Şile adıyla hizmete girdi.Bu arada,Mebruke ve Yıldız motorlarına birer 37 mm.lik top ve Sinop motorunu da iki adet makineli tüfeği konmuştu²⁸⁰.

Amasra mayın gemisi haline getirildi. Ereğli ise küçük bir mavna motoru olarak kullanıldı²⁸¹.

278) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, s. 78

279) Nahit Çapaner, a.g.e., s.27

280) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, s. 79

281) Nahit Çapaner, a.g.e., ss.7-8

6-Deniz Ulaştırma Olayları:

Düşman harb gemilerinin devam etmekte olan faaliyetine rağmen,bu yılda da nakliyatımız aksamadan büyük bir düzen içinde geçmiş,Trabzon'a gelen eşya,buradaki 13 üncü Tümen emrinde bulunan Esliha ve Mühimmat Komisyonunun yaptığı ayırmadan sonra,gerekli yerlerine gönderilmişti.

1922 başında nakliyatın genel durumu şöyleydi:²⁸²

Şark Ordusuna ait 40 ton eşyayı Batum'a götüren Aydınreis Gambotu ile Preveze Gambotu ve Mebruke motoru,Kars ve Erzurum'dan gelecek cepaneyi Batum limanında beklemekte,

Alemdar,Novrosiskide cepane yüklemekte,

Şahin,Amasra 'da 150/45 mm.lik gemi toplarını çıkarmakta,

Gazal,yedeğinde Dana yelkenlisi ile,Novrosiski'ye kömür götürmek üzere harekete hazır bulunmakta ve takalarla Batıya nakliyata devam olunmakta idi.Yükünü Amasra'ya çıkarmış olan Şahin,Zonguldak'tan yüklediği 500 ton kömürü,6 Şubat'ta Trabzon'a getirdi.

1922 Ocak ayında Samsun'a:

Mebruke motoruyla 25 ton piyade fişeği, 1 ton barut,11 ton mühimmat;

Aydınreis Gambotuyla 80.5 ton çeşitli bomba,26.2ton mavzer fişeği,10 ton barut,8.2 ton topçu mühimmatı ve 74 adet tüfek;

Batum vapuru ile 4 adet 105 mm.lik top ve 4 ton mühimmat;

Alemdar'la 166 ton topcu mühimmatı ve ahali motorlarıyla da 48.2 ton topcu mühimmatı sevk edildi.(hepsi 464 ton)

Şubat ayı zarfında Aydınreis Gambotu ve Alemdar'ın Batum ve Novrosiski'den getirdikleri mühimmat,bu gemilerle Batum vapuru,resmi ve halk motorlarıyla Samsun'a taşındı.Miktarı 450 tonu bulan bu eşyadan başka bir miktarda esir yurda getirilmiş,Gazal ve yedeğindeki Dana yelkenlisi ile Novrosiski'ye gönderilmiş olan 85 ton kömür karşılığı bir miktar benzin,gazyağı ve makine yağı alınmıştı.

Trakya'nın tarafımızdan jandarma kuvvetleriyle işgaline geçildiği, 1 inci Ordu'nun İzmit ve 2 inci Ordunun Çanakkale bölgesine yığıldığı sıralarda,Lozan barış görüşmelerine başlanılmış bulunuyordu.

282) Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi-Hava Harekatı, s. 79

Büyük Taarruz geniş ölçüde bir malzeme hazırlığının yapılmasını getirmişti. Bu da Fransızlar'ın Mersin yoluyla yaptıkları yardıma ilaveten, İstanbul'dan Karadeniz ve İzmit bölgesine yapılan deniz nakliyatı, Rus limanlarından ve bu arada Batum yoluyla Doğu cephesinden yapılan yardımın Nakliye Filomuzla Karadeniz'in çeşitli limanlarına ulaştırılması ve bu denizlerdeki iskelelerarası eşya ve kıaat nakliyatı ile mümkün olmuştu²⁸³.

7-Düşman Deniz Ulaştırma Faaliyetleri:

Bu yılda da Yunan'lıların Naxos ve Adriatifiks yardımcı kruvözörleri ile Helle kruvözörü ve Esis torpidotu, karakol görevlerine devam ettiler. Bu arada İngiliz bandralı ticaret gemilerini de durdurdukları ve muayene ettikleri oldu. Bunlardan biri gaz ve diğeri şeker yüklü olan iki gemiyi, yüklerini iskelelerimize çıkarmamak şartıyla serbest bıraktılar. Elli kamyon yüklü bir İtalyan gemisini de uzun müddet alıkoydular. Buna rağmen, mesela Eylül'ün ilk yarısında, Antalya'ya 22 ton tahıl ve eşya ile 120 er, Mersin'e de 150 ton askeri eşya çıkarılabiliyordu.

İngiliz ticaret gemilerinin karşılaştıkları bu hareket karşısında İzmir 'deki İngiliz Başkonsolusluğu, gemi ve acentelerine "harb araçları olmamak şartıyla, Milli hükümete ait limanlar arasında her cins eşya taşımaya mezun olduklarını, Yunan harb gemilerinin baskısı karşısında herhangi bir eşyayı Milli Hükümet limanına çıkarmamayı asla taahhüt etmemelerini ve eğer baskı olursa, sorumlu olacaklarının ve tazminat vermek zorunda kalacaklarının Yunan gemilerine ihtar edilmesini" bildirdi.

Yunan gemilerinin bu hareketlerine rağmen, özellikle Fransız ve İtalyan gemileriyle İstanbul 'dan ve yabancı limanlardan, başta Mersin olmak üzere, iskelelerimize nakliyat devam etti. Sicilya adlı İtalyan vapuruyla gelen 21 tayyare, Fransız Adana vapuruyla benzin ve yağ diğeri gemilerin getirdiği kömür, bakır, makine aletleri, demir, tayyare malzemesi, otomobil, tıbbi malzeme ve İstanbul'dan Fethiye için yollanan seyir aletleri, hafif silahlar, fabrika aletleri, muharebe araçları, gemi topları ve cepanesi, bu nakliyatın başlıcalarını teşkil eder. Kıyılarımıza konmuş olan abluka da tam etkisini göstermekten uzak kalmıştı.

283) A.g.e., s. 94

Daha sonraki günlerde düşmanın Doğu Karadeniz'deki faaliyeti devam etti.Bu arada 12 Haziranda,Yasonburnu açıklarında iki boş yelkenliyi top ateşiyle ve mahmuzlayarak batırdılar.İki gün önce Trabzon'a gelmiş olan,Rus Hükümetine ait Donai adlı taşıt gemisi de Sinop açıklarında Averoff tarafından yoklanmış ve bir daha limanlarımıza uğramaması kaydıyla serbest bırakılmıştı.Yunan gemileri,4 Temmuzda Pazar açıklarında 4 kayığı batırdılar.

Temmuz sonunda,Midye'de bir Yunan tümeni ile 9 taşıt gemisi,2 muhrip ve bazı yardımcı gemilerin toplandığının haber alınması üzerine Amasya Bahriye Komutanlığına, motorgambotlar ve tayyarelerle devamlı keşif yapılması ve özellikle Ereğli-Akçakoca bölgesinin gözetlenmesi emri verildi.

Ağustos'ta tavsamıya başlayan düşman hareketi,büyük zaferden sonra sona ermiş bulunuyordu.Yunan Deniz Kuvvetlerinin üç yıl Karadeniz,Marmara,Ege veDoğu Akdeniz'deki faaliyetleri istedikleri sonucu vermemiş ve büyük bir hayal kırıklığı ile nihayet bulmuştu²⁸⁴.

Yunanlılar yerli ve adalardan gelen Rumlar'la Yunanlılar işbirliği içerisinde idi. Türk limanlarına ve kıyılarına baskınlar ve bombardımanlar yapıyorlardı²⁸⁵.

F- 1923 YILINDA DENİZ ULAŞTIRMASI HİZMETLERİ

1- Deniz Ulaştırma Hizmetleri:

Bu yıl,Trabzon,Samsun ve Alemdar vapurlarıyla Aydınreis Gambotu,Gazal Römorkörü ve motorlu teknelerle yapılmasına devam olunan nakliyat,Eylül sonuna kadar sürdü.Batum'dan yüklenen silah ve eşya daha önceleri olduğu gibi,Samsun'a taşındı.Bu sıralarda Yunan Deniz Kuvvetlerinin bir hareketine rastlanmadı.Buna rağmen taşıt gemileri,verilmiş olan talimata göre hareket ve seyirlerini düzenlemekte devam ettiler.1923 yılı yapılan ulaştırma faaliyetlerinin özeti aşağıdadır²⁸⁶.

284) A.g.e., ss. 89-90

285) Nahit Çapaner, a.g.e., s.40

286) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, ss. 95-96

- Birinci ay** : 14 adet 150 mm.lik obüs topu ve parçaları 4 adet
105 mm.lik top ve parçaları 6319 sandık topçu
mermisi 719 sandık hartuç ayrıca,Hopa'ya
elbise,mekkare ve sevk eratı nakliyatı
- İkinci ay** : 84 göçmen
3.2 ton mazot
0.65 ton benzin
Ayrıca,Hopa'ya erzak,elbise ve eyer takımı
nakliyatı
- Üçüncü ay** : 38.6 ton askeri eşya
30.8 ton top
191 ton topçu mermisi
Ayrıca,Hopa'ya askeri eşya,subay ve erat nakliyatı
Zonguldak'tan Trabzon'a 618 ton kömür.
- Dördüncü ay** : 0.65 ton gazyağı,
0.27 ton benzin
0.53 ton makine yağı
14 ton piyade ve topçu cepanesi,araba tekerleği
- Beşinci ay** : 832 göçmen
43 hayvan
4 ton matbaa ve sinema makinesi
2 ton benzin
1.1 ton makine yağı
- Altıncı ay** : 809 göçmen
42 hayvan
2 ton benzin
1.6 ton makine yağı
1.6 ton gazyağı
404 ton kömür(Zonguldak'tan)

Sekizinci ay : 12.86 ton gazyağı

9 ton benzin

5.5 ton makine yağı

319 göçmen

Ayrıca Hopa ve Rize'ye 0.3 ton Barut ve dinamit ile subay ve
Erat nakliyatı

Deniz ulaştırma hizmetlerinde başarıya ulaşmamızın en büyük kaynaklarından biri düzenli bir çalışma anlayışı içerisinde olan Trabzon Deniz Ulaştırma Komutanı Binbaşı Aczi Bey'in çalışmaları ve diğer liman başkanlarının koordineli ve intizamlı çalışmalarıdır²⁸⁷.

2- Karakol Hizmeti

Milli Müdafaa Vekaletinin emriyle,Karadeniz kıyılarının çeşitli bölgelerinde şu gemiler,asayiş ve inzibatı sağlamakla, 24 Mayıs 1923'ten itibaren görevlendirilmişlerdi²⁸⁸.

Preveze Gambotu
(silahı:iki 47 mm.lik top)

Sinop-Şile bölgesi,üssü Amasra

Aydınreis Gambotu
(silahı:Bir 47 mm.lik top)

Sinop-Trabzon bölgesi,üssü Trabzon .Haziran
1923 ten itibaren

İkdam Motorü
(silahı:Bir 37 mm.lik top)

Trabzon-Hopa bölgesi,üssü Trabzon

Derya motoru
(silahı:1 makineli tüfek)

İhtiyatta

Bu gemiler,şüpheli gördükleri gemileri usulüne göre, arayacaklar, rastlayacakları kaçakçı ve eşkıya kayıklarını zaptaderek mahalli hükümete teslim edeceklerdi.Bu

287) Nahit Çapaner, a.g.e., s.15

hizmette arızası olan Aydınreis Gambotunun yerini on gün için Trabzon vapuru almış ve bu maksatla gambottan 17 mavzer tüfeği verilmişti.

Karakol Hizmetleri içerisinde Pontusçularla mücadelenin merkezi Trabzon idi. Bunları yok etme şerefi Karadenizli denizcilere aittir²⁸⁹.

3- İzmir Körfezinin Kapatılması:

İzmir'in geri alınmasından sonra,körfezin deniz savunması için harekete geçildi.Amasra'daki dört 47 ve bir 150/45 mm.lik gemi toplarının buraya aktarılmasına çalışıldığı gibi,Samsun ve Amasra'daki 190 ve İstanbul'daki 115 mayın da getirildi.Buna rağmen ciddi bir hal karşısında mayınla kapatılacak olan İzmir ve İzmit körfezleri ile Karadeniz Boğazı kuzey methali için eldeki mayınlar yetmemekte ve Çanakkale'nin kapatılması da bu yüzden imkansız görülmekteydi.Rusya'dan yeniden mayın alınması yolunda yapılan teşebbüs de bir sonuç vermemişti.Bu durum karşısında,eldekilerle yetinmek zorunda kalındı.

İstanbul'dan hava makineleri ile birlikte 4 torpido ve parçaları,10 mayınla birlikte 1922 yılı sonunda İzmir'e gönderilmiş ve Karadeniz kıyılarındaki mayınlarında sevki ile meşgul bulunulmuştu.Bu sırada Karadeniz,İzmit ve İzmir'deki mayın mevcudu,369 u bulmaktaydı.

4 Şubat 1923'te Lozan barış görüşmeleri kesilince,7 Şubatta İzmir körfezi harb gemilerine karşı mayınla kapatıldı.6 nolu krokide gösterilen mayın hatlarından 3 ve 4 no'luları kuruldu.Güneşin doğması ile batması arasında limana girecek veya buradan çıkacak olan ticaret gemileri için bir kılavuz hizmeti kurularak bir de kılavuz talimatı yapıldı.

Ertesi sabah,8 Şubat'ta,2 muharebe gemisi ile 1 kruvazör,4 muhripten müteşekkil bir İngiliz filosu,Abdullah'a Çiftliği-Çalıburnu hattının batısına gelerek,kruvazör bir deniz uçağının kılavuzluğu ile mayın hatlarının geçitlerinden limana girdi.Bu esnada Uzunada açıklarında 4 muhrip ile 5 taşıt gemisinin dolaştığı da görülünce,düşmanca bir harekete maruz kalındığı taktirde şiddetle karşı konulması,bir tecavüze uğranmadığı müddetce tarafımızdan bir harb haline meydan verecek hareketlerden kaçınılması ve

288) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, s. 98

289) Nahit Çapaner, a.g.e., s.42

durumun muhafazası,Müstahkem Mevki Komutanlığınca emrindeki teşekküllere bildirildi.Bu cihet 10 Şubat'ta Genelkurmay Başkanlığının "İngiliz Donanması ümerası ile vaki olan özel konuşmalarda her iki taraf hükümetlerinin,siyasi muharebeleri sonuçlanıncaya kadar,şimdiki durumun muhafaza edilmesine karar vermiş oldukları"nı bildiren yazısı ile teyit olundu.

Haziran ayı sonunda Müstahkem Mevki Bahriye Komutanlığı emrinde üç römorkör ve beş motorlu tekne bulunmakta,mayın mevcudundan 49 'u dökülmüş,56'sı dökülmeye hazır ve 57'si hazırlanmaktaydı.Sakarya motoru,Karaburun-Foça bölgesinde karakola ayrılmış bulunuyordu.

Barıştan sonra Kasım başında,Haliç'te enterne edilmiş gemilerimizden İsareis Gambotu ile Nusrat Mayın gemisi,Müstahkem Mevkii Komutanlığı emrine geldiler.İsareis,üssü İzmir olmak üzere,Edremit-Kuşadası bölgesinde ve gerekirse bölgenin güney ve kuzeyinde,karakola memur edildi.Hızırreis gambotu da İzmir'e ayrılmış fakat İmroz ve Bozcaada'nın teslim alınmasıyla görevli heyeti götürmüş ve henüz gelmemişti.Kasım sonunda bu görevinin bitmesiyle İzmir-Edremit bölgesine ve İsareis de ;İzmir-Kuşadası bölgesinde karakol görevi aldı. Bu görevlerinin yerine getirilmesinde kullanılmak üzere,Lozan anlaşmasının 12 inci maddesine göre bize bırakılmış olan ve Ege kıyılarımızdan 3 mil içinde bulunan adaların bir listesi gambotlara verildi²⁹⁰.

Bütün Ege ve Akdeniz bölgesinde çalışanlar, kendilerine düşen görevi hakkıyla yerine getirmişlerdir. Onların da hayatı, Karadenizliler kadar canlı ve heyecanlıdır. Deniz kahramanları arasındaki özel yerlerini almışlardır²⁹¹.

4- 1920 -1923 Deniz Ulaştırma Hizmetleri

Bu yıllardaki silah,cephane ve malzeme nakliyatının toplamı aşağı yukarı 35 bin tonu bulur.Bu toplam hakkında tam bir bilgi elde etmek mümkün olamamış,bu sebepten,bu miktarın tayininde bulunabilen resmi kayıtlara ve yapılan hesaplara

290) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, ss. 98-99

291) Nahit Çapaner, a.g.e., s.42

dayanmak zorunda kalınmıştır.Hesapta,önce nakliyatda kullanılan gemilerin yük tonajlarını dikkate almak gerekir ki,bunlar da şöyledir.²⁹²

Aydınreis ve Preveze Gambotları (herbiri).....	435 ton
Trabzon Vapuru.....	750 ton
Şahin Vapuru.....	850 ton
Alemdar Vapuru.....	220 ton
Rüsumat 4 nolu Vapur.....	60 ton
Batum Vapuru.....	80 ton
Gazal Römorkoru.....	30 ton
Mebruke Motörü.....	75 ton
Ayyıldız Motörü.....	95 ton
Amasra Motörü.....	150 ton
Ereğli Motörü.....	150 ton
Dana Yelkenlisi.....	300 ton
8 ufak motör.....	250 ton
Toplam.....	3380 ton

Yük tonajı 2200 olan Samsun Vapuru,Büyük Zaferden sonra zaptedildiği ve nakliyata pekaz katıldığı,yük tonajı 300 olan Filya motörü de makine arızası dolayısıyla çalışmaz durumda kaldığından bu iki gemi hesap dışı bırakılmıştır.

Yukardaki toplam yük tonajının,bir yılda en az üç defa kullanıldığı kabul edilmiş ve bunda aşağıdaki hesaba dayanılmıştır:

Bu hesaba dayanak olarak 1922 nakliyatı ele alındığında, bunda Aydınreis'in 8,Preveze'nin 6, Alemdar'ın 7, Şahin'in 5 Gazal ve Dana 'nın 6,Batum'un 2,Mebruke'nin 3,Trabzon'un 5,Sinop'un 1 ve diğer motörlerin devamlı olarak hepsi 43 sefer yaptıkları görülür.Bunu gemi adedine bölersek,ortalama $43/10=4.3$ kısacası 4 sefer eder.Şu halde nakliye filosu yılda 4 defa,yani ayda 3 defa yapmış olmaktadır.Biz ise,hesabımızda bunu 4 ayda bir sefer,yani yılda 3 sefer olarak kabul ettik.Zira Trabzon Vapuru 1922 ortasında hizmete girmiş Batum Vapuru aynı yılın sonunda hizmetten çıkmış,Şahin Vapuru 1922 sonlarında,Amasra'da karaya oturmak suretiyle kaybedilmiş ve bütün

292)Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, ss. 103-105

bunlar Nakliye Filosu tonajında değişiklikler yapmıştır.Bundan başka Samsun vapurunun yapmış olduğu iki sefer de hesap dışı tutulmuştur.

Nakliye Filosu yılda 3 defa kullanılmış olduğuna göre,toplam yük tonajı 11640 olur ki,buna kısa hesap 12000 ton diyebiliriz.Neticenin doğruya yakın olması için sivil motörlerin yaptığı nakliyatı da bunun içine sokarsak,dört yıldaki nakliyat sırasıyla:

1920 yılında 1000 ton (Bu yıldaki nakliyat,en az olup,Rüsumat,
Mebruke,Dana ve ahali kayıkları kullanılmıştır.
Bunlar yük tonajının 1/20'si,yani 200 ton
kadardır.
Yarım yılda 5 sefer yaptıkları kabul
edilirse, hepsi 1000 ton eder.

1921 yılında	12000	Nakliyatın en çok olduğu yıllar
1922 "	12000	"
1923 "	10000	Nakliyatın azalmaya başladığı yıllar

olur ki,bu da 4 yılda en azından 35000 ton taşınmış demektirSevkiyat ve Nakliyat Umum Müdürünün Ocak-Eylül 1921, 9 aylık nakliyat kayıtlarına göre,bu 9 ayda 9465 ton eşya taşınmış olması da,bir yılda 12000 ton nakliyat yapıldığını kabul etmiş olmamızı teyid eder.

Giresun,Samsun,İnebolu,Hopa ve Rize'ye yapılan iskeleler arası asker ve bunların silah,mühimmat,hayvan ve saire eşya nakliyatı bu hesap dışında olup bunlar ayrı bir toplam teşkil eder.Şu halde sonuç olarak dört yıllık nakliyat toplamı 35-40 bin ton olarak kabul olunabilir.Bu yıllarda genel olarak ulaştırma faaliyetlerinin yapıldığı giriş çıkış limanlarını gösterir harita HARİTA-II de sunulmuştur.²⁹³ Ulaşım faaliyetleri genellikle Karadeniz Limanlarında gerçekleşmiş olmasına rağmen diğer limanların faaliyetlerini de unutmamak gerekir.

Milli Hükümet Deniz Kuvvetleri,yalnız nakliyatı devam ettirmekle kalmamış bir de küçük ölçüde deniz ticaret harbi yaparak Nakliye Filosuna iki şilep ve birkaç motörlü tekne katmayı da başarmıştır.Nakliyatta en çok 10 tonluk olarak ve Tekalif-i Harbiye suretiyle kullanılan taka,kayık ve kotra gibi sivil araçların,fırsat buldukça hizmete koşan

293) Nahit Çapaner, a.g.e., s. 45

Seyrisefain İdaresi vapurları ve yabancı bandra taşıyıp,sahipleri Türk olan vapurların yardımlarını da burada kaydetmek gerekir.

Trabzon Nakliyatı Bahriye Kumandanlığı,nakliyattaki bu faaliyet ve başarıyla Milli Müdafaa Vekaletinin,Bahriye Dairesinin ve Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğünün birkaç defa takdirine mazhar oldu.

Atatürk de 1 Mart 1922'de Birinci Büyük Millet Meclisinin üçüncü toplanma yılını açarken verdiği nutukta:"....Kıyılarımızın genişliğine ve deniz araçlarımızın kıtlığına rağmen,gayretli deniz subaylarımız değerli hizmetler görmektedirler"demek suretiyle takdirlerini bildirmişti.



IV- BATI CEPHESİNDE HAVA ULAŞTIRMASI HİZMETLERİ

A-TÜRK HAVACILIĞINA GENEL BAKIŞ

1-Türk Havacılığının Gelişim Safhaları:

Ülkemizde çağdaş anlamda havacılık, yeryüzünde ilk uçağın havalandığı tarihten beş yıl sonra, 1911 yılında havacılık eğitimi için 2 subayın Fransa'ya gönderilmesi ile başlamıştır²⁹⁴. O yıllarda bütün Dünyada havacılık henüz ilk adımlarını atarken, bu yeni akıma başlangıçta katılmış olmamızı, Osmanlı İmparatorluğunun batı tekniğine ilk ve zamanında açılışı olarak kabul etmek gerekmektedir.

Ardından, Türk havacılığının hızla geliştiğini görmekteyiz. 1912 yılında Yeşilköy'de (İstanbul) bir askeri havacılık okulu açılmış ve 10 uçaklık bir güç kurulmuştur. Aynı yıl başlayan Balkan Savaşında, uçaklarımız gözetleme uçuşlarıyla Yunan, Bulgar ve Sırp ordularının durumlarını izlemeğe başlamışlardır.

1914 yılı, Balkan Savaşının devam ettiği ve hava gözetleme uçuşlarının sürdürüldüğü yıl olmuştur. İniş ve kalkış sırasında sık sık yere çakılan uçaklar Fransa ve Almanya'dan satın alınan uçaklarla yenilenmiş; Yeşilköy Havacılık Okulu ve Yeşilköy'deki havaalanı geliştirilmiştir.

Birinci Dünya Savaşına katıldığımızda, hava gücümüz 5 adet kara ve 2 adet deniz uçağı ile 10 pilottan ibaret bulunuyordu. Halkın hava gücümüzü artırmak amacıyla açtığı kampanya sonucu toplanan paralarla Fransa'ya ısmarlanan uçaklara Fransa elkoymuştu.

Birinci Dünya Savaşının ilk yılında 50 ye ulaşan sayısı, sonraki yıllarda artış göstermiş, dört yıllık savaş boyunca 300'ü aşan uçak hava gücümüzde görev almış ve en az 100 pilot ve gözetleyiciden kurulu uçucu kadrosu savaşın her yılında görevlendirilmiştir. Hava gücümüz Birinci Dünya Savaşında Çanakkale, Kafkas, Irak, Suriye, Filistin cephelerinde savaşlara katılmıştır. 1915 yılında 40, 1916 yılında 73, 1917 yılında 111, 1918 yılında 82 yeni uçak hava gücümüze katılmıştır. Uçaklar Alman

294) Alptekin Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları**, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi yay., Ankara, 1990, ss. 48-50

yapısı olup, Albatros, Rumpler, Fokker, Gotha, Pfalz Parasol, Halberstad, LVB, Hansa Brandenburg ve Sablantrig tiplerinden, yani oldukça değişik türlerden oluşmaktadır. Uçak bölükleri kurulurken, aynı tipten uçakların bir arada bulundurulmalarına çalışılmıştır.

Savaş yıllarında 4 er uçaklık 17 bölük ve 3 deniz bölüğü örgütlendirilerek görevlendirilmişti. Bunlardan başka, 6 Alman bölüğü ile 1 Alman deniz bölüğü Osmanlı Ordusunda görev almıştı. Görevli Alman pilot ve teknisyenlerin sayısı oldukça kabarıktı. Bunların dışında, 3 Türk sabit balon birliği Karadeniz Boğazında görevlendirilmişti.

Birinci Dünya savaşının büyük bozgunundan önce, 1918 yazında, 46 Türk pilotu, 59 Türk gözetleyicisi ve 92 Türk uçağı (14 ü deniz uçağı) çeşitli cephelerin göklerini korumaktadır. Yeşilköy Havacılık Okulunda ise 13 pilot adayı, 22 gözetleyici adayı ve 21 uçak bulunmaktadır.

Bu uçakların içerisinde Birinci Dünya Savaşı'na katılanlar da vardı. Bunların büyük çoğunluğu Almanlar tarafından eğitilmişti.

