

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

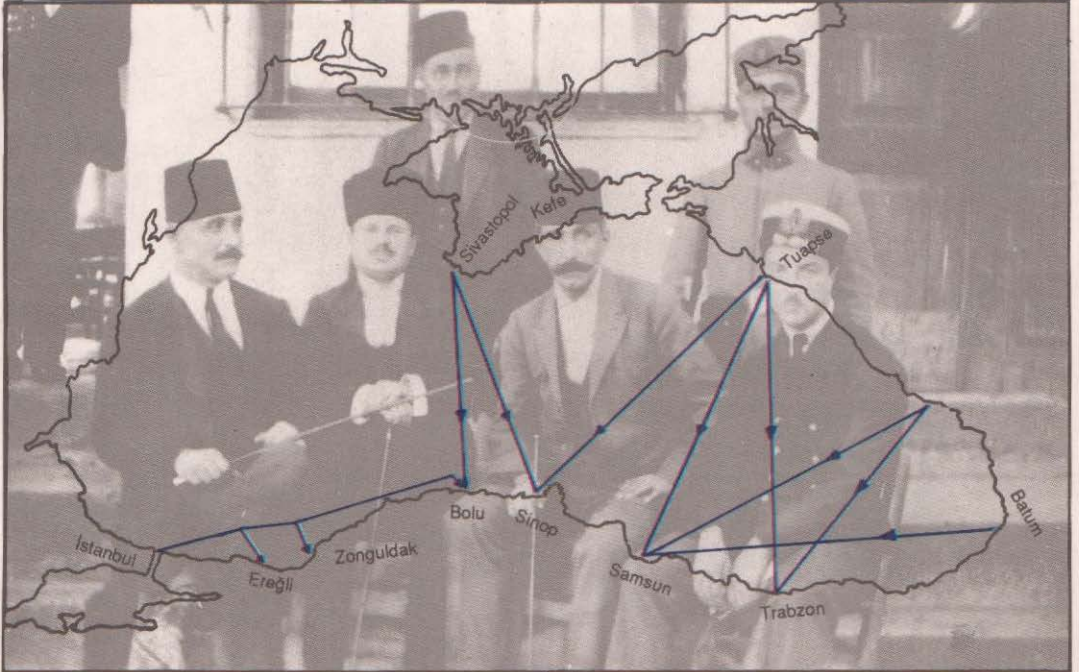
- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

Erol Mütercimler

kurtuluş savaşına denizden gelen destek

Sovyetler Birliği'nden alınan yardımlar

kuvâ-yı milliye donanması



EROL MÜTERCİMLER

kurtuluş savaşına denizden gelen destek

**SOVYETLER BİRLİĞİ'NDEN ALINAN YARDIMLAR
KUVÂ-YI MİLLİYE DONANMASI**

YAPRAK YAYINLARI

Piyerloti Cd. Dostluk

Yurdu Sk. Yeşil Apt.

No. 1 Zemin Kat

Çemberlitaş - İSTANBUL

TEL: 5 17 88 61

Yakın Tarihimiz, araştırma ve anı dizisi: 2

**Kapaktaki Fotoğrafta bulunan Kişiler:
Kurtuluş Savaşının Kahraman Denizcileri:
Fotoğraftakiler : (Soldan sağa) Binbaşı Adil Bey,
Liman Reisi Yüzbaşı Nazım Bey,
2. çarkçı Hikmet Bey, Teğmen Celal Orhan.**

Kapak Düzeni: EROL MÜTERCİMLER

**Yayın Hakları © EROL MÜTERCİMLER
YAPRAK YAYINEVİ**

Dizgi: YAPRAK DİZGİ

Baskı: Gümüş Basımevi

1. Basım 1992 İSTANBUL

İÇİNDEKİLER

Sayın Prof. Dr. Toktamış ATEŞ'in Önsözü.....	9
SUNUŞ.....	11

1. BÖLÜM

OSMANLI İMPARATORLUĞU VE ÇAĞDAŞI OLAN ÖTEKİ DEVLETLERİN DENİZ POLİTİKALARI.....	15
Osmanlı Devleti'nin kuruluşu sırasında deniz politikası.....	16
Osman Bey Dönemi.....	17
Orhan Bey dönemi.....	17
Sultan Murat Dönemi.....	18
Sultan Bayezit I Dönemi.....	18

OSMANLI DEVLETİNİN YÜKSELME DÖNEMİNDE DENİZ POLİTİKASI.....	19
Fatih Sultan Mehmet'in Deniz Politikası.....	19
II. Bayezit'in Deniz Politikası.....	20
Yavuz Sultan Selim Dönemindeki Deniz Politikası.....	21
Kanuni Sultan Süleyman Dönemi Deniz Politikası.....	22

OSMANLI DEVLETİNİN DURAKLAMA DÖNEMİNDE DENİZ POLİTİKASI.....	23

OSMANLI DEVLETİNİN GERİLEME DÖNEMİNDE DENİZ POLİTİKASI.....	24

ÇÖKME DÖNEMİNDE OSMANLI DENİZ POLİTİKASI.....	26
Balkan Savaşı Dönemi.....	27
Birinci Dünya Savaşı Dönemi.....	28

ÖTEKİ DEVLETLERİN DENİZ POLİTİKALARI.....	29
İngiltere'nin deniz politikası.....	30
Almanya'nın deniz politikası.....	32
Çarlık Rusyası'nın deniz politikası.....	34
Yunanistan'ın deniz politikası.....	35
Fransa'nın deniz politikası.....	36
İtalya'nın deniz politikası.....	36
Avusturya - Macaristan'ın deniz politikası.....	37
Bulgaristan'ın deniz politikası.....	37
Diplomatları.....	38

2. BÖLÜM

İŞGAL GÜÇLERİ İSTANBUL'DA.....	39
Mondros Ateşkes Antlaşmasının Deniz Güçümüzü İlgilendiren Bölümleri.....	40
Güçsüz bir donanma.....	41
İşgaller başlıyor.....	43
Amiral Calthrope'un istekleri.....	44

BANDIRMA ADINDA BİR VAPUR.....	48
İzmir işgal ediliyor.....	48
M. Kemal'in Anadolu'ya geçme tasarısı.....	52
M. Kemal'in görevi.....	54
9. Ordu Kıtaaı Müfettişliğine ait görevler.....	55
Niçin bu göreve M. Kemal seçildi.....	57
Mustafa Kemal'in Sultan Vahdettin'e son görüşmesi.....	59
Samsun'a çıkanlar.....	62
İngilizlerin Bandırmayı Batırmak İstemeleri.....	64
Samsun yolculuğu hakkında yeni bir esv.....	67

Kaptan'ın 1938 yılında anlattıkları.....	69
Bandırma Vapurunun Kimliği.....	69
Bandırma Vapurunun Mürettebatı.....	70
ULUSAL SAVAŞI BAŞLARKEN ULAŞIM DURUMU.....	72
Karayolu durumu.....	72
Demiryolu durumu.....	73
Denizyolu durumu.....	75
Dipnotları.....	76

3. BÖLÜM

1920 YILI GENEL DURUMU.....	79
Türk Kuvvetleri.....	79
Yunan Kuvvetleri.....	79
Ocak 1920 başlanındaki silah durumu.....	80
23 Nisan - 9 Kasım 1920 arası.....	80

ULUSAL HÜKÜMET DENİZ ÖRGÜTÜNÜN KURULMASI.....	83
Umu Bahriye Müdürlüğü kuruluyor.....	84
Kurtuluş Savaşı başladığı zaman kıyılarımızın durumu.....	86
Trabzon kaçakçı Müfrezesi.....	88
Samsun Bahriye Müfrezesi Kumandanlığı.....	89
Trabzon Nakliyat-ı bahriye Kumandanlığı.....	91
Ermiş (Van) Tersanesinin Kuruluşu.....	91

ANADOLU DONANMASI.....	93
Ulusal Hükümet Nakliye Filosunun ilk gemileri.....	93
Elkonan gemiler.....	93
Anadolu Donanması kuruluyor.....	93
Sovyetler Birliği'ne gönderilen gemiler.....	95
Gemiler Karadeniz'e açılıyor.....	95
Gemilere verilen emir.....	96
Taşıma gemileri sayısı artıyor.....	99

KARADENİZ YOLUYLA TAŞINAN DIŞ YARDIMLAR.....	101
Dış yardımların gerekliliği.....	101
Türk Sovyet ilişkilerin başlaması.....	102
Sovyet Rusya ile ilişkilerin gelişmesi.....	108
M. Kemal Rus Heyeti ile Havza'da Ne Konuştu?.....	110
Sovyetlerden Alınan İlk Yardımlar.....	113
KARADENİZ'den Taşımanın Başlaması.....	115
İlk taşımanın başlaması.....	116
Sevr Antlaşması.....	118

KURTULUŞ SAVAŞINDA İSTANBUL'DAN ANADOLU'YA SILAH KAÇIRILMASI VE DENİZCİLERİN ÇALIŞMALARI.....	121
Muavenet-i Bahriye Grubu.....	125
Subay ve Silahların İstanbul'dan kaçırılışı.....	128
Silah ve cephanelerin kaçırılışına örnekler.....	129
Karaağaç cephanelik baskını.....	130
Öteki Cephanelik Baskınları.....	132
Depolardan uçak kaçırılması.....	132
Subayların İstanbul'dan kaçırılışı.....	133
Abdurrahman Benlioğlu'nun kaçıışı.....	136
Dipnotları.....	140

4. BÖLÜM

1921 YILI GENEL DURUMU	145
İnönü Muharebeleri ve bu dönemdeki ayaklanmalar.....	145
Muharebenin sonuçları.....	146
İkinci İnönü muharebesi (23 Mart-1 Nisan 1921).....	147
Birinci ve İkinci İnönü Muharebeleri sırasında Anadolu'da genel durum.....	148
KÜTAHYA-ESKİŞEHİR MUHAREBELERİ (8-25 Temmuz 1921)	149
SAKARYA Meydan Savaşı (26 Temmuz - 10 Ekim 1921).....	152
Sakarya Savaşından sonraki siyasi durum.....	153
1921 YILINDA DENİZ HAREKETLERİ	154
Düşman savaş gemilerinin gücü.....	156
1921 yılında Deniz Örgütleri.....	158
Karada ve kıyılarda kurulan kuruluşlar.....	158
Bahriye Dairesi Reisliği.....	158
Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı.....	159
Ereğli Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı.....	160
Batum, Tuapse ve Novroseski Kıdemli deniz Subaylıkları.....	160
İrkap ve İhraç (Yükleme ve Boşaltma) Kumandanlıkları.....	161
Samsun Bahriye Divanı Harbi Daimisi ve Ganaimi Bahriye Mahkemesi.....	161
İlk mahkemenin aldığı ve sonuçlandırdığı davalardan örnekler.....	161
Samsun Deniz Harp Okulu.....	162
Amasra Bahriye Bataryası.....	162
Amasra Deniz Tayyare İstasyonu.....	162
Kıyı Gözetleme İstasyonları.....	163
Fethiye Bahriye İhtiyat Grubu.....	164
İzmit Bahriye Komutanlığı.....	164
Ermiş (Van) Tersanesi.....	164
Deniz ulaşımında Tekalifi Milliye uygulaması ve ulaşım yolları.....	164
Deniz ulaşım yolları.....	165
Kara ulaşım yolları.....	167
Tekalifi Milliye (Ulusal Yükümlülük) Beş numaralı emir.....	167
Deniz ulaşımında Tekalifi Milliye uygulaması.....	168
Kuvayı Milliye Donanmasına katılan yeni gemiler.....	170
Alemdar Anadolu'ya gitmek için hazırlanıyor.....	171
Alemdar'ın Ereğli'den ayrılışı.....	173
Alemdar'ı kaçıran personelin kimliği.....	174
Alemdar'ın yolda yakalanışı.....	177
Alemdar'ın boşaltılması batırılması.....	182
Ankara Hükümetinin siyasi gücünün kabul edilmesi.....	184
Alemdar'ın Ereğli'den Trabzon'a kaçırılışı.....	184
RÜSUMAT NUMARA 4	187
Yunan savaş gemileri Rüsumat'ı Arıyor.....	193
Yunan savaş gemileri Rüsumat'ı yakalıyor.....	193
Rüsumat batıyor.....	197
ŞAHİN ve GAZAL	199
BATUM Vapurunun Anadolu donanmasına katılması	203
SOYET SOSYALİST CUMHURİYETİNDEN GEMİ ALMA GİRİŞİMLERİ	
TÜRK SULARINDA DÜŞMAN DONANMALARININ HAREKATININ GENEL NİTELİĞİ	209
İngiliz savaş gemilerinin hareketi.....	211
Fransız savaş gemilerinin hareketi.....	214
Yunan savaş gemilerinin hareketi.....	215

ANKARA ANTLAŞMASI	221
Inebolu ve Kastamonu dolaylarında lojistik destek hareketleri.....	222
Dipnotları.....	224

5. BÖLÜM

1922 YILI	229
Büyük Taarruz öncesi durum.....	229

DENİZ ÖRGÜTLERİ	231
Amasra Bahriye Komutanlığı.....	231
Mayın taşınması.....	233
Amasra uçak üssü.....	234
Samsun Bahriye Müfrezesi Komutanlığı.....	235
Fethiye Bahriye İhtiyat Grubu.....	236
Eğirdir Bahriye Müfrezesi.....	237
Emis (Van) Tersanesi.....	238
ENOSİS Vapurunun zaptedilmesi.....	239
Samsun'un bombardımanı.....	245
Bombardımanın nedeni.....	245
Düşman filosunun kıyıya yaklaşması.....	245
Karada önlemler alınıyor.....	245
Düşman donanması nota veriyor.....	246
HELLE Kruvazörünün Fethiye limanına baskını.....	248
Uçak nakliyatı.....	249
ORANYA şilebinin yakalanması.....	251

YUNAN VE BAĞLAŞIKLAR DENİZ KUVVETLERİNİN YAPTIKLARI HAREKAT	253
Karadeniz'deki hareket.....	253
Marmara'daki hareket.....	256
Akdeniz'deki hareket.....	256

PONTUS SORUNU	258
Alemdar'ın Pontusçu Abacı Yanko Çetesini yakalaması.....	261
Pontusçu San Yarı Çetesinin yakalanması.....	269

ULUSAL SAVAŞIM BOYUNCA YAPILANTOPLU TAŞIMALAR	272
1920 yılında yapılan taşımalar.....	272
İnönü muharebeleri döneminde deniz yoluyla yapılan taşımalar.....	272
a. İstanbul'dan kaçırılan silah, cephane ve savaş gereçleri.....	272
b. Doğu Cephesi'nden getirilen silah, cephane ve gereçler.....	273
c. Sovyet Rusya'dan alınan silah ve cephane.....	275
4 - Kütahya - Eskişehir Muharebeleri döneminde deniz yoluyla sağlanan silah, cephane ve gereçler.....	277
a. İstanbul'dan kaçırılan silah, cephane ve gereçler.....	277
b. Doğu Cephesi'nden getirilen silah, cephane ve gereçler.....	279
c. Sovyet Rusya'dan alınan silah ve cephane.....	281
5 - Sakarya Meydan Muharebesi döneminde deniz yoluyla sağlanan cephane.....	282
a. İstanbul'dan sağlanan silah, cephane ve gereçler.....	282
b. Doğu Cephesinden getirilen silah, cephane ve gereçler.....	284
c. Sovyet Rusya'dan alınan ve deniz yoluyla getirilen cephane.....	285

İçindekiler Bölümünün Devamı 334. Sayfadadır.

ÖNSÖZ

Genç ve değerli araştırmacı Erol Mütercimler'in "Kurtuluş savaşına denizden gelen destek ve Kuvâ-yı Milliye Donanması" başlıklı çalışması, ulusal kurtuluş savaşı-mıza bir başka bakış açısı getirmekte. Gerçekten, çok az bilinen ve çok az bilindiği için iyice ihmal edilen bir yön, "denizlerin kullanımı", bu çalışma ile günışığına çıkartılıyor.

Aslında Türk toplumu olarak galiba denizlerle başımız hoş değildir. Binlerce kilometrelik sahil şeridinde sahip olmamıza karşın, günümüzde bile ulaşım ve taşımacılık denildiği zaman, son derece ekonomik olan deniz aklımıza gelmez de, karadan dağları tepeleri aşmayı tercih ederiz. Başta İstanbul olmak üzere sahil kentlerimizde semtler arasında deniz ulaşımının getireceği kolaylıklar hemen hiç akla gelmez. Ama eninde sonunda iş gelir denize ve deniz ulaşımına dayanır. Bu olgu ulusal kurtuluş savaşıımız için de geçerlidir.

Ulusal kurtuluş savaşında denizlerimizin ne denli önemli olduğu, Erol Mütercimler'in çalışmasında açıkca görülüyor. Her ne kadar elimizde savaş gemisi sayılabilecek bir şey yok idiyse de, işe yaramaz gibi görünen eski püskü ve çoğu ömrünü tamamlamış gemilerle yapılan, deniz ulaşımının, ulusal savaşıımıza katkısı zannedildiğinden çok daha fazla olmuştur.

Herşeyden önce İstanbul'la Anadolu arasındaki bağlantılarda denizin çok büyük önemi vardı. Başta Mustafa Kemal olmak üzere, Anadolu'ya geçenler mutlaka şu ya da bu biçimde deniz yolunu kullanmışlardır. Ancak bunlardan çoğu için bağlantı noktası ya da limanı Samsun değil, İnebolu olacaktır. Geyve üzerinden Ankara'ya gelmek isteyenler de yolculuklarının bir bölümünü denizden yapmak zorundaydılar.

Başta İstanbul olmak üzere, değişik noktalardaki silah depolarından kaçırılan silahların sevkî de deniz yoluyla mümkün olabilmiştir. Tabii Sovyetlerden sevk edilen büyük miktardaki silahın ulaşımı da deniz yoluyla olmuştur.

Ancak tüm bunların dışında, özellikle Karadeniz kıyılarında Rum çeteleri ile uğraşılırken, elde bulunan derme çatma gemilerin ne denli önemli hizmetlerde bulunduklarını, Mütercimler'in elinizde tutmakta olduğunuz bu kitabında göreceksiniz. Salt bu yönüyle bile yazarımız çok başarılı ve kalıcı bir çalışmaya imzasını atmış.

Yakın tarihimizin önemli boşluklarından birini dolduran bu kitabın yazarını yürekten kutluyorum.

Prof. Dr. Toktamış ATEŞ

SUNUŞ

Deniz savaş tarihi yalnızca deniz kuvvetlerini ilgilendiren, deniz cephelerini açıklayan bir inceleme değildir; buna salt askeri açıdan bakarsak hata yapmış oluruz. Çünkü, denizler, hak ve çıkarların çok yoğun ölçüde tartışıldığı, çatıştığı uluslararası bir politika alanıdır. Denizler, kullanabilenler için çok önemli ekonomik güç alanlarıdır. Tarihe baktığımızda görüyoruz ki, denizlerde egemenlik kurabilenler dünyaya da egemen olabilmişlerdir. İngiltere İmparatorluğu gibi; Barbaros dönemi Osmanlı İmparatorluğu gibi...