2-Hava Gücümüzün Durumu:

Büyük bozgunla savaş sona erdiğinde, hava gücümüz erimiş, tükenmiştir. Düşman eline geçen cephelerdeki havaalanlarından pek az uçak kurtarılabilmiş, çoğu düşman eline geçmemesi için yakılmıştır. Savaş sonu imzalanan Mondros Mütarekesinden sonra ise, Anadolu, Trakya ve İstanbul'daki hava üstlerindeki uçaklara el konulmuştur. 1919 yılı Mayıs'ındaki hava gücümüzün durumu ve konuş yerleri şu şekildedir: ²⁹⁵

- a. Birinci Dünya Savaşının son günlerinde Irak cephesindeki çarpışmalar ve geri çekilmeler sırasında; uçamadıkları ve taşınamadıkları için bazı uçaklar yakılmış, taşınabilen uçak ve malzemeler Elazığ'da toplanmıştır. Uçak parçalarının at sırtında ve at arabalarıyla taşınması sonucu, bütün uçaklar hurda halindedir.

295) Alptekin Müderrisoğlu, a.g.e., ss. 50-52

- b. Filistin ve Suriye cephelerinden geri çekilen hava birlikleri Konya'da toplanmıştır. Uçamamaları nedeniyle at sırtında ve at arabalarıyla taşınarak Konya'ya getirilebilen 4 keşif ve 13 av uçağının çoğu kullanılamıyacak durumdadır.
- c. Şark Orduları Grubuna bağlı uçak bölüklerindeki uçaklar Erzincan Uçak İstasyonunda toplamıştır. Mevcut 8 uçaktan hiçbirisi uçacak durumda değildir.
- d. Seydiköy (İzmir) Uçak İstasyonunda bulunan 8 uçağın hepsi uçabilecek durumdadır. 15 Mayıs 1919'da, İzmir'in Yunanlılar tarafından işgalini izleyen günlerde, Seydiköy Uçak İstasyonu Yunanlıların eline geçmiş ve Yunanlılar uçabilecek durumda olan 8 uçağımıza elkoymuşlardır. İzmir'in işgali bir gün öncesinden bilindiğine göre işgalden önce veya hiç olmazsa Yunan birliklerinin karaya çıktıkları görülüp Yunan emelleri gün ışığına çıktıktan sonra, bu uçakların gerilere uçurulmaması büyük kayıp olmuştur.
- e. Trakya ve İstanbul'da bulunan bütün uçaklar, Yeşilköy Havaalanında toplanmış, İngiliz ve Fransızların gözetimi altına girmiştir. İşgal kuvvetleri önceleri bazı uçakların uçuşa hazır bulundurularak, pilotlarımızın ara sıra antrenman uçuşu yapmalarına izin vermişti. Daha sonra, İşgal Kuvvetleri Komutanlığı bütün havacılık örgütünün kaldırılmasını istemiş, Yeşilköy Havaalanında bulunan uçaklardan 45 tanesi İstanbul'un Anadolu yakasında, Maltepe'de deniz kıyısındaki bir düzlüğe taşınarak depolanmıştır. Uçabilecek durumda olan bu uçakların hepsi İngiliz ve Fransızların gözetimi altındadır.

Yeşilköy'de bulunan deniz uçakları, sökülüp paketlenerek Haliçdeki Bahriye Nezareti depolarına taşınmış ve İngilizlerin gözetimine terkedilmiştir.

Görülüyor ki, Kurtuluş Savaşının başlangıcında Anadolu'da uçabilen bir tek uçağımız yoktur. Uçabilenlerin büyük kısmı depolanmış olarak İngiliz ve Fransızların gözetimi altında bulunmaktadır. Havalanmağa hazır İzmir, Seydiköy'deki uçaklarımız ise Yunanlıların eline geçerek Kurtuluş Savaşına düşman yanında ve onun yararına katılmaktadır.

Uçaklarımız bu acı görünümdeyken, Birinci Dünya Savaşının bütün cephelerinde savaşmış olan uçucularımız ne durumdadır? Hepsi muvazzaf subay ve astsubay olan uçucularımızın çoğunluğu İstanbul'a, uçaklarından kopmuş, işsiz-güçsüz ve İngilizlerin sürekli izledikleri bir yaşantı içindedirler. Antrenman uçuşu bile yapamamalarından dolayı melekeleri günden güne azalmaktadır.

“Milli mücadelemiz başladığı tarihlerde elde 8-10 kadar uçak mevcuttu, bunların kullanılması hususunda bez ve tutkal en büyük rolü oynadı. Hemen hepsi gayretli arkadaşların yardımı ile faaliyete geçti. Hamiyetli tüccarlarımızdan Erzurumlu Nafiz (Kotanlı) Bey’in armağan ettiği iki uçağın eklenmesiyle iki bölük teşkil edildi.

“Dışardan satın alınan uçaklardan dört tanesi yolda yandı. 9 adeti de düşman eline geçti. Telafisi yolunda yapılan sözleşmelerin gereğini kimi zaman müteahhitler yapamamış ve bazan da mali durumdan dolayı olumlu sonuç alınamamıştır. Buna rağmen bir okul uçağı elde edilmiştir. On uçağın satın alınması yakındır. Ayrıca satın alınmış 26 uçağın Anadolu’ya gelmesi sağlanmaktadır²⁹⁶.

20 Kasım 1920’de Ankara’da Kuvayi Havaiye Müfettişliği (Hava Kuvvetleri Müfettişliği) bulunuyordu. Bu müfettişlik emrinde, Konya ve Erzurum’da birer uçak alanı ile bu alanların uçakları Filistin ve Kafkas cephelerinden arta kalmış, eski ve onarıma muhtaç uçak ve gereçlerle, Almanların Filistin’deki Paşa uçak bölüklerinden Konya’ya getirtilen birkaç uçaktan sağlanmıştı. Bunlardan Batı Cephesi emrinde çalışabilir ancak iki uçak vardı.

Bütün Türk Silahlı Kuvvetleri, hareket ve eğitim bakımından Genelkurmay Başkanlığına, idari ve lojistik destek yönünden de Milli Savunma Bakanlığına bağlıydı²⁹⁷.

Atatürk Kurtuluş Savaşı’nda başarıyla mücadele eden havacılarımız için şu övgülü sözü kullanmıştır²⁹⁸.

“Havacılarımız, bütün ordu ve donanmamız gibi vatani korumaya anık, kahramanlardır. Büyük millet, bu soyak evlatlarıyla kendini mutlu sayabilir.”

296) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s. 378

297) A.g.e., s. 278

298) Silahlı Kuvvetler Personel Muhtırası, Gnkur.yay., Ankara, 1994, s.78

B-1919-1920 YILI HAVA KUVVETLERİ TEŞKİLATLARI:

1-Türk Hava Kuvvetleri:

Birinci Dünya Harbinde kurulmuş olan “Kuvayi Havaiye Mufettişi Umumiliği” (Hava Kuvvetleri Genel Mufettişliği) Almanların ayrılması ve mütareke hükümlerine göre terhislerin yapılması sebebiyle büsbütün boş kalan kadrolar haline gelmişti.

Harbiye Nezaretince günün şartlarına uygun yeni bir hava teşkilatı kurulması zorunluğunda kalınmıştı. Yeni teşkilatlanmada eskisinde mevcut olan Balon, Meteoroloji, Uçaksavar ve Ölçme Mufettişlikleri tamamen kaldırılmıştı.

Bu teşkilat şöyleydi.²⁹⁹

İstanbul, İzmir, Erzurum ve Konya’da birer Tayyare İstasyonu, Elazığ ve Diyarbakır’da birer Tayyare Bölüğü teşkil edildi. İstasyonların emrine verilecek bölüklerin nüvesini teşkil etmek üzere ikişer tayyareli hava birliği verildi. Bu birliklerin tayyareleri Filistin, Irak ve Kafkas cephelerinden arta kalmış ve Konya, Elazığ ve İstanbul’da depo edilmiş kırık uçak ve malzeme ile Almanların Filistin’deki “Paşa Tayyare Bölükler” inden ibaretti. Kanal hareketına Alman Hava Birliklerine “Paşa” deniyordu³⁰⁰.

Teşkilatın başına kara subayları getirilmişti.

2-Maltepe Tayyare İstasyonu:

16 Mart 1920’de İstanbul’un resmen İtilaf Devletleri tarafından işgalinden sonra, Maltepe İstasyonu’nda hazır vaziyette bulunan Türk havacıları, tehlikeli şartlar altında birer ikişer Anadolu’ya geçmiye başladılar. Diğer bir grup hazırlanan uçaklardan üçü ile 6/7 Haziran 1920 Pazar günü saat 0200’de Anadolu’ya hareket ettiler. Fakat birinci uçak rulede meydan dışına çıkarak kırılmış, ikinci uçak, rasıt yerinde eşya ve iki kişinin bulunması dolayısıyla yerden kalkışta süratsız kalmış ve yere vurmuştu. Ancak üçüncü av uçağı Anadolu’ya geçmiş, fakat o da İznik dolaylarında açık bir araziye inerken telgraf tellerine takılarak kırılmıştı.

299) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, ss. 121-122

300) A.g.e., s. 122

Havadan Anadolu'ya geçmeyi başaramıyan bir kısım uçucular ve erler karadan Adapazarı'na geldiler. Bu hadiseden hemen sonra bir kısım pilot, rasıt subaylardan Teğmen Avni (Okar), Üsteğmen Muhsin (Alpagot), Üsteğmen Emin Nihat (Sözeri), Makine Subayı, Üsteğmen Rafet, Astsubay ve sivillerden pilot Hayri Hoca, İhya, Vecihi ve Makinist Eşref, Mudanya-Bursa yoli ile Konya Tayyare İstasyonu'na katıldılar.

Geriye kalan havacı personel İstanbul'un eçirsinde şuraya buraya dağılmışlarsa da, bir kısmı kendilerini tanıyan Ermenilerin ihbariyle yakalanarak askeri polis teşkilatının bulunduğu Arapyan Hanında hapsedildiler. Yakalanmayanlar ikişer, üçer kişilik kafilelerle Anadolu'ya geçerek milli kuvvetlere katıldılar.

Bunun üzerine İngilizler, Maltepe İstasyonu'nu işgal ederek uçak ve malzemelerini tahrip ve bir kısmını da müsadere etmişlerdir. Maltepe İstasyonu'nda bulunan tayarenin yarısından çoğu işe yarar durumda olmasına rağmen, hiçbirini Anadolu'ya geçirilememiştir.

Kuvayı Havaiye Müfettişliği 25 Haziran 1920'de Harbiye Nezareti'nin emriyle lağvedilmiş, teşkilatın subayları personel işlerine ve erleri de Kuvayı İnzibatiye Piyade Depo Taburu'na gönderilmişti.

Maltepe İstasyonu'nun korunması da Jandarma Genel Komutanlığına verilmişti³⁰¹.

Maltepe Uçak İstasyonu bilfiil şavaşa iştirak etmemiş fakat personeli şavaşa etkin görevler almıştır.

3-İzmir Tayyare İstasyonu:

15 Mayıs 1919'da İzmir'in Yunanlılar tarafından işgali sırasında, Seydiköy civarındaki Gaziemir Tayyare İstasyonu'nda sekiz uçaklı 5 nci Tayyare Bölüğü ve Güzelyalı'da bir deniz tayyare bölüğü vardı. İşgal sırasında bunlar, hiçbir uçak ve malzeme kaçırılmadan ve tahrip edilemeden, düşmanın eline geçmişti³⁰².

İzmir Uçak İstasyonu'nu Yunanlılar önce tabur haline getirdiler, daha sonra da ikmal deposu ile birlikte en önemli hava üssü olarak bize karşı kullanmışlardır.

301) A.g.e., s. 123

302) A.g.e., ss. 123-124

4-Erzurum Tayyare İstasyonu

Birinci Dünya Harbi'nin bitmesiyle, Doğu Cephesi'nin muhtelif yerlerinden getirilen uçaklarla Erzurum Tayyare İstasyonu kurulmuş ve bu istasyonda 7 nci ve 8 nci Tayyare Bölükleri teşkil edilmişti. Fakat uçakları işe yarar durumda değildiler.

Aralık 1919'da istasyon komutanının düzenlemiş olduğu kuvveye göre her iki bölükte toplam olarak onbiri Rus tipi ve ikisi Alpatrus C.11 tipi olmak üzere uçak bulunmaktaydı³⁰³.

Buradaki uçaklar faal hale getirilememiş uçaklar kara vasıtaları ile sökülerek taşındığından hurda hale gelmişlerdir.

5-Konya Tayyare İstasyonu:

19 Eylül 1918'de İngilizlerin Filistin'deki genel taarruzdan sonra, Filistin ve Suriye'den geri çekilebilen bir kısım Alman ve Türk hava birlikleri, uçak ve malzemesiyle Konya'ya gelebilmişlerdi. Almanlar İstanbul'a gidince Konya'da 3 ncü ve 4 ncü Türk Tayyare Bölükleri kaldılar. Sonradan bu iki bölükten meydana gelen Konya İstasyonu, 1919 yılının ilk aylarına kadar bir faaliyet göstermedi. İstasyonda çoğu faal olmıyan dördü keşif ve onüçü av olan uçak bulunuyordu³⁰⁴.

Konya Uçak İstasyonu'nda pilotlar uçuş eğitimlerine devam etmişler ve uçakları ile Batı Cephesi'nde büyük yararlılıklar göstermişlerdir.

6-1920 Yılında Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilat Değişikliği:

İstanbul ve İzmir'in İtilaf Devletleri ve Yunanlılar tarafından işgalleri sebebiyle, buralarda bulunan istasyonlar ortadan kalkmış bulunuyordu. Değişen durum dolayısıyla Milli Savunma Bakanlığı hava teşkilatına yeni bir düzen vermek ihtiyacını duymuş ve bu maksatla, 14 Haziran 1920 tarihinde yayınladığı bir emirle Erzurum İstasyonu'nu lağvetmiş, Konya İstasyonu'nun Eskişehir'e nakliyle biri Erzincan'da, diğeri

303) A.g.e., s. 124

304) A.g.e., s. 124

Eskişehir’de olmak üzere iki istasyon teşkiline karar vermişti. Elazığ’daki ve Diyarbakır’daki bölükler yerlerinde bırakılmışlardır.

Bu yeni teşkilata ait emrin özeti şöyleydi³⁰⁵.

1. Tayyare istasyonları Eskişehir ve Erzincan’da olmak üzere faaliyette bulunacaktır. Eskişehir İstasyonu, okul ve fabrikayı da ihtiva etmek üzere birinci sınıf, Erzincan İstasyonu ise yalnız Tayyare Atelyesi bulunmak üzere ikinci sınıftır.
2. Tayyare istasyonları fenni ve teknik bakımdan Milli Savunma Bakanlığı’nda kurulan Kuvayı Havaiye Şubesi’ne, idare ve iâşe bakımından, Eskişehir İstasyonu 20 nci ve Erzincan İstasyonu 15 nci Kolordulara bağlıdır.
3. İstasyonlardan müfrez olarak gönderilecek bölüklerin fenni hususları mensup oldukları istasyonlar tarafından; idare, iâşe, meydan, hangar ve tesisleri, bulundukları bölgelerin kolorduları tarafından sağlanacaktır.
4. Konya’da bulunan Tayyare İstasyonu Eskişehir İstasyonu’nu teşkil etmek üzere, 12 nci Kolordu Komutanlığı tarafından Eskişehir’e nakledilerek uçakların tamire muhtaç olanları burada onarılacaktır.
5. Elazığ’daki tayyare bölüğü Erzincan İstasyonu’na bağlanmıştır. Diyarbakır tayyare bölüğü 13 ncü Kolordu emrinde kalacaktır. Bu bölüğün Mamuretülaziz’e daha önce vardığı ve İngilizlerin eline düşecek vaziyette bırakılmaması istenmiştir³⁰⁶.
6. Muharebe bakımından Genelkurmay Başkanlığından Kolordular emrine verilecek tayyare bölüklerinin mensup oldukları istasyonlarıyla irtibatı baki kalacaktır”.

7-Uçakların Hazırlanması ve Kartal Müfrezesi’nin Teşkili:

İstanbul’dan Anadolu’ya küçük gruplar halinde geçebilen havacılar Konya Tayyare İstasyonu’nda toplanmış, uçaklar cins ve tiplerine göre sınıflandırılmış ve bulunabilen malzemeler onarılmaya başlanmıştı. Fakat bir kısmı, malzeme sağlanamadığından gayrı faal bir durumda kalmıştı.

Uçak onarımından anlıyan teknisyen personel ve mühendis de yoktu. Memleketin hariçte irtibatı kesilmiş bulunmasından yabancı memleketlerden lüzumlu malzeme ve teçhizat sağlanamıyordu.

305) A.g.e., ss. 124-125

306) ATASE Arşivi, İSH: 3073, Kutu: 18, Gömlek: 49

Kendi imkanlarımızla onarılan uçakların gövde ve kanadları yerli malı kaput bezleriyle kaplanmış, gövde ve kanadlara kayganlık sağlamak için lüzumlu emayit maddesinin yokluğu büyük bir üzüntü yaratmıştı. Dışardan sağlanamıyan bu maddenin memleket içinde yapılması için teşebbüse geçilmişse de ham maddelerinin büyük bir kısmı bulunamadığından başariyamamıştı. Nihayet havacı personel, patates kabuklariyle koyun ve sığır ayaklarını kaynatarak elde ettikleri jelatinlere kola ve yumurta akı karıştırmak suretiyle yerli bir emayit yapmaya muvaffak oldular. Yağışlı ve rutubetli havada gevşiyen bu madde ile kaplanmış uçaklarla, çok tehlikeli olmasına rağmen, vazife uçuşlarına devam edilmekteydi³⁰⁷. Bu uçuş tecrübelerine itilaf devleti temsilciliklerince müdahale yapılmadığı anlaşılmaktadır³⁰⁸.

Konya'daki uçakların çoğu av olup, bunların yapısı keşif uçaklarına göre daha sağlamdı. Bu sebeple keşif uçuşları için bunlardan faydalanılması düşünülmüştü. Alman Paşa bölüklerinden kalma tek kişilik av uçakları, diğerlerine göre iyi olduğundan kısa zamanda üç uçak uçuşa hazır duruma getirilerek kurulan (Kartal Müfrezesi) Yüzbaşı Fazıl'ın komutasına verilmek suretiyle 1920 Temmuz ayı sonuna doğru Uşak cephesine gönderildi. Müfrezenin uçakları bir kişilik av uçaklarıydı. On beş gün sonra, Konya'da onarılıp tecrübesi yapılan iki kişilik bir keşif uçağı da müfrezeye katıldı ve böylece dört uçaklı ve seçkin uçucularla müfrezeye, kısa bir hazırlıktan sonra, 23 ncü Tümen Komutanı'nın emrinde olarak Uşak'ta uçuş vazifesine başladı³⁰⁹.

8-Batı Cephesi Komutanlığı Kuruluşuna Giren Tayyare İstasyonu ve Birlikleri:

Milli Savunma Bakanlığının vermiş olduğu 14 Haziran 1920 tarihli teşkilat emrine göre, Eskişehir'de kurulması istenen Konya Tayyare İstasyonu, henüz Eskişehir'e intikal etmemiş ve 2 Temmuz 1920'de Batı Cephesi Komutanlığı'nın teşkili üzerine bu komutanlık emrine girmişti.

Cephe komutanlığı, yapılacak muharebelerde hava-kara işbirliği için teşkilat, sevk ve idare bakımından, Ağustos 1920 ayında Konya'daki tayyare birliklerine şu emri vermişti.³¹⁰

307) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, ss. 126-127

308) ATASE Arşivi, İSH: 3495, Kutu: 22 Gömlek: 74

309) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, s. 127

310) A.g.e., ss. 127-128

1. Üç av ve iki keşif tayyaresi 1 nci Tayyare Bölüğü Eskişehir’de, iki av tayyareli kalan Kartal Müfrezesi 2 nci Tayyare Bölüğü olarak, Uşak’ta teşkil edilecektir.
2. Her iki bölükte basit birer tamirhane ve kamyon bulunacaktır.
3. Her iki bölük gerisinde; 1 nci Bölük için Sarıköy ve Polatlı civarında, 2 nci Bölük için Afyon Karahisar ve Dumlupınar arasında birer yedek meydan bulunacaktır.
4. Konya Tayyare İstasyonu’nda mevcut (54) uçak bombası Eskişehir’e taşınacaktır.
5. 1 nci Bölük Batı Cephesi Komutanlığına, 2 nci Bölük cephedeki vazifesi bakımından 12 nci Kolordu Komutanlığına bağlı olacak, bu komutanlıklarda irtibat yapmak üzere birer hava subayı bulundurulacaktır.
6. Her iki bölüğün personel, uçak ve malzeme ikmali Konya İstasyon Komutanlığı tarafından sağlanacaktır.
7. Tayyare istasyonu ve tamirhanesi Batı Cephesi’ne bağlı olarak Konya’da kalacaktır.

Birinci ve ikinci hava bölükleri daha sonra birleşerek direkt olarak Batı Cephesi Komutanlığı’na bağlanmıştır.

9- Türk Hava Faaliyeti:

Yunanlılar 1920 Haziran ayı içinde işgal etmiş oldukları Salihli, Alaşehir ve Kula’dan sonra Demirci ve Simav üzerine yürümüşlerdi. Cereyan eden muharebelerde Yunan kuvvetlerini yenen 1 nci Kuvayı Seyyare (Çerkez Etem kuvvetleri) Simav ve akabinde Demirci kasabasını Yunanlılardan geri almıştı.

Sonradan takviye kuvvetleri alan düşman, 1920 Ağustos ayında 1 nci Kuvayı Seyyare’ye yeniden taarruza başlamıştı. Bu sırada Uşak’taki 2 nci Tayyare Bölüğü, 23 ncü Tümen Komutanından almış olduğu emirle, 15 Ağustos 1920’den itibaren keşif ve kara birliklerini destekleme görevine başlamıştı.

Bölük kısa zamanda Elvanlar, Demirci, Simav bölgelerinde toplamı yirmi saat uçmak suretiyle, 1 nci Kuvayı Seyyare Komutanlığının istemiş olduğu keşif vazifelerini yaparak düşman durumu hakkında faydalı bilgiler elde etmişti.

Keşifler sırasında görülen önemli düşman hedeflerine bomba ve makineli tüfeklerle taarruzlar yapıldığı gibi, özellikle Demirci Muharebesinde kara birliklerini destekleme vazifesi alan uçaklar çok alçaktan yaptıkları bomba ve makineli tüfek

atışlarıyla düşman birliklerini dağıtmış ve topçu mevzilerini susturmak suretiyle kara birliklerine yardımda bulunmuştu.

Uşak'ın düşmesinden birkaç gün önce, Konya'dan trenle bölüğe gönderilen (A.E.G) sistemindeki (tipindeki) iki kişilik keşif uçağı meydanda uçuşa hazırlanmakta iken, düşmanın Uşak'a yaklaşması üzerine, henüz uçacak bir durumda olmadığından, Yunanlıların eline geçmemesi için yakıldı.

29 Ağustos 1920 günü Uşak'ın düşman eline geçmesi üzerine 2 nci Tayyare Bölüğü Afyon Karahisar'a çekilmiş ve 12 nci Kolordu Komutanlığı emrinde olarak Uşak ve Gediz dolaylarında muhtelif uçuş vazifeleri yapmıştı.

Üç av uçaklı olan 2 ncü Bölük, Eskişehir üzerinde uçan ve hilafete ait beyannameler atan düşman uçaklarına karşı kullanılmak üzere, Batı Cephesi Komutanlığının emriyle bir uçağını da Eskişehir'e göndermiş, böylece bölükle iki uçak kalmıştı.

Kurulduğu tarihtenberi göstermiş olduğu uçuş faaliyeti sonucunda bölüğün uçakları hayli yıpranmış ve akaryakıt sıkıntısı da başgöstermişti.³¹¹

Akaryakıt sıkıntısı müteahhitlere sipariş vermek suretiyle müteahhitler marifetiyle ve cephe eliyle giderilmeye çalışılmıştır.

10- 1 nci Tayyare Bölüğü'nün Teşekkül ve Faaliyeti:

Batı Cephesi Komutanlığının 22 Ağustos 1920 tarihli emriyle 1 nci Tayyare Bölüğü üç av ve iki keşif uçağından ibaret olmak üzere Konya'dan Eskişehir'e gönderildi.

Bölüğün Eskişehir'e gelişinden iki gün sonra şiddetli yağmurlar başlamış, açıkta kalan malzeme ve uçaklar ıslanmış ve üzerlerindeki yerli emayitler gevşemiye başlamıştı.

29 Ağustos 1920 öğleden sonra, Bursa'ya beyanname atmak maksadiyle uçan ve havada arızalanan keşif uçağı meydan üzerinde 150-200 metre yüksekten motörü üzerine düşerek parçalandı.

30 Ağustos 1920'de 1 nci Tümen Komutanı, birliklerinin öğleden sonra yapacağı keşiflere kolaylık için, öğleden önce aynı bölgede havadan bir keşif

311) A.g.e., s. 128

yapılmasını Batı Cephesi Komutanlığına teklif etmiş ve keşfe çıkan uçak motör arızasından dolayı, İnönü İstasyonu civarına mecburi iniş yapmıştı.

4 Eylül 1920'de Batı Cephesi Kurmay Başkanı Muzaffer (Korgeneral Ergüder) hava keşfi için bölüğe şu emri verdi.³¹²

1. Uçuş, Eskişehir-Turgutlu-Yeniköy-Hamidiye-Emet hattı (dahil); Eskişehir-Alayunt-demiryolu hattı (dahil)-Kocak-Hacı-Mahmut-Cebrail-(dahil); Gediz-Emet hattı (dahil) bölge dahilinde yapılacaktır.

2. Vazife:

- a. Kütahya-Efendi Köprüsü-Gediz yolu ile Gediz-Emet yolu üzerindeki düşman hareketi, varsa kuvvet ve vasıflar;
- b. Efendi Köprüsü etrafında halen duran düşman kıtaları, sınıf ve kolları;
- c. Hacıköyden kuzeye giden yollar üzerinde düşman hareketi;
- d. Düşman kıtaları görülen yerlere Rumca beyannamelerin atılması.

Vazifeyi yapacaklar:

Pilot: Behçet, Salim; Rasit: M. Sıtkı.

Görevi alan 1 nci Bölük Komutanı 5 Eylül 1920'de emredilen vazife için bir uçak uçurdu. Uçak Eskişehir'den hareketinden bir saat sonra, motör arızasından dolayı Alayunt-Kütahya arasındaki bir düzlüğe mecburi iniş yaptı. Sonradan Eskişehir'e getirilen bu uçağın motörü malzemesizlik yüzünden tamir edilemedi.

Motör arızası ve pilotaj hatalarından kırılan uçakların onarımlarının yapılamaması ve yerlerine yenilerinin konulamamasından dolayı Garp Cephesinde vazife gören her iki bölüğün de uçakları azalmış, uçuş vazifeleri aksamağa başlamıştı. 8 Eylül 1920'de Genelkurmay Başkanlığından gelen şifreli emirde mevcut uçak ve uçucularla neden dolayı vazife yapılamadığı sorulmakta ve uçuştan çekinenlerin kara birliklerine gönderilmeleri, şayet uçacak uçak ve pilot yoksa bunların lağvedilmesi bildirilmekteydi. Aynı emirde, mevcut uçaklarla emredilen keşiflerin behemehal yapılması, bölüğe yeni uçak ve motörlerin gönderileceği bildiriliyordu.

Bu görevlerin yapılmasında Konya'dan gelen Kartal Müfrezesi'nin etkisi büyük olmuştur. Kendilerini yetiştiren bu pilot, rasit ve makinistler Batı Cephesi Komutanlığı emrine girmişlerdir.

312) A.g.e., ss. 128-130

11- Yunan Hava Kuvvetleri:

Deniz Bakanlığı emrinde, iki müfreze hazinde (18) uçaktan kurulu, Deniz Tayyareciliği,

Milli Savunma Bakanlığı emrinde, teşkilatı aşağıda belirtilen Kara Tayyareciliği bulunmaktaydı:

Kara Tayyareciliği:

- 16 tayyareli bir birlik,
- 12 tayyareli bir defî ve tard (av) birliği,
- 19 tayyareli bir bombardıman birliği,
- Bir hava fotoğraf tayyaresi,
- Meydan muhafaza ve emniyetini sağlayan bir hava bölüğünden ibaretti.

Yunan İstila Ordusu'nda:

15 Mayıs 1919'da İzmir'in istilasî sırasında personeli denizci olan, donanmaya bağı dört uçaklı bir filo İzmir'e gönderilmişti. Sonradan bu filo on keşif-bombardıman ve onbeş av uçağı ile takviye edilmiş, ayrıca İstila Ordusu emrinde iki bombardıman ve bir av uçağından kurulu 533 nci Filo da verilmişti.³¹³

Bu dönemde deniz-kara ve hava havacılığı personeli hava faaliyetlerine birlikte katılmışlardır. Bu teşkillerin hepsi aynı amaca hizmet ediyorlardı: Anadolu'yu işgal etmek.

12- Yunan Hava Kuvvetlerinin 1920 Yılında Teşkilat Değişikliği:

İzmir'in istilasından sonra takviye edilen Yunan filoları 1920 başında biri Kara-Hava, diğeri Deniz-Hava olmak üzere iki kuvvet halinde teşkil edildiler. Bunlar Selanik'teki genel karargah hava kısmına bağı idiler.

Merkezi İzmir'de Gaziemir'de bulunan Kara-Hava Kuvveti 2 nci ve 3 ncü uçak gruplarını ve hava ikmal merkezini kapsıyordu.

Merkezi İzmir'de bulunan Hava-Deniz Kuvveti ise, Gaziemir'de ve İzmir'in iki kilometre doğusunda bulunan Halkapınar'daki filolardan ibaretti.

313) A.g.e., s. 122

Her çeşit hava hareketına elverişli askeri meydan Gaziemir’de olup; Manisa, Ödemiş, Bergama, Bayındır, Karaağaç ve Ayvalık civarında ve Aydın’da yardımcı hava meydanları bulunuyordu³¹⁴.

Karargahı Yunanistan’da bulunan bu örgütsel yapı, ikmal merkezi, uçak filoları ve Meydan Komutanlıkları ile teşkilat yapıları ve teknik imkanları ile bizden çok iyi durumda idiler.

13- Yunan Hava Faaliyeti:

Yunanlılar Manisa civarındaki meydanlardan kaldırdıkları uçaklarla Türk birliklerine karşı mütaaddit hava taarruzlarında bulunmuşlardı³¹⁵.

Yunan Hava Kuvvetleri uçakları Kurtuluş Savaşı boyunca halkı Milli Mücadele’den soğutucu propoganda bildirileri atmıştır. Bu bildirilerde özet olarak:³¹⁶

“Muhterem Anadolu ahalisi, Kemal çeteleri mahvolmuştur. Adım adım bütün şehirleri ve kasabaları. Şimdi Ankara üzerine yürüyoruz Sakın, bize karşı düşmanca harekete kalkışmayınız. Biz sizi, Halife tarafından kurtarmağa geliyoruz.”

Köylü kesim, imamların ve ağaların kışkırtması sonucu bu kışkırtmalara kanma eğilimi göstermiştir. Köylünün bu duyarsızlığına ve tutumuna karşı aydın kesimin köylüye tepkisi şiddetli olmuştur³¹⁷.

Aynı faaliyet Türk uçakları tarafından da yapılmış, Yunan Askerleri tarafından imzalanmış bildiriler Yunan mevzilerine atılmıştır. Bu bildirinin tam metni EK-XI’de sunulmuştur³¹⁸.

Bu olaylar kurtuluş savaşının en önemli hava ulaştırma faaliyetleridir.

314) A.g.e., s. 125

315) A.g.e., s. 130

316) Yakup Kadri Karaosmanoğlu, **Yaban**, Birikim yay., 13.baskı, İstanbul, 1979, s. 200

317) Cemile Şahin, **Yakup Kadri Karaosmanoğlu’nun Eserlerinde Türk Devrim Motifleri**, D.E.Ü. Atatürk İlkeleri ve İnk. Tar. Enst. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 1999, s.45

318) **Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı**, ss. 250-251

C- 1921 YILINDA HAVA ULAŞTIRMA FAALİYETLERİ

1- Tayyare Teşkilatı Değişiyor:

1 Şubat 1921 tarihinde “Kuvayı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi” teşkil olunarak tayyare istasyonları lağvedilmişti. Eskişehir’de bulunan Müdüriyeti Umumiye; ikmal ve idari işler bakımından Milli Müdafaa Vekaletine, eğitim ve hareket bakımından Genelkurmay Başkanlığına bağlı olup, adı geçen makamlarda birer irtibat subayı bulundurmaktaydı. Müdüriyeti Umumiye fen, istihbarat, personel, muhasebe, evrak ve depo kısımlarından ibaretti. Ayrıca, emrinde uçak tamir fabrikası ile bir de malzeme deposu vardı.

Tayyare bölüklerinin uçuş, iskan ve işleri emrine verildikleri hava birlikleri komutanlıkları tarafından; fenni işleriyle malzeme, teçhizat ve ikmal işleri de Kuvayı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi tarafından sağlanmaktaydı.

Yeni teşkil ve lağvlar dolayısıyla Türk hava birlikleri kullanılma maksatlarına göre aşağıdaki düzeni almışlardı:³¹⁹

Konya Tayyare İstasyonu:

1920 yılı sonlarında Eskişehir’e nakledilmiş olan Konya İstasyonu Konya’da küçük bir depo bırakmıştı. Lağv emri üzerine, gerek Eskişehir’deki birlikler, gerekse Konya’daki kısımlar 1 Şubat 1921’den itibaren Kuvayı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi’ne bağlandı.

1 nci ve 2 nci Tayyare Bölükleri:

Batı Cephesi Komutanlığı emrinde olarak Kuvayı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi’ne bağlandılar.

Erzincan Tayyare İstasyonu ve Elazığ Tayyare Bölüğü:

Kuvayı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi’nin teşkili ve istasyonların lağvedilmesi üzerine, kadro halinde bulunan Erzincan ikinci sınıf Tayyare İstasyonu da kaldırılmış oldu.

Bu istasyona bağlı kadrosu ve kısmen de malzemesi bulunan Elazığ’daki bölüğün uçakları sonradan Eskişehir-Kütahya Muharebelerinde kullanılmak üzere Milli Müdafaa Vekaleti’nin 22 Haziran 1921 tarihli emriyle Batı Cephesi’ne nakledildi.

319) Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, ss. 133-134

Bölükte üç av ve iki keşif uçağından yalnız bir av uçağı iş görür durumdaydı. Bunun Elazığ'dan uçarak Ankara'ya gönderilmesi düşünülmüşse de arada yardımcı meydanların bulunmaması ve akaryakıt ikmalinin mümkün olamamasından arabalarla nakline karar verildi. Bu uçak yirmialtı arabalık bir kafil ile 24 Ağustos 1921'de hareketle 29 Eylül 1921'de Ankara'ya gelmiş ve burada emrine Milli Müdafaa Vekaleti'nin emriyle Kuvayı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi girmişti.

Taşıma işlerinin çok uzun sürmesi yüzünden bu uçak, Eskişehir-Kütahya ve hatta Sakarya Maharebelerinde kullanılmamıştı.

Bölük, Kasım 1921'de karayolu ile Konya'ya intikal etmiş ve burada lağyedilerek malzeme ve personeli Batı Cephesi 2 nci Tayyare Bölüğü ve Müdüriyeti Umumiye kadrolarına dağıtılmıştı.

15 nci Tayyare Bölüğü:

Ermeniler yenildikten sonra, Doğa Cephesinde hava faaliyetleri durmuştu. Buna karşılık Batı Cephesinde günden güne artan hava faaliyetlerinden dolayı Kars Meydanında bulunan 15 nci Tayyare Bölüğü kullanılmak üzere, Ağustos 1921'de Batı Cephesine alındılar. 1921 Aralık ayı sonunda, Doğu Cephesi Komutanının teklifi üzerine, bölüğün geri kalan personeli Kuvayı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi emrine gönderildi ve bölük tamamen kadro halinde kaldı.

Diyarbakır Bölüğü:

Elcezire cephesi emrinde olarak Kuvayı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi'ne bağlanan bu bölük kadro halinde olup, herhangi bir faaliyette bulunacak durumda değildi.

Bütün bu teşkiller hava araçlarının elden çıkması ve personel zaafiyetinden, savaşlarda şehit olmalarından kaynaklanıyordu.

2- Yunan Hava Kuvvetlerinde Son Durum:

1920 yılında hava grupları halinde kurulan Yunan hava birlikleri 1921'de ikişer bölüklü (her bölük 5-6 uçaklı) iki tabur olarak teşkil edildi.

Bunlardan 2 nci Tayyare Taburu Uşak'taki 1 nci Kolordu, 3 ncü Tayyare Taburu Bursa'daki 3 ncü Kolordu emrine verildi.

Donanmaya mensup hava grubu da Uşak Cephesi Komutanlığına bağlandı. Ayrıca İzmir Gaziemir'deki bir Tayyare Parkı ayrıldı³²⁰.

Deniz hava birlikleri ile kara hava birliklerinin teşkilat itibariyle Yunanistan bağlantıları emir-komuta açısından devam ediyordu.

D- 1922 YILINDA HAVA ULAŞTIRMA FAALİYETLERİ

1- Türk Hava Kuvvetleri:

1922 yılı düşmana kat'i darbenin indirilmesi yılı idi. Bu bakımdan Türk Silahlı Kuvvetlerini zafere ulaştıracak şekilde kuvvetlendirmek için, gerekli hazırlıklara geniş ölçüde hız verilmişti.

Bu hazırlıklar meyanında, Ordu ile işbirliğine tahsis edilen Türk Hava Birliklerini kat'i netice yerinde alacağı vazifeleri başaracak seviyeye çıkarmak için devamlı gayret harcanmakta ve böylece Türk Hava Birliklerinin malzeme, teçhizat, uçak ve personel bakımından takviye edilmesi suretiyle muharebe gücü artırılmakta idi.

Eğitim ve ikmal bakımından yapılan çalışmalara paralel olarak teşkilat bakımından da önemli çalışmalar yapılıyordu. Bu çalışmalar şöyle idi:³²¹

- a. Sakarya Meydan Muharebesinden sonra, 7 Mart 1922'de uçuşa hazırlanabilecek elde onüç uçak bulunuyordu. Milli Müdafaa Vekaleti bu uçakları onarmak suretiyle Kütahya ve Eskişehir Muharebeleri sırasında 2 nci Tayyare Bölüğüne katarak lağvedilen 1 nci Tayyare Bölüğünü yeniden teşkil etmek ve geri kalan tayyareleri de Konya'da Kuvayı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi emrinde bırakılmasına karar vermişti.
- b. Vekaletin teşkilat bakımından yaptığı değişikliği takip eden Batı Cephesi Komutanlığı, Mayıs 1922'de iki bölüğe ilaveten bir üçüncü bölüğün daha teşkil edilmesini, bu suretle cephe emhinde bir, ordular emrinde ayrıca birer bölük bulundurulmasını; Batı Cephesinde teknik işlerin yürütülmesi için 2 nci Tayyare

320) A.g.e., ss. 134-135

321) A.g.e., ss. 167-168

Bölük Komutanı Yüzbaşı Fazıl'ın Tayyare Müfettişi olarak Cephe Karargahına atanmasının ardından Kuvayı Havaiye Müdüriyetinin lağvedilmesini teklif etmişti.

Teklifi inceleyen Milli Müdafaa Vekaleti mütalaayı genel olarak uygun bulmakla beraber, elde yeteri kadar tayyare ve malzeme bulunmadığından, kurulması istenen 3 üncü Bölüğün teşkiline imkan olmadığını Cephe Komutanlığına bildirdi ve 1 inci Bölüğün kurulması işine hız verdi.

- c. Ankara İtilafnamesi (20 Ekim 1921) üzerine Adana'da Fransızlardan teslim alınarak Konya'ya getirilen on adet Brege tipinde iki kişilik keşif uçaklarından uçuşa hazırlanan dört uçakla 1 inci Tayyare Bölüğü teşkil edilerek, 21 Mayıs 1922'de uçarak Akşehir'e gönderildi. Böylece Batı Cephesi Komutanlığı emrinde 2 inci Tayyare Bölüğünden başka dört uçaklı 1 inci Tayyare Bölüğü faaliyete geçirilmiş oldu.
- d. Ayrıca İtalyanlardan satın alınan yirmi Spat XIII av uçağının teslim alınması ve silahların monte edilmesine ; Almanlardan satın alınarak gemilerle Rusya'dan Samsun'a getirilmiş olan uçakların hazırlanmasına başlandı ve bu maksat için Samsun'a bir ekip gönderildi.

Bu hazırlıklar yapıldığı sırada Milli Müdafaa Vekaletince son teşkilat değişikliği bakımından aşağıdaki emir verilmişti:

"1. 5 Temmuz 1922 tarih ve 13493 sayılı Vekalet Emri ile Kuvayı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi lağvedilmiş ve yerine Konya'da Kuvayı Havaiye Müfettişliği kurulmuştu.

2. Tayyare Okulu; Adana'da bulunan okul Kuvayı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi'nin lağvı üzerine, Konya'ya nakledilmişti. Konya'nın deniz seviyesinden yüksekliği ve meteorolojik şartların pilotaja elverişli olmamasından dolayı okul Genelkurmay Başkanlığı emri ile tekrar Adana'ya nakledildi (okulda biri çift kumandalı eğitim ve bir de av tayyaresi bulunuyordu).

3. Konya'da yeniden bir tayyare istasyonu kuruldu ve bu istasyona bir tayyare fabrikası bağlandı.

4. Ankara'da yeniden bir hava malzeme deposu kuruldu."

Sakarya Meydan Muharebesinin bitiminden sonra durumda genel olarak bir değişiklik olmamıştı. 1 Ocak 1922'de bu durum şöyle idi:

3 ncü ve 4 üncü Kolordular: Beylikahır-Kaymaz-Belpınarı hattında savunma mevziinde.

1 nci Kolordu: Aziziye bölgesinde. Bu kolordunun 15nci Tümenin 56 ncı Alayı Doğlat'ta.

2 inci Kolordu: Şapanedağ-Çobanlar hattında. 5 ıncı ve 8nci Piyade tümenleri Salar güneyi-Ayvalı-Savran kuzeyi-Sandıklı kuzey batısında savunma düzeninde.

5 nci Süvari Kolordusu: 14 ncü Süvari Tümeni, Akarçay, Şuhut arasında, 2 nci Süvari Tümeni Sandıklı kuzeyi bölgesinde, 3 ncü Süvari Tümeni Bolvadin'de³²².

Türk keşif uçaklarının düşman mevzileri üzerinde ve gerilerinde yapmakta oldukları göz ve fotoğraf keşiflerine de düşman av uçaklarının müdahalesi artmıştı. Bununla beraber yapılan hava muharebelerinde düşmanın çatışmadan kaçındığı hissediliyordu³²³.

Sonuç olarak, büyük taarruz başlamadan önce hava keşiflerine göre, Eskişehir kuzey doğusu, Seyitgazi doğusu, Kırkağaç, Afyonkarahisar doğusu ve Ahırdağlar'ına dayanan hat ve bu hattın batısındaki düşman kuvvetlerinin miktarı onbir tümenden fazla olarak tesbit edildi. Gerçekte Yunan resmi harb tarihine ve kara keşiflerinin sonucuna göre, bu bölgede on tümenden fazla Yunan kuvveti, bulunmakta idi. Rakamların karşılaştırılmasından hava keşifleriyle düşman durumunun bir tümen farkla doğru olarak tesbit edildiği görülür³²⁴.

Batı Cephesi Komutanlığı'ndan verilen keşif görevleri personel tarafından süratle yerine getiriliyor, yapılacak hareket öncesi fikir veriyordu. Fakat buna bazen hava şartları müsaade etmiyordu.

322) A.g.e., ss. 168-169

323) A.g.e., s. 173

324) A.g.e., s. 173

2- Yunan Hava Kuvvetleri:

Yunan İstila Ordusu hava birlikleri teşkilatı 1921 yılının aynı kalmıştır³²⁵.

1 nci ve 2 nci Kolordu karargahları: Afyon ve Gazlıgöl'de. Birlikleri ile; Ahırdağları-Küçükkalecik Sivrisi-Salar kuzeyi-Çavdarlı-Güzelimdağ-Çalışlar batısı-Doğanlar batısı-Ayazini doğusu hattında.

3 ncü Kolordu Karargahı: Eskişehir'de. Birlikleriyle; Cevizli-Kırgızdağı-Sarıkavakçalı-Ağapınar doğusu-Danişment-Dağküplü-Atalan hattında idi³²⁶.

29 Temmuz 1922'de 2 nci Keşif müfrezesinden Döğür istikametine keşfe gönderilen bir keşif uçağı, Afyon Karahisar'dan kalkan bir Yunan av uçağı tarafından önlendi ve yapılan hava muharebesinde Türk uçağı düşürüldü ve ekibi şehit oldu.

Şubat 1922'den Ağustos ayı başına kadar 1 nci ve 2 nci Ordu ve Kocaeli Grubu mıntıklarındaki Türk mevzileri üzerinde ve gerilerinde düşman keşif uçaklarının devamlı faaliyetleri olmuş ve özellikle bu faaliyetlerin Haziran, Temmuz aylarında arttığı görülmüştü³²⁷.

Hava birlikleri; birer tabur olarak Afyon Karahisar ve Eskişehir meydanlarında, bir tayyare müfrezesi Garipçe'de, birer tayyare parkı, Bursa, Uşak ve İzmir'de bulunmaktaydı³²⁸.

3- Cephe Tayyare Bölüğünün Kuvvetlendirilmesi:

Büyük Taarruzdan önce Cephe Tayyare Bölüğünün kuvvetlendirilmesi için, Fransa, İtalya ve Almanya'dan sağlanarak silahlarının monte edilmesine ve uçuşa hazırlanmasına çalışılan uçaklardan faal duruma geçirilenler peyderpey Akşehir'deki bölük merkezine gönderilmekteydi. 1922 yılının Ağustos ayı içinde bölüğün iş görebilir uçak sayısı, yedisi keşif ve üçü av olmak üzere (10)'a yükselmişti. Cephe tayyare bölüğünde görev yapan personel listesi aşağıda sunulmuştur³²⁹.

325) A.g.e., s. 168

326) A.g.e., s. 169

327) A.g.e., s. 173

328) A.g.e., s. 177

329) A.g.e., s. 352

Öte yandan Ordular emrindeki keşif müfrezelerinin malzemesizlik yüzünden bakımları yapılmamaktaydı. Bu sebeple müfrezelerin Akşehir bölük merkezinde toplanması uygun görüldü ve Batı Cephesi Komutanlığınca gerekli emir verildi. Müfrezeler bölüğe katıldılar³³⁰.

Cephe Komutanlığınca, taarruzdan önceki günlerde ordu birliklerinin hazırlıklarına hız verilmiş ve bu arada ordularla yakından işbirliği yapacak olan Cephe Tayyare Bölüğüne de ileri meydanlara intikal için 19 Ağustos 1922 tarihli şu emir gönderilmişti:

1. Akşehir’de bulunan Cephe Tayyare Bölüğü 20 Ağustos 1922’de dört keşif uçağını havadan Çay’da hazırlanmış olan meydana nakledecek ve bundan sonra keşiflerini Çay’dan yapacak, diğer iki keşif uçağı Akşehir’de vazifeye hazır bulundurulacaktır.
2. Hazırlanmakta olan av uçakları bilafasla Çay’a nakledilecektir.
3. Düşman uçaklarını gören bütün birlikler vakit kaybetmeden telefon hatlarından öncelikle istifade ederek, bunların miktarını, uçuş istikametini ve yüksekliğini Çay’daki Tayyare Bölüğüne bildireceklerdir. Orduların bu hususu emniyetle işletmeleri rica olunur.

Bu emri alan Cephe Tayyare Bölüğü Komutanlığı, 20 Ağustos 1922’de Çay’a intikal ettikten sonra, düşman uçaksavar ateşleri ve av uçakları müdahalesine rağmen Cephe Komutanlığından alınan, keşif vazifelerini yapmaya ve özellikle Döğer, Altıntaş ve Seyitgazi bölgelerinde bulunan düşman ihtiyatlarını, Afyon Karahisar güney ve batısındaki düşman kuvvetlerinin cephe ve gerilerindeki faaliyetleriyle topçu mevzilerinin durumlarını keşfederek, Cephe Komutanlığına yararlı bilgileri elde etmeğe çalıştıysa da;

21 Ağustos’da Başkomutan Mareşal Gazi Mustafa Kemal ile Batı Cephesi Komutanının ve kurmaylarının Tayyare Bölüğüne teftişleri münasebetiyle keşfe uçak gönderilememiştir.

22 Ağustos’da Afyon Karahisar güney ve batısında düşman durumunu keşfe giden uçak, havada arıza yaparak mecburi iniş yaptı ve istenilen keşif vazifeleri görülemedi.

330) A.g.e., ss. 174-175

23-24 Ağustos günleri Cephe Komutanlığı Afyon Karahisar güney, güney batısındaki düşmanı ve Döğer, Altıntaş bölgesindeki Yunan ihtiyat grubunun durumunu muhafaza edip, etmediğinin keşfedilmesini emretti.

Bu vazifeler için, 23 Ağustos'ta keşfe giden iki uçaktan biri havada çok şiddetli fırtına olduğundan Kazlıgöl'den geri döndü. Diğer ise, Afyon Karahisar'dan havalanan iki düşman uçağının taarruzuna uğrayarak geri dönmek zorunda kaldı. Böylece bugün de keşif vazifesi yapılamadı.

Üç gündenbiri hava keşfi yapılamaması Batı Cephesi Komutanlığını endişeye düşürmüştü. Ordular yığınak planına göre, her gece yer değiştirmekte ve taarruz tertipleri almakta idiler.



Cephe Tayyare Bölüğünde Vazife Yapan Personel

Uçucular:

Branşı	Rütbesi	Adı	Vazifesi
Pilot	Yüzbaşı	Fazıl	Bölük Komutanı
“	Deniz Yüzbaşı	Yahya	Uçuş heyetinde
“	Sivil tayyareci	Vecihi	“ “
“	“ “	Hayrettin	“ “
Rasıt	Yüzbaşı	Hüseyin Hüsnü	Batı Cephesi emrinde Söke’de İrtibat Subayı
“	“	Bahaattin	Batı Cephesi Tayyare İrtibat Subayı
“	Üsteğmen	Avni	“ “
“	“	Sıtkı	Uçuş heyetinde
“	“	Osman Nuri	“ “
“	“	Hasan Basri	“ “
“	“	Hamdi	“ “

Kıta subayları:

Tabip Yüzbaşı Nedim,Muhafız Takım Komutanı Teğmen Hulusi,Foto subayı Asteğmen İhsan,Hesap memuru Vekili Nuri.

Stajyer uçucular:

Sivil Pilot Mükerrerem,Sivil Pilot Remzi,(staj için Adana’ya Hava Okuluna gönderilmiştir.)

Bölükteki makinistler:

Başmakinist Eşref, Makinist İsmail,4 ncü sınıf Makinist Hasan Ruhi.

Marangoz ustası,dördüncü sınıf usta Bilal,Celal,İkinci sınıf tüfekçi ustası aziz.

110 er.

E- 1923 YILINDA HAVA ÖRGÜTÜ VE FAALİYETLERİ

1-Kuvayı Havaiye Müfettişliği:

Harekat ve eğitim bakımından Genelkurmay Başkanlığına, ikmal bakımından Milli Müdafaa Vekaletine bağlı olan Kuvayı Havaiye Müfettişliği Karargahı İzmir’de idi.

Müfettişlik (Hareket-ikmal-rasat), (fenni ikmal-imalat-fenni araştırma) ve (sıhhiye-levazım-evrak) olmak üzere üç şube halinde çalışmaktaydı.

Ayrıca Müfettişliğe bağlı İzmir’de bir ana malzeme ve Ankara’da hava malzeme depoları mevcuttu.

Lozan Sulh Konferansından sonra, İstanbul’da Yeşilköy’de Kuvayı Havaiye Müfettişliğinin emrinde bir (İstanbul Hava Şubesi Müdüriyeti) kuruldu. Bu şubenin görevi Yeşilköy’de bulunan İngiliz ve Fransız hava birliklerinin işgali altında bulunan hava tesislerini teslim almak, muhafaza etmek ve Türk hava birliklerinin ihtiyaçlarını temin etmektir.