Osmanlı İmparatorluğunun sınırları incelendiğinde çok geniş bir alana yayılmış olan, bir kara ve deniz imparatorluğu olduğu görülmektedir. Başlangıçta denizin önemini gören Osmanlılar, zamanla deniz ekonomisinin önem ve gerekliliğini gözardı ettiler. Yalnızca "karadan" elde edecekleri ekonomik çıkarların ardına düştüler. Özellikle, Duraklama Dönemine girildiğinde, deniz gücünün önemi açıkça ortaya çıkmıştı; buna karşın, Osmanlı'nın başında bulunan yöneticiler çağı gereğince değerlendiremediler. Daha doğrusu, deniz gücünün, ekonomisinin ve sanayinin önemini anlayamadılar; sonuçları değerlendiremediler. Deniz olaylarının gelişimi değerlendirilebilmiş olsaydı, Osmanlı İmparatorluğu'nun sonu daha değişik olabilirdi.

Bir devletin denizlerde güçlü olması için yalnız savaş gemilerinin güçlü, nitelikli olması yeterli değildir. O devletin "deniz gücü" güçlü olmalıdır. Denizlerdeki askeri filolarıyla, ticari filoları ve politikaları birbirini destekler biçimde olmalıdır. Tarihsel olaylar, güçlü bir donanmanın da tek başına yeterli olmadığını; gerçekçi, ülke çıkarlarını gözeten bir deniz gücü politikası olması gerektiğini göstermiştir.

Osmanlı İmparatorluğunu tarih sahnesinden silen başlıca etkenlerden birisi, bu gerçekçi deniz gücü politikayı uygulayamamış olmasıdır.

Balkan Savaşlarına dek donanmanın önemi pek anlaşılamamışsa da, bu savaşlar, donanmadan yoksunluğun ne demek olduğunu göstermiştir. Kara ordusunu destekleyecek, ikmalini denizden sağlayacak deniz gücü olsaydı, tarihimize kara leke olarak geçen Balkan Savaşı'nın sonucu hiç şüphesiz tam tersine olurdu. Ne var ki, II. Abdülhamit'in kuşkuculuğu, tahttan indirilme korkusu donanmayı, Haliç'te çürütünce, acısı bir türlü unutulamayan (günümüzde bile örnek gösterilmeye devam ediliyor) Balkan yenilgisi ortaya çıkmıştır.

1914 yılında başlayıp 1918 yılında Mondros Ateşkes Antlaşmasıyla son bulan Birinci Dünya Savaşında ise donanmanın gereği ve önemi tüm çıplaklığıyla ve acımasızca ortaya çıkmıştır.

Mustafa Kemal, 19 Mayıs 1919 günü Samsun'a ayak basınca Ulusal Kurtuluş Savaşı başlamış oldu. Silahları, cephaneleri alınmış, orduları terhis edilmiş bir ülke nasıl savaşacaktı?

Türk "Kurtuluş Savaşı"nın tansığı (mucizesi) da burada ortaya çıktı. Dünyada ilk kez örneği görülen bir bağımsızlık savaşı başlatıldı. Anadolu Ordusu emperyalist güçleri bozguna uğrattı. 19 Mayıs 1919 günü Samsun'dan başlatılan savaş, 9 Eylül 1922 günü İzmir'de noktalandı. Kısacası denizden başlatılan kurtuluş girişimleri, yine denizde sona erdiriliyordu.

Ulusal Savaşım başlatıldığında, Anadolu Ordusunun desteklenmesi nasıl sağlanacak, daha doğrusu cephelere silah, cephane, gereç ve subay, hangi yollardan ulaştırılacaktı.

Anadolu'da savaş başlatıldığında, karayolu diye yalnızca kervan izleri vardı. Demiryolları ise kapitülasyonlar nedeniyle yabancı şirketlerin yönetim ve denetimindeydi. Bu durumda ulaşım için, geriye bir tek deniz yolu kalıyordu. Ama bu olanak nasıl kullanılacaktı. Elde savaş gemisi

yoktu. Cephane taşıyacak gemiler yoktu. Mondros Ateşkes Antlaşmasına göre elde bulunan tüm savaş gemileri Haliç'te tutsak edilmişti.

Ulusal Savaş kara cephelerinde yapılacaktı fakat bu cepheler denizden taşınacak savaş araç gereçleriyle desteklenebilecekti.

İlk önceleri sivil denizcilerle yapılan taşımacılık, çok kısa bir süre sonra deniz subaylarının savaşa katılmasıyla birlikte örgütlü taşımacılığa dönüştürüldü ve başarıyla yürütüldü.

* * *

Mondros Antlaşmasıyla birlikte ellerindeki gemileri alınarak ödev yapamayacak duruma düşürülen deniz subaylarının, Ulusal Kurtuluş Savaşı boyunca yaptıkları şöyle özetlenebilir:

1- Özellikle Karadeniz'de çalışarak, anlaşma sonucu Sovyet Rusya limanlarından aldıkları her çeşit savaş aracını ve düşmanlar tarafından el konulan kendi liman ve depolarımızdaki silah, cephane ve askeri gereci kaçırmak için taşınmasını sağlayarak, cephenin cephane gereksinimini karşılamışlar ve bunun için de gerekli "deniz örgütlerini" kurmuşlardır.

2- Karadeniz kıyısındaki Pontuscu Rum Çetecileri ile karada da savaşmışlar ve başarıya ulaşmışlardır.

3- İnönü, Sakarya ve Dumlupınar Savaşlarına katılarak kara cephelerinde de savaşmış ve Ulusal Savaş'a destek olmuşlardır.

4- Ulusal Hükümetin teknik işlerinde de çalışmışlardır.

* * *

Bu çalışma Ulusal Savaşım sırasında denizcilerin bu çabalarını ve Karadeniz'de bir "donanma" kurmalarını anlatmaktadır. Bu kitabın adı neden "Kuvâ-yı Milliye Donanması" kondu?

Donanma sözcüğü sözlüklerde şöyle tanımlanır: "Bir devletin deniz kuvvetleri, savaş gemilerinin bütünü". Bu tanıma göre Anadolu Hükümetinin elinde bulunan deniz araçlarına donanma adı verilemez. Tanımı bir yana bıraksak bile bu araçların tümüne deniz gücü de denemez.

Tüm olumsuz koşullara karşın yine de bir taşıma filosu kurulabildi. İngiliz Amiral Calthrope'un özel emriyle silahları sökülerek Karadeniz'e gönderilen Preveze ve Aydınreis gamboitları daha sonra İstanbul'a dönmeyerek Ankara Hükümeti emrine girdiler ve "Kuvâ-yı Milliye" deniz gücünün ilk gemileri oldular. Bundan sonra da, İstanbul'dan kaçınılarak; Karadeniz'de el konarak; Sovyet Rusya'dan satın alınarak; her geçen gün gemi sayısı arttı ve Ulusal Hükümet'in taşıma filosu güçlendi.

Bu küçük tekneler, Karadeniz'in azgın dalgalarıyla ve İngiliz, özellikle de Yunan savaş gemileriyle boğuşarak; bıkmadan usanmadan silah, cephane taşıdılar. Düşman savaş gemilerinin sürekli devriye gezmelerine karşın, Karadeniz'deki Yunan bayraklı ticaret gemilerine de el koyarak filomuza yeni gemiler kattılar.

İstanbul'dan, Sovyet Rus limanlarından ve Doğu Cephesinden deniz yoluyla silah, cephane ve savaş gereçleri taşıyarak, İnönü, Eskişehir-Kütahya ve Sakarya savaşlarına çok büyük destek oldular. Silah ve cephaneler zamanında ulaştırılamamış olsaydı Sakarya savaşı kazanılmazdı. Şahin vapuru Rus limanından yüklediği uçakları, zamanında Trabzon'a getirerek Büyük Taarruz'a yetiştirdi.

Kısaca özetlenen bu taşımacılık, ancak güçlü savaş gemilerinin koruması altında hareket edecek olan ticari gemilerin başarabileceği olaylardır. Yapılan taşımacılığın tüm boyutlarına bakarak bunu başaran küçük gemilerin topluluğuna "Donanma"dan başka ne ad verilebilir ki...

Üstelik Anadolu'da kurulan hükümetin donanması da alışılmış boyutlarda bir donanma olacak değildi ya... Ankara Hükümetinin donanması da kendine özgü olacaktı, böyle de olması gerekirdi.

Küçük, bozuk, her yanı delik deşik gemilerden oluşan bu Anadolu deniz taşıma filosuna bir tek ad verilebilirdi: "Kuvâ-yı Milliye Donanması."

* * *

Ulusal Savaşın kara cepheleri hemen hemen tüm ayrıntılarıyla yazılmış olmasına karşın, Türk denizcilerinin deniz harekât ve taşımacılığını anlatan kitap sayısı çok azdır. Bu konuda araştırma yapılmayışının iki önemli nedeni olabilir. Bunlardan ilki: Üç tarafımız denizle çevrili olduğu halde denizden yararlanamayan; hak ve çıkarlarının tam olarak ayrımında olmayan bir ulus oluşumuzdan kaynaklanabilir.

Öbürü ise; Savaşta kurulan deniz örgütlerinin olanaksızlıklar içinde olması nedeniyle olaylar belgelenememiştir. Daha doğrusu yapılanların bir bölümü belgelenebilmiştir. O dönemde emirleri yazacak kağıt bile bulamayan denizcilerin, çimento kağıtlarına, sigara paketlerine yazı yazdıklarını anılardan öğreniyoruz.

Deniz cephesindeki olayları araştıran akademik çalışmalar da yok denecek kadar azdır.

* * *

Sınırlı sayıda kitaba karşın, en çok yararlandığım kişi emekli Deniz Albay Celaleddin ORHAN (1990 yılında öldü) oldu. Ulusal Savaş'a katılmış bir deniz subayı olan C. ORHAN'dan Alemdar gemisinin yaşadığı olayları, özellikle Rum Pontus çetecilerinin yakalanmasını bir kaç kez dinledim; belgelerini gördüm; gerçeği öğrenmek ve yazmak mutluluğunu yaşadım.

Bundan sonra yapılacak akademik çalışmalar ve yazılacak kitaplara öncülük edebilirsem, bunun mutluluğu ömür boyu yetecektir.

Erol MÜTERCİMLER
1986- 30 Ağustos 1989
Ayazağa - Erenköy - Tuzla

OSMANLI İMPARATORLUĞU VE ÇAĞDAŞI OLAN ÖTEKİ DEVLETLERİN DENİZ POLİTİKALARI:

Yirminci yüzyıl pek çok yeniliğin başlangıcıdır. Bu dönem İmparatorlukların da çöküş yüzyılı olmuştur. Bu İmparatorluklardan birisi de altı yüz yıl ömür süren Osmanlı İmparatorluğudur.

Osmanlı Devleti'nin yayıldığı alan incelenecek olursa çok büyük kara ve deniz imparatorluğu olduğu görülecektir. Başlangıçta denizin önemini gören Osmanlılar, zamanla deniz ekonomisinin gerekliliğini gözdardı ettiler. Özellikle, Duraklama Döneminde deniz gücünün değeri açıkça ortaya çıkmıştı; ancak, bu dönemde çeşitli nedenlerden ötürü gerçeği anlayamadılar. Eğer deniz gücünün, ekonomisinin ve sanayinin önemi yeteri kadar anlaşılabilmiş ve değerlendirilebilmiş olsaydı, Osmanlı İmparatorluğunun sonu daha değişik olabilirdi.

Duraklama döneminden sonra İmparatorluğun yaşamasının nedeni: Öteki devletler arasındaki çıkar çatışmasıdır. Buradaki bölgesel egemenlik çekişmesi Osmanlı'nın yaşamasını gerektiriyordu. Birinci Dünya Savaşına geldiği dönemde buradaki çekişmede dengeler bozulmuş olduğundan Osmanlı Devleti'nin yıkılmasında da bir sakınca görülmedi.

Bu büyük imparatorluk topraklarının kalıntılarının paylaşılmasında hiç hesaba katılmayan bir olay oldu. Anadolu'dan yükselen bir ses bu toprakların bırakılmayacağını haykırdı.

Ulusal Mücadele, Mustafa Kemal'in, Anadolu'ya 19 Mayıs 1919'da ayak basışıyla eyleme dönüştü; 9 Eylül 1922'de İzmir'de düşmanın denize dökülüğüyle sona erdi. Denizden başlayan mücadele girişimi yine denizde sonuçlandı.

Bu kutsal savaş Anadolu toprakları üstünde verildi. Tamamı kara cephelelerinde gelişen savaşın bilinen boyutlarda deniz muharebeleri yoktur. Ancak, Türk kuvvetlerinin Karadeniz'i çok iyi kullanmalarıyla kara cepheleleri silah, cephane, savaş araç gereci ve insan gücü bakımından beslenebilmiş ve savaşın kazanılmasında çok önemli etken olmuştur.

Kurtuluş Savaşı sırasında denizlerimizde gerek taşımacılık; gerekse çatışma olarak ortaya çıkan olayları incelemeden önce Osmanlı deniz gücünün ve deniz politikasının kısa da olsa incelenmesinde yarar vardır. Böylece

Osmanlı'nın çöküşünün önemli bir nedeni ortaya çıkacak; Kurtuluş Savaşımızın hangi koşullar altında yapıldığı ve bu kutsal savaşta olanaksızlıklara karşın neler başarıldığı görülecektir.

1. Osmanlı Devleti'nin kuruluşu sırasında deniz politikası:

Anadolu'da kurulan Türk devlet ve beylikleri arasında denize en son ulaşan Osmanlı Beyliği olmuştur.

Osmanlı denizciliğinin temelinde, Türkiye Selçuklu Devleti, Aydın Oğulları ve Karesi Oğulları'nın teknik ve gelenekleri vardır. (1)

Anadolu Selçuklu Devletinin en görkemli çağında Antalya ve daha sonra da Alanya fethedildi. Alanya'da bir üs ve tersane kuruldu. Ancak Alanya'da yapılan donanma ile büyük seferlere çıkılmadı ve bu nedenle de Venediklilerle de bir çıkar çatışması olmadı. (2)

Anadolu Selçuklu Devleti Moğollar tarafından ortadan kaldırıldıktan sonra yerine Anadolu'da irili ufaklı 17 Türk Beyliği kuruldu. Bunların birleşmek ve toparlanmak için hiçbir ortak amaçları yoktu. Bu nedenle Batı'daki Türk uç Beyliklerinin deniz harekâtı da akın niteliğini aşamıyordu. Bu dönemde Karasi Oğulları Edincik'te, Saruhan Beyliği Gediz vadisinin Ege çıkışında, Aydın Oğulları İzmir'de, Menteşe Oğulları yine Ege'de denize çıkarak kurdukları üslerde deniz etkinliklerini sürdürmüşlerdir.

Aydın Oğulları ve Umur Bey'in çok güçlü donanması vardı. Umur Bey'in komutasında Ege'de akıncı deniz harekâtlarına girişilmesi Batı Türklerine geniş çapta denizciliği öğretmiş, deniz çıkarları ve yararlarını tanıtmış ve bu bölge halkının da denizci olmasını sağlamıştır.

Batı Anadolu Beylikleri arasında en son denize ulaşan Osman Oğulları oldu. Söğüt ve dolaylarına yerleşen Osmanlı Beyliği Selçuk devletinin uç beyliği olarak, hem Selçuklu Devletini batıdan gelen tecavüzlere karşı koruyacak; hem de Bizans'ın Anadolu topraklarındaki verimli ekonomik alanlarına akınlar yapabilecek durumda bulunuyordu. Ancak, Bizans uç Beyleri ve Katalanlar, öteki Türk Beylikleri topraklarına yaptıkları gibi Osmanlı Beyliği topraklarına akınlar yapmaktan geri kalmıyorlardı.

Bu gibi tecavüzleri durdurmak Osmanlı Beyliği'nin kıyılarına ulaşıp belirli bir etkinlikte deniz gücü yaratması ile olanaklıydı. Osmanlı Beyliği'nin bağımsız bir devlet olarak kurulabilmesi, beslenebilmesi ve uzun ömürlü olabilmesi onun denizin olanaklarından yararlanabilmesine bağlı olacaktı.

Osmanlı Beyliği bütün olanaklarıyla denize çıkmaya çalışacak ve bu çıkıştan büyük zarar görecektir. Bizans İmparatorluğu da onu denizlere çıkarmamağa çaba harcayacaktı. Osmanlı Beyliği'nin Selçuk Devletinin kalıtıcısı büyük bir "devlet" haline gelmesi; sonradan öteki Türk Beylikleri ile yapacağı mücadeleleri beslemek bakımından, denizlerden yararlanmasına bağlıydı.

Anadolu Selçuklu Devletinin kalıtıcısı Karaman ve Germiyan Beylikleri

de olabilirdi. Onlar da denize ulaşmak, denizin nimet ve sunduğu çıkarlarından yararlanmak çabası içindeydiler. İşte bu nedenle de Karaman ve Germiyan Beylikleri denizlere doğru koşmakta büyük yarar görüp Osmanlı Beyliği'ni Bizans ile karşı karşıya bırakmışlardı.

Bizans ve Katalanların denizden gelen akınlarını durdurmak, Marmara Denizi yoluyla yapılan ticarete Bizans'a kıyı gümrüğü vermekten kurtulmak, Beyliği ekonomik alanda geliştirmek için deniz nimetlerinden en büyük payı almak amacıyla Osmanlı Beyliği ilk mücadelesini Bizans'a karşı açtı.

Osman Bey Dönemi:

Bizans'a yönelmek; Karadeniz ve Marmara kıyılarına ulaşmak ve denize çıkmak; ancak, denize ulaşmayı engelleyen güçlü Bizans kalelerine fazla kuvvetle bağlanmayarak bunların arasından sızmak, düşman topraklarına bu sızmalarla parça parça ele geçirmek. Gözaltına alınan güçlü kaleleri, her türlü askeri önlem ve çarelere baş vurarak kolay alınabilecek duruma getirdikten sonra, savaşla değil de olanaklar ölçüsünde kuşatma altındaki Bizans halkına zarar vermeyecek biçimde teslim almak yoluyla ele geçirmek. Anadolu Türk beylikleriyle çatışmadan kaçınmak; bununla birlikte olanak ve koşullar uygun olduğunda zayıf komşuları ortadan kaldırmak.

Orhan Bey Dönemi:

Düzenli olarak kıyılara ulaşmak amacını güden hareketler Sultan Orhan zamanında başladı. Sultan Orhan dönemi "Osmanlıların denizlere çıkış dönemi" olarak kabul edilebilir. Devletin geleceğinin denizlerin kullanılmasında olduğunu gören Orhan Bey 1321 yılında üç yönden denizlere çıkma hareketini başlattı. Hedefler, Mudanya, Kadra ve Karamürsel olarak seçildi. Orhan Bey'in gerçek tasarısı Bursa'nın ele geçirilmesiydi. Bunun için de Mudanya'nın alınması gerekiyordu. Mudanya'nın ele geçirilmesi daha sonra alınacak olan Bursa'nın ekonomik ve askeri açıdan güvenliğini sağladığı gibi; Karadeniz ve İzmit'e ulaşmakla da gerideki bölgelerin güvenliğini sağlamış olacaktı. İstanbul Boğaz'ı ile Marmara'ya dayanan Osmanlı Beyliğinin yeteri kadar güçlü deniz kuvveti yoktu.