Kuvayı Havaiye Müfettişliğine bağlı olana birlik ve müesseseler şunlardır:³³¹

- Tayyare Okulu Müdüriyeti : İzmir’de
- Tayyare Grup Komutanlığı : İzmir’de
- 1 nci Tayyare Bölüğü : İzmir’de
- 2 nci Tayyare Bölüğü : Bandırma’da
- 3 ncü Tayyare Bölüğü : İzmit’te

Kuva-i Havaiye Müfettişliği tümen yetkisinde olup ikmal ve idare bakımından Milli Savunma Bakanlığı’na harekat bakımından Genel Kurmay Başkanlığına bağlıdır.

2- Tayyare Okulu:

İzmir’de Seydiköy’deki Tayyare Okulu, pilot yetiştirme eğitimine başlamış, bu eğitim için Fransa’dan getirtilmiş olan (İster) isimindeki mütehassıs, bir uçak kazasında ölmüştü. Her ne kadar harb sona ermise de, henüz Mudanya Mütarekesi’nin gergin

331) A.g.e., s. 193

havası devam etmekte ve bu sebepten hava birliklerine pilot yetiştirmeye gayret edilmekteydi.

Tayyare Okuluna alınan öğrenci sayısı arttırılmış ve pilotaj tekniğinin yeniliklerini öğrenmek bakımından bir Macar mütehassıs angaje edilmişti. Fakat bu zat pilotaj için uçak ve malzemenin demode olduğunu ileri sürerek uçmaktan ve öğrenci yetiştirmekten vazgeçerek memleketine dönmüştü.

Bunun üzerine yeni bazı mütehassıslar getirilmek suretiyle Tayyare Okulu eğitimine yeni bir istikamet verildi³³².

Bu Tayyare Okulu'nda Türk hocalar (subay ve astsubay) tarafından bugünün modern hava gücünün pilotlarını yetiştirmişlerdir.

3- Tayyare Grup Komutanlığı:

Grup Komutanı Binbaşı Fazıl, 27 Ocak 1923'te okul eğitim uçağıyla bir deniz astsubayını uçururken motör arızasından meydan dışına düşmüş, kaldırıldığı hastanede beyin kanamasından vefat etmişti.

Fazıl'ın şahadeti üzerine Tayyare Grup Komutanlığı lağvedilmiş; 1 nci ve 2 nci Tayyare Bölükleri uçuş bakımından Batı Cephesi Komutanlığına direkt olarak bağlanmışlardır.

Böylece Gaziemir'deki 1 nci Bölük Cephe Komutanlığı emrinde uçuş eğitimine devam etmiş, 2 nci Tayyare Bölüğü 1 Ocak 1923'te trenle Bandırma'ya hareket emrini almıştı. Bandırma-Susurluk arasında, Susurluğ'un iki kilometre kadar kuzeyinde, tren yolu doğusunda, Beyköy'ünde uygun bir meydan seçilmiş ve bölük buraya intikal ederek Lozan Barış Konferansı sonuna kadar uçuş eğitimiyle meşgul olmuştu.

Lozan Konferansından sonra, bu bölük tekrar İzmir Gaziemir meydanına dönmüştür. O sırada bölükte dört keşif, üç av uçağı vardı.

Afyonkarahisar'da bulunan 3 ncü Tayyare Bölüğü, Ocak 1923'te İzmit'e intikal etmişti. Bölüğün uçuş meydanı, İzmit Körfezi nihayetinde ve evvelce İngilizler tarafından hava alanı olarak kullanılan saha idi. Bölükte dört av ve iki keşif uçağı

332) A.g.e., ss. 193-194

bulunuyordu. Bölük uçucularının ikisi harb sırasında uçmuş, dördü ise, yeni yetiştirilmişlerdi³³³.

Dünya'nın en iyi uçucularından olan pilotlarımızın birçoğu muharebelerde şehit olmasına rağmen kalan pilotlarımız, uçuş eğitim ve görevlerine devam etmişlerdir.

4- Bakım ve Onarım Malzemesi İkmal Faaliyetleri:

Uçakların bakım ve onarımı için gerekli yedek malzeme hava kuvvetlerinde yoktu. Uçak kanad ve gövdelerini kaplıyan keten bezler yerine kullanılan kaput bezi ve kundura çivisi gibi basit ve ilkel malzemeden başka diğer ihtiyaçların hemen hepsinin yabancı memleketlerden sağlanması gerekiyordu.

Memleketin büyük bir kısmı yabancı devletler tarafından işgal edilmiş, hariçle olan bağlantı da kesilmişti. Sağlanacak malzeme ve yedek parçalar, askeri polis teşkilatı yardımıyla İstanbul'daki gizli Türk cemiyetleri tarafından, İtilaf Orduları mensupları ile depolarından para karşılığında gizlice elde ediliyordu.

Genel olarak ordu ihtiyacı İstanbul'da ve özellikle o zamanlar İtalyan işgali altında bulunan Antalya'da kurulan Satınalma Komisyonu aracılığı ile yabancı memleketlerden sağlanmaktaydı.

Bu arada Erzurum tüccarlarından Nafiz Bey isminde vatanperver bir zat, Satınalma Komisyonu vasıtasıyla İtalyanlardan satın almış olduğu iki keşif, bir sıhhi malzeme taşıt uçağı ve bir telsiz istasyonunu Orduya hediye etmişti.

Bundan başka, 20 Ekim 1921'de Fransızlarla yapılan anlaşmaya göre, bezden yapılmış hangarlarıyla birlikte on adet Brege-14.A.2 iki kişilik keşif, İtalyanlardan Aviyatik tipirde çift kumandalı bir okul, Fiat tipinde bir keşif uçağı satın alındı.

1922 yılında, İtalyanlardan yirmi adet Spat-XIII av uçağı satın alınarak Mersin Limanının'dan trenle Konya'ya nakledildi³³⁴.

Tarafların kullandıkları uçakların tip ve nitelikleri EK-VII'de³³⁵ ve EK-VIII'de³³⁶ sunulmuştur.

333) A.g.e., s. 194

334) A.g.e., s. 195

335) A.g.e., s. 153

336) A.g.e., s154

Bazı malzemelerin ikmal yapılamadığından dolayı yerli imkanlar ile ve personelimizin kendi imkanları ile malzemeler imal edilebiliyordu.

5- Silah ve Bomba İkmal Faaliyetleri:

İş görmez veya kaydı silinmiş uçakların köhneye ayrılmış silahları (HEK'e ayrılmış) sökülerek, Birinci Dünya Harbinden kalma uçaklardan silahları olmayanlara takıldı.

Fransa ve İtalya'dan silahsız olarak teslim alınan uçakların silahları, Almanlardan satın alınıp Samsun'a getirilen ve uzun zaman burada bakımsız bir halde bırakılan uçaklardan çıkarılan ve Ordu emrinde bulunan Maksim makineli tüfekleriyle ikmal edilerek donatıldı. Fakat, Alman uçaklarının motör dişlerine göre yapılan bu tüfeklerin, Spat motörlerinin dişlerine göre ayarlanması çok zor oluyordu.

Pervane arasından ateş eden bu tüfeklerin ayarları çok uzun zaman aldığı gibi sinkranizasyon'da da tam bir başarı elde edilemiyordu. Atılan mermilerin birçoğu pervaneyi delmekteydi. Bu yüzden Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesi'ndeki hava savaşlarında kendi mermileriyle pervaneleri delinen av uçakları muharebeyi keserek bölgemize inmek zorunda kalıyorlardı.

Uçak bombalarına gelince; memleket dışından tedariki mümkün değildi. Birinci Dünya Harbinden sonra, Anadolu'nun bazı cepaneliklerinde bulunan ve çoğu on kilogramlık olan bombalar toplanarak Batı Cephesi Komutanlığı emrine gönderildi. Tayyare bölükleri bu bombaları hareketin devam ettiği süre içinde, yapmış oldukları vazifeler sırasında, elverişli düşman hedefleri üzerine başarı ile attılar³³⁷.

Bomba ikmal maksadıyla arızalı uçaklardan sökülen bombalı makineli tüfekler sağlam uçaklara monte ediliyordu.

6- Akaryakıt İkmal Faaliyetleri

Memleket dahilinde olmayan uçak benzini kısmen Rusya'dan, kısmen de İtalya'dan, çok güçlük ve pahalı olarak sağlanmakta idi. 680 oktanlı olan bu benzinler

337) A.g.e., ss. 195-196

zor şartlar altında, hayvan sırtlarında, arabalar üzerinde Batı Cephesi Tayyare Bölüğüne naklediliyordu³³⁸.

Akaryakıt ikmali için müteahhitlere sipariş veriliyor, yoğun akaryakıt sıkıntıları bu şekilde giderilmeye çalışılıyordu.

7- İki Tarafın Uçak Kayıpları:

Türklerin üç, Yunanlıların yirmiyedi uçak kaybı olmuştu. Yunan kayıplarının 22'si faal, garyri faal uçak halinde ve bir kısmı da sağlam uçak parçaları olarak Türklerin

eline geçmişti. ³³⁹ Kayıplara ait bilgi ve her iki Hava Kuvvetlerinin kayıpları ve uçakların tipleri aşağıda³⁴⁰ sunulmuştur.

Düşmandan ele geçen malzemelerden sağlam kalan kısımları, onarılmak koşulu ile yeniden kullanıma sunulmaya çalışılıyordu. Türk Kurtuluş Savaşı bu koşullarda kazanılmaya çalışılmıştır.

Türk ve Yunan Hava Kuvvetleri'nin Uçak Kayıpları

1. Türk Hava Birliklerinin kayıpları :

29 Ağustos 1920'de,Uşak'ın düşmesi üzerine,orada uçuşa hazırlanmakta olan "A.E.G.C.IV" iki kişilik keşif tayyaresi sağlam olarak düşmanın eline geçmemesi için yakılmıştır.

27 Haziran 1922'de,keşfe çıkan bir "BREGE-14.A.2" keşif tayyaremiz motor arızasından ötürü düşman hatlarına mecburi iniş yapmış ve tayyare ekibi tarafından yakılmıştır.

25 Temmuz 1922'de bir "BREGE-14.A.2" keşif tayyaresi Afyon üzerinde keşif yaptığı sırada düşman av tayyaresi tarafından düşürülmüş ve ekibi şehit edilmiştir.

2. Yunan Hava Birliklerinin kayıpları :

Ekim 1920'de "AVRO"tipinde bir okul tayyaresi Çine'ye;

338) A.g.e., s. 196

339) A.g.e., s. 196

340) A.g.e., s. 255

Temmuz 1921’de,”DOHAVILLAND” tipinde İngiliz yapısı iki kişilik keşif tayyaresi Kuşadası’na;

27 Eylül 1921’de,”BREGE-14.A.2” tipinde Fransız yapısı iki kişilik av tayyaresi Sarıköy civarında,mecburi iniş yaparak,sağlam olarak elimize geçti ve bu tayyareler tayyare bölüklerimiz tarafından düşmana karşı kullanıldılar.

20-26 Ağustos arasındaki sürede hatlarımıza yaklaşan bir tayyare hava muhaberelelerinde düşürüldü.

26 Ağustos 1922’de “BREGE-14.A.2” tipinde bir keşif tayyaresi Yüzbaşı Fazıl tarafından hava muhaberesinde sakatlanarak yere indirildi ve sonra düşmanın çekilmesinde bu tayyare gayri faal olarak elimize geçti. Sonradan tamir edilen tayyare uçarak İzmir’e gönderilmiştir.

İzmir’in geri alınmasında ;üç “DOHAVILLAND” ,beş “BREGE-14.A.2”,bir “AVRO”,üç “NİYAPOT” ele geçirilmiş ve bunlardan bir kısmı onarıldıktan sonra çalışır duruma sokulmuştur.

Afyon’un geri alınmasında dört “BREGE-14.A.2” keşif, dört “NİYAPORT” av, iki “SPAT-XIII” tayyareleri işe yaramayacak şekilde tahrip edilmiştir.

V- BATI CEPHESİNDE DEMİRYOLU ULAŞTIRMA HİZMETLERİ

A-GENEL DURUM

1- Lokomotif ve Vagon Durumu:

16 mart 1920'de İstanbul'un resmen işgal edilmesi üzerine Heyet-i Temsiliyenin sert bir tutum içinde aldığı tedbirler ve milli tezahürat karşısında, bulundukları yerlerde tutunamayacaklarını anlayan İngilizler, 23 Mart 1920'de Arifiye-Haydarpaşa demiryolundan başka Anadolu hattının öteki kısımlarını, Fransızlar da Bağdat demiryolunun Konya ile Yenice arasındaki kısımlarını boşaltmak zorunda kaldılar.

Heyeti Temsiliyenin kararı gereğince Eskişehir'i kuşatan milli kuvvetlerin baskısına direnemeyeceklerini anlayan İngilizler, verilen zaman içinde üç trenle kuvvetlerini kaçırmış, işletme vizesindeki 20.000 lirayı da tamamen almışlar, başta gelen memurlardan bir kısmı ile 13 lokomotif ve yüzden fazla vagona birlikte götürmüşlerdi.

Bu olaylardan sonra Yunanlıların Batı Anadolu'nun büyük bir kısmını işgali üzerine elde kalan demiryolu Anadolu hattının işletmeye açık kısmı Osmaneli-Eskişehir (118 km), Eskişehir-Ankara (268 km), Eskişehir-Konya (434 km), Alayunt-Kütahya (10 km), Konya-Ulukışla (237 km), Aydın-Eğridir dahil olarak Batı ve Orta Anadolu'da 1,067 km. idi.

25 Mart 1920'de yapılan sayıma göre işletmeye hazır olarak:

Kömürle işleyen 15 büyük lokomotif,

Mazotla işleyen iki büyük, üç küçük lokomotif vardı.

Eskişehir atelyesinde onarımda bulunan 5 büyük mazot makinesi de hesaba katılırsa sekiz mazotla ve 15 kömürle işleyen lokomotif elde bulunacak ve her kısımda karşılıklı birer katar hareket ettirilmesi mümkün olacaktı.

Vagonlar, çeşitli cinsten 717'yi bulmuştu. Günde birer katar hareketi için 620 vagona ihtiyaç olduğundan, %20 oranında onarıma ayrılacak vagonla beraber ihtiyacı karşılayacaktı ³⁴¹.

341) **Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler**, Gnkur. Harp Tarihi Başkanlığı yay., 1.baskı, Ankara, 1975, s.197

Vagon tedariki maksadıyla Fransa'dan %30 peşin, geri kalanı üç yılda ödenmek üzere 3.780.000 franga on lokomotif satın alınmak maksadıyla Maliye Bakanlığı tarafından teklif verilmiştir³⁴².

2-Yakıt Durumu:

Hatta el konulduğunun ilk aylarında lokomotifler kömür ve mazotla işlemişlerdir. Kömür ve mazotun bitmekte olduğu Ağustos ayının sonunda yöredeki il ve sancaklara, bu iş için yapılacak eksitmenin koşullarını bildiren yazılar gönderilerek odun sağlanması istenilmiş ise de, bunlardan bir sonuç alınamamıştır. Durum, Garp Cephesi tarafından da ele alınmıştır.

En çok Kütahya ve Bilecik'ten ilgi görülmüş ise de bunlar da yeter olmadığından, II. Aydan başlayarak, üç ay için iki müteahhitle bir sözleşme yapılmıştır. Bu sözleşmenin suretleri, Nafia Vekilliğine ve bu işte asker kullanma koşulu da olduğundan, M. Müdafaa Vekilliğine gönderilmiştir³⁴³.

Yakıt sorunlarından dolayı trenlerin bir kısmı odunla işletiliyordu. Para sıkıntısı olduğundan dolayı odun getiren müteahhitler de odun temin etmez olmuşlardı.³⁴⁴

"Artık odunların usulsüz kesilmesini gerektiren askeri" hareketlerin kalmadığı ileri sürülerek, İktisat Bakanlığınca Orman ve Maden vergisinin arttırma ile müteahhitlere verilmesi istenildiği, Bayındırlık Bakanlığının cevap yazısından anlaşılmaktadır. Halbuki; orman resminin (vergisi) idarece bir çözüme bağlanacağı sözleşmede geçtiğinden, Nafia Vekilliğinin bu işi merkezde kesin bir sonuca bağlaması gerekmekte idi. Bu yüzden iş uzamış, işlemlerin sonucu beklenirken, müteahhitler 6.11 den 23.12.1920 ye kadar odun vermekte devam etmişlerdir. Fakat; bu odunlar İktisat Bakanlığınca kaçak sayılmış ve Genel Müdür kanunsuz olarak odun kestirmekten Kütahya mahkemelerine verilmek istenilmiştir.

Genel Müdür Behiç Bey, o zamanki notlarında: "Sebep ve hikmeti nedir bilmem, yalnız askeri nakliyatı idare etmek için alınan bu odunlar, orman memurlarınca o kadar şiddetli takibata uğradı ki, bu memlekette bu kadar faaliyet görülmemiştir. Buna

342) Ziya Gürel, **Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk**, T.T.K. yay., 1. baskı, Ankara, 1989, s.113.

343) A.g.e., s.33.

344) Falih Rıfkı Atay, **Zeytinadağı**, Yenigün yay., 1. Baskı, ş.y., 1998, s.77

rağmen biz odunları depolamakta devam ettik. Eskişehirde depo edilen üç bin metre küp odundur ki, İnönü Muharebesi sevkiyatını temin edebilmiştir” demektedir. Bu olaylar 1919-1920 yılları arasında kurumlarımız arasındaki koordinasyonsuzluğa örnek gösterilebilir. Eşgüdümleme mutlaka gerekliydi.

Bayındırlık Bakanlığından gelen 17.1. 921 tarihli bir telgrafta, Kütahya ormanlarındaki müteahhitlik tarafından yapılan usulsüz, nizamsız kesimlerin durdurulması, İktisat Vekilliğinin emri olarak bildirilmektedir. Buna idarece verilen cevapta; usulsüz kesimleri durduracak Devletin başka daireleri olduğu, Demiryolları idaresinin bu gibi tebligatı yapmaya yetkisi olmadığı bildirilmiştir.

13/14 Şubat 1337 (1921) gecesı, askeri taşımalar için gerekli yakıtın bulunup bulunmadığı Garp Cephesi karargahından, Askeri Komiser Yardımcısı Fatih Bey’den sorulmuş, o bilmediği için, sabaha karşı saat üçte Genel Müdür uyandırılarak, odun satın alınması için verilecek on bir lirayı almak üzere Garp Cephesi karargahına gelmesi istenilmiştir. Temmuzdan beri peşinde olduğu bu sorunun gece yarısından sonra ele alınmasına karşı, Behiç Bey de bu çağrıya uymamıştır. Yakında başlayacak askeri hareketlere gerekli yakıtlar için verilmek istenilen bu para, ertesi günü alınmıştır. Notlarında bu odunların alınması, dağıtılması, kırılmasının bir zamana bağlı olduğunu kimse anlamıyor diyen Behiç Bey; üstelik, Döğır İstasyonundaki otuz vagonluk odunu almak için gönderilen bir trenin Orman memurlarının engel çıkarmalarıyla karşı karşıya geldiği bildirilmektedir³⁴⁵.

25 Mart 1920’de çeşitli depolarda bulunan maden kömürü miktarı 2.749 tondur.

25 Mart 1920’de Eskişehir ve Bilecik depolarında 4.812 metreküp mazot mevcuttu.

Mevcut yakıtların 15 Ocak 1921 gününe kadar yeteceği, bundan sonrası için katarların odunla ve tedarik edilebilirse linyit kömürü ile işletilmesi zorunlu görülmekteydi.

Vagonların yağlanması için mevcut yağ ve petrolün on beş ay yetebileceği anlaşılmıştı³⁴⁶.

345) Ziya Gürel, a.g.e., s. 34

346) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s. 198

3- Hatların Durumu:

Arifiye'den Konya'ya ve Eskişehir'den Ankara'ya kadar Anadolu hattının; Konya'dan Yenice'ye kadar Bağdat hattının; Afyon'dan Uşak'a kadar İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolunun ve Bağdat hattının inşaat halindeki Toros-Amanos kısmının merkezle bağlantıları kesilmiş, dört ayrı şirkete ait İç Anadolu hatları başsız kalmış dört gövde halinde bulunuyordu³⁴⁷.

Atatürk Büyük Millet Meclisin'de "Demiryolları, memleketin tüfekten, toptan daha önemli bir emniyet silahıdır." Diye hitap etmiştir.³⁴⁸ 1929 yılında; yaptığı konuşmada.³⁴⁹ "Muhterem efendiler, Büyük Millet Meclisinde son beyanatımızdan bu güne kadar 445 km demiryolu döşenmiştir..."

B- DEMİRYOLLARI TEŞKİLATI VE DEMİRYOLLARININ KULLANILMASI

1- Türk Demiryolculuğu'nun Başlaması:

Muharebelerde demiryolculuğun önemi tartışılmaz. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa 1910 yılı Bütçe görüşmelerinde Türk askerinin Muharebe koşullarını ve demiryolculuğun önerisini belirtmek için şöyle konuşmuştur³⁵⁰.

(Selanik'te talime çıkan ve 8 saat yol yürüyen bir tabura emredildi ve ayağının tozuyla trene bindirilip harbe gönderildi... Fransa gibi küçük ve her yeri demiryollarıyla kuşatılmış ve bütün askerleri demiryolları güzergahlarına serpiştirilmiş, 10 yıldır aynı yerde bulunan sabit bir orduyla tabiidir ki sabit ve kati bir bütçe yapılabilir. Bizim için ise durum farklıdır)

İşin Başa Düşmesi

347) A.g.e., s. 198

348) Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Muhtırası, Genkur. Yay., Ankara, 1994, s. 61

349) Mustafa Kemal Atatürk "Meclis Konuşmaları", Demiryollar Mecmuası, V/56 (Tersinievvel 1929), s.534

350) Tamer Kumkale, "1910 Yılı Bütçe Görüşmeleri Işığında Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Çalışmaları ve Sonuçları", **Dördüncü Askeri Tarih Semineri Bildiriler**, Gnkur. ATESE yay., 1. Baskı, Ankara, 1989, s.160

16 Mart İstanbul işgaline karşı “Heyeti Temsiliye”nin aldığı tedbirler içinde Eskişehir ve Afyon Karahisar gibi yerlerde (üç yol ağzlarında) mütarekenamenin 7. Ve 15. Maddelerine dayanarak bulunmakta olan yabancı asker birliklerinin ellerinden silahlarının alınması veya bunların bu yerlerden uzaklaştırılmaları işi de vardı. Bu kararı yerine getirmek için Eskişehir’i kuşatan Milli Kuvvetlerin baskısına karşı koyamayacaklarını anlayan İngiliz birlikleri, aldıkları üç günlük mühlet sonunda, 23.3.1919 tarihinde (İstanbul işgalinin yedinci günüdür) Arifiye-Haydarpaşa dışında kalan hatlardan çekilmek zorunda kalmışlardı.

Taşınmak için üç tren düzenleyen Eskişehir’deki İngiliz birlikleri, en yeni 13 lokomotif ile iki yüzden fazla vagonu ve en önemlisi, birazı yabancı uyruklu, çoğu azınlıklardan olan görevlilerden önemli bir miktar ile, işletme başında bulunanları birlikte götürmüşlerdi. Bu arada işletme kasasında bulunan ve o zaman için önemli bir miktar olan yirmibin lirayı da almayı unutmamışlardı.

24. Tümen Komutanı Mahmut Bey, 24.3.1335(919) tarihli telgrafında Lefke (Osmaneli) istasyonunun azınlıklardan olan memurlarının hepsinin İngilizlerle birlikte gittiklerini; büyük Lefke köprüsü ile onun yanında bulunan Demir Köprüler Tamirhanesini tahrip ettiklerini bildirmektedir.

Halbuki, işletmenin sağlanabilmesi için görevlilerin –kim olursa olsun- görevleri başında kalmaları gerekmekte idi. Ayrılanların yerine hemen konacak, yetişmiş, iyi bilen Türk bulmak olanağı, o sıralarda yoktu. İş başında olan bu gibi kimselerin düşebilecekleri şüphelerden, korkulardan kurtulmalarını ve kaygısızca iş görmelerini sağlamak için 20. Kolordu Komutanlığı (o sırada Ankara’da hükümet kuvveti yerine geçen tek kuvvet idi), bu konularda bazı tedbirler getiren 23.3.1336(1920) tarihli genel emrini çıkarmıştı. “Sömendüfer Hututu Askeri Müfettişliğine” yazılan bu emirde Anadolu ve Bağdat Demiryollarının, Kumpanyalarının sorumluluğu fakat askeri makamların gözetimi altında işleyeceği, Kumpanyaların mali işlerine kesinlikle karışılmayacağı belirtildikten sonra, Kumpanya görevlilerinin “hangi cins ve mezhepten” “her hangi bir devlet tebası (uyruğu)” olursa olsun, tam bir güvenle görevlerini sürdürecekleri, ancak; görevini bırakmak suretiyle taşıma işini zor duruma sokanların, tahkikat sonucunda, kanuna göre cezalandırılacakları bildirilmektedir.

Demiryollarına el koymaktan uzak, yalnız askeri amaçları sağlamak için “gözetim” yetkisini belirten, görevlilere güven vermek isteyen bu emrin; bu çeşit görevlilerden bir kısmının İngilizlerle birlikte kaçtıkları 23.3.336(920) tarihini taşıdığı görülmektedir. Güven vermek isteyen bu buyruk zaman bakımından amacını tam olarak sağlayamamış olmaktadır.

Azınlıklardan oldukları halde İngiliz birlikleriyle gitmemiş, görevi başında kalmış olanlar da vardır. Örneğin: Lefke (Osmaneli) den Geyve’ye kadar bozulmuş hatların onarım keşfi, görevini bırakmamış olanlardan mühendis Manas Efendi’ye verilmiş, Lefke Köprüsü onarımı kendisine başlattırılmış, üç ayda, Ağustos sonunda bitirtilmiştir.

Askeri Müfettişlik

20. Kolordu Komutanlığının, yukarıda sözü edilmiş olan, 23 Mart tarihli emrinin ikinci maddesinde, Ankara-Sivas dar Hat İnşaat ve İşletme Müdürü Vasfi Bey’in, Anadolu Şimendiferleri Askeri Müfettişliğine ek görev olarak atandığı ve bu nedenle yanına kendi idareci görevlilerinden istediğini alabileceği bildirilmektedir.

Vasfi Bey, incelemesi sonunda 20. Kolordu Komutanlığına verdiği 6.4.1336(920) tarihli raporunda: Anadolu Demiryolları dairesi örgütünde idare başında bulunanlarla öteki görevlilerin yabancı devletlerin siyasi taraftarlığı ile ithamlarını gerektiren bir durumlarının görülmediğini; hepsinin kendiliklerinden ve istekleriyle görevlerini sürdürdüklerini, kendilerine düşen görevleri iyi bir şekilde yapmaya niyetli oldukları kamısına varıldığını belirtmektedir³⁵¹.

2- Hatlara El Konulması:

Demiryollarındaki perişan durumun, memleketin savunması ve ekonominin durumunu tehdit eden bir hal alması üzerine, Ankara’da bulunan 20 nci Kolordu Komutanlığından verilen bir emirle; 25 Mart 1920 tarihinden itibaren Ankara-Eskişehir-Ulukışla, Eskişehir-Bilecik hatları kumpanyanın sorumluluğu ve ciheti askeriye nin koruması ve gözetimi altında işleyeceği bildirildi.

351) Ziya Gürel, a.g.e., ss. 4-6

Demiryolları Hatları Askeri Müfettişliği teşkil edilerek Vasfi Bey askeri müfettişliğe atandı. Ve 25 Mart 1920’de Eskişehir’de görevine başladı. Ankara, Eskişehir, Bilecik, Afyon, Konya, Ulukışla istasyonlarında İstasyon Komutanlığı açıldı.

Büyük Millet Meclisi Hükümeti kurulduktan sonra, Büyük Millet Meclisi Başkanı Mustafa Kemal Paşa ve bütün askeri makamlar, askeri hareket bakımından büyük önem taşıyan demiryollarına yakın bir ilgi göstermişlerdir.

Bayındırlık Bakanlığı da bu konuyla yakından ilgilenmeye başlamıştı.

Anadolu-Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü namını alan idarenin başına Kurmay Albay Behiç (Erkin)’i tayin ederek 16 Temmuz 1920’de Eskişehir’de görevine başladı.

18 Ağustos 1920’de Konya’dan başlayan Bağdat hattının Yenice’ye kadar Türkiye’nin elinde bulunan kısmıyla, İzmir, Kasaba (Turgutlu) demiryolunun Afyon-Uşak kısmı da Albay Behiç idaresine verildi. Birinci Dünya Harbinde her şeyi bozulmuş olan bu    demiryolu kısmıyla, Toros ve Amanos kısmı da Anadolu-Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü emrine verildi. Bu sırada yapılan önemli işler şöyle idi:

Askeri nakliyatı sağlamak,

Bunun için gerekli parayı bulmak,

Bulunulan şartlar içinde değiştirilmesi mümkün olmayan Hristiyan memurları yerinde bırakmaktı.

Demiryollarına el koyma ve sahip olma bakımından Büyük Millet Meclisi Hükümetinin 19 temmuz 1920 gün ve 693 sayılı kararı şöyle idi³⁵².

“Anadolu Osmanlı demiryolu şirketi asıl şeklini koruyamamış olup, bu gün hesap görmek, mukavele ve şartnameler hükümlerine göre ilişki kurmak için hükümetçe resmen tanınmış bir kumpanya olmamasına ve bu günkü şekil İngilizler tarafından Türkiye’nin zorla alım ve gasp mahiyetinde olup durumu Büyük Millet Meclisi Hükümetince tanınmasını açıktan olmayarak duyurmak için, bir resmi işlem yapılması siyasi bakımdan uygun olmadığından hattın genel gelirler ve giderlerinin mülhak bütçe şeklinde hükümet bütçesine sokulmasına ve bütün alet ve edavat ve mazlemenin hazine adına teslim alınarak giderlerle gelirlerinin millet ve hükümetin yararlarına göre düzenlenmesine ve işletme idaresinin de Bayındırlık Bakanlığı tarafından  zerine

352) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss. 198-200

alınmasına, diğer demiryolları hakkında da bu dairede yapılması kapsamına giren işlerin Maliye Bakanlığının 6 Temmuz 1920 tarih ve 2157 sayılı tezkeresi kurulumuzca görüşülerek aynen kabullü kararlaştırılmış olmakla gereğini rica ederim.”

Bağdat İşletme ve Bağdat İnşaat Şirketleriyle Uşak-Afyon Kısımına Elkonulması:

Genel Müdür Albay Behiç, idare alanını genişleterek Pozantı'dan odun nakliyatını sağlamak ve Toroslardaki Bilemedik'te bulunan inşaat malzemesinden faydalanmak nedeniyle, ilerde Mersin yolu açılırsa hattın gelirini çoğaltmak için bütün Anadolu hatlarının elde bulundurulmasını zorunlu görmekteydi. Bunun için Bayındırlık Bakanlığının Bağdat Demiryolları İşletmesini idaresi altına alması hakkındaki 11 Ağustos 1920 tarihli öneriyi kabul etmişti.

26 Ağustos 1920'de Eskişehir'e gelen Bayındırlık Bakanı İsmail Fazıl Paşa ile yapılan görüşmelerden sonra; düşman işgali altında bulunmayan Türk topraklarındaki bütün hatlar Anadolu-Bağdat ve Afyon-Uşak demiryolları ve Bağdat İnşaat Şirketi Genel Müdürlüğü adıyla bir idare altında toplanmış ve demiryollarındaki geçici devlet idaresi kuruluşunu böylece tamamlamıştı.

Genel Müdür Behiç Bey, hatlara el konulmasını Atatürk'e aktarmış Atatürk; Behiç Bey'e hak vererek Anadolu ve Bağdat hatlarının hepsinin yönetim altına alınmasına karar vermiştir³⁵³.

3-İşgaller, Kuva-yı, Milliye Heyet-i Temsiliye ve Demiryolu Ulaştırması

İşgallerin hızlanmasında ve ilerlemelerinde Demiryolları'nın olumsuz etkileri olmuştur. Denizli Mutasarrıfı Faik Öztrak, Aydın-Denizli demiryolu'nu kapamadığından dolayı 57 nci Tümen Komutanı Albay Şefik'i tenkid etmiş, Şefik Bey cevaben:³⁵⁴ “Hep belimizi büken askerin firar etmesidir. Yoksa biz bu tedbiri yapacaktık efendim.” Şeklinde cevap vermiştir³⁵⁵.

353) Ziya Gürel a.g.e., ss.10-11

354) Rahmi Apak, *İstiklal Savaşı'nda Garp Cephesi Nasıl Kuruldu?*, T.T.K. yay., 1.baskı, Ankara, 1990, s.82

355) A.g.e., s. 83

Bunun üzerine 57 nci Tümen Komutanı; demiryolu hattını işgal eden Yunanlıların gerekirse silahla bundan men edilmesi ve durdurulması konusunda Denizli'deki 57 nci Topçu Alay Komutanlığına şifre ile emir verilmiştir.

Yunanlılar işgal ettikleri hatlar boyunca halka çok çeşitli baskı ve zulüm yapmışlardır. Bunlardan biri:³⁵⁶ “25 Haziran 1919 günü Balatçık İstasyonunda Yunan Muhafız kuvvetleri tarafından trenden indirilen İslam yolcuların kadınlarına, erkeklerinin karşısında tecavüz edildikten sonra öldürülmeleri gibi bir facianın yarattığı nefret hisleri Kuva-yı Milliye'nin oluşma ve savaşıma azmini şiddetlendirmiştir.”

Kuva-yı Milliye teşkilatı kurulduktan sonra bölgelerindeki demiryolu işletme yetkisini ele almış, bunu yazışmalarla Osmanlı Harbiye Nezaretine bildirmiştir³⁵⁷. Bu yetkiye işgal kuvvetleri irtibat subaylıklarınca çok defalar yapılması gereken nakliyatlar engellenmiştir. Bu irtibat subayları devlet otoritesinin iflas etmesine de katkıları göz ardı edilemezdi.³⁵⁸ Buna birçok örnek vermek mümkündür. Nazillide bulunan bir trenin İngiliz İrtibat Subayı tarafından Aydın'a gönderilmesi istenmiş³⁵⁹, hiçbir işlem yapılmamasına karşın Nazilli'ye gelmiş fakat Kuva-yı Milliye tarafından padişah'ın istemesine rağmen erzak naklinde kullanıldığından dolayı, Kuva-yı Milliye idaresinde olduğu³⁶⁰ belirtilmiş ve gönderilmemiştir. Bununla birlikte bazı askeri birlik nakliyatları para karşılığı yapılabilmiştir³⁶¹. Bu dönemde demiryolu ile yapılan ulaşım faaliyetlerinde bazı ekonomik eşyalara Kuva-yı Milliye tarafından el konulduğu³⁶² bilinmektedir. İngilizler bu el koyma faaliyetini çok takip etmişler, bu irtibat subaylıkları eliyle birçok yaptırım uygulatmışlardır. Akşehir'den Manisa'ya sevk edilmesi düşünülen 23 ncü Fırka'nın malumat verilmesine rağmen Demiryolu ulaşımına engel olduğuna³⁶³ dair belgenin Osmanlıca ve çevirisi yapılmış tam metni EK-IX'de sunulmuştur.

356) Talat Yalazan, **Türkiye'de Yunan ve Vahşet ve Soykırımı Girişimi**, II/1, Gnkur.

ATASE yay., 1. Baskı, Ankara, 1994, s. 29

357) ATASE Arşivi, İSH:3354, Kutu: 25, Gömlek: 74

358) Bayram Bayraktar, “Mütareke'de Ayvalık ve Yarkay Ali (Çetinkaya) Bey”, Askeri Tarih Bülteni, 19/36, (Şubat 1994), s.86

359) ATASE Arşivi, İSH:3454, Kutu: 20, Gömlek: 123

360) ATASE Arşivi, İSH:3653, Kutu: 25, Gömlek: 24

361) ATASE Arşivi, İSH:3094, Kutu: 19, Gömlek: 47

362) ATASE Arşivi, İSH:3516, Kutu: 25, Gömlek: 125

363) Harp Tarihi Vesikaları Dergisi, 11/42, (Aralık 1962), belge no: 999

Yunanlıların bu işgal ve tahrip olaylarından dolayı hatların demiryolu tesislerinin ve köprülerin korunması bölgesel askeri makamlardan istenmiştir³⁶⁴. Bu tür istasyon ve mühim noktalardaki kontrol ve istihbarat edilmemiş mahalli polis ve inzibat memurları tarafından yapılmasına özen gösterilmiştir.³⁶⁵ Bu nedenle Genelkurmay Başkanlığından Eskişehir'deki Yirmidördüncü Fırka'ya çekilen şifrede: Eskişehir-Ankara arasındaki bütün köprülerin muhafaza altına alınması³⁶⁶ emredilmiştir.

Kuva-yı Milliye ile Yunanlılar arasında yapılan muharebede Aydın civarındaki demiryolu hattı tahrip olmuş, telgraf hattı ile iletişim kopmuştur³⁶⁷. Beylikayr ile Sarıköy arasındaki köprünün Yunanlılar tarafından tahrip edildiğinden dolayı, Demiryolu ulaşım faaliyetlerinin olumsuz etkilendiği³⁶⁸ bunun gibi bir çok tesisin Yunan birlikleri tarafından kullanılamaz hale getirildiği bilinmektedir. Fakat bazı tesislerin tahribi ise Harbiye Nezareti'nin Heyet-i Temsiliye'ye 25 Şubat 1920 tarihinde yazdığı yazıdan anlaşılacağı üzere birlikler bir yerden çekilirken düşman kullanmasına mani olmak üzere, tahrip edilen çekilme temin³⁶⁹ edilsin denmektedir. Alayunt ile Kütahya arasındaki köprünün bu nedenden dolayı tahrip edildiği³⁷⁰ anlaşılmaktadır. Yine bu hattan Kütahya'dan İzmit'e 23 vagon cephane gönderildiği, Eskişehir, 5 nci Kolordu Komutanlığın'dan Harbiye Nezareti'ne çekilen şifreden anlaşılmaktadır.

Öte yandan güçlenen Kuva-yı Milliye, ardından Düzenli Ordunun faaliyetlerini önlemek isteyen Osmanlı Hükümeti, İngilizler'le işbirliği yaparak Anzavur ayaklanmasını çıkarmıştır. Bu ayaklanmada Susurluk olayları sırasında, kasabada bulunan topçu ve kolordu ulaştırma taburlarının bulunması ve bu taburların hiçbir direnme göstermemesi, taburlardan 40 er ve nakliye hayvanı olduğu tahmin edilen hayvanların isyancılara³⁷¹ katılması üzüntü vericidir.

364) ATASE Arşivi, İSH:3662, Kutu: 25, Gömlek: 7

365) Hamit Pehlivanlı, **Tedkik Heyeti Amirlikleri**, Gnkur. ATESE yay., 1. Baskı, Ankara, 1993, s.59.

366) ATASE Arşivi, İSH:3627, Kutu: 25, Gömlek: 3

367) ATASE Arşivi, İSH:3344, Kutu: 22, Gömlek: 52

368) ATASE Arşivi, İSH: 3620, Kutu: 24, Gömlek: 134

369) Harp Tarihi Vesikaları Dergisi, 6/21, (Eylül 1957), belge no: 538

370) ATASE Arşivi, İSH:3656, Kutu: 25, Gömlek: 24

371) Bayram Bayraktar, "Kurtuluş Savaşı'nda İngiltere'nin Orta Doğu Politikasına Bir Model: Anzavur Ayaklanması, Askeri Tari Bülteni, 19/37 (Ağustos 1994), s.12

4- Demiryollarında Askeri Faaliyetler

Anadolu Hükümetinin kurulmasından sonra ve 24 Temmuz 1920 tarihinden itibaren Bakanlar Kurulu kararıyla demiryollarının tamamına el konarak bütün memur ve işçiler hükümet memuru kabul edilmişti. Ayrıca, ek bütçe yapılmak suretiyle demiryollarının masraf ve gelirleri hükümet bütçesi içine alınmış, bütün aletler, gelirler ve malzemeleri hazine adına teslim alınarak işletilmesi Bayındırlık Bakanlığına verilmişti.

Bundan sonra memleket içinde yapılacak sevkiyat ve nakliyatın sorumlu ellerde iş görebilmesi için Anadolu içinde bulunan demiryolları üç hat komiserliğine ayrılmıştı³⁷².

- Ankara-Bilecik-Adapazarı, Konya-Eskişehir-Afyon-Uşak ve uzanımı, Dinar-Aydın hatları, Anadolu Hatlar Komiserliği.

- Konya-Pozatı ve uzanımı, Bağdat Hat Komiserliği.

- Erzurum-Zivin ve uzanımı, Eleşkirt-Beyazıt ve uzanımı, Erzurum Hat Bölgesi Komiserliğine ayrılmıştı.

- Birinci bölge, Anadolu Demiryolları İşletme Genel Müdürü Albay Behiç'e görev olarak verilmişti. Bu görevinden ötürü de Genelkurmay Başkanlığına bağlanmıştı.

İkinci bölgeye, Konya'da hat komutanı bulunan Yarbay Abidin vekalet edecek, üçüncü bölgeye de 15 nci Kolordu tarafından bir vekil tayin edilecekti.

Böylece eskiden komiser müfettiş, istasyon komutanlıkları görevi yapan ve çeşitli makamlar tarafından tayin edilmiş bulunan personel doğrudan doğruya bölge komiserliklerinin emrine girmişlerdir. Bunlar alacakları emir ve talimatlara göre hareket edeceklerdi.

Anadolu Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğünün Genelkurmay Başkanlığına 7 Şubat 1921 tarihinde verdiği bilgilere göre:

Anadolu-Bağdat hattıyla, Afyon-Uşak hattının lokomotif ve vagon miktarı şöyle idi.

Çeşitli hatlar üzerinden geçen yabancı yataklı vagonlar adı altındaki vagonlar Birinci Dünya Harbi sırasında Almanya'dan gelenlerdi. Bunların da çoğu, Anadolu hattı da dahil olmak üzere, diğer hatlar üzerinde bulunmaktaydı. 1921 yılında Türkiye

372) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss. 200-201

sınırları içindeki demiryolları HARİTA III'de sunulan Kara ve Demiryolları haritasında³⁷³ sunulmuştur.

Aşağıda sıralanan rakamlar 1 Kasım 1920 sayımına göre idi.

15 adet lokomotif tamirde (Eskişehir, Konya depolarında)

11 adet lokomotif seyir ve sefer için Eskişehir'de.

6 adet lokomotif seyir ve sefer için Konya'da.

2 adet lokomotif manevra için Eskişehir'de.

1 adet lokomotif manevra için Ankara'da.

1 adet lokomotif manevra için Alayunt'ta.

2 adet lokomotif pompaj için Eskişehir'de.

38 TOPLAM

Bunların hepsi, yararlanılması mümkün makine toplamıydı.

Ayrıca telgraf hatlarındaki sorunlardan dolayı ve yetersizliğinden dolayı trenlerin askeri amaçla kullanılması konusunda sıkıntılar yaşanmıştır³⁷⁴.

5- Katarların Seyir ve Seferi

Şirketin bıraktığı seyir ve sefer grafikleri işe yaramayacağından yenilerini yapmak için de basımevi bulunmadığından seyir ve sefer saatlerinin telgrafla tesbit edilmesine karar verilmişti.

Hattın yalnız askeri taşımalara ayrılması, gelir bakımından zararlı olduğundan askeri taşımalar sağlandıktan sonra mümkün olduğu kadar ticari eşya taşınması da uygun görülmüştü. Ancak o günlerdeki durum icabı olarak zahire taşımalarından başka ticari eşya taşıma isteği olmadığı gibi, ordu taşımalarının da pek az olduğu anlaşıldı.

Gelirler; giderlerin ancak %20'sini karşılıyordu. Askeri taşımaların peşin parayla yapılması düşünüldüyse de uygulanamadı. Nihayet açığın hükümet tarafından kapatılması zorunlu görüldü. Fakat bu da uygulanmadığı gibi askeri taşımaların ücretleri bile alınamadı.

373) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s. 29

374) Ziya Gürel, a.g.e., s.61

Vagon durumuna gelince:

Anadolu hattı vagonları	589 adet
Bağdat hattı vagonları	222 adet
İzmir-Kasaba hattı vagonları	125 adet
Yabancı hat vagonları	<u>357 adet</u>
TOPLAM	1,293 adet vagon

Genel hat üzerinde günlük en çok nakliyat şöyle idi:³⁷⁵

Konya-Çay kısmında günde iki katar,

Konya-Yenice kısmında günde bir katar,

Ankara-Polatlı kısmında günde iki katardı.

Ankara-Eskişehir, Afyon-Pozantı hatları üzerinde onarımevlerinin durumu ise:

Ankara deposu onarımevi, henüz yeni kurulmuş olup tamamlanamamıştı. Depo, makinelerin ufak onarımlarını yapıyor, büyük onarımlar yapılamıyordu.

Konya atelyesi ise, bugün için mevcut araçlarıyla büyük onarımları yapmakta ve iki ayda bir bir lokomotif verecek durumda idi. Yalnız makinelerin durumu pek fena olduğu ve yedek edevatı mevcut bulunmadığı için sık sık meydana gelen küçük onarımlar nedeniyle büyük onarımlar çoğu zaman durdurulmaktaydı.

Konya Ereğlisi Deposu Onarımevi:

Yalnız kendi makinelerine ait küçük onarımları yapabiliyordu.

Odun Durumu:

12 Mayıs 1921 tarihinde Anadolu Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğünün Batı Cephesi Komutanlığına verdiği bir rapora göre:

Depolarda 11 Mayıs 1921'te toplanan odun miktarı şöyle idi:

Eskişehir deposu	10.935 kantar
Akşehir deposu	1.060 kantar
Sarayönü deposu	190 kantar
Ereğli deposu	16 kantar
Ayrancı deposu	54 kantar
Alayunt deposu	2.659 Kantar

375) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss. 201-202

Afyon deposu	192 kantar
Konya deposu	2.090 kantar
İlgın deposu	9.500 kantar
Çay deposu	1.510 kantar
Çumra deposu	15 kantar
Karaman deposu	2.000 kantar
Ankara deposu	<u>1.708</u> kantar
TOPLAM	31.929 kantar

Bir kantar 100 kilogram olarak hesap edilmekteydi. Afyon'da fazla odun toplanması uygun görülmeyle burası için Çay ve Akşehir'de odun toplanmakta idi. 7 Mayıs 1921'de Anadolu hattı için kontrata bağlanan odun miktarı üç ay için 170.000 kantardı. 7 Mayıs'a kadar eski kontrat gereğince odun, metreküp üzerinden alınıyordu. Bu işlemde idare pek çok zarar görüyordu. İlk defa olarak Gökçekısıık istasyonundan tartılarak alınan odun, metreküp hesabıyla alınmadığından idareye altı yüz liradan fazla kar sağlamış bulunmaktaydı.

Bu arada para olmadığından dolayı müteahhitlere de para ödenemiyordu. İzinsiz kesimlerden dolayı Orman İdaresi mahkemelere dava açıyordu³⁷⁶.

6- Başkomutan Mustafa Kemal Paşa'nın Çeşitli Konulardaki Girişimleri

Başkomutan Mustafa Kemal Paşa 13 Aralık 1921 tarihinde Bayındırlık Bakanlığına gönderdiği bir yazıda şöyle demektedir:³⁷⁷

"Mösyö Franklin Bouillon'la yaptığımız görüşmede 200 adet vagon verilmesini istedik. Konya'dan ileriye gönderilmemek üzere günde vagon başına 250 kuruş ücret verilmesi kararlaştırıldığı, bununla beraber bu miktarın çoğaltılması için dönüşünde gereken girişimlerde bulunup sonucu bildireceğini söyledi.

Ray ve diğer malzemeler için de aynı şekilde söz verildi. Kömür meselesi için Ereğli kömürlerinden de faydalanılacağını ve bu kömürlerin Zonguldak'tan Fransız gemileriyle Mersin'e gönderilmesi halinde limanların herhangi bir taarruzda

376) Ziya Gürel a.g.e., s.106

377) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s. 203

bulunamayacağını, bu mesele için İstanbul'da bir yetkili ile Hamit Bey arasında bir görüşme sağlanması kararlaştırılmış bulunduğundan Societe Naval L'ouest'in adamını bu iş için Mersin'den İstanbul'a hareket ettiğini söyledim. Zonguldak kömürlerinin bu yolla nakliyatını sağlamak için İstanbul'da Hamit Bey'e derhal bir telgraf çekilebilir.

Mösyö Franklin Bouillon (Franklen Buyyon), demiryolları sorunlarının çözümlenmesi ve görüşmeleri için Doğu konferansında bulunan Mühendis Fahri Bey'in Fransa'ya gönderilmesini tavsiye etmekte olduğundan bu husus da tespit edilerek kendisinin getirilmesine şimdiden teşebbüse gitmek gerekir”.

Bütün İstiklal Harbi boyunca demiryollarında kömür darlığı çekilmiş, lokomotifleri işletebilmek için çok kere odun tedarikine baş vurulmuştu.

Batı Cephesi Komutanı Ali Fuat Paşa, 7 Ağustos 1920'de 24 ncü Tümenine gönderdiği bir emirle; Anadolu hatlarının kömürü ve mazotu bitmek üzere olduğu, bu kamından demiryollarının devamlı işlemlerini sağlamak için Geyve, Bilecik, Eskişehir, Kütahya, Afyon sancakları (mutasarrıflıkları) ile Konya vilayetinin ve Uşak ilçesinin ve bu bölgedeki Müdefaayi Hukuk Cemiyetlerinin Demiryolları Genel Müdürlüğüne gönderecekleri miktar ve yerlerde parasız veya hesabı sonradan görülmek üzere odun tedarik ettirmelerini ve mülki makamlara yardım etmelerini, her hafta içinde sağlanan odun miktarlarının yeterli olup olmadığının bildirilmesinin Demiryolları Genel Müdürlüğünden istendiğini bildirmişti.

Mustafa Kemal Paşa'nın Değişik Bir Emri:

Mustafa Kemal Paşa'dan 3 Nisan 1338 tarihli ve “Kişiyi Özel” işaretli yazıda; Demiryolları memurlarının seçilmesinde en önemli noktanın ihtisas ve tecrübe olduğu; ancak bunların, şimdiki savaşın gerektirdiği tam bir güven koşulunu da taşımalarının temel kural olduğu; halbuki; ilişik (Vehbi Efendi'nin sunulmasında aracılık ettiği) pusuladan, memurların pek büyük kısmının Rumlardan ibaret olduğunun anlaşıldığı, bu nedenlerle, ihtisas dolayısıyla değiştirilmesi mümkün olmayanların yerine Türk memur yetiştirilmesi için önlemler alınması istenilmekte ve bu alanda yapılanların acizlerine de bildirilmesini rica ederim denilmektedir. Ertesi gün sunulan karşılık yazıda: “İdare-i acizi tamamen emr-i Devletleri mucibince hareket etmemektedir” denilerek, bundan sonra bu alanda daha titiz davranılacağı belirtilmiş; müslim olmayan 99 kişinin 99'u

memur olan 2000 personelin ancak, yirmide biri oranında olduğu, bunlardan mütehassıs olmayan iki kişi ile Türkçe hiç bilmeyen üç kişinin hemen çıkarıldıkları arzedilmiştir³⁷⁸.

Mustafa Kemal Paşa'nın askeri dehası ve lojistik faaliyetlerdeki tartışılmaz. Kurtuluş Savaşı esnasında Tekalif-i Milliye Emirlerinden vagon tedariki, müslüman olmayan personele kadar bir çok konuda müdahalede bulunmuştur.

Falih Rıfki Atay Dünya Savaşı öncesi ittihat ve Terakki Paşaları ile Atatürk'ü kıyaslarken³⁷⁹ "1913'te bir Mustafa Kemal, yüzyıl sonrası için bile hayaldi, fantezi romanlarında bile yeri yoktu." diye belirtmiştir.

Başkomutan Mustafa Kemal Atatürk bu lojistik esaslar içerisindeki Ulaştırma Hizmetlerindeki başarısının içerisinde Demiryolu faaliyetlerine yerinde müdahalesini 1911 yılında 1922'ye kadar bilfiil savaşla geçen 11 yıla borçludur³⁸⁰.

C- DEMİRYOLU ULAşTIRMASININ MUHAREBELERE KATKILARI

1- Demiryolu Ulaştırma Birlikleri:

Anadolu'da Milli Mücadele teşkilatlanmaya başladığı sıralarda elimizde hiçbir Demiryolu Ulaştırma Birliği yoktu. Demiryolu birliklerinin oluşması şu şekilde cereyan etmiştir.³⁸¹

İlk demiryolu birliği İstanbul'dan kaçararak Anadolu'ya gelen bazı subaylar ve elde mevcut erlerle 1920 yılında Yozgat'ta (Elmadağ) kuruldu. Bu bir bölüktü; bu bölüm Ankara-Yaşşihan hattında görevlendirildi. Ve daha sonra da İstanbul'dan gelen subaylarla pekleştirildi. 1 Ocak 1921'de tabur oldu; tabur karargahı Yaşşihan'a getirildi. Bu taburun kuruluşu şöyle idi.