Güçlü deniz kuvveti olmayan Osmanlı Beyliği önemli bir seçenekle karşı karşıya kaldı. Deniz aşılmadan Anadolu'da kalmak Bizans İmparatorluğundaki karışıklıklardan yararlanarak Rumeli tarafından yayılmaya devam etmek. Bunun için de her çareye baş vurarak olanak ve koşulların uygun olduğu anda Rumeli'ye yerleşmeye hazır olmak. Eğer Anadolu'da kalmaya karar verilirse Anadolu'da yayılmaya devam edilecek, Anadolu'daki irili ufaklı bir düzineye yakın Türk beylikleri ve devletleri ile şimdilik sonunun ne getireceği belli olmayan bir mücadeleyi göze almak gerekecek ve bu durumda da Bizans'ın kalıtı Bulgar ve Sırlara bırakılacaktı.

Marmara denizinde gereksinim duyulan deniz kuvveti, ilk olarak Karasi Beyliğinden alınan komutan ve kuvvetlerle karşılandı. Karasi Beyliğinden deniz işlerinden sorumlu Arslan Bey (Karamürsel Bey) komutasında 24 gemi 1327'de İzmit Körfezine geldi. Üs olarak Karamürsel'de gemi yapım ve onarım tezgâhları kuruldu.

Bundan sonra yapılan savaşlarla bir yandan İstanbul kapılarına dayatıldı; bir yandan da Rumeli'ye geçtiler.

"Orhan zamanında Osmanlı deniz kuvvetlerinin çekirdeği kuruldu. Bu devirde gerek Osmanlıların gerekse Karasililerin gemilerinin nitelikleri hakkında her hangi bir bilgimiz yoktur. Ancak çağdaş devletlerin gemilerine kıyasen, teknelerin küçük oldukları sonucuna varılabilir. Gemilerde tek sıra kürek en fazla sekiz-on çifte kürek ve silah olarak okların bulunduğu tahmin edilebilir." (3)

Sultan Murat Dönemi

Sultan Murat'ın 1362'de Edime'yi alması ile Osmanlılar Rumeli'ye iyice yerleşmiş bulunuyorlardı. Ancak, Osmanlı deniz gücü, İzmit deniz üssüne dayanarak Marmara'da ufak çapta deniz etkinliklerini sürdürüyorlardı. Edirne'nin alınması ile Edirne - İstanbul kara yol bağlantısı kesildi. Trakya'ya Anadolu'dan göçmen getirilip yerleştirildi. Bu dönemde yine Anadolu beylikleri ile iyi geçinmeye özen gösterilerek Rumeli yayılmasında gerideki bölgelerin güvenceye alınması sağlandı. Böyle bir durumda Osmanlıların elinde Karadeniz, Marmara ve Ege denizine egemen bir donanma olsaydı, İstanbul, Osmanlı sınırları içine girebilirdi.

Sultan Murat, Osmanlı devletini Rumeli'de Balkanların doğal sınırlarına kadar genişletmeyi ön plana aldı. İstanbul'un işgalini güçlü bir donanmaya sahip bulunmadığından uygun bulmadı. Ancak, donanma yapmak, denizci yetiştirmek ve bunlar oluncaya kadar da Çanakkale Boğazı'nı korumak için önlemler aldı.

Osmanlı Devleti'nin Gelibolu'da yani Anadolu'ya yakın da olsa deniz aşırı bir bölgede köprü başı tutması devletin deniz gücüne olan gereksinimini birdenbire ön saflara çıkardı. Ege'ye iyice yerleşmiş Venedik, Çanakkale Boğazı için çok önemli bir tehdit unsuruydu. İzmit körfezindeki küçük donanma derhal Gelibolu'ya taşındı. Bu dönemde Osmanlı Devleti, Ceneviz ve Venediklilere bazı ticari olanaklar tanıyarak kendi deniz gücünün zayıflığını kapatıyordu.

Sultan I. Bayezit Dönemi

Sultan Murat'ın ölümünden sonra tahta geçen Sultan Bayezit Gelibolu'da bir tersane kurmaya girişti. Germiyan, Saruhan, Aydın ve Menteşe Beyliklerinin deniz güçleri de Osmanlı Devleti emrine geçince Osmanlı donanma-

sı eskisine oranla birdenbire büyük bir deniz gücüne ulaştı.

Gelibolu üssüne dayanan 60 parçalık donanma, personelinin henüz acemiliğine karşın 1391'de Sakız, Siklat ve Eğriboz adalarını vurarak Ege denizindeki varlığını kanıtladı.

1399 yılında I.Bayezit İstanbul'u karadan ve denizden kuşattı. Altmış parça gemisi olmasına karşın, köklü denizcilik geleneği olan düşman donanmasına karşı bir şey yapamazdı; kuşatmayı kaldırdı.

Kuruluş dönemindeki Osmanlı Devleti'nin deniz politikası için sonuç olarak şunu söyleyebiliriz:

Osmanlı Devleti'nin kuruluş döneminde, Osmanlı donanması, adım adım geliştirilmiştir. Bu dönemde deniz kuvveti, kara kuvveti kadar ne önem ne de güç kazanmıştır. Ancak, bu dönemde Bizans Devletinin güçlü bir deniz kuvveti yoktu. Akdeniz'de de Ceneviz ve Venedik'ten başka güçlü denizci devlet bulunmuyordu. Ancak, zaman içinde geliştirilen Osmanlı donanması kuruluş döneminin sonuna doğru, Akdeniz'in güçlü deniz kuvvetine sahip olan devletlerine kafa tutacak duruma geldi ve yürütülen kara harekâtının utkuyla sonuçlandırılmasına denizden gerekli desteği sağlayarak yardımcı oldu. Böylece kuruluş döneminde akıllıca uygulanan Deniz politikası ve stratejisi sayesinde bu küçük donanma kendine düşen ödevleri her bakımdan en iyi biçimde yapmış oldu.

2. OSMANLI DEVLETİNİN YÜKSELME DÖNEMİNDE DENİZ POLİTİKASI:

Fatih Sultan Mehmet'in Deniz Politikası:

Osmanlı Devleti'nin kuruluş döneminde yeterli arşiv bulunmaması nedeniyle "donanma" ve "deniz gücü" hakkındaki bilgimiz de sınırlıdır.

Bütün kaynaklar donanmanın önce İzmit, sonra da Gelibolu Sancak Beyi emrinde bulunduğunu yazmaktadır. Demek ki donanma, bir devlet değil de, bir Sancak Beyliği kuvveti olarak göreve başlamıştır. Sancak Beylerine ait kuvvetlerin izleri kaybolduğuna göre donanmamızın da ilk teşkilatı kaybolmuş olabilir. Kuruluş devresinde "Kaptanpaşalık" makamının bulunmaması da savımızı desteklemektedir. (4)

Gelibolu'nun alınmasıyla birlikte "deniz akınları" dönemi başlamıştır.

Osmanlı Devleti, Boğazlardan sonra, "Deniz Sorunu" deyince, ilk olarak "Deniz Savaşını" değil "Deniz Akınlarını" ele almış ve deniz akınlarını sağlayacak gemiler yapmıştır. (5)

Fatih Sultan Mehmet ile birlikte deniz politikası da değişmeye başladı. Fatih'in tahta çıktığı zamanki genel politikası: Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan konumda bulunan İstanbul'u bir an önce fethetmek, ardından da adım adım Karadeniz'e, Ege'ye, Yunan denizine ve Adriyatik'e yayılmak ve bu sayede büyük bir Devlet yaratmaktır. Bu genel politikanın ışığında Fatih'in deniz

politikası ise güçlü bir deniz kuvvetine sahip olarak, bu sayede deniz ulaştırma yollarını denetleme ile deniz ticaretini ele geçirmek ve denizlere egemen olmaktır. Bu politikayı uygulayabilmek için ilk olarak 1451'de 30 kadırğa ve az sayıda küçük gemiden oluşan deniz kuvvetinden, İstanbul'un fethinden önce 250 parça gemiden oluşan bir deniz gücü yarattı.

Fatih'in İstanbul'u almasıyla İmparatorluğa gidiş başlamıştır.

Fatih, İstanbul'un fethinden sonra donanmayı akın donanması olmaktan çıkarıp, istila donanması haline getirmeye karar verdi. Bu tip bir donanma kurmaya çalışılmasındaki erekler (amaçlar) şunlardı:

Boğaz önündeki adaların ve Anadolu kıyılarına yakın adalar ile Yunan kıyısına yakın adaların alınması; Mora'nın ve İtalya'nın güney kıyılarının işgali.

Ege adalarını almak düşüncesi, Fatih'i donanma üzerinde düşünmeye yöneltmiştir diyebiliriz.

"Bu karar, Sultan Fatih'i esastan bir deniz teşkilatı kurmaya, akın değil de, istila amaçlarına hizmet edecek bir donanma yapmaya ve stratejik planlar hazırlamaya teşvik etti. Böylelikle o devre kadar "Karaların Sultanı" diye okunan hutbe *Denizlerin Hakanı ve Karaların Sultanı* diye okunmaya başladı. (6)

1580 yılında Osmanlı donanması 250 savaş ve 500 nakliye gemisinden oluşan dünyanın en büyük deniz gücü haline gelmişti.

Fatih Sultan Mehmet'in "deniz politikası ve uyguladığı stratejinin" devletin gelişmesine olan etkilerini şöyle özetleyebiliriz:

a / Donanmayı yalnızca kısıtlı olarak akın tipi hareketlerde kullanmaktan daha çok, genel politikasını desteklemek için güçlü bir donanmayı istila hareketlerinde kullanmayı ilke edinmiştir.

b / İstanbul Boğazı ve Bizans, Osmanlı topraklarının Anadolu ve Rumeli olarak birleştirilmesinde birer engel oluşturunuyordu. İstanbul'un alınması ile Osmanlı Devleti'nin coğrafi bütünlüğü sağlanmıştır.

c / Çok güçlü Osmanlı donanması desteğinde çok kısa bir zaman içerisinde ve daha az bir kuvvetle, tasarlanan istila hareketleri tamamlanarak Osmanlı Devleti sınırlarını Kuzey'de Kırım'a, Balkanlar'da Tuna'ya, Akdeniz'de İtalya kıyılarına dek genişletmiştir.

d / Sınırları gün geçtikçe büyüyen Osmanlı Devleti büyük askeri gücü ile Avrupa ve Anadolu'da söz sahibi bir devlet olmuştur.

II. Bayezit'in Deniz Politikası:

Fatih Sultan Mehmet döneminde Osmanlı donanması dünyanın en güçlü donanması durumuna yükselmişti. Fatih'in ölümünden sonra tahta geçen II. Bayezit döneminde denizlerdeki başlıca karşıt güç, Akdeniz'deki en kuvvetli denizci devlet olan Venediklilerdi. Venedikliler, Akdeniz'deki deniz çıkarılarını yitirmemek için Osmanlı Devletini yıpratıcı hareketlerde bulunuyorlardı. Bu hareketler; Osmanlı kıyı bölgelerine akınlar yapmak, Ege adalarına

yığınak yapmak ve hangi devlet Osmanlılarla savaşıyorsa o devlete yardım etmek idi. Bu durum Osmanlı Devletini, deniz mücadelesinde sorunları kökten çözecek biçimde hazırlanmak zorunda bırakıyordu.

Bu nedenle Osmanlı Devleti deniz politikasında değişiklik yapmayı ve yeni kararlar almayı gerekli gördü. Bu kararlar:

- * *Garp ocaklarından yetenekli Türk kaptanları getirmek,*
- * *Yeni tersaneler yapmak ve eldeki tersaneleri geliştirmek,*
- * *Daha büyük ve vurucu gücü yüksek savaş gemileri yapmak. (Gök ve Kalyon sınıfı gemiler ile bu gemilere uzun menzilli topların yerleştirilmesi).*

Alınan bu kararlar kısa sürede uygulamaya konuldu. Garp ocaklarından deneyimli Türk kaptanları davet edildi. Bu çağrıya Burak ve Kemal Reisler olumlu yanıt verdi. Kemal Reis Türk denizcilik tarihinin önemli komutanlarından biri olup Türk denizciliğinin gerçek kurucusudur.

II. Bayezit, Kara egemenliğini sürdürmek ve denizlerden gelecek tehlikelere karşı koymak için Akdeniz'de denetimi sağlamayı, bunun için de ileri üsler elde etmeyi hedef almıştır. Bunun sonucunda Venediklilerin Akdeniz'deki ileri üsleri ele geçirilmiş ve deniz gücü kırılmıştır.

Yavuz Sultan Selim Dönemindeki Deniz Politikası

Yavuz Sultan Selim kardeşleriyle yaptığı mücadele sonucu tahta geçtiğinde, elinde Fatih Sultan Mehmet ve II. Bayezit'in güçlendirdiği bir donanma vardı.

Yavuz, Mısır seferinden önce, 1515 yılında "Akdeniz gibi kapalı bir deniz ta Cıbralta'ya kadar ancak bir padişaha bile yetersizdir" diyerek Donanmayı güçlendirmeye başladı. Denizaşırı seferler düşündüğünden çok kuvvetli bir deniz gücü kurulmasına girişti. Mısır seferi sonunda Memluk donanmasına da el koydu. İmparatorluğun sınırları çok genişledi. (7)

Bu sırada Barbaros kardeşler Yavuz'dan yardım istediler. Yavuz'da gerekli desteği sağladı. Daha sonra Barbaros kardeşler Cezayir'i Osmanlı Devleti'nin bir eyaleti durumuna getirdiler. Böylece, Gelibolu, İstanbul ve Süveyş tersanelerinden sonra dolaylı olarak Batı Ocaklarının tersaneleri de Osmanlı Devleti'nin emrine girmiş oldu.

Cezayir'in Osmanlı devletine bağlanması Akdeniz'in bir Türk denizi olması yoluna girildiğini ve bu yolda hızla ilerlendiğini gösteriyordu.

Bu dönemde uygulanan deniz politikasıyla ilgili olarak şunları söyleyebiliriz:

Yavuz Sultan Selim'in politikası ve uyguladığı strateji ile Kızıldeniz, Umman Denizi ve Akdeniz'de egemenlik kurulmuş, Afrika ve Asya anakarasında yeni topraklar elde edilmiş, kara birliklerinin ulaşamadığı yerlerde deniz egemenliği kurularak toprak elde edilmiş, böylece devletin genişlemesi ve egemenliğinin korunması sağlanmıştır.

Kanuni Sultan Süleyman Döneminde Deniz Politikası:

Kanuni Sultan Süleyman 1520'de padişah olduğunda, Osmanlı Devleti üç anakaraya yayılmıştı. Buralarda başta İran olmak üzere, Macaristan, İspanya, Venedik ve Portekizlilerle çatışmaya girilecekti. Özellikle Akdeniz'de Venedik ve İspanyollarla büyük bir çıkar çatışmasına girildi.

Kanuni döneminde karada ve denizde çok büyük alanlarda egemenlik kuruldu.

Barbaros Hayrettin Paşa'nın Kaptan-ı Derya olması ve Cezayir'in Osmanlı Devletine bağlanması, Osmanlılara çok büyük olanaklar sağlamıştır. Bunlar:

- * Çok iyi yetişmiş bir donanma,
- * Çok iyi yetişmiş bir denizci kitlesi ve denizci komutanlar,
- * Batı Akdeniz'de önemli stratejik noktalar.

Buna karşılık, Barbaros, Kanuni'den aldığı büyük yetkilerle, yeni gemiler yaptırarak Türk donanmasını dünyanın yalnız en büyük değil, aynı zamanda en yeni ve en gelişmiş donanması yapmıştır.

Bu dönemdeki deniz politikası şöyle özetlenebilir:

a- *"Osmanlı Donanması, dünyanın geri kalan bütün donanmalarının toplamından daha güçlü olmalı ve her zaman bu düzeyde tutulmalıdır"*. Gemi sayısı bakımından olmasa da teknelerinin yapısı ve sağlamlığı, personelinin eğitimi, deniz topçusunun menzil üstünlüğü ve dünyada eşi görülmemiş denizci komutanlarının varlığıyla, bu politika gerçeğe dönüştürülebilmıştır.

b- Yavuz Sultan Selim döneminde başlayan Kızıldeniz ve Hint Okyanusu ile Doğu ticaret yollarının denetimi, bu dönemde de sürdürülmüştür. Bu yolun denetiminde bir takım başarılar elde edilmiş olmasına karşın Osmanlılar tarafından gereken önem verilmediğinden istenen ve düşünülen boyutlarda bir deniz egemenliği kurulamamıştır.

c- Fatih döneminde kurulan "İstila donanması" Kanuni Sultan Süleyman döneminde *"Deniz Egemenliği Donanmasına"* dönüştü.

Yükselme dönemindeki genel deniz politikası için de şunları söyleyebiliriz:

Yükselme devri içinde zaman zaman güçlü, büyük bir donanma yapıldığını, özellikle Yavuz Sultan Selim zamanında bu donanmayı oluşturmak üzere İstanbul ve Süveyş'te tersaneler kurulduğunu ve geliştirdiğini görmekteyiz. Ancak, bu donanma bir dönem dışında, sayı bakımından kuvvet oluşturmuş, fakat genellikle denizci olmayan komutanlarca yönetilmiştir.

Özellikle donanmanın stratejik kullanımında söz sahibi olan, fakat denizci olmayan komutanlar, donanmayı Osmanlı sınır bölgelerinde bulunan akıncılara benzetmiş ve onları nasıl kullandırlarsa donanmayı da öyle kullanmışlardır. Bunlara ek olarak, donanmanın en güçlü olduğu zamanlarda bile deniz hak ve çıkarlarının çatıştığı Venedik'e barış yoluyla olanaklar tanınma-

şı, Fransa'ya politik nedenlerle olsa bile bir takım ayrıcalıklar verilmesi, Osmanlıların deniz hak ve çıkarlarını ya tam görememiş ya da anlayamamış olduklarını göstermektedir.

Başka önemli bir konu da, Osmanlı donanmasının deniz egemenliği kurulması istenen alanda ya da ona yakın bir bölgede, tam örgütlü gemi onarım ve bakım tesisleri ve gemi yapım tezgâhlarına sahip ana üssünün olmayışıdır. Batı Akdeniz'e ya da Doğu Akdeniz'e her sefer yapılarında donanma yeniden İstanbul'a dönmüş, harekât alanı yine düşmana bırakılmıştır. Bu da deniz egemenliği düşüncesinin ve değerinin gerçek boyutlarıyla kavranamadığını göstermektedir. Çünkü, deniz egemenliğinin önemi ve değeri kavranabilmiş olsaydı, harekât yapılan bölgelerde, her zaman Osmanlı donanmasının varlığının caydırıcılık unsurunun yaşatılması gerekirdi. Görüldüğü gibi, çoğu kez bunun tersi yapılmıştır. Bunun değiştirilmesi için Barbaros Hayrettin Paşa başta olmak üzere öteki komutanlar çok çaba göstermişlerse de İstanbul'un bir üs olarak kullanıldığı harekâtlar istenen ölçüde yarar sağlamamıştır.