378) Ziya Gürel, a.g.e., ss. 80-81

379) Falih Rıfki Atay, a.g.e., s. 26

380) Zekeriya Türkmen, "Ordumuzun Tarihi Karakteri Işığında Atatürk'ün Türk Ordusu Hakkındaki Düşünceleri", Atatürk Haftası Armağın, 95/117 (10 Kasım 1995), s.119

381) Ahmet Onur, Türkiye Demiryolları Tarihi, K.K.K. yay., İstanbul, 1953, ss.81-82

Genelkurmay Başkanlığı Anadolu-Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü
İşletme Taburu:

1 nci İşletme Bölüğü,

2 nci İşletme Bölüğü,

3 ncü İşletme Bölüğü,

4 ncü İşletme Bölüğü.

İşletme bölüklerinin birinci takımları hareket, ikinci takımları cer, üçüncü takımları yol idi.

Taburun daha iyi görev yapabilmesi için 1921 senesi Nisanında Anadolu-Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü emrinde olmak üzere önce Eskişehir'e, sonra Afyon'a gönderildi. Tabur burada bir müddet eğitimle meşgul olduktan sonra Alayunt'a gitti. Burada bazı istasyonlarda rampalar yapıldı. Kütahya-Eskişehir muharebelerinden sonra ordunun Sakarya'ya çekilmesi, taburu büyük bir görev karşısında bırakmıştı. Daha önce tabur, staj için bir müfrezeyi Eskişehir'e göndermiş, ordunun çekilmesi Eskişehir istasyonunun boşaltılmasına başlamışlardır. Hristiyan personelin işe gelmemesi ve sivillerin birçoklarının ortadan kaybolması yüzünden iş tamamen tabura kalmıştı. Tabur büyük bir soğukkanlılıkla 20 makine ve 500 vagonu katar haline soktu. 15'şer dakikalık fasılalarla Ağapınar istasyonuna gönderdi. Bu hareket Garp Cephesi komutanlığınca takdir edildi.

Sakarya muharebesi sırasında tabur yine Ankara-Yahşihan dar, Ankara-Polatlı normal hattının işletilmesine çalışmıştı.

Bu muharebenin kazanılması üzerine 4 ncü Onarım Bölüğü, daha önce tahrip edilmiş Beylikköprü'nün onarımına, 1 nci İşletme Bölüğü de Denizli'ye gönderildiler. Tabur karargahı ile 2 nci ve 3 ncü Bölükler Konya'ya geldiler. Tabur burada bir demiryolu okulu açtı. Aynı zamanda Çobanlar istasyonundan Yenice'ye kadar olan kısım da personel eksikliğini tamamladı.

4 ncü Onarım Bölüğü sonradan 1921 senesinde Konya'ya gelerek taburuna katıldı. Bu bölük daha sonra, Çobanlar-Çay kısmının tamiri ile görevlendirildi. Bölük, buradaki işlerini bitirdikten sonra iki amele taburuyla takviye edildi.

Hattın yapılmasına Mayıs 1922'de başlandı. 30 Ağustos'a kadar 52 km.lik ilk kısım (son istasyon Ayrıtepe idi) yapıldı ve işletildi. Bu hattın malzemesi Toroslardaki

kullanılmayan dekovil hatlarının çekilmesiyle elde edilmişti. Hatta 15 tonluk Henschel makineleri çalıştı. Günlük kabiliyeti 600-800 tondu.

Büyük Taarruzdan sonra bölükler, Afyon-İzmir, Eskişehir-Afyon-Arifiye-Adapazarı kısımlarında görev aldılar.

Demiryolu Taburu 1926 yılına kadar Konya'da kaldı. Bu tarihte Afyon'a geldi ve burada bir garnizon teşkil etti.

Ayrıca hat inşa etmek üzere azınlıklardan ve muharebe gücü zayıf olanlardan oluşan inşaat birlikleri kuruluyordu.

2- 1921 Yılında Demiryolları :

1921 yılına girerken demiryolları idaresi iyi bir durumda değildi. Memur ve müstahdem maaşlarıyla odun müteahhitlerin alacakları verilmiyordu.

Bazı istasyonlar askeri makamlar tarafından işgal edilerek demiryol telgraf hatlarına el konuluyordu. Yolcu trenlerinde düzen sağlanamamıştı.

4 Ocak 1921'den sonra Genelkurmay Başkanlığı Ankara –Eskişehir hattının tamamıyla askeri nakliyata tahsisini isteyerek demiryolu idaresinin işlerine karıştı³⁸².

Birinci ve ikinci İnönü Muharebeleri döneminde Yahşihan'a ve Ankara'ya dekovil ve Ankara –Polatlı normal hat demiryoluyla Polatlı'ya, buradan da Eskişehir ve dolaylarında nakledilmişti. Genellikle Batı cephesi birliklerinin lojistik desteği, Eskişehir ve dolaylarına nakledilen bu ikmal maddeleri ile sağlanmıştı³⁸³.

Eskişehir istasyonu Anadolu'nun en işlek bir noktasıdır. En ziyade buradadır ki savaşta bulunduğumuz hissediliyor³⁸⁴.

3- Kütahya –Eskişehir Muharebelerinde Demiryolları:

10 Temmuz 1921'de Yunan taarruzu başlamış, 11 Temmuzda Afyon, İhsaniye, Gazlıgöl, Hamam istasyonları tahliye ve köprüler tahrip edilmişti.

382) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s.205.

383) A.g.e., s.320.

384) Yakup Kadri Karaosmanoğlu, Ergenekon, Kültür Bakanlığı Yay., 1.baskı, Ankara, 1990, s.68.

Cephe gerilerinde bulunan Bozyük, Eskişehir, Afyon hattında kısa mesafede küçük kıta nakliyatı için bir kısım tren malzemesi bu bölgede tutulmuş ve Afyon'un düşmesi üzerine Konya kısmında pek az malzeme kalmıştır. Eskişehir kısmında kalan malzemenin çokluğundan ve Eskişehir, Ankara kısmında yalnız bir telgraf hattının bulunması bunun da ordu tarafından kullanılmasından trenlerin hareket ettirilmesi çok güç olmuştur. Bu arada beylik köprü istasyonunda serbest yol almak için bir tren 8 saat beklemiş Polatlı'dan Ankara'ya seyahat 24 saate çıkmıştır.

Eskişehir'in boşaltılması çok kötü koşullar içinde yapıldı. İlk zamanlarda genel müdürlüğe Bayındırlık Bakanlığı Eskişehir'de bir şey bırakılmadığını iddia etmiş ise de Eskişehir'de her şeyin bırakıldığı ve bunlar arasında 3 lokomotifle 60 kadar vagonun kaldığı sonradan anlaşılmıştır. 17 Temmuz 1921 günü Eskişehir istasyonunun tahliyesi sırasında odunsuzluk öyle bir hale gelmişti ki Bayındırlık Bakanlığı vagonları yakarak tren tertibini emretmek zorunda kaldı. Bir taraftan da istasyon civarında ağaç kesilerek trenleri hareket ettirmeğe çalışıyorlardı. Eldeki bütün vasıtalarla müslüman olmayan demiryolu personelinin de Eskişehir'de bırakılması bir hata idi.

Genel Müdürlük 4 ay Ankara'da kalmış, Aralık 1921'de Konya'ya intikal etmişti³⁸⁵.

Kütahya –Eskişehir muharebelerinin kapsadığı dönemde Yahşihan ve Ankara'ya nakledilen çeşit ve sayıların yukarıda açıklanan ikmal maddelerinin büyük kısmı Yahşihan-Ankara dekovil ve Ankara - Polatlı normal hat demir yolu ile Polatlı'ya buradan da Eskişehir ve dolaylarına nakledilmişti³⁸⁶.

Eskişehir'in boşaltılması nedeniyle, burada üç lokomotifle, altmış kadar vagon mahsur kalmıştır³⁸⁷.

4- Sakarya Zaferi'nden Sonra Demiryolları

Sakarya Zaferinden sonra Yunanlıların çekilmeleri sırasında Beylik-köprü ile Alpuköy arasındaki rayları, makasları, istasyon binalarını, su tesislerini, köprüleri tahrip etmişler kuyuları doldurmuşlardı.

385) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss.205-206.

386) A.g.e., s.275.

387) Ziya Gürel a.g.e., s.61

Onarım:

Eldeki olanaklarla onarım faaliyetine girişildi. Katarlar 5 Kasım 1921 de Beylikköprü başına varabildi.

1921 yılı Aralık ayı inşaat raporuna göre; Sazılar istasyonundan Sazak istasyonuna kadar onarım yapıldı.

1922 yılı Ocak ayında verilen bir rapora göre; hattın 6 Şubat 1922'de Sarıköy'e varması muhtemel olduğu bildirilmekteydi.

26 Haziran 1922'de Yalımlı (Yalınalı) köprüsüne kadar yol onarılmıştı. Fakat sürat 10 km. idi.

Bu ağır tempodaki onarım, parasızlık ve malzeme tedarikindeki güçlüklerden doğmaktaydı.

Fransızlarla Münasebetler, Mersin Demiryolunun Açılması:

Sakarya Zaferinin etkisiyle 20 Ekim 1921'de Ankara'da imzalanan Ankara Anlaşması ile Mersin yolu açılmıştı. Böylece demiryolu idaresine kömür ve malzeme sağlama bakımından çok büyük bir imkan meydana gelmişti. Çeşitli yerlerden Mersin'e gönderilen kömürler Ocak 1922 başından itibaren buradan alınmaya başladı.

İleride çıkacak önemli ve acele askeri nakliyat için 1922 yılı başından itibaren binlerce ton kömürün depo edilmesi için gereken makamlara bilgi verilmiş ise de maliyeden para alınamadığı için buna imkan bulunamamıştı.

Yakıt yüzünden en çok zarar görecektir olan Batı Cephesi idi. Mersin'deki küçük stoklar tükenmiş, parasızlık yüzünden kömür tedarik işi çok güçleşmişti.

Maliye Bakanlığı, Demiryolları Genel Müdürlüğünün 1920 senesi bütçesini tanımadığını, 1921 senesi idare alacaklarına para vermediğini, demiryollarının ise askeri nakliyat dolayısıyla para kazanamadığını Batı Cephesine bildirerek, para verilmesine yardımcı olmasını istemekteydi.

Demiryolları Genel Müdürlüğü, yakıt tedariki için her çareye baş vurmuştu. Bu arada Fransızlarla yapılan anlaşmalarla ve başka şekillerle Türk yurdunun bir köşesinde (Zonguldak) elde edilen kömürler vapurlarla düşmanın gözünden ve tecavüzden kaçırılarak Mersin'e getirilmek suretiyle sağlanmıştı.

Malzeme:

Mersin limanının açılmasından sonra İstanbul ve Avrupa ile her türlü ilişkiye olanak hasıl olmuş, lüzumlu parça ve malzemenin tedariki için parasızlıktan başka bir

engel kalmamıştı. 1921 yılında İtalya'ya gönderilen bir kurul tarafından satın alınan bazı malzemeler, Mersin yolu kapalı olduğundan, Antalya yolu ile getirilmişti. Fakat muharebeler dolayısıyla bunlardan bir kısmı yollarda, bir kısmı da Antalya'da kalmış, bazıları da Eskişehir'in tahliyesinde Ankara'ya gönderilmişti.

Genel Müdürlüğün 2 Ocak 1922'de Batı Cephesine verdiği bir cevapta:

“Günde 320 tondan fazla cephe nakliyatı yapmağa hattın maddi durumunun elverişli olmadığını, bu işe kömür ve vagon değil, lokomotif azlığının engel olduğu, Pozantı-Yenice arasında haftada iki; Konya ile cephe arasında iki günde üç tren gönderebileceğini” bildirmişti³⁸⁸.

İsmet İnönü Paşa 1930 yılında Sivas demiryolunun işletmeye açılması dolayısıyla yaptığı konuşmada o günleri değerlendirirken³⁸⁹: Eğer Ankara-Erzurum demiryolu mevcut olsaydı Avrupa'nın Sakarya Savaşı'nı açması şüpheli olurdu. Çünkü Ankara'ya gelip demir yollarına hakim olduktan sonra modern, milli bir devlet kurmak davasını haykıran Büyük Millet Meclisini, arabadan ve heybenden başka bir ulaştırma aracı olmayan bir aşiret haline getireceğini zannediyordu.

Sakarya Muharebesi esnasında devamlı düşüncemizi iğneleyen tehlike büsbütün ve açık kalan Konya Demiryolu hattının ve tesislerinin tahrip olması ihtimali idi. Nitekim Sakarya Zaferi'ni kazanır kazanmaz bütün orduyu Konya Demiryolu hattı üzerine naklettik.

İstiklal Mücadelesi esnasında Büyük Millet Meclisi kurulmasına karşı şahlanan padişahın kışkırtmasını boşa çıkaran başlıca araç; Konya-Afyon-Eskişehir-Ankara gibi elimizde kalan beş, altıyüz kilometrelik demiryollarıdır.

5-Büyük Taarruz'dan Önce Demiryolları'nın Taşıma Gücü:

Batı Cephesinin 20 Temmuz 1922 tarihli şifresiyle, bir hafta müddetle iki misli erzak sevkine ihtiyaç olduğu hakkındaki isteğine, demiryolları idaresi tarafından verilen cevapta.³⁹⁰

388) Türk İstiklal Harbi, İdari Faaliyetler, ss.206-207.

389) İsmet İnönü, “Demiryolları ve Milli Müdafa”, Demiryollar Mecmuası, VI/66, (Birinci kanun 1930), s.271.

390) Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, ss.207-208.

“Konya-Çay arasında, Cephe Komutanlığının daha önce tespit ettiği günde 600 ton nakliyat muntazam olarak yapılmış, bunun bazen 900 tona çıkmış olduğu, Yenice-Ulukışla arasında ticari nakliyat şartı ile günde 130 tondan fazla askeri nakliyat yapılamayacağı, ticari nakliyat yaptırılmadığı takdirde ise 280 ton nakliyatın mümkün olacağı, son 15 gün içinde hattın kabiliyeti göz önünde tutulmaksızın gelen askeri vagonlardan Yenice ile Pozantı arasına 129 vagon toplandığı, 15 gündür aralıksız çalışmalarına rağmen dik rampalar dolayısıyla makinelerin henüz bu nakliyatı tamamlayamadıkları bildirilmekte, hayvan, etlik hayvan, deve, otomobil gibi yürüyerek, uçakla gelmesi mümkün maddelerin demiryolu ile taşınmasından vazgeçilmedikçe diğer nakliyatın sağlanmasına maddeten olanak olmadığı, özellikle Sarayönü ile Ilgın arasında (50 km) etlik hayvan nakli ve Pozantı-Ulukışla arasında 40 km. mesafe için 60 vagon er nakli, zahire nakliyatını aksatmıştır. Mersin ve Adana’dan nakliyatın, hattın kabiliyetine göre bir esasa dayandırılması, yürütülmesi kabil olanların sevki” beyan edilmişti.

Büyük Taarruz’dan önce Eskişehir İstasyonu’nun boşaltılması nedeniyle odunsuzluk hat safhaya gelmiştir ki: Bayındırlık Bakanı vagonları yakarak tren işletilmesini emretmiştir³⁹¹.

6- Büyük Taarruz’da ve Sonrasında Demiryolu Ulaştırması:

26 Ağustos sabahı Genel Müdürlüğe, “dakika tehiri mucibi idamdır.” (dakika geciktirilmesi idamı gerektirir) kaydıyla Başkomutan’ın şifreli telgrafı, taarruza başlandığı, dışarıyla her türlü ulaştırma ve haberleşmenin kesilmesini emrediyordu. (Bu emir 5 Eylül’de kaldırılmıştır).

27 Ağustos akşamı Batı Cephesi Kurmay Başkanı Albay Asım (Orgeneral Gündüz) bugün Afyon’un geriye alındığı, Çobanlar’dan itibaren demiryolunun gece ve gündüz çalışarak pek az zamanda Afyon’a varmasını rica etti. 27/28 gecesini onarıma başlandı. Demiryolu Afyon’a 6/7 Eylül gecesini saat birde girdi.

8 Eylül’den sonra Genel Müdürlük gezici bir hale konulmuş ve büyük kısmı ile Afyon’a gelmiş bulunuyordu.

391) Ziya Gürel, a.g.e., s.61

Nasıl ki Eskişehir demiryolu onarım atelyesini ve diğer tesisatını bozmadan Yunanlılar'a bırakmış isek, Yunanlılar da bize bıraktılar. Bu atelye olmasaydı lokomotif ve vagonların onarımına imkan olmaz ve işletme hemen hemen yapılamazdı. Kural olarak atelyenin tahribi lazımdı.

Yalnız Yunanlılar, o havalide ellerinde bulunan lokomotif ve vagonların mühim bir kısmını, yirmi lokomotifi birbirine takarak boş olarak Bilecik'teki rampaya bırakarak salıvermişler ve lokomotiflerin sürati dönemeçlerin darlığından raydan dışarı fırlayarak oralarda bulunan uçurumlardan aşağıya yuvarlamışlardı. Bunların kaldırılıp raylara konulması ve onarımı çok müşkül olmuştu.

Hatların Tamiri:

Genelkurmay Başkanı önce Afyon-İzmir, bundan sonra Afyon-İzmit ve sonra da Eskişehir-Ankara hattının tamirini 17 Kasım 1922'de bildirdi.

25 Kasım'da demiryolunun onarımı biterek ilk katar Ankara'ya geldi. Muhtelif bölgelerde bazı köprü ve ray onarımına devam edildi.

Fransızlar'ın Yardımı:

Büyük Taarruz sırasında Suriye'deki Fransız Yüksek Komiseri ile Adana ve havalisi demiryollarını işleten Fransız idaresinden çok yardım görüldü. Lokomotif, vagon, yağ ve diğer birçok malzeme vermekten çekinmediler³⁹².

Demiryolları, İstiklal Harbi'nde ordusunun ihtiyaçlarını bir çok mali ve idari güçlüklerle rağmen yerine getirmiştir. Mustafa Kemal Paşa 1 Mart 1923 demecinde:³⁹³

"Vesaiti nafiamızın (bayındırlık işleri) en mühim kısmını demiryolları teşkil etmektedir. Düşman tahribatından ve malzeme darlığından ortaya çıkan her türlü zorluğa rağmen, demiryollarının orduya ve milletin ekonomik hayatına yaptıkları hizmeti şükranla yâd ederim..." demiştir.

Yunan taarruzları hissedildiği vakit hatların sökülmesi³⁹⁴ ilginç olarak değerlendirilmiştir. Zaferden sonra da İzmir hatları tamamen idarenin eline geçmiştir³⁹⁵.

392)Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, s.208.

393) A.g.e., s.209.

394) Ziya Gürel, a.g.e., s.135

395) A.g.e., s.153

SONUÇ

Kurtuluş Savaşı'nda Batı Cephesi'nde Ulaştırma Hizmetleri bütün ayrıntılarıyla sektörel bazda incelenerek verilmeye çalışılmıştır. Nakliyat, ulaştırma, ulaşım, ileti şeklinde ifade bulan ulaştırma, askeri ve sivil literatürde lojistiğin alt birimi olarak değerlendirilmiştir. Ulaştırma çeşitleri :

- 1- Karayolu Ulaştırması
- 2- Suyolu Ulaştırması
- 3- Havayolu Ulaştırması
- 4- Demiryolu Ulaştırması
- 5- Boru Hattı Ulaştırması
- 6- Canlı Ulaştırma olarak sınıflandırılabilir.

Boru hattı ulaştırması günümüzde Türkiye coğrafyasında Kerkük-Yumurtalık Boru Hattı şeklinde kendini gösterse de Kurtuluş Savaşı esnasında bu ulaştırma çeşidine rastlamak mümkün olmamıştır.

Başka bir ulaştırma çeşidi olan Canlı Ulaştırma ise bu çalışmada Karayolu Ulaştırması içerisinde değerlendirilmiştir. Çünkü o koşullarda, mekkare(at,katır), deve, eşek gibi hayvanlar ve personel marifetiyle yapılan ulaşım faaliyetleri kara üzerinde yapıldığı için Karayolu Ulaştırması içerisinde değerlendirilmiş ve incelemeye alınmıştır.

Doğrusu günümüzde anladığımız anlamda ne bir karayolundan, ne ulaştırma araçlarından söz etmek mümkün olmadığı gibi, çağın gerektirdiği ulaştırma olanaklarına da Türkiye topraklarında rastlamak mümkün değildi. Yollar :

Vilayet merkezini en yakın demiryolu istasyonuna ya da posta merkezine bağlayan 5 metre genişliğindeki yollar

Vilayet merkezleri arasındaki başlıca kazaları hatta limanları bağlayan 4 metre genişliğindeki yollar

Vilayet içerisinde köyler, kazalar arasındaki 3 metre genişliğindeki ilkel yollar. bu yolların toplam uzunluğu 9711 km.dir.

Anadolu'da bulunan motorlu araçların sayısı da 100 civarındadır.

Bu şartlar altında Kurtuluş Savaşı'nda daha çok Mekkare(at,katır) deve,eşek kolları ile kağnı kolları kullanılmıştır.Hamal ulaştırması diye ifade edilen personel ulaştırması uygulama alanı bulmuştur.

Bu yetersizliklerin karşısında Başkomutan Mustafa Kemal Atatürk 7-8 Ağustos 1921 tarihlerinde on adet emir yayınladı.Bu emirlere Tekalif-i Milliye (Ulusal Yükümlülükler)Emirleri denildi.Bu emirlerden 5 nolu, 9 nolu ve 10 nolu emirler Ulaştırma Hizmetleri ile doğrudan ve dolaylı olarak ilgili emirlerdir.Batı Cephesi Ulaştırma ihtiyaçlarının büyük çoğunluğu, bu yolla sağlanabilmiştir.Tekalif-i Milliye Emirleri'nin en iyi uygulanabildiği ve en çok yarar sağlandığı alanlardan biri Ulaştırma Hizmetleri'dir diyebiliriz.

Kadro kuruluşunda olan Ulaştırma Teşkilatları, Menzil Teşkilatı'nın içinde Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü'ne bağlı idi. Önceleri bağımsız olarak Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı Menzil Teşkilleri, Sevkiyat ve Genel Müdürlüğü emrine verilmiş, lojistik destek tek elden planlanmış ve uygulamaya konulmuştur. Ancak bu kadroların çoğunun lağv edilmesinden dolayı, tekrar oluşturulmaya çalışılmış fakat çoğu Nakliye Kolları'nın kuruluşu tamamlanamamıştır. Bu da genel verimi düşürdüğünden Muteahhit Nakliye Kolları, Gönüllü Nakliye Kolları ve Tekalif-i Milliye Emirleri ile bu ihtiyaç kapatılmaya çalışılmıştır.

Suyolu Ulaştırması, Askeri Literatürde Deniz Ulaştırması, İç Suyolu Ulaştırması Şeklinde değerlendirilmekle beraber, Kurtuluş Savaşı'nda İç Suyolu Ulaştırması uygulama alanı bulmadığından dolayı Deniz Ulaştırması üzerinde yoğunlaşmıştır. Günümüzde dahi İç Suyolu Ulaştırması, bazı durgun nehirlerimiz üzerinde ve sadece Van Gölü'nde yapılabilmektedir. Dolayısıyla Kurtuluş Savaşı yıllarında sadece Deniz Ulaştırması'ndan söz etmek mümkün olabilmektedir. Fakat "Suyolu Ulaştırması" adı, genel olduğundan ve sektörün teknik ismi olmasından dolayı kullanılmıştır.

Kurtuluş Savaşı'nda Deniz Ulaştırması şeklinde cereyan eden Suyolu Ulaştırması Karadeniz'de yoğunluk göstermiştir.Diğer denizlerin düşman işgali altında veya tehdidinde olmasından dolayı Karadeniz Kurtuluş Savaşı boyunca diğer denizlere göre düşman tehdidi ve tehlikesinden daha uzak kalmıştır.

Kurtuluş Savaşı boyunca Rus yardımları ve İstanbul'dan kaçırılan silah ve cephanenin Batı Cephesi'ne taşınması amacıyla Karadeniz'de Deniz Ulaştırması devam etmiştir.

Mondros Mütarekesi'ne göre Haliç'te enterne (haps) edilen Savaş ve Nakliye gemileri burada çürümeye terkedilmiş, burada ve diğer limanlarda bulunan gemilerin top kamaları gibi hayati derecede önemli teçhizatı sökülerek muharebe dışı bırakılmaya çalışılmıştır. Deniz araçları, düşmandan ele geçirme suretiyle, enterne edilen gemilerin kaçırılmasıyla ve Tekalif-i Milliye Emirleri uygulamaları ile tedarik edilmeye çalışılmıştır.

Deniz Ulaştırma Teşkilatı, Karadeniz'de yoğunlaştığı için, ulaştırma hizmetleri daha çok Trabzon merkezli olarak faaliyet göstermiştir. Trabzon Deniz Ulaştırma Komutanlığı idaresindeki Deniz Ulaştırma teşkilatı, Samsun, Rize, İzmit, İzmir gibi merkezleri de emir komutası altında bulundurmaktadır. Savaşın başlarında Hızırreis ve Beş Numaralı Motorlu Kayığın Yunanlılar tarafından ele geçirilmesine karşılık sonraları deniz üstünlüğünü ele geçiren Milli Deniz kuvvetleri de Yunanlılar'ın Enonis ve Uranya adlı şilebini ve Beyaz Ruslar'ın iki motorunu ele geçirmişlerdir.

Suyolu Ulaştırması içerisinde kabul edilen fakat direkt olarak personel ve ikmal maddesi ulaşımını içermeyen, Karakol Hizmeti ve Refakat faaliyetleri gibi hizmetlerde Deniz Ulaştırma Teşkilatları tarafından yerine getirilmiştir.

Kurtuluş Savaşı'nda Türk Havacılığı'nın geçmişi çok az ve çok yeni olmasına rağmen, tecrübeli ve becerikli hava personelimiz sayesinde çok önemli hava faaliyetlerine imza atılmıştır. İşgaller ile birlikte, çürümeye ve paslanmaya bırakılan Türk Uçakları, uçuş ekiplerinin üstün gayretleri sayesinde kaderine terkedilmekten kurtarılmıştır. Bölük şeklinde çeşitli unsurların emrinde bulunan Hava Birlikleri Mondros Mütarekesi ile birlikte lağv ve terhislerle iyice küçülmüş ve atıl olarak bırakılmışlardır. İşgaller ile birlikte bunların bazıları (Örneğin, İzmir Tayyare İstasyonu) hiç bir karşı koymaya maruz kalmadan düşman eline geçmişler, muharebelerde bize karşı kullanılmışlardır.