İstanbul gibi uzak bir üssün kullanılmasının ötesinde bazı yanlışlıklar da yapıldı. Denizci stratejisinin uygulanabilmesi için bir deniz gücünün oluşturulması gerekirken bunun yapılmadığını görüyoruz. Osmanlılara baktığımızda, deniz gücünün tasarlanmış, ayrıntılarıyla belirlenmiş, uzun dönemler hedeflenmiş çalışma ürününden daha çok "batı ocaklarından" yetişen komutanlar ve onların oluşturdukları deniz kuvveti eşliğinde sağlanmaya çalışıldığı görülmektedir. Bir süre sonra bu üstün nitelikli denizcilerin ölümlerinin ardından zamanında denizci personel yetiştirecek kurumların kurulmamış olması denizciliğimizi bir anda Fatih öncesi duruma düşürmüştür.

Bu dönemde deniz hak ve çıkarlarının iyi anlaşılabilmesi, donanmanın akıncı kuvveti gibi kullanılması ve çoğunlukla saray oyunları ile denizden yetiştirmeyen komutanlar tarafından komuta edilmesi, Osmanlıların bir deniz stratejisinin olmadığını göstermektedir.

3. OSMANLI DEVLETİNİN DURAKLAMA DÖNEMİNDE UYGULAMIŞ OLDUĞU DENİZ POLİTİKASI

Osmanlı Devleti, duraklama döneminde de yine dünyanın en büyük devletiydi. Ancak, yeni topraklar elde edemediği gibi kendi topraklarını da yitirmeye başladı.

Bu dönem dışarıda savaşlarla, içeride isyanlarla uğraşmakla geçirildi. Üstelik başarı da sağlanamadı. Yine bu dönem sarayda kadınların söz sahibi olduğu, yönetime el attıkları bir dönemdir.

Yükselme döneminde bile deniz hak ve çıkarları açısından sağlam temellere oturtulmayan deniz gücü, bu dönemde sarayda dönen dolaplarla denizcilikle hiç ilgisi olmayan kimselerin elinde çağın gerisine gidiyordu.

Onaltıncı yüzyılın sonlarına doğru Akdeniz'de deniz ticareti, Osmanlılar başta olmak üzere Venedik, İspanyol, Fransız ve İtalyanların elindeydi. Daha

sonra İngilizler de paylarını almaya başladılar. Bu dönemde Akdeniz'deki ticaret dünya ticaretinin yarısına eşitti.

Genç Osman, Lehistan üzerinden Baltık denizine ulaşarak orada güçlü bir donanma kurmak, böylece Avrupa'yı iki yandan deniz kuşatmasına almak tasarısı ile uğraştı. Bu sırada Avrupa'nın öteki denizci ülkeleri arasında Atlantik ticareti çekişmesi başlamış bulunuyordu. Bütün iyi niyetli çabalarına karşın **Genç Osman**, Baltık denizi tasarısını gerçekleştiremedi.

Denizlerde aşağı yukarı yüz yıldan bu yana kürek dönemi sona ermiş, yelken dönemi başlamıştı. Osmanlılar bu yeniliğe ayak uyduramadılar. Ceza-yir, Tunus, Trablusgarp bu değişikliğe ayak uydurmuş ve başarılarını sürdürmüşlerdir. Donanmanın ve gemi komutanlarının bile rüşvetle verildiği bir dönem başlatılmıştı.

4. OSMANLI DEVLETİNİN GERİLEME DÖNEMİNDE UYGULAMIŞ OLDUĞU DENİZ POLİTİKASI:

Kanuni'den sonra gelen padişahlar "deniz gücünün" önemini kavrayamayınca, denizlerdeki egemenlik de sona ermiştir.

Denizlerdeki egemenliğin sona erişyle de "**Kale Donanması**" dönemi başladı.

Dönemin başını Viyana geri dönüşü olarak görmek gerekmektedir. (1683). Avrupalılara göre bu bozgunluğun başlıca sonucu Osmanlı ordusunun, istila ordusu olmaktan çıkıp, kendi hudut ve bölgesi içinde düşmanın tarruz etmesini bekleyen bir ordu oluşudur. Ruslar Azak denizine çıkacak; Avusturyalılar Belgrad'a kadar gelecek; Venedikliler Arnavutluk ve Dalmaçya kıyılarıyla Girit Adasını tehdit edeceklerdir. Öte yandan Lehistan da Basarabya'nın bir bölümünü alacaktır. ⁽⁸⁾

1645'ten 1699'a kadar süren Girit savaşı da Osmanlı'nın gözünü açmaya yetmedi. Bu savaş, karacı saraylı vezirlerin donanma komutanlığı yapamayacaklarını göstermesi açısından ilginçtir. Ancak, kimse bu sonuçla ilgilenmedi. Yine bu savaş gösterdi ki, artık kürek dönemi kapanmıştır.

Osmanlılar da kürekten yelkene geçme uğraşısı içine girmişlerdi, ancak çok zaman yitirilmişti.

Kaptanı Deryalar denizci olmayan kimseler arasında seçildi.

III. Mustafa döneminde 1768 yılında başlayan Osmanlı - Rus savaşında, Ruslar büyük bir deniz harekât tasarısı hazırlamışlardı. Rus filosu Baltık'tan hareketle Akdeniz'e gelecek ve Mora yarımadasında ayaklanma başlatacaktı. Öte yandan Don ve Dinyeper ırmakları içindeki fabrikalarda özel bir filo hazırlanacak ve bu filo Kırım'a giderek buradaki harekâtı denizden etkileyecekti. ⁽⁹⁾

Çarlık Rusyası böyle bir tasarı hazırlayıp uygulama yolları ararken, Osmanlı Devleti'nin başındakiler, denizciliğin önemini kavrayamamış ve herhangi bir deniz stratejisi geliştirip uygulamamışlardır.

Akdeniz'deki Türk egemenliği 5 Temmuz 1770'deki Çeşme faciasıyla sona eriyordu.

Osmanlı devlet adamları deniz kuvvetlerinin değerini anlamamakta devam ederken, çok iyi bir denizci olan Derya Kaptanı Cezayirli Gazi Hasan Paşa, deniz kuvvetinin varlığını yükseltmek için büyük çaba harcıyordu. Başlıca amacı Avrupa'dan mühendisler getirerek tersaneleri geliştirmek, zamanın teknolojik olanaklarına uygun savaş gemileri yapmak, eğitim kurumları kurmaktır. Hasan Paşa'yı anlayan çıkmadı...

III. Selim 1789 yılında padişah olunca donanmaya ve özellikle tersanelere önem verdi. Fransa ve İsveç'ten uzmanlar getirildi. Çok güçlü olmasa da bir donanma kuruldu. Başta İngiltere ve Rusya olmak üzere öbür devletler bu donanmadan kaygılanmaya başlamışlardı. Ancak, 1793 yılında çökme dönemi de başlamıştı.

Gerileme döneminin deniz politikası ve stratejisini şu şekilde özetleyebiliriz:

Derya kaptanlığına denizci olmayan komutanlar atanmıştır.

Derya kaptanları sık sık değiştirilmiştir.

Devlet büyüklüğü belirli bir deniz stratejisi uygulayamamışlardır,

Donanma genellikle limanlarda kalmış, düşman filoları kıyılarımıza geldiğinde denize çıkıp savaşmaya yanaşmamıştır.

Denizi denetleme yolları düşünülmemiş, üç anakarada geniş kıyı ve topraklara sahip Osmanlı devleti bir kara devleti gibi davranmıştır.

Kıyılara yığınak yapmakla denizaşırı toprakların sorunları çözümlenmek istenmiş, kıyıları koruma yerine, deniz ulaştırma yollarının güvenliğini kuvvetli bir donanma ile sağlamak düşünülmemiştir.

Batı ocakları filoları ile birlikte Ege'de yapılan başarılı harekâtlardan sonra bu filolar harekât alanında tutulmayıp üslerine gönderilmiştir.

Egriboz adasında limanda yatan Mezomorta Hüseyin Paşa'nın emrindeki Osmanlı Donanmasına 1697 yılında Venediklilerin yaptığı baskın sonucunda, yeterli savunma önlemlerini alan Osmanlı donanması bir zarara uğramamıştır.

Kara savaşlarının çok olmasından en fazla zararı deniz kuvvetleri görmüştür. Çünkü, denizin önemini anlayamadıklarından savaş harcamaları nedeniyle donanmayı güçlendirecek parasal olanak bulmak güçleşmiştir. Halbuki karadaki savaşları büyük çapta deniz ticareti destekleyebilirdi.

18. yüzyıl başlarında dünya denizciliğinde önemli teknik gelişmeler olmuştur. Osmanlı devleti bu yenilikleri izlememiştir.

Osmanlı devleti, her seferinde, gerek kara gerekse deniz kuvvetleri savaşta hazır olmadan, savaşlara girmiş ya da girmek zorunda bırakılmıştır.

5. ÇÖKME DÖNEMİNDE OSMANLI DENİZ POLİTİKASI:

Çökme döneminin başlangıcı olarak 1793 tarihi kabul edilir. Osmanlı 1920 yılında tarihten silindiğine göre, çöküş dönemi 127 yıl sürmüş demektir. Ancak bu bizi yanıltmasın. Eğer, Avrupalı devletler çıkar savaşında paylaşımı erken gerçekleştirebilseylerdi, Osmanlı çok daha erken göçüp giderdi.

18. yüzyılda, Osmanlı yine çok geniş bir alana yayılmış "Deniz İmparatorluğu" görüntüsündedir. Donanması ve "deniz stratejisi" olmayan bir "Deniz İmparatorluğu"... Bu koşullar altında bu İmparatorluğun çökmesinden daha doğal bir olay olamazdı.

Osmanlı'nın uzak yakın komşularına bakıyoruz: Hepsinin, iyi ya da kötü bir "saptanmış deniz politikaları" vardı. İngiltere'nin, Fransa'nın, Almanya'nın, denizi olmayan Avusturya'nın, Rusya'nın, daha sonra kurdurulan Yunanistan'ın bile "deniz politikaları" var; Osmanlı'nın yok.

Avrupa yelkenden buharlı gemiye geçiyor. Makina çağı başlıyor. El sanatları geleneğinden kopamayan Osmanlı makina çağına geçemiyor. Kürekten yelkenliye geçmesi 100 yıl süren Osmanlı'nın bu yeni çağı yakalaması çok uzun sürecektir.

II. Mahmut yeni bir ordu ve donanma kurmaya girişti. Bir takım yenilikler de yaptı. Ancak öteki devletlerin çıkar savaş ılerlemeye izin vermiyordu.

Denizcilikte kıpırdanışın başladığı dönem, Sultan Aziz dönemidir. Bu dönemde kurulan dünyanın sayılı donanmalarından biri olduğu söylenen Osmanlı donanması, hangi hedefe yöneldiği belli olmayan bir donanmaydı. Her cins gemi vardı, fakat belli bir tasarıya göre alınmadıkları için belirli bir hedefe yönelmemişti. İngiltere'ye ısmarlanan çok sayıda gemi nedeniyle, Osmanlı'nın dış borçlarının fazlalaşması ve İngilizlere sağlanan parasal çıkarlar halkı hoşnutsuz kıldı ve halk, donanmanın gereksiz olduğunu düşünmeye başladı. Bu yanlış düşünce, daha sonraki dönemde Sultan II. Abdülhamit'in kuşkuculuğuyla birleşince, belirli bir düzene sokulursa kullanılabilecek donanma, Haliç'te çürümeye tutsak edilmiştir.

II. Abdülhamit donanmayı Haliç'te demirli tutmasının pek çok nedeni sayılıyor. Bunlar:

Abdülaziz gibi kendisinin de, donanma toplarının tehditi altında tahttan indirileceği korkusu.

Donanma için yeniden borca girmemek, eski borçları temizlemek.

Ruslara düşmanca tavırlarımız olmadığını göstermek çabası.

İngilizlerle dost geçinmek.

Büyük borçlanmalar karşılığı kurulan donanmanın, **93 Harbİnde** hiç bir varlık gösterememesi.

Sultan Abdülhamit anılarında şunları söylüyor:

"İstanbul Konferansı göstermişti ki, Abdülaziz Han'ın orduyu ve donanmayı güçlendirme yoluna girmesi, büyük devletleri telaşlandırmış ve teşebbüs hayatına mal olmuştu. Daha sonra kopan Rus muharebesi Ordunun

güçlendiğini ortaya koymuştur. Eğer hanedana başkaldıran subaylar ve hanedana bağlı subaylar meselesi olmasaydı Rus ordularını durdurabilecek ve zaferi kazanabilecektik. Demek orduya verilen emekler boşa gitmemişti.

Buna karşılık bu muharebe, donanmanın sayı üstünlüğüne rağmen bir iş göremediğini de ayrıca ortaya koymuştur. Çünkü bizim gemilerimizin hemen hepsinde İngiliz çarkçıbaşıları vardı. Bu çarkçıbaşılardan bazılarını muharebenin başında değiştirmek istediğimiz zaman, İngiltere Elçisi saraya koşmuş ve bu teşebbüsün İngiltere'ye itimadımız olmadığı biçiminde yorumlanacağını açıkça söylemekten çekinmemişti. Öyleyse, bir donanmamız yok demektir. Çünkü bu donanma, hem Fransızlarla İngilizleri bize düşman ediyor, hem savaşta bir işe yaramıyordu. Faydası olmayan, fakat mazaratı (zararı) olan bir şeyi muhafaza etmek aklın icabı dışındadır. Donanmayı Haliç'e çektiğim ve böylece Fransız ve İngilizlere, Akdeniz'de kendileri ile boy ölçüşmeye niyetimiz olmadığını anlatmış oldum. Gerçekten bu tedbir uzun süre İngilizleri ve Fransızları bizimle uğraşmaktan uzak tutmuştur."(10)

Abdülhamit'in kendisini savunmak için söylediği bu sözlerle ekleyecek hiç bir şey olmasa gerek. Bu sözler, İmparatorluğun deniz hak ve çıkarlarının öneminin padişah tarafından da anlaşılmadığının en açık kanıtıdır.

Donanmanın Haliç'e tıklılışının üzerinden 20 yıl geçtikten sonra (1897) çıkan Yunan isyanında, donanmanın içler acısı durumu, Sultan Hamit'i harekete geçmeye zorladı. Ancak, Hamit'in bu hareketi, donanmanın güçlendirilmesinden daha çok, ısmarlanan gemilerle Batılı devletlerle çıkar ilişkisi kurarak savaşı önlemek politikasının gereği idi.

Sultan Hamit, her ne kadar yeni gemiler almak yoluna gittiyse de personelin eğitimi konusuna gereken önemi vermedi. Bu da kuşkuculuğunun bir sonucu olsa gerektir. Yapılması gerekip de yapılmayanların eksikliğini ve acısını Balkan Savaşı ve Birinci Dünya Savaşında çok acı biçimde yaşadık.

Bu savaşlarda donanmanın başarılı olamayışının bir nedeni de İngiliz uzmanlardır. Gemilerinde İngiliz uzmanlar barındıran Osmanlı Devleti'nin İngilizlerle çıkar çatışmasına girmesi, yitirileceği baştan belli olan bir savaştı. Osmanlı, sonucu belli olan bir savaşa giriyordu. İngiltere gibi İmparatorluğun yaşaması denizlerdeki çıkar ve üstünlüklerine bağlı bir devletin, çok büyük çıkarlarının söz konusu olduğu Akdeniz'de kıyıları ve üç anakarada toprakları olan Osmanlı İmparatorluğunun Donanmasının güçlenmesini ister miydi? Bu yanıtı belli bir sorudur ve emperyalizmin doğası gereği istemeyeceği açıktır.

Balkan Savaşı Dönemi:

Balkan savaşı öncesi Donanmayı güçlendirme çabalarına karşın teşkilat, metaryal, personel, harekât ve eğitimde yetersiz olmamız nedeniyle Donanma büyük başarılar gösterememiştir.

Osmanlı Deniz Kuvvetleri, Balkan savaşında her ne kadar Ege adalarının Yunanistan tarafından işgalini önleyememiş ve bu denizde egemenlik

mücadelesinde tam bir başarı sağlayamamışsa da, kendisine düşen ve savaştan önce takdiri mümkün olmayan çok çeşitli görevleri başarı ile yapmış ve İstanbul'un işgalini önleyen çok etkili bir destek kuvveti olmuştur. (11)

Tüm olumsuz koşullara karşın Osmanlı Donanmasının bu savaşta yaptıkları şöyle özetlenebilir:

«Karadeniz'de devletin tek yardım yolu olan Köstence - Boğaz ve Zonguldak - Boğaz deniz ulaştırmalarının aksaksız sürmesini sağlamıştır.

Çanakkale Boğazı'na karşı yapılabilecek her türlü hareketin caydırıcısı olmuştur.

Çatalca muharebelerinde ordu yanlarını Marmara ve Karadeniz'den topçu ateş desteği ile desteklemiş ve muharebelerin kazanılmasında, dolayısıyla da İstanbul'un savunulmasında büyük ölçüde etkili olmuştur.

Marmara denizinde kaçak nakliyatı önlemiş, sonucu ne olursa olsun Şarköy çıkarmasının gerçekleşmesini sağlamıştır.

Lüleburgaz muharebesinden sonra Çatalca ve Bolayır'a çekilmekte olan ordunun deniz yanlarını güven altına almış, çekilişini sağlamış, ordu yanlarına asker çıkarmıştır. »

Balkan Savaşı ile Birinci Dünya Savaşı arasında, yüzümüzü güldüren tek deniz başarısı Hamidiye'nin tek başına çıkarak Yunan ticaret yollarını kesmesi ve Yunan savaş ve ticaret gemilerini batırmasıdır. Hamidiye'nin başlattığı bu korsan savaşı ya da ticaret savaşı akın harekâtı daha sonra pek çok ülke gemisi tarafından uygulanmıştır. (12)

Birinci Dünya Savaşı Dönemi:

Birinci Dünya Savaşına girdiğimizde, Deniz Kuvvetlerimiz İngilizlerin emrinde, kara ordumuz ise Alman subaylarının emrindeydi. Çıkarları çatışan bu iki devletin askeri uzmanları farklı eğitim veriyorlardı ve ortak bir Genelkurmay'da birleşmeleri olanaksızdı.

Savaş başladıktan sonra donanmamızı Almanların emrine verdik. Alman subaylar tarafından eğitime başlayan gemilerin, İngilizler tarafından birer çay bahçesine dönüştürüldükleri saptanmıştır.

Savaş sırasında donanmaya iki ödev verilmişti. Balkan ve Trablus savaşlarından çıkmış köhne gemilerimizin bir bölümü Karadeniz'de Ruslarla savaşacaktı; öteki bölümü ise Çanakkale Boğazını İngiliz ve Fransız çıkarmasına karşı koruyacaktı.

Bu savaşın sonucunu özetlersek:

Doğu cephesinin kara savaşları deniz kıyısından çok uzakta yapıldığından gerek Türk ve gerekse Rus donanmaları Kara kuvvetlerini doğrudan destekleyecek durumda olmadıklarından bu ödev iki tarafça da yapılamadı.