İşgallerin yoğun olarak yaşanmadığı Konya Tayyare İstasyonu gibi bazı merkezlerde, hava personelimizin gayretleri ile teknik imkanlardan yoksun olmasına rağmen, bölgesel kaynaklardan faydalanılarak, kaynatarak tutkal yapılarak, Muhacir Pazarı'ndan bez alınarak uçaklar kaplanmış ve uçabilir hale getirilmiştir. Buradaki işgal güçlerinin gevşek tutumları nedeniyle uçuş tecrübeleri yapılmış ve uçaklar ile personel Cephe Tayyare Bölüğü'nün teşkilatı içerisine girmişlerdir.

Doğu Cephesi'nden bazı uçaklar, Batı Cephesi'ne uçurularak getirilememiş, sökülme suretiyle karayolu üzerinden getirilebilmiştir. Akaryakıt ve yedek parça ikmali daima bir sorun olarak karşımıza çıkagelmıştır. Fakat çoğu kez, tecrübeli pilot ve makinistlerimizin marifetiyle bazı teknik yetersizliklerin üstesinden gelinebilmiştir. Uçak dış kaplamalarının, tahta üzerine tutkal emdirilmiş bez kaplama, deri kaplama olması nedeniyle, bunlar yeni bilgiler ve tecrübelerle halledilebilmiştir. Bazen iki arızalı uçaktan bir faal uçak yapılmıştır.

Bu üstün havacılık kabiliyetleri bugünkü havacılığımızın temelini teşkil etmiş ve güçlü bir hava gücü oluşturmamızı sağlamıştır. Kurtuluş Savaşı sonrası sağ kalan pilot subay, astsubaylar ve sivil pilotlar ile teknisyenler tecrübelerini yeni kuşaklara aktarmışlar ve böylece dünyanın en iyi hava güçlerinden birinin oluşumuna kaynaklık etmişlerdir.

Kurtuluş Savaşı'nda yoğun olarak, bu günkü anladığımız modern anlamda pek fazla ulaştırma faaliyeti icra edilememiştir. Bunun nedeni, uçakların ve diğer teknik imkanların yetersiz oluşudur. Uçaklar ilkel, hacmi dar, demir çelik aksamı az ve silah ve teçhizat yönüyle zayıf durumda idi. Uçaklar, ulaştırma faaliyetlerinde kullanılamadığı gibi, bombardıman faaliyetlerinde de çok fazla kullanılamamıştır. Fakat bazı kaynaklarda söz edildiği gibi, hava ulaştırma hizmetinin hiç yapılamadığını düşünmenin yanlış olacağı kanaatindeyiz. Bu, ulaştırma kelimesinden ne anlaşıldığına bağlıdır. Bu günkü gibi modern kargo uçakları gibi uçakların bulunmayışından ne Türk Kuvvetleri ne de İşgal Kuvvetleri havadan personel ve ikmal maddesi nakliyatı yapamamışlardır. Fakat yoğun keşif faaliyetleri her iki tarafça da istihbari olarak değerlendirilmiştir.

Başkomutan Mustafa Kemal Paşa'nın Batı Cephesi Birlikleri'ni denetlemesi nedeni ile o gün uçakların Bölük'te bekletilmesi ve hiç bir hava faaliyetinin yapılamamış olması çok ilginç bulunmuşsa da, bu zaafiyetimizin bu günlere dek gelmesi şaşırtıcı biraz da üzücü olsa gerektir.

Öte yandan uçaklarımız tarafından düşman mevzilerine atılan ve Yunan askerlerince imzalanmış beyannameler ve mevzilerini terkedip teslim olmalarını aşılama çalışmaları propaganda bildirileri Psikolojik Harp'in karşılıklı olarak kullanıldığını ve bunların her iki tarafta da etkisinin olduğu düşünülürse modern anlamda en iyi yapılmış önemli bir ulaştırma faaliyeti olarak değerlendirilebilir.

Kurtuluş Savaşı'nda Demiryolu Ulaştırma Hizmetleri yoğun olarak Ankara-Konya-Eskişehir hattında gerçekleştirilmiştir. Diğer hatlar düşman işgali altında olduğu için yoğun bir demiryolu ulaştırması gerçekleştirilememiştir. Diğer ülkelerde en önemli ulaştırma imkanlarından olan demiryolu Türk Kurtuluş Savaşı'nda verimli olarak kullanılamamıştır. Çeşitli devletlerin ve en çok çeşitli şirketlerin bir çok imtiyazlarla inşa ettikleri demiryolu hatlarında bir standartlık yoktu. Dünya demiryolculuğunda üç tip hat mevcuttu :

- 1- Dar Dekovil Hattı : 0.60 m. genişliğinde
- 2- Normal Hat : 1.435 m. genişliğinde
- 3- Geniş Hat : 1.435 m.den geniş hatlar

Türkiye topraklarında bu hatların üç tipi de mevcut idi. Bu yüzden belli bir standartlık sağlanamadığından demiryolu ulaşımı belirli noktalarda kesintiye uğramıştır. Bu hatlardan bu gün Avrupa'da ve ülkemizde normal hat kullanılmaktadır. Fakat o dönemde Dar Dekovil Hattına özel bir önem verilmiş ve yeni inşa edilen hatlar dekovil şeklinde inşa edilmiştir. Kurtuluş Savaşı sonrasında bu hatlar sökülmüş ve normal hatta çevrilmiş fakat bunun için çok büyük para, zaman ve işgücü kaybedilmiş ve bugün demiryolculuğumuzun geri kalması sonucunu doğuran etkenlerden biri olmuştur.

Kurtuluş Savaşı esnasında Anadolu-Bağdat Demiryolu Genel Müdürlüğü hatlarına el konularak millileştirilmiş, Anadolu Demiryolu Şirketi adıyla, Genel Müdürlüğüne Kurmay Albay Behiç (Erkin) Bey getirilmiştir. Şirketin sorunları tek elden idare edilmeye başlanmış, yakıt, yedek parça, vagon gibi ekipman sorunlarına bizzat Başkomutan Mustafa Kemal Paşa eliyle çözüm bulunmaya çalışılmıştır. Bunlardan biri Fransızlardan vagon satın alınmasıdır.

Demiryolu hatlarından bazıları, örneğin Rus'ların Erzurum, Kars civarında inşa ettikleri dar dekovil hattı uzun yıllar doğa şartlarına terk edilmiş, yıllar sonra hattı incelemeye gelen Rus heyeti hattın kaybolduğunu tespit etmiştir. Yapılan araştırmalarda bu demiryolu hatlarının demir aksamının yöre halkı tarafından sökülüp, inşaat ve diğer yerlerde kullanıldığı belirlenmiştir. Bu tür zaafiyetler demiryolculuğumuzun neden bu denli geri kaldığını açıklamaya ışık tutmaktadır.

Kurtuluş Savaşı esnasında Yunan İşgali'nden sonra demiryolu hattının işletmeye açık kısmı: Orhaneli-Eskişehir (118 km), Eskişehir-Ankara (268 km), Eskişehir-Konya (434 km), Alayunt-Kütahya (10 km), Konya-Ulukışla (237 km), Aydın-Eğridir dahil

olmak üzere 1.067 km. idi. Muharebelerde geri bölgeden menzil bölgesine ikmal akışını sağlaması gereken ulaştırma imkanlarının en önemlisi bu miktarla sınırlı idi. Bu imkanlar ile çok önemli ulaştırma faaliyetleri icra edilebilmiştir.

Demiryolu imkanlarının yeterli olduğu bir durum olsa idi, sonuçların çok farklı olacağı muhakkaktı. İsmet İnönü bunu Sivas Demiryolunun açılışında “Eğer Ankara-Erzurum demiryolumuz mevcut olsaydı, Avrupa’nın Sakarya Meydan Muharebesine girmesi şüpheli olurdu” şeklinde değerlendirmektedir.

Kurtuluş Savaşı’nda Ulaştırma Faaliyetleri birbirini takip eden ve tamamlayan halkalar şeklinde gerçekleşmiştir. İkmal maddeleri ve personel Karadeniz’den İnebolu, Samsun ve İzmit Limanlarına su yolu ulaştırma yöntemiyle, buradan Ankara’ya kadrolu ulaştırma birlikleri ve halkın katkılarıyla karayolu ulaştırma yöntemiyle, buradan Konya üzerinden Eskişehir’e demiryolu ulaştırma yöntemiyle, buradan da cephe imkanları ile muharebe birliklerine taşınmıştır.

Emperyalist güçlerin bize karşı bir yok etme savaşına girişmesinin en önemli nedenlerinden birisi de şüphesiz ulaştırma olanaklarından yoksun olması idi. Fakat bu millet herşeyini ortaya koyarak bu imkansızlıkların üstesinden gelmiştir. Türk milleti kadınıyla erkeğiyle, büyüğüyle küçüğüyle Kurtuluş Savaşı’nda bir ulaştırma destanı yazmıştır.

BİBLİYOGRAFYA

I-GENELKURMAY ATESE BAŞKANLIĞI ARŞİVİ

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| İSH:3040, KUTU:19, GÖMLEK:44 | İSH:1942, KUTU:12, GÖMLEK:21 |
| İSH:3038, KUTU:17, GÖMLEK:94 | İSH:1943, KUTU:13, GÖMLEK:51 |
| İSH:3037, KUTU:16, GÖMLEK:123 | İSH:1944, KUTU:18, GÖMLEK:108 |
| İSH:2996, KUTU:19, GÖMLEK:40 | İSH:1168, KUTU:7, GÖMLEK:20 |
| İSH:2994, KUTU:17, GÖMLEK:2 | İSH:1263, KUTU:27, GÖMLEK:100 |
| İSH:2995, KUTU:18, GÖMLEK:51 | İSH:1281, KUTU:12, GÖMLEK:77 |
| İSH:2958, KUTU:16, GÖMLEK:57 | İSH:3338, KUTU:12, GÖMLEK:106 |
| İSH:2929, KUTU:19, GÖMLEK:84 | İSH:3716, KUTU:7, GÖMLEK:48 |
| İSH:2742, KUTU:14, GÖMLEK:134 | İSH:3692, KUTU:27, GÖMLEK:144 |
| İSH:2703, KUTU:20, GÖMLEK:47 | İSH:3667, KUTU:27, GÖMLEK:143 |
| İSH:3627, KUTU:25, GÖMLEK:3 | İSH:3660, KUTU:27, GÖMLEK:54 |
| İSH:3620, KUTU:24, GÖMLEK:134 | İSH:3656, KUTU:25, GÖMLEK:24 |
| İSH:3612, KUTU:24, GÖMLEK:26 | İSH:3653, KUTU:25, GÖMLEK:21 |
| İSH:3601, KUTU:24, GÖMLEK:118 | İSH:3662, KUTU:25, GÖMLEK:7 |
| İSH:3354, KUTU:25, GÖMLEK:74 | İSH:3294, KUTU:22, GÖMLEK:37 |
| İSH:3532, KUTU:25, GÖMLEK:57 | İSH:3273, KUTU:22, GÖMLEK:32 |
| İSH:3529, KUTU:21, GÖMLEK:125 | İSH:3295, KUTU:22, GÖMLEK:38 |
| İSH:3495, KUTU:22, GÖMLEK:74 | İSH:3256, KUTU:28, GÖMLEK:76 |
| İSH:2661, KUTU:18, GÖMLEK:23 | İSH:3185, KUTU:23, GÖMLEK:43 |
| İSH:2634, KUTU:18, GÖMLEK:14 | İSH:3094, KUTU:19, GÖMLEK:47 |
| İSH:2626, KUTU:13, GÖMLEK:78 | İSH:3073, KUTU:18, GÖMLEK:49 |
| İSH:2540, KUTU:13, GÖMLEK:72 | İSH:3199, KUTU:22, GÖMLEK:13 |
| İSH:2562, KUTU:20, GÖMLEK:23 | İSH:3074, KUTU:19, GÖMLEK:45 |
| İSH:2474, KUTU:14, GÖMLEK:84 | İSH:1296, KUTU:11, GÖMLEK:6 |
| İSH:2553, KUTU:17, GÖMLEK:66 | İSH:1458, KUTU:11, GÖMLEK:13 |
| İSH:2432, KUTU:17, GÖMLEK:61 | İSH:1895, KUTU:12, GÖMLEK:120 |
| İSH:2320, KUTU:14, GÖMLEK:73 | İSH:1211, KUTU:7, GÖMLEK:23 |

İSH:3482, KUTU:28, GÖMLEK:75
İSH:3454 KUTU:20, GÖMLEK:123
İSH:3438, KUTU:20, GÖMLEK:107
İSH:3349, KUTU:20, GÖMLEK:71
İSH:3344, KUTU:22, GÖMLEK:52
İSH:3333, KUTU:22, GÖMLEK:50
İSH:3334, KUTU:22, GÖMLEK:76
İSH:3324, KUTU:27, GÖMLEK:53
İSH:2675, KUTU:51, GÖMLEK:135
İSH:1488, KUTU:45, GÖMLEK:64
İSH:2298, KUTU:37, GÖMLEK:129
İSH:2930, KUTU:40, GÖMLEK:154
İSH:2932, KUTU:46, GÖMLEK:85
İSH:3124, KUTU:29, GÖMLEK:105

İSH:1584, KUTU:10, GÖMLEK:72
İSH:475 , KUTU:64, GÖMLEK:34
İSH:487 , KUTU:64, GÖMLEK:35
İSH:559, KUTU:42, GÖMLEK:47
İSH:1074, KUTU:29, GÖMLEK:41
İSH:1189, KUTU:51, GÖMLEK:122
İSH:1328, KUTU:47, GÖMLEK:99
İSH:1391, KUTU:47, GÖMLEK:101
İSH:3345, KUTU:65, GÖMLEK:17
İSH:3745, KUTU:52, GÖMLEK:77
İSH:3290, KUTU:42, GÖMLEK:5
İSH:4977, KUTU:65, GÖMLEK:108
İSH:1116, KUTU:58, GÖMLEK:140
İSH:3187, KUTU:47, GÖMLEK:79

II-ULAŞTIRMA OKULU ARŞİVİ

Ulş.Ok.Arşivi, Sb.Temel Kursiyerleri Listesi

III-KİTAPLAR VE MAKALELER

A-KİTAPLAR

- Apak, Rahmi, **İstiklal Savaşı'nda Garp Cephesi Nasıl Kuruldu?**, T.T.K.yay., 1.baskı, Ankara, 1990
- Atatürk'ün Milli Dış Politikası I**, Belgeler, Kültür Bakanlığı yay. 1.baskı, Ankara, 1992
- Atatürk'ün Tamim Telgraf ve Beyannameleri**, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi yay. Ankara, 1991
- Atay, Falih Rıfkı, **Zeytindağı**, Yenigün yay., 1.baskı, ş.y., 1998
- Aybars, Ergün, **Atatürk, Çağdaşlaşma ve Laik Demokrasi**, İleri Kitabevi yay., 1.baskı,İzmir. 1994

- Aybars, Ergün, **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I**, D.E.Ü. Hukuk Fakültesi yay., 4.baskı, Ankara, 1995
- Aydemir, Şevket Sürreyya, **Tek Adam**, 2/III, Remzi Kitabevi yay., 3.baskı, İstanbul, 1967.
- Bebek, İlhami, **Milli Mücadelede Akbaş Cephaneliği Baskını**, Gnkur. ATESE yay., 1.baskı, Ankara , 1994
- Berksan,Nazım,**Yol Davamız Nerede? Akın** Matbaası yay, 1.baskı,Ankara,1951
- Çapaner, Nahit, **Kurtuluş Savaşı'nda Deniz Kahramanları**, Gnkur.yay.1.baskı,İstanbul, 1943
- Çavdar, Tevfik, **Milli Mücadele Başlarken... Vaziyet ve Manzara-i Umumiye**,1.baskı, Milliyet yay., Ankara, 1971
- Evsile, Mehmet, **Kurtuluş Savaşı'nda Askeri Nakliye Hizmetleri**, Cem Ofset yay., 1.baskı, Amasya1997
- Gürel, Ziya, **Kurtuluş Savaşı'nda Demiryolculuk**, T.T.K. yay., 1.baskı,Ankara,1989
- Gürler, Hamdi, **Kurtuluş Savaşı'nda Albay Bekir Sami-Günsav-**, Gnkur.ATESE yay., 1.baskı, Ankara, 1994
- Karaosmanoğlu, Yakup Kadri, **Ergenekon**, Kültür Bakanlığı yay., 1.baskı, Ankara, 1990
- _____, **Yaban**, Birikim yay., 13.baskı, İstanbul, 1979
- Lojistik Eğitim Yayını**, Ulş. Ok. yay., 1.baskı,İzmir, 1988
- Lojistik Faktörler Yönergesi**, K.K.K. yay., 1.baskı, Ankara, 1971
- Motorlu Ulaştırma Harekatı Talimnamesi**, K.K.K. yay., 1.baskı, İstanbul, 1978
- Müderrişoğlu, Alptekin, **Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları**, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi yay., Ankara, 1990
- Onur, Ahmet, **Türkiye Demiryolları Tarihi**, K.K.K. yay., İstanbul,1993
- Pehlivanlı, Hamit, **Tedkik Heyeti Amirlikleri**, Gnkur ATESE yay., 1.baskı, Ankara, 1993
- Selek, Sebahattin, **Anadolu İhtilali**, 1/II, 1.baskı, İstanbul, 1963
- Sofuoğlu, Adnan, **Kuva-yı Milliye Döneminde Kuzeybatı Anadolu**, Gnkur.ATESE yay., 1.baskı, Ankara, 1994

Sonyel, Selahi R., Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika I, T.T.K.yay., 1.baskı, Ankara, 1973

Şahin, Cemile, Yakup Kadri Karaosmanoğlu'nun Eserlerinde Devrim Motifleri, D.E.Ü. Atatürk İlkeleri ve İnk.Tar.Enst., (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 1999

Topçu ve Nakliye Okulu Tarihçesi, Topçu ve Nakliye Ok.yay., 1.baskı, İstanbul, t.y.

Türk İstiklal Harbi, C.II, Ks.5, Kitap 1, Gnkur.yay.1.baskı, Ankara, 1995

Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, Gnkur. Harp Tarihi Başkanlığı yay., 1.baskı, Ankara, 1964

Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, Gnkur. Harp Tarihi Başkanlığı yay. 1.baskı, Ankara, 1975

Türk Kara Kuvvetleri Tarihi, K.K.K.yay., 1.baskı, Ankara, 1996

Türkman, Saim, Kurtuluş Savaşı'nda Batı Cephesinde İaşe, D.E.Ü. Atatürk İlkeleri ve İnk.Tar.Enst. (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 1999

Ulaştırma Ders Kitabı, K.H.D.yay., 1.baskı, Ankara, 1984

Yalazan, Talat, Türkiye'de Yunan Vahşet ve Soykırımı Girişimi, II/1, Gnkur.ATESE yay., 1.baskı, Ankara, 1990

B-MAKALELER

Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, 43/98, (Haziran 1994)

Atatürk, Mustafa Kemal, "Meclis Konuşmaları", Demiryollar Mecmuası, V/56, (Teşrinievvel 1929)

Bayraktar, Bayram, "Kurtuluş Savaşın'nda İngiltere'nin Orta Doğu Politikası'na Bir Model: Anzavur Ayaklanması", Asker Tarih Bülteni, 19/37, (Ağustos 1994)

Bayraktar, Bayram, "Mütareke'de Ayvalık ve Yarbay Ali (Çetinkaya) Bey", Askeri Tarih Bülteni, (19/36), (Şubat 1994)

Besbelli, Sami, "İstiklal Harbindeki Deniz Hareketlerimize Kısa Bir Bakış", Silahlı Kuvvetler Dergisi, 50/542, (Haziran 1972)

Harp Tarihi Vesikaları Dergisi, 6/21, (Eylül 1957)

Harp Tarihi Vesikaları Dergisi, 11/42, (Aralık 1962)

İnönü, İsmet, “Demiryolları ve Milli Müdafaa”, Demiryollar Dergisi,VI/66,
(Birincikanun 1930)

Kumkale, Tamer, “1910 yılı Bütçe Görüşmeleri Işığında Silahlı Kuvvetleri
Güçlendirme Çalışmaları ve Sonuçları”, Dördüncü Askeri Tarih Semineri
Bildiriler, Gnkur.ATESE yay., 1.baskı, Ankara

Öztoprak, İzzet, “Türkiye Cumhuriyeti’nde “Ordu” Atatürk’ün Sözlerine Göre”,
Silahlı Kuvvetler Dergisi, 117/356, (Nisan 1998)

Türkmen, Zekeriya, “Ordumuzun Tarihi Karakteri Işığında Atatürk’ün Türk
Ordusu Hakkındaki Düşünceleri”, Atatürk Haftası Armağanı, 95/117, (Kasım
1995)

Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Muhtırası, Gnkur.yay., Ankara, 1994





EKLER

EK-I

ULAŖTIRMA SUBAYLARI (1914 – 1930)*

1913 Yılında Çamlıca Talimgahından mezun olanlar :

Ahmet Tevfik Diyarbakır

Yusuf Ziya Van 1330-c/5

Saim Girit 1330-c/7

Ŗükrü Van 1330-c/8

İsmail Hakkı Kayseri 1330-c/10

Sadettin Kula 1330-c/13

İbrahim Geylan 1330-c/14

Hüsnü Harput 1330-c/17

Mehmet Ziya Harput

Abbas Fazlı Bağdat

EŖref tosy

Salih Zeki Trablusgarp

1914 Yılında Çamlıca Talimgahından mezun olanlar :

Hüsamettin Dimetoka (Bilgesü)

İbrahim KasımpaŖa

İbrahim Gelibolu

İbrahim İzmit

İzzet Bağdat

Ziya Sarıgüzel

Mahmut Nedim Harpat

oğunluğ 1331 nasıplıdır.

Kasım Trablusgarp

Sıddık Van (Büyüköztürk)

Abdurrahman DağıŖtan

* Kaynak: UlaŖtırma Okulu ArŖivi, Subay Temel Kursiyerleri Listesi

Selim Pertey Kadıköy

Feridun Büyük ada

Nuri humus

Nuri Gaziantep

Galip Artunbay (Demiryolu sınıfından)

1915 Yılında Çamlıca Talimgahından mezun olanlar :

Abdülkadir Kayak (Sencer)	1331 – 22
Mümtaz İstanbul (Arkun)	1331 – N – 2
Muammer Koçana	1331 – N – 3
Ali Haydar İstanbul	1331 – N – 12
Halit Eyüp	1331- N – 13
Ekrem Yavedut (Bilen)	1331 – N – 15
Beşir Hayri Trablusgarp	1331 – N – 17
Akif Koska	1331 – N – 23
Haşim Gaze (Savaşan)	1331 – N – 26
Şefket Çimişkezek (Tunceli)	1332 – N – 12
Zeki Defterdar	
Seyfettin Teşfikiye	
Yusuf İzzettin Çengelköy	
Mehmet Akbıyık	
Muhlis Bağdat	
Arif Trabzon	
Neşet Kumkale	

Neşet Kumkale

Hasan Şam

Cevdet Beylerbeyi

Hakkı Girit

Fevzi Şam

Süleyman Yanya

Remzi.....

Şahap Karanel	(1931/1)
Recep Dakan	(1931/2)
Hamit İriş	(1931/3)
Sabahattin Alademir	(1931/4)

Nurettin Yeten	(1931/5)
Enver Selgüç	(1931 Dmy.dan 1950 de sınıfa geçti)
Salih Tuğrul	(1932/1)
Hikmet Aldoğan	(1932/2)
Kemal Çetin	(1932/3)
İhsan Ünlüyurt	(1932/4)
İlhami Güven	(1932/5)
Agah Alkan	(1932/6)
Kenan Özet	(1932 Dmy.dan 1950 de sınıfa geçti)
Mustafa Turgut Önal	(1932 Dmy.dan 1950 de sınıfa geçti)
Neş'et Yılmazkurt	(1933/1)
İbrahim Süneri	(1933/2)
Şakir Gürçay	(1933/3)
Yusuf Çalkay	(1933/4)
Yaşar Savaş	(1933/5)
Fevzi Şenol	(1933 Dmy.dan de sınıfa geçti.)
Şefik Gökten	(1934/1)
Agah Bircan	(1934/2)
Tevfik Urgan	(1934/3)
Vahit Bengüler	(1934/4)
Hayri	(1934/5)
Şahabettin Tünay	(1934 Dmy.dan 1950 de sınıfa geçti.)
Nevzat Arkan	(1934 Topçudan 1950'de sınıfa geçti)
Behçet Demir	(1935/1)
Kemal Ateş	(1935/2)
Hüsnü Erzik	(1935/3)
Salih Cıdar	(1935/4)
Salih Tarakçı	(1935/5)
Celal Ayan	(1935 Dmy.dan 1950 de sınıfa geçti)
Adan Öngürer	(1935 Piyadeden 1950 de sınıfa geçti.)
İhsan Gürkan	(1936/1)
İbrahim Uçarı	(1936/2)

Avni Eren	(1936/3)
Suat Ener(Taş Eren)	(1936/4)
Süreyya Tunç	(1936/5)
Tevfik Taner	(1936/6)
Hamit Bayer	(1936 Dmy dan 1950 de sınıfa geçti.)
İhsan Şanlı	(1936 Dmy dan 1950 de sınıfa geçti.)
Adnan Sevgür	(1936 Dmy dan 1950 de sınıfa geçti.)
İrfan Özay	(1936 Dmy dan 1950 de sınıfa geçti.)
Necmi İzmiroğlu	(1937/1)
İbrahim Ergül	(1937/2)
Hilmi Birhekimoğlu	(1937/3)
Muzaffer Umay	(1937/4)
Yavuz Osman Savaş	(1937/5)
Sakıp Ersü	(1937/6)
Ercüment Gündüz	(1937/7)
Mehmet Meriç	(1937/8)
Arif Zeki Utgugün	(1937/9)
Necdet Berkay	(1937 Dmy dan 1950 de sınıfa geçti.)
Süleymen Süer	(1937 Dmy dan 1950 de sınıfa geçti.)
Rüştü Güngör	(1937 Dmy dan 1950 de sınıfa geçti.)
Ali Batu Alp	(1937 Dmy dan 1950 de sınıfa geçti.)
Celal Aktan	(1937 Dmy dan 1950 de sınıfa geçti.)