Türk deniz kuvvetleri İstanbul - Trabzon ulaştırmasını yeterince ve başarıyla yaparak istenen desteği sağlamış oldu. Aslında özellikle Doğu Karadeniz'de çok güçlü durumda bulunan Rus donanması, her şeye karşın bu su-

larda kesin üstünlük sağlayamamıştı. Dolayısıyla bu nakliyatla bir bölümüyle de olsa bile başarıldığı gibi, çeşitli tarihlerde Rus kıyı kentleri ve limanları da yeterince bombardıman edildi.

Bu arada Türk Deniz Kuvvetleri de Batı Karadeniz'de egemenlik ya da deniz denetimini sağlayamadığından, Boğaz, özellikle kömür havzası ve daha sonra da Doğu'daki birçok limanlar Ruslar tarafından bombardıman edildi. Bunu önlemek için Doğu Karadeniz'de hiç değilse Trabzon limanını daha barış döneminde koruyacak önlemler alınmalıydı.

Bu savaşta Doğu cephesindeki Rus kuvvetlerinin gerilerine bir çıkarma düşünülmemiş ve tasarlanmamış olduğundan, deniz kuvvetlerine böyle bir ödev düşmedi. Aslında, Karadeniz'deki Rus deniz kuvveti karşısında buna olanak yoktu. Nitekim Akkerman yöresi için düşünülen böyle bir çıkarma da bir müfreze gücünü aşamadı.

Türk deniz kuvvetlerinin en büyük başarısı, öncelikle kendini üstün Rus deniz kuvvetlerine ezdirmemiş olması ve sonra da her şeye karşın Karadeniz Boğaz'ı yöresine bir çıkarma yapmalarını önlemiş olmasıdır.

Çanakkale Boğaz cephesinde ise:

Türk Deniz Kuvvetleri verilen ödevleri yerine getirmişlerdir. Özellikle küçük mayın gemisi Nusrat, Bağlaşık filonun çıkarma girişiminden on gün önce döktüğü mayınlarla, Boğaz'dan geçiş izni vermemiştir. Bunda kara topçularımızın da büyük başarısı önemli ölçüde etkili olmuştur.

Nusrat'ın bu başarısının sonucu; Düşman donanmasının Boğaz'ı geçmemesiyle hem İstanbul'un işgali geciktirildi; hem de Rusya yardım alamayınca, yıkılmak üzere olan Çarlık kısa sürede yıkıldı ve dünyanın ekonomik haritası değişti.

Boğaz'dan geçemeyen Bağlaşıkların çıkarma harekâtları sırasında Çanakkale savaşları bir büyük komutanın doğuşuna tanık olacaktı. Yarbay Mustafa Kemal bu savaşlarda parlayacak, Kurtuluş Savaşının ardından dünyanın siyasi haritasının yeniden çizilmesinde baş kişi olacaktı.

Osmanlı Devleti bu savaştan yenik çıktı. Her yer işgal edildi. Savaş gemilerine el kondu; tersaneler ve ikmal (yardım) merkezleri işgal edildi.

Ulusal Mücadeleye karar verildiğinde, Karadeniz'e daha önce çıkmış olan iki küçük gambot Anadolu Hükümetinin ilk deniz kuvveti olarak savaşa başlıyordu.

B. ÖTEKİ DEVLETLERİN DENİZ POLİTİKALARI:

Deniz savaş tarihi, yalnızca deniz kuvvetlerini ilgilendiren, deniz cephelerini açıklayan bir inceleme değildir. Bir tek askeri açıdan bakarsak hata yapmış oluruz. Çünkü, denizler hak ve çıkarların çok yoğun ölçüde çatıştığı

uluslararası bir politika alanıdır. Denizler, kullanabilenler için çok önemli ekonomik güç alanlarıdır. Tarihe baktığımızda görüyoruz ki, denizlerde egemenlik kurabilenler dünyaya da egemen olabilmişlerdir. İngiltere İmparatorluğu gibi; Barbaros dönemi gibi...

Bir devletin denizlerde güçlü olması için yalnız savaş gemilerinin nitelikli, güçlü olması yeterli değildir. O devletin deniz gücü güçlü olmalıdır. Denizlerdeki askeri filolarıyla, ticari filoları ve politikaları birbirini destekler olmalıdır. Tarihsel olaylar, güçlü bir donanmanın yeterli olmadığını göstermektedir. Gerçekçi, ülke çıkarlarını gözetken, bir deniz gücü politikası olmalıdır.

Denizler, hem ekonominin desteklenmesinde, hem de güç kaydırılmasında yararlanılacak en önemli unsurdur. Denizden donanma desteği ve her türlü yardım (askeri araç gereç, insan, yiyecek...) desteği alamayanlar savaşı yitirmişler, denizi iyi kullananlar savaşları kazanmışlardır.

Kurtuluş Savaşımız, denizdeki yardım ve destek yolları kullanıldığında bir savaşın kazanılabileceğini gösteren en canlı örnektir.

Osmanlı İmparatorluğu çağdaşlarının, daha doğrusu düşmanlarının ve dostlarının deniz politikalarını, donanmaya bakışlarını kısa da olsa incelemek, hem Osmanlı İmparatorluğunun çöküşünü; hem de Ulusal Savaş döneminde küçük teknelerimizin, Anadolu Donanmasının yarattığı tansığın (mucizenin) büyüklüğünü daha da netleştirecektir. Bu devletlerin deniz politikalarının tarihi, Osmanlı'nın, deniz savaşlarının sonucundan hiç ders almadığı ve edinilen bilgi birikimlerinden yararlanmadığını gösteren örneklerle doludur. Leponte (1571), Çeşme (1779), Navarin (1827) ve Sinop (1855) yenilgileri en belirgin örneklerdir...

İngiltere'nin Deniz Politikası:

İngiliz deniz politikası; ülke kıyılarını korumaktan daha çok dünya denizlerinde ve deniz aşırı ülkelerin doğal zenginlikleri üzerinde egemenlik kurmaya ve bu zenginlikleri İngiltere'nin çıkarları için kullanmaya dayanıyordu. Kısacası sömürgeci (emperyalist) politikaydı.

İngiltere'nin deniz politikası böylesine açıkken, Osmanlı İmparatorluğunun İngilizlerden yardım istemeleri ne derece gerçekçiydi?

İngiliz uzmanların Osmanlı donanmasını düzeltmek ve çağdaşlaştırmak yönünde çaba harcıyacıklarına inanmak hoşgörü sınırlarının ötesindedir. Sultan Aziz ve Abdülhamit döneminde yaptırılan gemiler Donanmayı güçlendirmekten daha çok, İngiliz ekonomisini güçlendirmeye yaramıştır.

Osmanlı donanmasının güçlendiği dönemlerde Rusların sıcak denize inmesinden çok Osmanlı'nın güçlü bir donanmayla Akdeniz'de varlığını sürdürmesinden korkan İngilizler, Osmanlılarla hiçbir siyasi sorun olmadığı halde, Tuğamiral Weber ve komodorlarını Rus donanmasının emrine vermişlerdir. Çeşme'de (1779), İngiliz amiralin önerdiği ateş kayığı saldırısını Rus amirali Orloff uygulamış, Osmanlı donanması kendini savunma fırsatı bula-

madan yakılmıştır. Görünüşte Rus başarısı gibi görünen bu baskın aslında Deniz Kuvvetlerine bağlı olan İngiliz istihbaratının başarısıdır.

Bu tür olayları Navarin'de de, Sinop'ta da görüyoruz.

İngilizler, Osmanlı Devletini de Çarlık Rusyasına karşı kara ordularıyla büyük bir güç olarak görüyorlardı. Kısacası, Akdeniz'de çıkarları çatıştığını gördüğü Osmanlı'yı denizlerde güçsüz bırakmaya çalışan İngiltere, kara devleti olarak yine kendi çıkarları doğrultusunda yaşaması için çaba harcıyordu.

1878 Osmanlı - Rus savaşında, Rus orduları İstanbul kapılarına dayandılar. 23 Şubat 1878'de Ayastafanos (Yeşilköy) Antlaşmasının görüşmeleri sürerken Marmara'ya giren Amiral Hombly komutasındaki 9 zırhlıdan oluşan İngiliz filosu ile İngiltere ağırlığını koyarak, Ruslara beklemedikleri bir gözdağı vermiştir.

II. Meşrutiyetin ilanından sonra donanmayı yenileştirme ve güçlendirme çabalarını gerçekleştirmek üzere İngiltere'den yardım istendi. Bu yardım çerçevesinde, personelin de eğitim ve öğrenimi sağlanacaktı. Amiral Douglas Gamble başkanlığında 5 kişilik bir uzmanlar topluluğu geldi. Bu uzmanlar beş ana maddeden oluşan bir programı gerçekleştirmeye çalışacaklardı:

*Yeni bir donanma programı hazırlamak,
Eldeki savaş gemilerinin bakım onarımını yapmak,
Tersaneyi yeniden düzenlemek,
Kurslar açarak personeli yetiştirmek,
Talimnameler yayınlamak.*

Topluluk başkanı Amiral aynı zamanda Donanma komutanlığını da yürütecekti. Tam yetkiyle donatılmıştı. Deniz Bakanıyla doğrudan görüşme yetkisi de tanındı. Görev süresi iki yıldır ve yılda 30.000 İngiliz lirası ödenek alacaktı.

İngiliz Askeri Heyetinin Osmanlı Donanmasını tensik edip (düzenleme) yetiştirmekle görevlendirilmesi, bu arada Çarlık Rusyasını da telaşlandırdı ve durumu İngiltere nezdinde protesto etmesine sebep oldu. İngilizler bu protestoyu, "Osmanlılar, İngiltere'den öğretmen - subay alamadıkları takdirde, Almanlara müracaat edeceklerdi. Böyle bir hal tarzı Osmanlı donanmasının daha hızlı bir tarzda gelişmesine sebep olacaktı" tarzında cevaplandırdılar. (13)

Bu yanıtın ne derece gerçeklere dayandığı tartışılabilir. Kim kimi oyallıyordu. İngiltere, Rusya'yı mı? Yoksa Osmanlı İmparatorluğunu mu? Yalnız bu arada şu sorunun da yanıtını düşünmek yerinde olacaktır. İngiltere gibi deniz menfaat (çıkar) ve üstünlüğüne dayanan bir imparatorluğun; büyük çıkarları olduğu Akdeniz'de ona sahil (kıyısı olan); her üç ana karada da toprakları bulunan Osmanlı İmparatorluğunun güçlü bir deniz kuvvetine sahip olmasını istemesi samimi ve çıkarları ile bağdaşık olabilir miydi? (14)

Nitekim Amiral Gamble hazırladığı ve parasal tutarı 18 milyon lirayı bulan Donanma güçlendirme taslağında esas unsur olarak 10.000 tonluk zırhlıların yapılmasını öneriyordu. Halbuki Osmanlı Bahriye Şurası; 1904 - 1905

Rus - Japon savaşından alınan derslere göre Dretnot tipi gemi yapımını istiyordu. Bu temel anlaşmazlık, sonuçta, Amiral Gamble'nin sözleşme süresinden 11 ay önce istifasına neden oldu ve 8 Şubat 1910'da Türkiye'den ayrıldı. Yerine 3 Mayıs 1910'da Bahriye Nezareti Fen Müşaviri olarak değişik bir ünvan ile Amiral Williams geldi. (15)

Amiral Williams, daha da ileri giderek ve inatla, Osmanlı İmparatorluğunun küçük bir donanmaya sahip olmasını savunuyor ve bu konuda 8 Temmuz 1910 tarihinde Deniz Bakanlığına vermiş olduğu raporda; Osmanlı Devleti'nin, esas unsur olarak torpidobot ve mayın dökücü gemilerden kurulu bir Donanma yapmasını öneriyordu. Acaba Amiral Williams, Osmanlı İmparatorluğunun o günkü siyasi ve ekonomik koşulları içinde daha büyük bir donanmaya sahip olmasını ve onu yaşatmasını olanaksız mı bulmuştu? Yoksa Doğu Akdeniz'de güçlü bir Osmanlı Donanmasının varlığını İngiltere'nin çıkarlarına uygun görmemiş miydi?(16)

İngiltere'nin, Çarlık Rusyası'nın protestosuna verdiği yanıtın içeriği ile her iki Amiral'in önerisi arasındaki birliktelik gözardı edilemez. Açıkçası, İngiliz Amiraller zaman yitirilmesine neden oluyordular.

Her şeye karşın halkın da katkısı ve desteğiyle 19 Temmuz 1909'da "*Donanma-ı Hümayun Muavenet-i Milliye Cemiyeti*" adıyla bir kurum kuruldu ve çok kısa sürede büyük başarılar toplandı. Parasal değeri 18 milyonu bulan bir donanma tasarısı hazırlandı. Fakat çeşitli etkenler bunun gerçekleşmesini engelledi. Yine de İngiltere ve Fransa'ya çeşitli tipte savaş gemileri ısmarlandı. Ancak, bu gemiler gelmeden Balkan savaşı başladı.

Birinci Dünya Savaşının eşiğinde İngilizlere ısmarlanan ve bedeli ödenen iki savaş gemimizi (Sultan Osman ve Reşat), İngiltere Hükümetinin bahaneyle el koyması da, İngilizlerin Osmanlı Devleti donanmasının güçlenmesini istemediklerinin bir başka örneğidir. (17)

"Bu iki gemiye el koymak için savaş çıkınca İngiliz yasalarının hükümete böyle bir yetki verdikleri ileri sürülmüştü. Ancak, 1 Ağustos'ta henüz İngiltere savaş halinde değildi. Dolayısıyla bu bahane ileri sürülemezdi. (18)"

Almanya'nın Deniz Politikası:

Almanya'da, İngiltere'de olduğu gibi yerleşmiş geleneksel bir denizcilik politikası yoktu. Almanya 20. yüzyıla kadar karada güçlü olan bir devlettir. Bugünkü Avrupa'nın oluşmasında önemli bir yeri olan yedi yıl savaşlarında da Almanya'nın bulunduğu bağlaşıklar karada; İngiltere ve bağlaşıkları ise denizde güçlü idi. Bu nedenle deniz aşırı yerlerde İngiltere başarılı olmuş, Amerika anakarasındaki Fransız etkisini en aza indirmişti.

Almanya'da Kara orduları, disiplinin en sert biçimini ve Prusya militarizmi adını almıştı.

Birinci Dünya Savaşında, İngiltere, Almanya'yı denizden ablukaya alarak onun sanayi ürünlerinin taşınmasını engellemeye çalışarak ekonomik

yönden zayıflamasını ve savaştan çekilmesini tasarlamıştı. Bunda da başarılı oldular. Almanya'nın buna karşı koyabilecek İngiliz donanması gücünde bir donanma oluşturması hem parasal; hem de coğrafi yönden çok zordu. Çünkü İngiltere (Britanya) adasını dört yandan kuşatmak olanaksızdı.

Almanlar Atlas Okyanusuna ulaşmak için İngiliz kıyılarını dolaşmak zorundaydılar. İngilizler de güçsüz Rus donanmasına destek vermek için Baltık denizine ve Sıkandinav Boğazı'na girmek zorundaydı. Buraya girmek çok zordu. Bu nedenle Almanlar Baltık denizini hep egemenlikleri altında tutmuşlardır.

Alman donanması hep kıyı savunma donanması olarak iş görmek zorunda kalmıştır. Bu zorunluktan ötürü de denizaltıcılığı geliştirme yolunu seçmişlerdir.

Osmanlı Devleti ile Almanya arasındaki deniz ilişkilerinin (son dönem) başlangıcı, henüz savaş başlamadan önce Akdeniz'de dolaşmakta olan Goeben ve Breslau adlı iki geminin İngiliz savaş gemileri önünden kaçarak Çanakkale Boğazı'na sığınmalarıyla başlar...

Osmanlı Kara ordularına danışmanlık ve eğitim subaylığı yapan uzmanlara, o tarihten sonra deniz subayları da katılacaktır.

Olayı protesto eden İngilizler, uzmanlarını çekince, Osmanlı donanmasının başına Alman deniz subayları yerleşiverdi. Hemen eğitime giriştiler. Almanlar İngilizlerden farklıydı; daha disiplinliydi. İngilizlerin gemileri çay bahçesine döndürdükleri söyleniyordu.

Almanlar yönetiminde eğitime başlayan donanma, Amiral Soşon'un (Souchon) zorlamasıyla Karadeniz'e çıktı. Bu çıkış Alman Genelkurmayının, Osmanlı'yı savaşa sokmak için tasarladığı bir oyundu.

29 Ekim 1914'te Rus limanlarını bombalayan "Midilli" ve "Gayret-i Vatanîye", Osmanlı Devletini savaşa sokuyordu. Havanın sisli olması nedeniyle Yavuz, etkili bir bombalama yapamamıştır. Rus limanlarını dehşete düşüren bombardıman öteki iki gemimiz tarafından yapılmıştır. (19)

Sonuç olarak: Alman Amiral Osmanlı devletini savaşa sürüklemeyi başarmıştır.

İngilizlerin daha önce el koydukları iki gemiye karşılık, Almanlardan satın alındığı duyurulan Yavuz ve Midilli halkta büyük bir sevinç uyandırmıştır. Yavuz'un Türk halkınca çok sevilmesinin nedenlerinden birisi bu olsa gerektir.

Karadeniz'deki Rus donanması sayıca ve nitelik olarak çok güçlüydü. Fakat, Yavuz hız ve top gücü olarak bütün Rus gemilerinden daha güçlüydü. Rus gemileri bir araya gelince Yavuz ile baş edebilecek güce ancak ulaşıyorlardı. Bu da olanaksızdı. Donanmaya bağlı gemiler değişik bölgelerde görev yapmak zorundaydılar. Yavuz'un gücüne Midilli de katılınca Ruslar, Karadeniz'de düşündüklerini gerçekleştiremediler.

Almanya'nın Doğu'daki çıkarlarının korunması için Osmanlı Devleti'nin ayakta durması gerekiyordu. Bu nedenle, Almanlar var güçleriyle destek ol-

maya çalışmışlardır.

Çarlık Rusyası'nın Deniz Politikası:

15. yüzyılın sonuna doğru kurulan Çarlık Rusyası bir kara devletiydi. Geniş toprakların denize açılması gerektiğini gören Çarlar yollar aramaya başladılar. Sıcak denizlere iniş için iki yol vardı: Birisi Karadeniz, öteki de Baltık denizi. Fakat her iki tarafta da birer engel bulunuyordu; İsveç ve Osmanlı Devleti.

Ru'ların genel deniz politikası: Yüzyıllar boyunca sıcak denizlere inmek için yollar aramak olmuştur.

1699'da Karlofça Antlaşması ile Azak kalesini alan Rusya, ilk kez olarak, Karadeniz kıyılarına ayak basıyordu. İsveç ile yaptığı savaş sonunda 1721'de imzalanan Nystad barışı ile de Baltık kıyılarına çıktı. Bundan sonra Rusya, bütün 18. yüzyıl boyunca, hem Kafkaslar, hem de Balkanlar doğrultusunda olmak üzere Karadeniz'deki kıyılarını genişletmiş ve Balkanlarda Osmanlı - Rus sınırı, Yaş antlaşması ile Tuna'nın kollarından Prut ırmağı olmuştur. Böylece bütün Karadeniz kıyılarını ele geçiren Rusya'nın 19. yüzyıl içindeki çabaları İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının ele geçirilmesi, hiç değilse, bu Boğazların kendisine açık olması amacına yönelmiştir. Bununla beraber Rusya'nın bu Boğazlar politikasına paralel olarak yürüttüğü diğer bir politika da Balkanlar politikasıdır. Çünkü, Rusya Balkanları ele geçirdiği ve Osmanlı devletini Balkanlardan çıkarıp Balkan yarımadasına hakim olduğu takdirde, Ege Denizi ve Akdeniz'e çıkabileceği gibi, Boğazlar üzerinde bir baskı olanağı da elde edecekti. Bu nedenle, Rusya'nın yalnız Boğazlar konusundaki girişimleri değil, Balkanlar'daki girişimleri de İngiltere'yi 19. yüzyılda endişeye sevkeden bir faktör olmuştur. (20)

İngiltere, Rusya'nın Boğazları ele geçirerek Hindistan ticaret yollarını tehlikeye düşüreceğini görerek, bunu engellemek için ne gerekirse yapmıştır.

İngiltere'nin zorlamasıyla, 1841'de imzalanan Boğazlar Sözleşmesine göre; barış zamanında, hiçbir yabancı devletin savaş gemileri Boğazlardan geçemeyecekti. Böylece Rus savaş gemilerinin Boğazlardan geçerek Akdeniz'e inmesi engellenmiş oluyordu.

"İngiliz - Rus 1907 anlaşması bu iki devletin münasebetlerine yeni bir biçim getirdiği için, Boğazlar üzerindeki mücadeleyi de sona erdirmiştir. Tabiatıyla İngiltere Boğazlar konusundaki Rus amaç ve isteklerini hemen kabul etmedi. Fakat her iki devletin de Birinci Dünya Savaşına ortak cephe katılmaları, Boğazlar konusundaki Rus emellerine, kağıt üzerinde de olsa, bir gerçekleşme sağladı. 1915 yılında İngiltere ve Fransa, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarını Rusya'ya vermeyi kabul ettiler. Lâkin ne var ki 1917 yılında Çarlık Rejiminin yıkılması, 1915 anlaşmasının fiiliyat alanında gerçekleşmesi ne imkân vermedi. (21)"

Yunanistan'ın Deniz Politikası:

1827 yılında Yunanistan'a bağımsızlık tanıyan Londra Antlaşması İngiltere, Fransa ve Rusya arasında bağitlandı.

1829 yılında da bağitlanan Edirne Antlaşmasıyla Yunanistan'ın bağımsız devlet oluşu kabul edildi.

Yunanistan'ı Çarlık Rusyası yarattı. İngiltere ve Fransa da destek oldu. Yabancı devletlerin bu yardımlarına Yunan halkının katkısı da "Megali Idea" olarak ortaya çıktı.

Yunanistan'ın deniz politikası da Megali Idea'da belirlenmiştir. Deniz politikası şöyle özetlenebilir:

a- *Bizans devletini ve Karadeniz kıyılarında Rum Pontus ülkesini yeniden kurmak.*

b- *Ege'deki bütün Adaları ele geçirmek ve Anadolu'nun Ege kıyılarına yerleşmek.*

c- *Girit ve Kıbrıs adalarını Yunanistan'a katmak.*

1897 savaşıdan sonra Osmanlı donanmasının güçleneceğini anlayan Yunanlılar öteki devletlerin de yardımıyla donanmalarını daha nitelikli hale getirmeye çalıştılar.

Balkan Savaşı öncesi Averoff zırhlı kruvazörünü alarak Osmanlı Donanmasına karşı daha güçlü bir duruma geldiler. Trablusgarp savaşında Osmanlı Donanmasının Çanakkale'de hareketsiz kalışı Yunanistan donanması için hazırlanma olanağı sağladı.

Yunanistan, 1912 yılında Almanya ve İngiltere'den yeni muhripler satın aldı. Ekonomik güçlerinin elverdiğince silahlandılar.

Yunanistan coğrafi konumu nedeniyle deniz çıkarlarına dönük ve denizci bir ülkeydi. Bu nedenle Yunan donanması kolaylıkla yetenekli, denizci niteliği yüksek personel bulabiliyordu. Ancak, uzun yıllar çağın gerisinde eğitim yöntemleri ile çalıştığından modern taktik, sevk ve idare usulleri ile teknolojiye yabancılıkları Osmanlı donanmasında olduğu gibiydi. (22)

Yunan donanması da Osmanlı donanması gibi İngiliz subaylar tarafından eğitilmiştir.

1910 yılında modern sevk ve idareyi öğretmek üzere İngiltere'den Tuğamiral Lionel Tofel başkanlığında bir İngiliz heyeti Yunan donanmasına katıldı. İngiliz amirali Yunan donanma personelinin gemicilik ve denizcilik nitelikleri bakımından yeterli bulunduğundan, eğitimlere taktik manevra yapmakla başladı. Gerekli talimnameleri çıkardı ve çeşitli kurslar açtı. Hatta bir kısım Yunan subaylarını İngiliz donanmasında staja gönderdi. Bu suretle de modern deniz savaşlarının tekniğini zamanın müsaadesi oranında onlara verdi. En büyük problemleri lojistik destek konusundaydı. Coğrafi konumları dolayısıyla gerekli lojistik desteği sağlamada Osmanlı Donanmasına göre daha avantajlı olmalarına rağmen bilhassa cephane sıkıntıları çoktu. (23)

Yunanistan'ın Osmanlı Devletine karşı izlediği politikada şu önemli

nokta dikkati çekiyordu:

" Osmanlı Devleti denizlerde kudretlendiği zamanlarda ona dost görünecek; denizde zayıflar zayıflamaz da Enosls diye ortaya çıkacaktı. 1897 savaşında yenildiği zaman bile Fener Patrikhanesine telyazıyı basmıştı: Osmanlı Devleti karada kuvvetli olablrr. Blz, denizde kuvvetli oldukça ergeç İstanbul'a glrıp Ayasofya'ya çanı takacağız..." (24)

Fransa'nın Deniz Politkası:

Fransızlar da İngilizler kadar kudretli denizciler yetiştirmişlerdi. Fransa ihtilalinde Ebukır ve Trafalgar deniz savaşlarında İngilizlere yenilmelerinin nedeni, İngiliz donanmasının fikir birliğinde hareket etmesine karşılık Fransız subaylarının kralcı ve ihtilalci olarak ikiye bölünmeleri idi. Bundan sonra da Akdeniz'e sahip çıkıp *"Akdeniz tamamen bir Fransız gölü olmalıdır. Ticaretini biz yapmalıyız. Bizim projelerimizi kendilerine mal etmek isteyenleri Akdeniz'den uzaklaştırmalıyız"* diye bir politika izlemeye başlamışlarsa da güttükleri yanlış deniz politikası yüzünden İngilizlerle başa çıkamıyacaklarını anlayınca ve özellikle Alman tehdidi karşısında kalınca İngilizlerle beraber olmaya karar vermişlerdi. (25)

O da İngiltere gibi, Almanya'ya karşı İngiliz - Rus - Fransız ittifakı kuruluncaya kadar, Boğazlar konusunda Çarlık Rusyasına karşı Osmanlı Devletini desteklemeyi sürdürmüştü. Bu arada Osmanlı Devleti'nin Suriye kıyılarına el atmayı da aklından çıkarmıyordu. (26)

İtalya'nın Deniz Politkası:

Tek devlet olarak kuruluşunu tamamlar tamamlamaz, 1866 yılında Avusturya - Macaristan'a ve 1890'larda Habeşistan'a yenilmesine rağmen politikada pek büyük işlere başlamıştı. Almanya gibi o da koloni payında istediği parçayı bulamamış, çok büyük bir deniz politikası olarak Osmanlı devletinden Trablusgarp ve Sirenayk eyaletlerini koparmayı planlamıştı. Ege adaları, Batı Anadolu ve Balkanlar'a nüfuz etmek istiyordu ama; müttefikleri Almanya ve Avusturya - Macaristan buna izin vermiyorlardı. Özellikle Avusturya - Macaristan *"Kuzey Afrika dışında Osmanlı kıyılarına karşı deniz harekâtı yaparsanız ben Avusturya'ya karşı yapılmış bir saldırı sayarım"* diyordu. (27)

Kesin iddiası şuydu: Fransa'nın Atlantik'te de kıyı ve limanları olduğu için Akdeniz devleti sayılmaz. Bundan ötürü Akdeniz'de en kuvvetli donanmaya sahip olmak hakkı İtalya'nındır. (28)

Avusturya - Macaristan'ın Deniz Politikası:

Yedi yıl savaşları sonunda İtalya'nın yedi kentini işgal etmiş olan Avusturya, Adriyatik denizinde çok güçlü bir donanma bulundurmak zorundaydı. Bunun dışında Avusturya'nın deniz politikasını şöyle özetleyebiliriz:

Avusturya, birisi Çarlık Rusyası'nın Balkanlar üzerinden sıcak denizlere inmesini önlemek; öteki de Selanik üzerinden Ege Denizine çıkmak, olmak üzere iki hedefi olacaktı. Bu arada Adriyatik denizinde de İtalyanlarla rekabet halinde bulunmaktaydı. Rusları sıcak denizlere çıkarmamak konusunda İngilizlerle düşünce birliği halindeydi ama; Çarlık Rusyası'na karşı da Almanlarla çıkar birliği yapmak zorundaydı. Bundan ötürü Almanya-Avusturya ve İtalya ittifakına girmişti ama; müttefiki İtalya'nın Balkanlara nüfuz etmesinin de aleyhinde bulunuyordu. Bundan ötürü Osmanlı - İtalya savaşında politik nüfuzunu kullanarak İtalyanların Balkan yarımadasına bölgesel harekât yapmasına mani olmuştu. (29)

Bulgaristan'ın Deniz Politikası:

1856 Paris Antlaşması ile kurulan Bağımsız Bulgar Devleti, deniz politikasını, Selanik üzerinden Ege denizine çıkmak; Boğazları almak, olarak belirlemiştir. Özellikle de İstanbul Boğazı'nı... Alman yardımları ile bir de küçük donanma kurdular.

Selanik üzerinden Ege denizine ulaşmak ve İstanbul Boğazı'nı alma tasarılarını gerçekleştirmek için Rusya'nın da kışkırtmasıyla Birinci Balkan savaşını başlattılar. Ancak, başarılı olamadılar.

İstanbul'u alamayınca, Selanik'i almak için Osmanlılarla bağlaşıklık olarak Yunanlılar ve Sırlara karşı İkinci Balkan savaşını açtı; yine amacına ulaşamadı.

Bu kez Birinci Dünya savaşında Almanya - Avusturya - Osmanlı arasında bağlaşıklık olarak savaşa girdi; yine kaybetti.

1. BÖLÜM DİPNOTLARI

- (1) Aydın TANERİ, Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri s: 321, Kültür Bak. Yayını Ankara/1981
- (2) Osmanlı Deniz Politikası bölümünün anlatımında, Deniz Harp Akademisinin "Osmanlı Devleti'nin Çeşitli Dönemlerinde Deniz Politikası / Stratejisi ve Devletin Gelişmesine Etkileri" adlı yayından geniş ölçüde yararlanılmıştır.
- (3) A. Taneri, a.g.e. 327
- (4) Dz. Kuv. Dergisi, sayı: 440, s: 10-21, İstanbul - 1963
- (5) a. g. d.
- (6) a. g. d.
- (7) Deniz Harp Akademisi, Ders notları.
- (8) Dz. Kuv. Dergisi, sayı: 440, s: 10- 21.
- (9) a. g. e.
- (10) İsmet BOZDAĞ, Sultan Abdülhamit'in Hatıra Defteri, s: 71, İST-1986.
- (11) Dz. Kuv. Der. sayı: 502, s: 8-16 1978 - Ankara
- (12) Bkz. Erol Mütercimler, Destanlaşan Gemiler - Kastaş Yayınları / İstanbul - 1987.
- (13) Dz. Kuv. Der. sayı: 502, s: 10 İstanbul - 1978.
- (14) a. g. d.
- (15) a. g. d.
- (16) a. g. d.
- (17) Bu konuda geniş bilgi için bkz. "Sultan Osman" - E. MÜTERCİMLER / Mim. K. ÖKE, E Yayınları.
- (18) Y. Hikmet BAYUR, Türk İnkılabı Tarihi - c:3 Ks: 1 s: 72 TTK - Ankara / 1983.
- (19) Ayrıntılar için bkz: Erol Mütercimler, Destanlaşan Gemiler.
- (20) Fahir ARMAOĞLU, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, s: 52 - Ankara 1983.
- (21) a. g. e.
- (22) Dz. Kuv. Dergisi sayı: 502, s: 14
- (23) a. g. d.
- (24) Belleken, cilt 44, sayı: 176, s: 734 TTK - 1980
- (25) a. g. b. ve Dz. Kuv. Derg. sayı: 470.
- (26) a. g. b.
- (27) a. g. b.
- (28) a. g. b.
- (29) Afif BÜYÜKTUĞRUL - Osmanlı Deniz Harp Tarihi - c: 3, s: 19 - İstanbul - 1983

İŞGAL GÜÇLERİ İSTANBUL'DA....

Avrupa'da değişen çıkar dengeleri kaçınılmaz sonu hazırlıyor, savaşa doğru hızla gidiliyordu. Haziran 1914'te savaşı başlatan tetik çekildi. Devletler çıkar hesaplarına göre bir araya geldiler. Avrupa'da cepheler hızla açılırken, İttihat Terakki ileri gelenleri bu savaşın dışında kalamayacaklarını anlamakta gecikmediler. Savaşı kim kazanırsa kazansın Osmanlı İmparatorluğunun paylaşımı gündeme getirilecekti. Osmanlı topraklarında çok büyük ekonomik güç yatıyordu ve öteki devletler de buradan pay kapmak için sabırsızlanıyorlardı.

İttihat Terakki yöneticileri Almanlardan önce, İngilizler, Fransızlar ve Ruslar yanında yer alabilmek için çok çaba harcadılar. Bu devletler yandaşlığa yanaşmadılar. Aslında, tüm çabalar boşa çıkınca Almanlarla birlik olundu. Parti içinde, baştan beri Almanların yanında yer alınmasını isteyen yöneticiler de vardı.

Savaş başlamıştı ancak, Osmanlı Devleti henüz savaşa katılmamıştı. Almanlar bir takım oldubittiler yaratıp savaşa sokmak istiyorlardı.

Savaşın yeni başladığı günlerde, İngiliz donanması önünden kaçan Alman bayraklı Goeben, 10 Ağustos 1914'te Breslau ile birlikte Çanakkale'den içeri girdi. Enver Paşa'nın tek başına verdiği bir kararla içeri alınan bu gemiler, Meclis Başkanı Halil Bey'in önerisi ile de satın alındılar. Ardından, Alman personelin şaşkın bakışları altında, gemiye Türk bayrağı çekildi. Personele de kırmızı fes giydirildi ve böylece Osmanlılaştırıldılar...

Gemilere, Enver Paşa'nın bulduğu "Yavuz" ve "Midilli" adları verildi. Türk donanması da Amiral Souchon'a teslim edildi. Bundan sonra Yavuz ve beraberindeki öbür gemiler sık sık Karadeniz'e tatbikata çıkmaya başladılar. Osmanlı henüz savaşa girmemişti.

Souchon, 29 Ekim 1914'te Rus limanlarını bombalattı. Böylece Osmanlı'yı savaşa itecek bahane de yaratılmış oldu.

Osmanlı Devleti'nin, Birinci Dünya Savaşına girişiyle birlikte Yavuz'un da Karadeniz'deki ödevi başlamış oldu. İlk önceleri silah ve cephane taşıyan yük gemilerini korumakla ödevlendirildi. Rus savaş gemileri limanlarımızı rahatsız etmeye başlayınca da Yavuz, yeniden Karadeniz'de boy göstermeye başladı.

Önce Balıklıva'da, Trabzon'u bombardıman ettiği bildirilen Rus donan-

ması ile savaştı. Daha sonra Batum'u topa tuttu.

Savaş sürerken, makineleri yorulan Yavuz'da baş gösteren arızalar onarılamayacak duruma gelmişti. Yine de sürekli çaba harcanıyordu.

Komutanlığı Souchon'dan devralmış bulunan Amiral Paschwitz, kopardığı bir izinle, beş aydır harekâta çıkmayan Yavuz'u, Ege'ye harekâta çıkardı. Çanakkale'den çıkan gemiler 20 Ocak 1918'de Imroz'a baskın düzenlediler. Orada İngiliz gemilerini batırdılar, ancak mayın hatlarına düştüler. Beş mayın yarası alan Midilli battı. Yavuz aldığı üç mayın yarasıyla Boğaz'dan içeri girmeyi başardı. Komuta hatası yüzünden Nara'da karaya oturdu. Bunu fırsat bilen İngiliz uçakları üstüne bomba yağdırdılar. Yüzdürülerek İstinye'ye çekildi ve savaşın sonuna kadar burada kaldı.

İmparatorluğun açtığı her cephede milyonlarca vatan evladı yokluk ve yoksulluk içinde öldü. Bu savaşta, başarı gösterilen tek cephe Yarbay Mustafa Kemal'in komuta ettiği Çanakkale cephesi oldu.

Dört yıl süren Dünya'nın ilk en kanlı paylaşım savaşı kesin yenilgimizle sonuçlandı.

30 Ekim 1918'de Mondros Ateşkes Antlaşması imzalandı...

Bağlaşık Devletler adına hareket eden İngiliz Akdeniz Filosu Komutanı Amiral Calthrope ile, Deniz Bakanı Rauf Bey'in başkanlığındaki Türk delegeleri arasında Limni'nin Mondros Limanı'ndaki Agamemnon zırhlısında yapılan görüşmeler sonuçlandı. 25 maddelik antlaşmanın imzalanmasıyla Türkiye açısından Birinci Dünya Savaşı sona erdi. (1)

Mondros Ateşkes Antlaşmasının deniz gücümüzü ilgilendiren bölümleri:

Ateşkesin denizgücümüze ilişkin maddeleri şu şekildedir (2):

"Madde 1- Çanakkale ve Karadeniz Boğazlarının açılması ve Karadeniz'e geçiş sağlanması, Çanakkale ve Karadeniz Boğazları kalelerinin Bağlaşıklarca işgal edilmesi.

Madde 2- Türk sularında bütün mayın tarlalarının torpido kovanlarının ve başkaca engellerin yerlerinin gösterilmesi ve bunların taranması ya da kaldırılması için istenebilecek yardımın yapılması.

Madde 3- Karadeniz'deki mayınlara ilişkin eldeki bütün bilgilerin verilmesi.

Madde 6- Türk karasularında zabıta ve buna benzer maksatlarla kullanılacak küçük gemilerin dışında, Türk sularında ya da Türk kuvvetleri tarafından işgal edilen sularda bulunan bütün savaş gemileri teslim olunacak ve bunlar gösterilecek liman ya da limanlarda gözetilene alınacaktır.