1916 Yılında Çamlıca Talimhainndan mezun olanlar

İzzet Kasımpaşa(Özkul)	1332-N-4
İhsan Davutpaşa	
Ahmet Taşkasap	
Hüsameddin Nablış	
Avni Üsküp	
Hamza Şehsadebaşı	
Naci Tekekapu	

Yahya Bağdat

Faruk Fındıklı

Selahaddin Altımermer

Hilmi Üsküdar

Hulisi Yanya

1917 Çamlıca Talimgahından mezun olanlar

İhsan Metroviçe (Öncü)

Danyal İzmir (Maral)

Şerafettin Kasımpaşa (Çertel)

1918 Yılında Ankara Talimgahından mezun olanlar

Fuat (Ülgür) 1334 – N –19

Hilmi..... 1339 - C/3

Remzi..... 1339 – N – 1

Nusret..... (Kaymaz) 1339/N/2

1919 – 1923 Yılları arasından yedek subaylıktan geçenler

Vasfi Tuncay

Hamdi Özoğul

İhsan Kayrın (1332)

Cemal Küçükarıkan (1331)

Suphi Sidal (Dalkılıç) (1331)

Refet Çağlar

Remzi Gençoğlu

Remzi Çetiner

Sami Denkel

Şehabbedin Algan

Şefket Tüzer

Sırrı Akçun

Sırrı Sudan

Zeki Akmanal

Muammer Tan (1926) 1950 Yılında haritacılıktan sınıfa geçti

Ethem Akkün (1927) 1950 Yılında piyadeden sınıfa geçti.

Ziya Alp (1928) 1950 Yılında piyadeden sınıfa geçti

Enver Erbay (1929) 1950 Yılında demiryolundan sınıfa geçti

Doğın Berkey (1929) 1950 Yılında demiryolundan sınıfa geçti

Kazım Kırıkkanat (1930/1)

Nurettin Bingöl (1930/2)

Süleyman Alptekin (1930/3)

İbrahim Önal (1930/4)

Nihat Baltaş (1930/5)

Nihat Pasinler (1930/6)

A.Rıza Altınbaş (1930/7)

Bahri altın Ova (1930/8)

Osman Nuri Sonaer (1930/9)

Dursun Demircizade (1930/10)

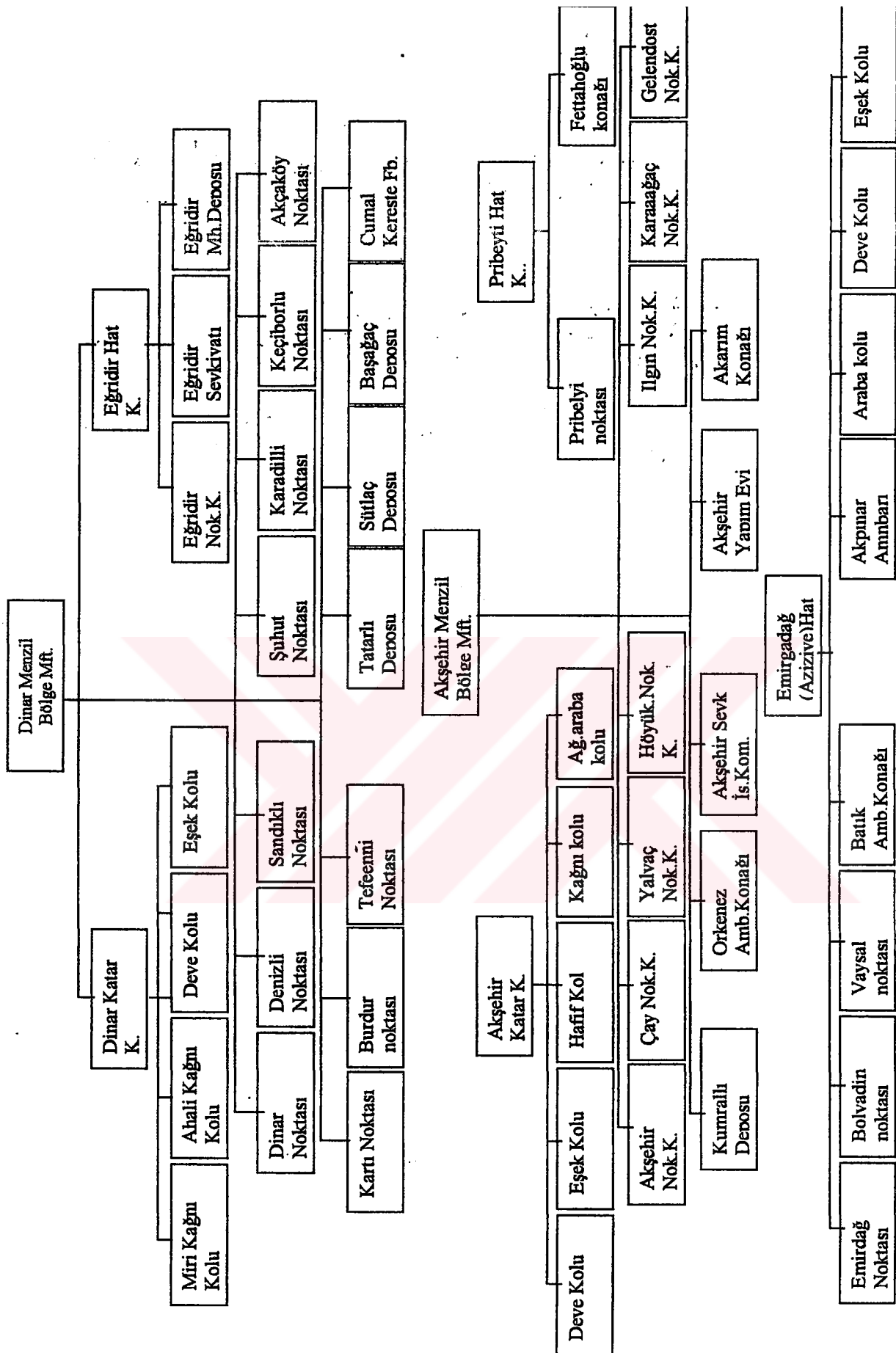
ULAŞTIRMA SINIFI PERSONEL VE BİRLİKLERİNİN DURMUNU GÖSTERİR ÇİZELGE

Genel Kurmay Başkanlığına;

Nakliye ve Otomobil Müfettişliğine mensup, şube ve müesseseler, evvelce yerleri ve miktarı istenen, memurlar ve müstahtemlerin ve yerlerin gönderildiği Nakliye ve Otomobil Genel Müdür Vekili Miralay Kazım Bey tarafından 06 Temmuz 1919

	Halen Bulundukları Yer	Kadro Malzemesi	İmam	Hesap memuru muavini	Zabit Vekili	Hat Memuru ve Katip	Mülazım	Yüzbaşı	Tabip Binbaşı	Baytar Binbaşı	Binbaşı	Kaymakam	Miralay
	Fazıl Paşada Çukur Mektebinde	-	-	-	-	5	2	1	-	1	3	1	1
	Yıldızda Sergi Dairesinde	-	1	-	-	1	2	2	-	1	1	-	-
	Hepsi Ahırkapıdadır.	Bir binek Otomobili ve kamyon vedek malzeme	-	2	3	2	17	8	1	-	2	-	-
Nakliye ve Müfettiş Genel Müdürlüğü, Nakliye ve Otomobil Şubeleri													
Ulaştırma Astsubay Okulu													
Otomobil Taburu aynı zamanda subay talimhahı (Subaylar Nakliye ve Otomobil sınıfına mensuptur)													

BATI CEPHESİ KOMUTANLIĞININ 18 KASIM 1921'DE MENZİL TEŞKİLLERİ *



EK - IV

İSTİKLAL HARBİNDE SULARIMIZDA HAREKATTA BULUNMUŞ OLAN YUNAN HARB GEMİLERİ*

Kalkış ve Lemnos muhabere gemileri	1905,1300 ton,17 mil. 4-305 mm.lik,8-203 mm.lik,8-177 mm.lik,12-76 m.lik top,2-530 mm.lik sualtı kovanı.
Averoff zırhlı kruvazörü	1910,10118 ton,22.5 mil.4-233 mm.lik,8-190 mm.'lik 16-12 librelik top,3-450 mm.lik sualtı kovanı.
Helle hafif kruvazörü	1912,2600 ton,20 mil. 2-150 mm.lik,4-100 mm lik ve 2- 75 mm.lik top,2-450mm.lik suüstü kovanı
Panthir,Jerax,Leon ve Aetos muhripleri	1911,750 ton,32.5 mil. 4-100 mm.lik top,4-530 mm.lik suüstü kovanı
Keravanos ve Neagenea muhripleri	1911,750 ton,32.5 mil 4-100 mm.lik top,3-450 mm.lik suüstü kovanı
Thyella,Sfendoni,Lonchi ve Naphratoussa Muhripleri	1907,400 ton,30.5 mil. 2-120 ve 4-6 librelik top,2-450 mm.lik suüstü kovanı.
Doxa,Aspis,Niki ve Velos muhripleri	1907,350 ton,30.5 mil. 2-120 ve 4-6 librelik top,2-450 mm.lik suüstü kovanı.
Aigli,Thetis,Daphne,Arethusa,Alcyon,Doris Torpidobotları	1912,125 ton ve 3-450 mm.lik suüstü torpidokovanı.

* Kaynak: Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi-Hava Harekatı, Genkur. Harp Tarihi Başkanlığı yay.,
1.baskı, Ankara, 1964, s.229.

Beykoz Motörü

Darıca Motörü

Galata Yatı ve 4 mavna

Amasra Bahriye Komutanlığı emrindeki gemiler

Trabzon Nakliyatı Bahriye Kumandanlığı emrindeki 1 ve 2 No.lı Motörgambotlar ile Sinop, İnönü ve Keşşaf motörleri ,Gazal,Römorkörü ve Alemdar Gemisi geçici olarak Amasra Bahriye Kumandanlığı emrinde görevlendirilmişlerdir.

Eğridir Bahriye Müfrezesi kumandanlığı emrindeki gemiler

Mersinli Römorkörü	100 ton
4 duba	Azami 30 ton taşır
6 yerli araç	Azami 25 ton taşır
1 filika	
Müteaddit kayık	

Filya Motörü	28 Haziran 1920'de Giresun'da Yunanlılardan zaptedildi.
Sinop Motörü	15 ton, 4 mil.
İkdam Motörü	20 ton, 4 mil.
Hüdaverdi motörü	6 ton , 4mil
Selamet motörü (eski adı ,Samolet)	Rize'de müsadere.13 Aralık 1920'de hizmete girdi.
Derya Motörü	8 ton,5 mil.
Dana,Kahraman ve Şile yelkenlisi	
Tecrübe Römorkörü	Manizade'lere ait olan bu gemi,Sinop ve Trabzon'da vakit, vakit hizmet etmiştir.

Keşşaf Motörü

Fethiye Bahriye İhtiyat Grubu emrindeki gemiler

Bodrum yelkenlisi	9 ton,motörlü,müsadere.
İzmir yelkenlisi	13 ton,motörlü,müsadere.
Sakarya yelkenlisi	20 ton,müsadere.
Fethiye yelkenlisi	3 ton.
Zeybek yelkenlisi	3 ton.
Göçek yelkenlisi	2 ton.
İki filika	

İzmit Bahriye Komutanlığı emrindeki gemiler

Başlangıçta,batık iki motör çıkarılarak onarılmış ve bunlarla nakliyat yapılmıştır.

Sonradan Eylül 1922'de İstanbul'dan kaçak olarak aşağıdaki gemileri gelmişlerdir:

İntibah Mayın Gemisi
Sarım Römorkörü
Saika Römorkörü
Kasımpaşa Römorkörü
Rehber İstimbotu
Haliç Motörü

Şahin Şilebi

1300 ton 7-8 mil.

Abranosyan Kumpanyasına mensup olan bu gemi,6 Kasım 1920’de Ereğlide müsadere edildi.

1 ve 2 No.lı Motörgambotlar

14 ton 20 mil.

(Tecrübe süratleri 12 ve 15 mil bulundu).Her biri bir 47 mm lik top ve iki makinalı tüfek taşır.Rus’lardan alınan bu iki bota, 9 ekim 1921’de Trabzonda Türk Bayrağı çekildi.

Gazal Römorkörü

45 ton,8 mil.

(eski adı Samsam)

6 Eylül 1920’de Ereğli’de elkondu.

Batum Vapuru

180 ton 5 mil.

(eski adı Petros)

13 Mart 1921’de Trabzon önlerinde müsadere edildi.

Mebruke Motörü

90 ton 5 mil.

6 Eylül 1920’de Gazal ile birlikte Ereğli’de elkondu.

Arsalan Motörü

12 ton,5 mil.

Amasra,Ereğli Motörleri

100 ton,6-7 mil.

Çarlık bandırası altında İslavyonya ve inapa adındaki bu

Gemiler ,16 Nisan 1922’de

Zonguldak’ta müsadere edildi.

Ayyıldız Motörü

120 ton ,6 mil.

Bu Yunan motörü,16 Eylül 1920’de Aydınreis Gambotu tarafından yakalandı.

Zonguldak Motörü

İnönü Motörü

49 ton,4-5 mil.

1 Nisan 1921’de Sinop’ta müsadere edildi.

EK-V

İSTİKLAL HARBİNDE MİLLİ HÜKÜMET DENİZ KUVVETLERİ TRABZON DENİZ ULAŞTIRMA KOMUTANLIĞI EMRİNDEKİ GEMİLER*

Aydınreis ve Preveze Gambotları	510 Ton,6-7 mil. Vakit vakit ikişer adet 47 mm. Lik top taşımışlardır.1919 Şubat ayı sonundan beri Karadeniz’de
4 No.lı Rüsumat Vapuru	85 ton,6 mil. 10 Haziran 1920’de Ereğli’de iken,Milli Hükümet emrine girdi. 19 Aralık 1920’de askeri mürettebet tarafından devralındı.
Alemdar Kurtarma Gemisi	362 ton,10 mil. 23 Ocak 1921’de İstanbul’dan kaçarak Ereğli’ye geldi,28 Ekim 1921’de Trabzon Nakliyatı Bahriye Kumandanlığı Emrine girdi.
Trabzon Şilebi	1200 ton,10 mil Enosis adlı Yunan gemisi olarak 26 Nisan 1922’deKaradeniz’de zaptedildi.
Samsun Şilebi	1800 ton 7-8 mil. Uranya adlı Yunan gemisi olarak 7 Ekim 1922’de Karadenizde zaptedildi.

-
- Kaynak: **Türk İstiklal Harbi, Deniz Cepnesi-Hava Harekatı**, Gnkur. Harp Tarihi Başkanlığı yay., 1. Baskı, Ankara, 1964, s.38.

EK - VI

DÜŞMAN MEVZİLERİNE ATILAN BEYANNAME ÖZETİ*

Asker kardeşler!

İmzaladığımız bu beyannameyle üç senedenberi birlikte bulunduğumuz Türklerin ne karakterde insanlar olduklarını anlatmaya çalışacağız.

Türklerle teslim olduktan sonra, çok iyi karşılandık bizi dilediğimiz gibi serbest bıraktılar. Böylece harbin korku safhalarından uzak kaldığımız gibi subaylarımızın zulmünden de kurtulmak suretiyle rahat ve huzur içinde yaşamaktayız.

Eğer sizler de teslim olursanız söylediklerimizin tamamen birer hakikat olduğunu anlarsınız.

Türklerden ateş tehlikesine maruz kalmamak için siperlerinizde son derece ihtiyatlı davranınız.

Tek başınıza teslim olmak isterseniz uzaktan mendil sallıyarak Türk siperlerine doğru yaklaşın. Bu yaklaşma sırasında Türk siperlerinden teslim, teslim diye duyacağınız kelimelerden ürkmeyin

Şayet gruplar halinde teslim olacaksınız şu hususlara dikkat etmelisiniz:

Evela üçer üçer gruplara ayrılarak Türk siperlerine doğru elinizde beyaz mendillerle ilerler ve siperlere 100 metre kala tüfekleri yere atar, ellerinizi havaya kaldırarak teslim olursunuz.

Evvelce teslim olanlarla sonradan teslim olcaklar arasında istisnai bir muamele olmayacaktır. Onlar da evvelkiler gibi aynı muameleye tabi tutulacaklardır.

Söylediklerimizi ve nasihatlerimizi iyi dinleyerek hisse alırsanız sizler de rahat ve huzura kavuşursunuz.

İmza

Er Hristos Yookiyu Selanik, Yenice Vardar'ın Müstakil Tümeninden 51 nci Alayın 1 nci taburundan.

Er Pevko Anastasiyu Selanik, Yenice Vardar'ın Müstakil Tümeninden 51 nci Alayın 1 nci taburundan .

(Birkaç erin daha imzası vardır. Buraya alınmamıştır)

*Kaynak: Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi-Hava Harekatı, Gnkur. Harp Tarihi Başkanlığı yay., 1.baskı, Ankara, 1964, ss.250-251

EK - VII

TÜRK HAVA BİRLİKLERİ UÇAKLARI*

Tayyarenin tipi	Tayyare motorü	Saatte hızı	Havada Kalış	Silahları	Tayyarenin yapısı	Düşünceler
Albatrus -C. III	160 Hp. Mercedes	145	04 00	1 Pilot 1 rasıt Mt.	Ahşap ve üzeri bez kaplı	
Albatrus-C.XV	" " "	150	" "	" "	Alman yapısı ve çift	
A.E.G.- C.N.	" " "	150	03.30	" "	Çift satırlı kamilen demir	Keşif tayyaresi
D.F.W.-C.V.	220 Hp Bens	120	04.00	" "		İki kişilik keşif Ty.
Rampler - C.VII	260 Hp Mercedes	130		" "	Çift satırlı ahşap ve bez	Keşif tayyaresi
F.I.A.T.	260 Hp (F.I.A.T.)	140	04.00	" "	" " "	" " "
Ansaldo	300 Hp	150	03.00	Tüfeği yok	" " "	" " "
Brege - 14.A.2	300 Hp (Renold)	130	-	1 pilot 1 rasıt Mt.	Çift satırlı alüminyum	Fransız yapısı
D6 Havilland - 9	210 Hp (Sidley)	150	-	" "	Çift satırlı ahşap ve bez	Keşif tayyaresi
Aviyatik	100 Hp (F.I.A.T)	95	-	" "	Ahşap ve bez kaplı	Çift kumandalı
Albatros - D.III	160 Hp Mercedes	160	02.30	2 pilot Mt.	Çift satırlı ahşap ve kok	Alman yapısı
Halberstadt D.II	120 Hp Mercedes	120	-	" "	Çift satırlı ahşap ve bez	Alman yapısı, bir
Pfalz - D.15	160 Hp Mercedes	140	02.30	" "	Ahşap ve kok gövdeli	" " "
Spat - XIII	200 Hp (Hispano)	170	02.30	Mt.siz satın	Ahşap ve bez kaplı.	İtalyan yapısı

* Kaynak: Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi Hava Harekatı, Gnkur. Harp Tarihi Başkanlığı yay., 1.baskı, Ankara, 1964, s.153.

EK - VIII

YUNAN HAVA BİRLİKLERİ UÇAKLARI*

Tayyarenin tipi	Tayyare motorü	Saatte hızı Km.	Havada Kalış müddeti	Silahları	Tayyarenin yapısı	Düşünceler
D6 Havilland-9	240 Hp (Sidley Puma)	177	-	1 Pilot 1 rasit Mt.	Çift satırlı ahşap ve bez kaplı	İngiliz yapısı, 2 kişilik keşif tayyaresi
Brege- 14 .A.2	300Hp (Renolt)	150	-	" " "	Çift satırlı alüminyum borulu ve bez kaplı	Fransız yapısı, 2 kişilik avcı tayyaresi
Spat - XIII	200 Hp (Hispono)	200	02.30	2 pilot Mt.	Ahşap ve bez kaplı	Fransız yapısı
Sopwith - Camel	130 Hp (Clerget)	192	02.30	" " "	" " "	

* Kaynak: Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi-Hava Harekatı, Gnkur. Harp Tarihi Başkanlığı yay., 1.baskı, Ankara, 1964, s.154.

EK – IX

Şube 1.
1542

Vesika No:999

13/03/1335

Hariciye Nezaret-i Celilesine*

İzmir ve havalisinde tekessür eyleyen şakavetin berteraf edilmesinde orada bulunan kuvvetlerimize muavenet eylemek üzere Akşehir civarında bulunan 23 ncü Fıkra'nın Manisa mıntakasına sevki düşünülmüş ve İngilizlere de malûmat verilmişti.

İngilizlerden mevrut ve cevap-ı muvafakatı mutazammın melfuf bir numaralı tezkere üzerine Fırkanın nakliyatı emri verilmişti.Bu defa İngilizler melfuf bir numaralı tezkere ile bu fırkanın vesair kuvvetlerin İzmirden havalisine sevkedilmemesini talep ettiği gibi,şimendifer nakliyatı yapılmaması için kendi memurlarına emri veriyor.Bu tezkereye cevaben bu Fırkanın hareketine müsaade olunması hakkında tekrar müracaat olundu ise de,bir netice vereceği meşuk bulunuyor.Mütarekenamenin beşinci maddesi mucibince hükümet silah altındaki ordusuna aşayış-i dahili ve hudutların muhafazası için bulunduruyor. Emniyet ve asayiş bulunan mahallerde kuvvet bulundurmamak bilakis şakavet ve asayişsizlik görülen menatika icabeylediği kadar kuvvet göndermek bir emr-i tabii ve hükümetin hakkıdır.Bahusus İzmirde havalisine sevk olunacak kuvvetler mütarik bulunduğumuz hiçbir devlete karşı bir mana-yı tehdidi de tazammun eyleyemez.Çünkü mezkur mıntakada ne bir iltılaf kuvveti var , ne de oraya göndereceğimiz kuvveti İtilaf memleket ve kuvvetlerine karşı sevk ve istihdama vasıtamız vardır.Böyle bir vaziyet karşısında kuvvet göndertmemek oradaki aşayişsizliğin idame ve tezayüdüne cevaz vermek olacağından buna bir çare-i acil bulunması hususunun teminini arz ve istirham eylerim.

Basri

Kazım

Fevzi

* Kaynak: Harp Tarihi Vesikaları Dergisi, 11/42, (Aralık 1962), belge no: 999

EK-IX

EX-3711

Ym. 417a No. 909

مکتوب درین : بیمه ایست و سایر امور	تجرب و امور مکتوب و مشاور	محل : $\frac{3}{2}$ مکتوب و مشاور	تاریخ و قیام : ساعت
مکتوب و مشاور	و سایر امور		

[illegible][illegible]

\$

●

HARİTALAR

KAYNAKLAR

HARİTA I: Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler, Gnkur, Harp Tarihi Başkanlığı yay., 1. Baskı, Ankara, 1975, s.409.

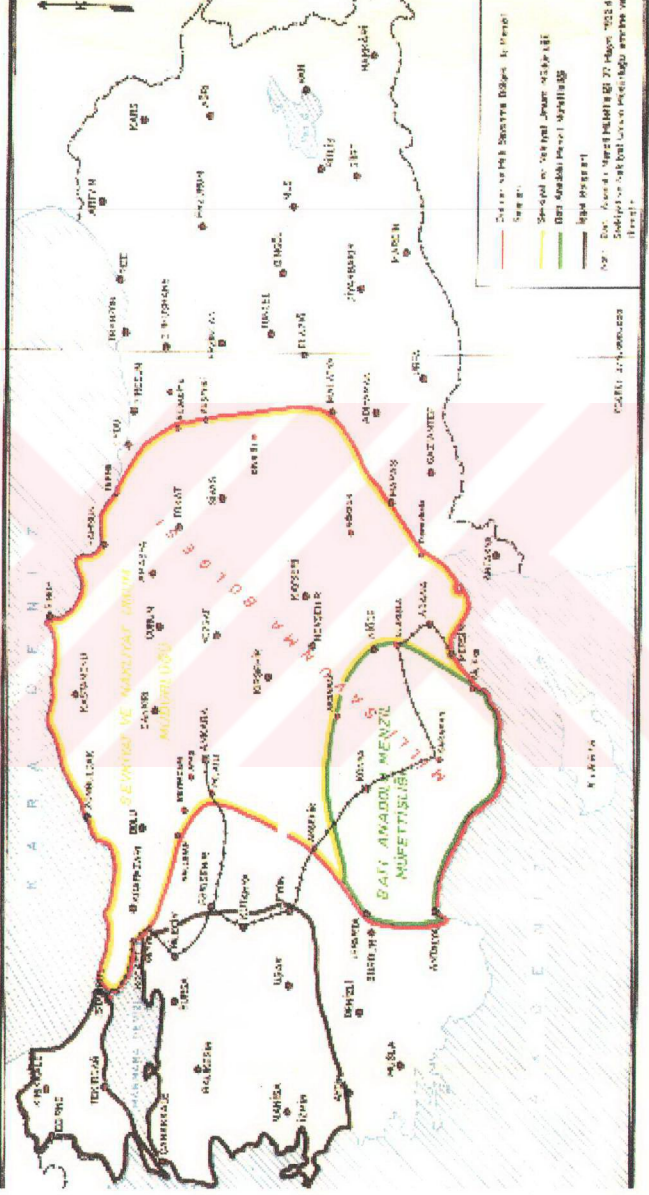
HARİTA II: Nahit Çapaner, Kurtuluş Savaşı'nda Deniz Kahramanları, Gnkur. yay., 1.baskı, İstanbul, 1943, s.45.

HARİTA III: Türk İstiklal Harbi idari Faaliyetler, Gnkur. Harp Tarihi Başkanlığı yay., 1.baskı, Ankara, 1975, s.29.

HARİTA - I

BATI ANADOLU MENZİL MÜFETTİŞLİĞİ ULAŞTIRMA SORUMLULUK BÖLGESİ

BARİTA 1
1921-1922 Yıllarında Millî Savunma Bakanlığı Sevkiyat ve Nakliyat Umum Müdürlüğü
ve Batı Anadolu Menzil Müfettişliği'nin Nakliyat Sorumluluk Bölgesi



HARİTA - II
DENİZ ULAŞTIRMASININ GİRİŞ VE ÇIKIŞ LİMANLARINI GÖSTERİR HARİTA

HARİTA II



HARİTA - III KARA VE DEMİRYOLLARI (1921 YILI)

BATIDA III
KARA VE DEMİRYOLLARI