Madde 8- Türk işgali altında bulunan bütün limanların ve demirleme yerle-

rinin Bağlaşıklar gemilerince özgürce kullanılması ve düşman tarafından kullanılmasının önlenmesi. Aynı koşullar ticaret ve ordunun terhis amaçları için Türk sularında bulunan ticaret gemilerine de uygulanacaktır.

Madde 9- Bütün Türk limanlarında ve tersanelerinde her türlü gemi onarımı kolaylıklarından yararlanılması.

Madde 12- Hükümet haberleşmeleri dışında, telsiz, telgraf ve kablo istasyonlarının Bağlaşıklarla denetim altına alınması.

Madde 13- Denizciliğe, askerliğe ve ticarete ilişkin her türlü gereçlerin yok edilmesinin yasaklanması.

Madde 14- Ülkenin gereksinimleri karşılandıktan sonra, Türk kaynaklarından kömür, akar yakıt ve deniz gereçleri satın alma kolaylıkları verilmesi. Yukarıda adı geçen nesnelerin hiçbirini dışarıya satılmayacaktır.

Madde 18- Mısırata'yı da kapsamak üzere, Trablus ve Bingazi'de işgal edilen limanların en yakın Bağlaşık garnizonuna teslimi."

Güçsüz bir donanma

Birinci Dünya Savaşına oldukça güçsüz bir donanma ile girmiştik. Dört yıl süren kanlı savaşta ordumuz Galiçya, Çanakkale, Kafkasya Irak, Suriye, Ürdün, Filistin, Gazze ve Yemen cephelerinde çarpıştığı ve hava gücümüz bu cephelerdeki savaşlara bütün olanakları ile katıldığı halde; donanmamızın pek varlık göstermediğı dikkati çekmektedir. Binlerce millik kıyılarımız korunamamış, birlikler deniz yolu ile kolayca ulaştırılabilecek yerlere, deniz üstünlüğü olmaması nedeniyle bazen altı ay süren yürüyüşlerle varabilmişlerdir. Öyle ki, bir iç deniz olan Marmara'da bile, İstanbul'dan Tekirdağ'a yani Çanakkale cephesine asker götürüp, yaralı getiren ulaştırma gemileri düşman denizaltılarından korunamamış, batırılan teknelerin sayılarının artması üzerine Çanakkale'de eriyen birlikler İstanbul'dan yaya getirilen erlerle yenilenmiş ve yaralılar İstanbul'a at arabalarıyla taşınmıştı. (3)

"Osmanlı İmparatorluğunun savaşa girmesini sağlayan planı başarı ile uygulayan Alman zırhlılar Goeben (Yavuz) ve Breslau (Midilli)'a gelince, bu gemilerin tutumunu savaşa seyrli kalmak şeklinde yorumlamak yanlış olmayacaktır. Karadeniz'de Rus donanmasını yok edeceğini ilan eden Alman amirali, Karadeniz'e doğru dürüst açılamamış, bu nedenle birlikler Kafkas cephesine, Ulukışla'ya kadar demiryolu ve oradan aylarca süren karayolu yolculuğu ile ulaştırılabılmıştır. Çanakkale boğazı kıyılarındaki topçularımız, Çanakkale önlerine yığılmış olan İngiliz ve Fransız donanmaları ile aylarca ölüm düellosu sürdürürken, ünlü

Alman zırhlıları Gelibolu yarımadasına yerleşen düşman birliklerine bir tek mermi savuramamıştır. Öte yandan, Marmara'ya Çanakkale boğazından sızan düşman denizaltıları İstanbul önlerine gelip ilmandaki gemileri torpilleyerek batırırlarken, Goeben ve Breslau, düşman denizaltılarını avlayacağı yerde, denizaltıların ulaşamayacağı sularda gizlenme yolunu tutmuştu." (4)

Yalnız şunu da yadsımamak gerekir ki, her ne kadar Yavuz savaşın sonucunu etkileyecek harekât yapmamışsa da varlığıyla Boğaz'ın bekçisi olmuştur. Bilindiği gibi Çanakkale'yi geçilmez yapmak için yüzbinlerce şehit verdik. Yavuz, Rusların Karadeniz Boğazı'na çıkarma yapmalarına karşı caydırıcı bir engel olarak, İstanbul Boğazı'nın savunulması için de yüzbinlerce şehit verilmesinin önüne geçmiştir diyebiliriz.

Bunun yanında, Birinci Dünya Savaşında, gerçek anlamda yüzümüzü güldüren tek deniz başarısı, küçük mayın gemisi "Nusrat"ın döktüğü mayınlarla, dönemin oldukça güçlü armadasını durdurmasıdır. (5)

İşin acı yanı, Mart 1915'te, döktüğü mayınlarla Çanakkale Boğazı'nı düşmana kapatan Nusrat, bu kez aynı Boğaz'ı mayınlardan temizlemekle ödevlendiriliyordu. Nusrat'ın açtığı Boğaz'dan İngiliz, Fransız ve İtalyan savaş gemileri bayraklarını dalgalandırarak geçiyor ve İstanbul önüne demirliyordu.

2 Kasım 1918'de, Almanlar, "Yavuz Muharebe Kruvazörünü" Türklere teslim ederek Korkovada vapuru ile Odesa'ya ve denizaltı gemileriyle de Siyastopol'a hareket ettiler. Bu günün gecesinde, eski Sadrazam (Başbakan) Talat, Harbiye Nazırı (Savaş Bakanı) Enver ve Bahriye Nazırı (Deniz Bakanı) Cemal Paşalar, Almanların ellerindeki bir Rus muhribiyle Odesa'ya gittiler. Bu tarihte Boğazlar Genel Komutanlığının görevine son verilmesi üzerine her iki Boğaz, Genel Karargah emrine girdi. Buralarda birer "Umuru Bahriye Zabıtlıkları" (Deniz İşleri Subaylıkları) kuruldu. (6)

Subay ve erleri terhis ettirilen Osmanlı Donanmasının işe yarayabilecek zırhlılarından Turgut Reis ve Hamidiye, Haliç'e çektiler, kıçtan kara ettirilmişti (7). Anlaşma hükümleri gereğince Türk donanmasının bütün gemileri Haliç'e alındı. Köprülerden geçemeyen Yavuz da Tuzla'ya götürülerek burada İngiliz muhriplerinin gözetim ve denetiminde tutuldu.

İşgal kuvvetlerince savaş yeteneklerinden yoksun olduğu görülerek Anadolu limanlarında demirlemelerine izin verilen gemiler ise şunlardı: Aydın Reis adlı 502 tonluk üzeri tahta kaplı gambot⁽⁸⁾ Trabzon'da, Preveze adlı 502 tonluk üzeri tahta kaplı gambot ise Sinop limanında demirliyor; her ikisinin de topları çıkarılmış bulunuyordu. Ayrıca, çeşitli limanlarda ancak ulaşım işlerinde kullanılabilen bir kaç küçük tekne vardı. Öte yandan, halkın bağışlarla gemi almak için kurduğu Donanma Cemiyeti servetlerine el konularak kapatılmıştı. (9)

Sultan Aziz döneminde İngiltere'den sonra dünyanın en güçlü ikinci donanması sayılan Osmanlı donanması, Sultan Abdülhamit'in tahttan indiril-

me korkusu ve İngilizlere şirin görünme kaygısı yüzünden Haliç'e hapsedilmişti. Kısa sürede çürümeye başlayan gemiler, Balkan savaşında hiç bir varlık gösteremediler. Toparlanmaya fırsat kalmadan Birinci Dünya Savaşı'nın içine giriverdiler. Şimdi de, Ateşkes hükümlerine ve Amiral Calthrope'un emrine uyularak, Haliç'e alınmış olan savaş gemilerinin bakımı amacıyla çok az sayıda personel bırakılmıştı. Fakat, yapılan terhisler nedeniyle bunların sayısı gittikçe azaldı ve aslında hayli yıpranmış olan gemiler, bu yüzden bakımsız kalarak çok çabuk çürümeye başladı.

İşgaller başlıyor

Amiral Clthrope, Mondros'ta Türk delegeleri başkanı Deniz Bakanı Rauf Bey'in isteği üzerine ona bir mektup verdi: *"Hiç bir Yunan savaş gemisinin İstanbul'a gitmemesi, İstanbul'un işgal edilmemesi konusundaki kuvvetli isteğinizi hükümete bildirdim..."*

Rauf Bey, 2 Kasım'da İstanbul'da gazetelere verdiği demeçte: *Sizi temin ederim ki, İstanbulumuza tek bir düşman askeri çıkmayacaktır."* diyecek, Calthrope'un mektubu ve Rauf Bey'in sözleri bir güvence sayılacaktır. Bu sözlerle karşın, 13 Kasım'da Bağlaşık filosu ile birlikte Yunan savaş gemileri de İstanbul'a gelecektir.

Bağlaşıklar İstanbul'a, çeşitli devletlerin bayrağını taşıyan (yani, İngiltere, Fransa ve İtalya) 55 gemiden oluşan bir filoyla geldiler. Tarih 13 Kasım 1918. Bundan önce de 22 İngiliz savaş gemisi 30 Ekim 1918'de İzmir'e gelmişti. (Bu gemiler içinde bir kaç tane Yunan gemisi de İngiliz savaş bayrağı çekerek gizlenmişti.) (10)

Savaşı yenilgiyle bitiren devletlerin savaş gemilerinin ilk önce İzmir limanına gelmiş olmalarının nedeni, Çanakkale Boğazı'nın Osmanlı mayın engelleriyle dolu olmasıydı. Boğaz engellerini, ateşkes koşulları gereğince Osmanlı gambotları taramış, İngiliz mayın tarama gemileri de taramaya katılmışlardı.

Zamanın genç deniz subayları geçirdikleri acı günlerin etkisinde kalarak Üsküdar'da kiraladıkları bir yalının kayıkhanesinde Bağlaşık donanmanın içinde bulunacak Yunan gemilerine suikast yapacak silahları depo etmişlerdi ama; büyüklerinin (daha üst rütbeli subayların) uyarısı ile bu girişimden vazgeçmişlerdi. (11)

İngilizler böyle bir Türk girişiminden kuşkulananmış olacaktı ki Bağlaşık Donanmanın Çanakkale Boğazı'ndan geçmesinden önce buradaki deniz personeli Gülcemal adlı Türk ticaret ve yolcu gemisine yükleyerek İstanbul'a yollamışlar ve İstanbul Boğazı'nın her iki kıyısında da güvenlik önlemleri almışlardı. Bu önlemleri yine Gülcemal vapuruyla İstanbul'a gönderdikleri İngiliz deniz personeli almıştı. Osmanlı Donanmasını gözaltında tutacak İngiliz subayları Basra muhribiyle, Fransız subayları da Ariaden adlı mayın tarama gemisiyle İstanbul'a gelmişlerdi. (12)

İngiliz ve Fransız birlikleri 9 Kasım 1918 günü İskenderun'u da işgal edip hükümet konağına kendi bayraklarını çekmişler ve böylece Bağlaşıklar ülkemizi hızla işgale başlamışlardı. 10 Kasım gününde de Chark adlı bir İngiliz ve Mangini adlı bir Fransız muhribi İstanbul'a gelmişti. Bu arada Deniz ve Savaş Bakanlıkları, Bağlaşıkların denetim ve gözetimi altına girmişti. 11 Kasım günü Çanakkale Boğazı'nın mayın engellerini kaldırma işi tamamlandı ve Bağlaşık Donanmanın 13 Kasım'da toplu olarak İstanbul limanına gelip demirlemeleri kararlaştırıldı. (13)

Bağlaşıklar pek kalabalıktı. İngiliz, Fransız ve İtalyan olarak 15 zırhlı, 11 ağır ya da hafif kruvazör, 29 muhrip ve 6 tane de denizaltı gemisi vardı. Bu 61 parçalık Büyük Filo içinde Yunan gemileri de vardı. Kadıköy, Adalar ve Boğaziçi vapur seferleri, filonun manevralarına engel olmamak ve çatışma gibi halleri önlemek amacıyla, (09.00 - 14.00 arasında) bir süre seferlerini tatil ettiler. İngiliz, Fransız ve İtalyanların 3500 askeri karaya çıkmak ve Boğaz istihkamlarına yerleşmek için gemilerde bekliyor, Beyoğlu Hristiyanları gösteri yapıyordu: "Zito Venizelos". 14 Kasım 1918, istihkamlar Türkler tarafından boşaltılmaya başlanacak ve buralara Bağlaşıklar askerleri yerleşecektir. Sonradan gelenlerle birlikte gemilerin sayısı 167'ye yükselecektir. ABD kendisini Türklere karşı savaş yapmamış saydığı için Bağlaşık filo içine kendi gemilerini sokmamıştı. İspanya da aynı nedenlerle gemi göndermedi. Fakat daha sonraları onlar da İstanbul'a filo ya da filotilla yollayacaklardı. (14)

Bağlaşık filosuyla İstanbul'a gelenlerden: Garnizon Komutanı Henry Wilson, İngiliz Yüksek Komiseri - Bağlaşık Donanma Komutanı ve İşgal Kuvvetleri Komiseri Amiral Calthrope, İngiliz Komiser Yardımcısı Tümamiral R. Webb; Fransız Yüksek Komiseri Amiral Amet, İtalyan Yüksek Komiseri Conte Sforza. Mareşal Wilson (İngiliz Genelkurmay Başkanı), General Wilson'un Franchet d'Esperey'e bağlı olmadan Calthrope ile birlikte çalışmasını emretti. (15)

İlk karara göre Filo İstanbul'da kalmayacak, bu limanda her devlet birer istasyonere (devriye) gemi bıraktıktan sonra İzmit'te üslenecekti. Osmanlı Deniz Bakanlığı da bu Filo ile bağlantı kurmak ve filo gemilerinin gereksinmelerini karşılamakta yardımcı olmak için İzmit Tersanesinin içinde bir Deniz Komutanlığı kurmuştu. Fakat İngilizler yaptıkları ön incelemede İzmit'te filo gereksinmelerinin sağlanamayacağı kararına vardılar. Çünkü Donanma parçalarının büyük ve kalabalık olmasına karşılık İzmit'te ne büyük bir pazar ne de sanayi kuruluşları vardı. Gemilerin su ve akaryakıt gereksinmelerini sağlayacak büyük kaynak ta yoktu. Buna politik nedenler de eklenince Amiral Calthrope, 17 Haziran 1919'da Deniz Bakanlığına İzmit Deniz Komutanlığını kaldırttı (16).

Amiral Calthrope'un İstekleri:

İstanbul önlerine demirleyeceği kesinleştğinde, Bağlaşık Filo'ya komuta edecek olan İngiliz Amiral'ı Calthrope, Osmanlı Deniz Bakanlığına gönde-

receği acele kayıtlı bir yazıda şunları istemektedir (17) :

Superb Savaş Gemisi
8 Kasım 1918

Deniz Bakanlığına

Efendim,

1. İmzalanan ateşkesin altıncı maddesi gereğince Osmanlı savaş gemilerinin aşağıdaki koşullara göre bir listesini tarafıma ve bir listesini de Fransız Koramiral Amet'e göndermenizi rica ederim:

a. Hangi gemiler çalışır durumdadır?

b. Nerede bulunmaktadırlar?

c. Bugünkü görevleri nelerdir?

2. Aşağıdaki konuların acele yapılması için emir verilmesini rica ederim:

a. Aşağıdaki gemilerin bütün cephanesi, torpidoları ve top nişangâhları çıkarılmalıdır:

Turgutreis, Yavuz, Muinizafer, Hamidiye, Mecidiye ve bütün muhripler.

b. Geri kalan gemiler, yani torpidobotlar, torpidogambotlar, şalupalar ve bütün silahlı gemiler, torpido ve cephanelerini ve üç puntluktan büyük topların nişangâhlarını karaya çıkaracaklardır.

c. Denizaltılar, torpidolarını karaya çıkaracaklardır.

d. Mayın gemileri, mayın taşıyan gemiler ve mayın hizmetlerinde kullanılan öbür gemiler, mayınlarını karaya çıkaracaklardır.

e. Yavuz ve Turgutreis zırhlıları hidrolik sistemlerinin sularını boşaltacaklardır.

f. Deniz güvenlik hizmetlerinde kullanılanlardan başka bütün savaş gemilerinin telsiz ve telgraf antenleri indirilecektir.

3. Gemilerin emre hazır bulundurulmaları için aşağıdaki önlemlerin alınması istenir:

a. Karadeniz'de, Boğaziçi'nde, Marmara ve Çanakkale bölgelerinde bulunan bütün savaş gemileri Haliç'e sokulacaktır. Haliç'e giremeyen gemiler İzmir'de gözetiminde bulundurulacaktır. Bunların demir yerleri tarafımdan bildirilecektir. Yukarıda adı geçen bölgelerin dışında bulunan limanlar ve İzmir'deki savaş gemileri İzmir'de gözetiminde bulundurulacaktır.

b. Deniz zabıtası (devriye) için gereken en az sayıdaki gemilerin ödevlerini sürdürmelerine izin verilecektir. Buna benzer teknelerin Çanakkale'de, Marmara Havzasında ve Boğaziçi'nde bulunanlar Bağlaşık Devletler donanmasının İstanbul'a gelişlerinde bulundukları limanlarda demirli olacaklardır.

c. Kullanılacak olan gemilerin sayısı, Bağlaşıklerle birlikte olanaklar ölçüsünde en hızlı biçimde saptanacaktır.

4. Mürettebatla ilgili olarak:

a. Haliç'e sokulan gemilerin içinde koruma ve bakım ekipleri bulunacaktır.

b. İzmit körfezinde bulunan gemilerde personelin ancak dörtte biri bulunacaktır.

5. Gemilerde bulundurulacak yakacakla ilgili:

a. Haliç'te bulunan gemilerde bir aylık gerekseme için yedek yakacak bulundurulacaktır.

b. İzmit körfezindeki gemilerdeki yakacak, en çok bulundurulacak yakacak ölçüsünün üçte birini geçmeyecektir.

6. Gemiler, Osmanlı Sancaklarını çekeceklerdir.

7. Fransızlardan ele geçirilen Turquoise (Müstecip Onbaşı) denizaltı gemisi, Fransız Deniz Kuvvetlerinden bir subayın, teslim almak üzere İstanbul'a gelişinde derhal, teslim edilecektir.

8. Ticaret gemileri için aşağıdaki listelerin tarafıma ve Amiral Amet'e verilmesini rica ederim:

a. Alman ve Avusturya vapurları (bu gemilerin hacmine, süratine, alacakları yükün tonajına ve nerede bulunduklarına dair geniş bilgi bulunacaktır.)

b. Türk ticaret gemilerinin bir listesi.

Hükümet emrine alınan gemiler ile kömür taşımada kullanılanlar açıklanmak koşuluyla Karadeniz'de, Boğaziçi'nde, Marmara'da ve Çanakkale'de kıyı ticaretinde kullanılan gemiler.

c. Türkler veya Almanlar tarafından Bağlaşıklardan el konulan ticaret gemilerinin bir listesiyle bunların Türk limanlarında bulunup bulunmadığı, ya da Türk mal sahiplerinin emri altında çalışıp çalışmadıkları.

Bu gibi gemiler, en kısa süre içerisinde Bağlaşıklara teslim hazır bulundurulmalıdır.

NOT: Yukarıdaki üç maddede bildirilen ticaret gemilerine römorkörler, liman tekneleri ve bu gibi işlerde kullanılan küçük tekneler dahildir

d. Türk limanlarında çalışan Rus gemilerinin listesi.

e. a, b, c, maddelerinde bildirilen gemilerin bulundukları liman başkanlıklarına Bağlaşık subayları tarafından, adı geçen gemilerin listesi istendiği zaman hazırlanıp verilmek üzere gerekli emirlerin verilmesi gerekir.

9. Bağlaşıklar donanmasından Sancak subayı veyahut kıdemli deniz subayı yetkisini taşıyan subaylar tarafından savaş gemileri ilk fırsatta denetleneneceği gibi, herhangi bir zamanda da denetlenme olasılıkları vardır.

İmza
Akdeniz İngiliz Filosu
Başkumandanı
Koramiral
Calthorpe

Deniz Bakanlığı, Amiral Calthrope'un isteği üzerine Donanma Komutanlığına şu emri verdi: *"Osmanlı karasularında rastlanacak Alman denizaltı gemilerine önce teslim olmaları bildirilecek, karşı koymaları halinde her hangi bir biçimde zararlı olmalarının önlenmesi hakkında devriye gemilerine emir verilecektir."* (18)

Osmanlı donanması Haliç'e alınırken, bunun biricik büyük gemisi olan Yavuz savaş gemisinin İzmit'te bağlanması kararlaştırılmıştı. Yavuz'un Birinci Dünya Savaşı içinde hiç Haliç'e alınmamış olması, her an hareket edebilmesi düşüncesi, köprülerden geçemeyişi nedeniyle Heybeliada açıklarına çekildi. Daha sonra İstinye'ye götürüldü.

9 Aralık 1918'de İstinye'den hareket ettirilen gemi, yedekte çekilerek İzmit'e götürüldü. Altı saat süren bu seyir sırasında gemiye iki İngiliz muhribi eşlik etti. Gemide 350 er bırakıldıktan sonra, öbür personel Kemalreis gambotu ile 12 Aralık 1918'de İstanbul'a döndü.

Bağlaşık filo İstanbul'a iyice yerleşmiş, boğaz sularını borda bordaya doldurmuştu. Bu yetmiyormuş gibi Karadeniz Boğazı'nın çeşitli bölgelerini de kendi aralarında paylaşmışlardı. Büyük savaş gemi ve kruvazörleri Sarayburu ile Ortaköy arasına çift sıra halinde demirlemişler, muhripleri de ikişerli olarak birbirlerine aborda olarak Galata'dan Ortaköy arasına konan şamandıralara bağlamışlardı. İtalyan ve Fransız kruvazörleri Karataş ile Ortaköy arasında yatmakta idiler. Sonradan gelecek olan ABD Filo'larına Beykoz koyu ayrılmıştı. İngiliz kruvazörleri de Büyükdere koyunda yatıyorlardı. İşgal güçlerinin gemileri Boğaz'da sıralanırken, Türk donanmasının gemileri de Deniz Bakanlığı önünden Hasköy'e doğru kıçtan kara bağlanmışlardı. (19)

Taşoz tipi 3 ufak muhrip, Ertuğrul ve Söğütlü yatları, Hamidiye kruvazörü, İtalyanların Pisa adlı kruvazörleri (Osmanlı donanmasının gemilerini yakından izlemek amacıyla) Amerika Büyükelçiliği istasyonier (devriye) gemisi Skorpion silahlı yatı, Muavenetimilliye tipi 2 muhrip ve Demirhisar tipi 2 torpidobot, Musul tipi 5 torpidobot, Berkefşan ve Yunus torpidobotları, İsareis ve Hızırreis tiplerinde 6 gambot, Necmişevket ve Muinizafer eski zırhlı korvetleri, Mecidiye kruvazörü (Rusya'dan geldiği biçimde tek direk ve bacalı, topları eksik, makineleri de arızalı). (20)

Gemilerin top kamaları ve kazan kapakları çıkarılarak cephaneleriyle birlikte Fişekhan'daki özel ambarlara yerleştirilmişlerdi. Bu özel ambarları İngiliz ve Fransız askerleri çepeçevre kordon altına almışlardı. (21)

Deniz Bakanlığı, tersane ve kuru havuzların kapılarında sürekli olarak devriye gezen İngiliz nöbetçileri vardı.

Turgut Reis'ten sonra, Hasköy'ün Kağıthane tarafında İntibah (Cumhuriyet döneminde Uyanık), Nusrat, Selanik mayın dökücü gemileri kıçtan kara edilmişti. (22)

Donanma gemilerini bakıma almak ve havuzlamak yasaklanmıştı. Yalnızca, kuru havuzlar, Ansaldo şirketinin emrinde olarak; ticaret gemileriyle, yabancı savaş ve ticaret gemilerini havuzluyorlardı. Nitekim tersane içindeki

bir iki atölye İngiliz işçilerine bırakılmıştı. Bu atölyelerde işçiler işgal donanmasının bakım onarım işlerini yapıyorlardı.

Motorgambotlar da Anadolu Kavağı'nda demirletilerek İngilizlerin denetim ve gözetimine verilmişti: Türk bayrağı çekiyor ve Türk personeliyle çalışıyorlardı ancak, içlerindeki İngilizlerin emrinde çalışıyor ve Boğaz ağzında kaçakçılığa karşı ödev yapıyorlardı. (23)

O zamanlar Deniz Bakanlığı kuruluşunda bulunan Seyrisefain İdaresi (Denizyolları) gemileri ve kurtarma gemileri de İngilizlere verilmişti. İngilizler, bu gemileri, savaş araç gereci taşımada kullanmışlar, bazılarını da yolcu taşıma izni vermişlerdi. İzin verilmiş gemiler şunlardı: Gülcemal(*), Gülnihal (**), Giresun, Reşitpaşa (***) ve Akdeniz (****) (24)

"BANDIRMA" ADINDA BİR VAPUR...

İzmir İşgal ediliyor

"İtalya'nın Müttefik Devletler safında savaşa girmesinden önce yapılan pazarlık, Türkiye'nin yenilmesi halinde toprak isteklerini ileri sürme fırsatını verecekti. İtalya'nın ganimetlerden ne pay alacağını belirleyen Nisan 1915 tarihli Londra Antlaşmasıyla, Türkiye'nin parçalanması halinde Antalya civarındaki yöreden İtalya'ya toprak verilmesi kararlaştırılmıştı." (25)

Ancak, daha sonra Anadolu'nun paylaşımı konusunda İtalya dışındaki devletler arasında gizli pazarlıklar ve görüşmeler gündeme geldi. Bunlardan haberi olan İtalya daha fazla pay istemeye başladı. Bu da İngilizlerin işine gelmiyordu. İtalya'nın isteklerini dengelemek için Yunanlıların İzmir'e çıkmalarını desteklemeye başladılar.

Bu arada İtalyanlar, Adriyatik kıyılarındaki Fiume gibi bölgeleri de istemeye başlamıştı. Nisan 1919'da toplanan Dörtler Konseyi bu istekleri görüşmeye başladı. ABD de işe karışmıştı. Daha önce, 6 Kasım 1918'de bir Amerikan gazetesinde, Türkiye ile ilgili bir haber göze çarpıyordu: "*The New York Times: New York'ta Ermenilerin, onuruna verdikleri bir yemekte konuşan İstanbul eski Büyükelçisi Morgenthau, Türkiye'nin birkaç yıl süreyle işgal edilmesi, kendi kendini yönetecek duruma gelinceye kadar, İtilaf Devletleri'nin*

(*) Gülcemal: Osmanlı Seyir Sefain gemisi. (507 gt) 1874 İngiltere yapımı ilk transatlantiklerden biridir. 25 Mart 1911'de satın alındı. 4 kez Amerika'ya gitti. 1938'de hizmet dışı kaldı.

(**) Gülnihal: Osmanlı Seyir Sefain gemisi. (1259 gt) 1886 İngiltere yapımı. 1936 yılında hurdaya çıktı.

(***) Reşitpaşa: Osmanlı Seyir Sefain gemisi. (4459 gt) 22. Mart. 1901 yılında İngiltere'de yapıldı. 1911 yılında Seyir Sefain İdaresince satın alınan gemi 1933 yılında hizmet dışı kaldı.

(****) Akdeniz: Osmanlı Seyir Sefain gemisi. (5062 gt) 1890 yılında İngiltere'de yapıldı. Birinci Dünya Savaşında hastane gemisi olarak çalıştı. 1930 yılında hizmet dışı kaldı. (X)

(X) Bu dört gemi hakkındaki bilgiler için kaynak: GEMİLERİMİZ - Türkiye Denizciler Sendikası Yayını, İstanbul - 1989.

ya da Amerika'nın mandası altına alınması gerektiğini söyledi" (26). Şimdi de, Amerika kesin tavrını koyuyordu. Yunan ve İtalyan çıkarları çatışmaya başladı. İtalyanlar görüşmeleri bırakıp ülkelerine döndüler. İşte bu öfkeli ve gergin hava içinde Başkan Wilson, 2 Mayıs 1919 tarihinde İtalyanların İzmir'e iki kruvazör gönderdiğini öğrenmesi üzerine şöyle konuştu: "Fiume'ye ve İzmir'e gemi gönderdiklerini görüyorum. Ben en büyük kruvazörümüz olan George Washington'u Fiume'ye ya da İzmir'e gönderebilirim... Böyle yaparsam kötü bir sonuç verebilir ve bu sonucun savaş olmasını hiç istemem. Ama İtalya'nın tutumu kuşkusuz saldırgan bir tutumdur ve İtalya barışı tehdit etmektedir..."

Lloyd George: Mr. Venizelos'tan aldığım bir haber, İtalyanlarla Yunanlılara karşı yıldırma politikasına yeniden başlayan Türkler arasında Anadolu konusunda bir anlaşma olduğunu göstermektedir. Mr. Venizelos, İzmir'e bir savaş gemisi göndermemizi istiyor ve kendisi de bir Yunan savaş gemisi göndermeyi öneriyor... Benim görüşüm üçümüzün de İzmir'e göndermemiz gerektiği yönündedir." (27)

2 Mayıs 1919'da İtalyanların Fiume'ye bir savaş gemisi ve İzmir'e küçük bir filo gönderdikleri öğrenildi. Bu konu konseyde tartışılırken Wilson; üç devletin bu iki limana kendi gemilerini göndermelerini önerdi. Bu da onaylandı. "Arizona" ve destroyerlerden kurulu bir küçük filo İzmir'e ve yalnız destroyerler de Fiume'ye gönderildi. İngiliz ve Fransız savaş gemileri de İtalyanları gözaltında bulundurmaya üzere gönderildiler. Bundan kısa bir süre sonra, Konsey'e, İtalyanların Güney Anadolu'da kendi işgal bölgelerini genişlettikleri ve oraya yeni birlikler gönderdikleri haberi ulaştı. İtalyanların İzmir'i işgal niyetinde oldukları ve karaya çıkarılacak birliklerin hazır bulunduğu söylentileri vardı. General Wilson, 5 Mayıs 1919'da, İtalya'nın davranışları hakkındaki raporunu konseye verdi. Lloyd George, İtilaf Devletleri işgal yönetiminin, İtalyanların bu çaba ve davranışlarını gözözetlemelerini istedi. "Günün birinde İtalya Anadolu'yu eline geçirmiş bulunursa, işgalden sonra kendilerini oradan atmak zor olacaktır". Türkiye Mandalarıyla ilgili sorun oraya bir komisyon gönderilmesine karar verilmiş bulunmaması nedeniyle bir çözüme bağlanamamıştı. Kendi düşüncesine göre, ilk önerisinde ileri sürdüğü, "işgal kuvvetlerinin yeniden düzenlenmesi ve ayarlanması konusuna dönmek gerekiyor" dedi. A. B. D. birlikleri, İstanbul'a ve Ermenistan'a, İngiliz birlikleri Kafkasya'ya, Fransız birlikleri Suriye'ye, Yunan birlikleri de İzmir'e gönderilmelidir. Wilson, buna katılmadığını ve Amerikan birliklerinin gönderilmesinden bir yarar elde edileceğinden şüphe ettiğini söyledi. (28)

Ertesi gün Lloyd George, İtalyanları önlemek üzere Yunan ordusunun İzmir'de karaya çıkmasına izin vermesini öğütledi. Çünkü, İtalya İzmir limanına yedi gemi göndermişti ve karaya asker çıkarma olasılığı da vardı. Wilson bunu onayladı. Esasen, Yunan komisyonu da bu bölgenin Yunanistan'a verilmesini uygun bulmuştu. (29)

İtalyanlar "Dörtler Toplantısı"na geri döndülerse de İzmir'in işgali Yu-

nanlılara verilmişti bile... Bu karar değişmedi.

İzmir limanı borda bordaya gemilerle doldu. Birinci Dünya Savaşını yengileriyle sonuçlandırmış devletlerin gemileri bayrak dalgalandırıyor.

İzmir, düşman donanmasının denizci erlerinin çizmeleri altında eziliyor. Henüz bir olay olmuyor. Daha Yunan İzmir'e dağılmamış.

Ancak, eli kulağındaydı. 6 Mayıs 1919.

İzmir limanında demirli bulunan devriye gambotu "Hızır Reis"in nöbetçi subayı Dz. Üstörm. Hasan Efendi, geminin seyir defterine o günkü olayları saati saatine yazmıştı. Bu defterin 20 günlük kayıtlarından ilk sekiz güne ait olanları şunlardır (30):

- 6 Mayıs 1919 :** Piyemonte İtalyan kruvazörü hareket etti. İki Amerikan savaş gemisi dalgakıran önünde demirledi.
- 8 Mayıs 1919:** Kik, Vali beyi Fransız zırhlısına götürdü.
- 9 Mayıs 1919:** "85 numaralı" İngiliz destroyeri limana demirledi. Yunanlıların "Limnos" zırhlısı limana demirledi.
- 10 Mayıs 1919:** Dört bacalı Amerikan kruvazörü limana demirledi.
- 11 Mayıs 1919:** Bir Amerikan dretnotuyla dört muhrip ve bir İngiliz destroyeri gelip limana demirledi. Düşman kuvveti toplaşıyorlar.
- 12 Mayıs 1919:** Bir İngiliz kruvazörü limana geldi.
- 13 Mayıs 1919:** Bir İngiliz dretnotu dalgakıran önüne, öbürü limana demirledi.
- 15 Mayıs 1919:** Saat 9'da Yunanlılar sekiz ulaşım gemisiyle karaya asker çıkardılar. Bu askerin hükümet konağı tarafına geçmesinden on dakika sonra silah ve mitralyöz sesleri işitildi. Gemiye birkaç isabet olduktan sonra "Edvencer" İngiliz kruvazörü yanımıza bir balıkçı gemisi gönderdi.

15 Mayıs 1919... Türkiye Kurtuluş Savaşının dönüm noktası... Sabah saat sekizden başlayarak 12.000 mevcutlu Yunan kuvveti İzmir'e çıkmaya başladı (31). İzmir'in işgali Türk halkı için kabul edilemezdi.

Yunanlıların İzmir'e çıkışıyla birlikte, yüzyıllardır Türklerle bir arada yaşamış olan Rumlar, Yunan askeriyle bir olup katliama başladı. Bundan sonrasını M.L. SMITH, "Anadolu Üzerindeki Göz" adlı eserinden izleyelim:

"15 Mayıs günü hava açık ve güzeldi. Binlerce Rum, Kordonda toplanmış çene çalıyordu. Mavi beyaz Yunan bayrakları kordonda sallanıyor, kordon boyundaki evlerde dalgalanıyordu. İzmir Rumları için bu, çok önemli bir olay, bir düşün gerçekleşmesiydi. Hiç kimsenin işgalin kalıcı olduğundan şüphesi yoktu. İlk sabah güneşi altında dalgalanan bayraklarla ortalığı bir bayram havası kaplamıştı. Yunan askerlerinden oluşan küçük bir birlik, çıkarma noktalarını korumak için önceden karaya çıkmış, ama kalabalığı geride tutmayı başaramamıştı. Yaklaşmaktaki gemilerin ilk işareti ufuktaki birkaç duman bulutu oldu. Saat yedide nakliye gemileri körfezin girişinde göründüler. Yarım saat sonra Patris gemisi kordona yaklaşıyordu. Geminin kaptan köprüsünde bir boru sesi duyuldu. Vapurlar düdüklarını öttürmeye başladılar.

Gemilerden ilk çıkan askerler silah çattılar ve kordonda hora teptiler. Kalabalık bunları alkışladı ve gözyaşı döktü. Saat dokuzbuçukta İşgal ordusunu oluşturan Birinci Tümenin üç alayı da karaya çıkmıştı.

38. Efzun Alayı, tam kordonun ortasında karaya ayak bastı. Bu nedenle de belirtilen yere ulaşabilmek için heyecanla kalabalığın önünden geçerek güneye doğru yürümek zorunda kaldı. Bu yol, birliği, Hükümet Konağının ve düzenli Türk birliklerinin kapatılmış oldukları kışlanın önünden geçmek zorunda bıraktı. Saat ona doğru yanları sıra yürüyen ve peşlerinden gelen çılgına dönmüş Rumlarla birlikte 38. Efzun Alayı, Kordon boyunca yürüyüşe geçti. Alay kışlayı geçer geçmez de biri ateş açtı.

Kargaşalık baş gösterdi. Konak meydanındaki bahçede bulunan Yunan birlikleri birden yayılım ateşe başladılar, kışladaki Türk subayları teslim oluncaya kadar yarım saat süreyle kışlayı kurşun yağmuruna tuttular.

Türkler, teslim olduklarını göstermek için elleri havada kışladan çıkmaya koyuldular. Ateş başladığı sıra Whittall and Co'ya ait yazıhanenin balkonunda bulunan Donald Whithall, sayıları az olan tarafsız gözlemcilerden biriydi. "Tutsak Türkler çok hırpalanmış ve itilip kakılmışlardı", diye yazacaktı. Yunanlılar kışladaki ve çevre binalardaki bütün Türkleri bir araya topladıktan sonra, Konak meydanından Kordon boyunca yürüttüler ve cezaevi olarak kullanılan Patris gemisine götürdüler.

Savaş gemilerinin güvertelerindeki Müttefik subayları, Türklerin, elleri başlarında ve Yunan askerleri tarafından süngülenerek yürütüldüklerini seyrederiyorlardı. Bazıları yere düşürülmüş, süngülenmiş ya da öldürülmüş, üstlerindeki değerli eşyalar soyularak alındıktan sonra denize fırlatılmıştı. İngiliz Deniz Kuvvetlerine bağlı Adventure gemisinin yanında kordona bağlı olan bir Türk savaş gemisini Yunan birlikleri sarmış, ateşe vererek tayfalardan ikisini ağır yaralamışlardı. Tutsaklar "Çok yaşa Venizelos" ve "Çok yaşa Yunanistan" diye bağırmaya zorlanmışlardı. Sonunda da bütün tutsaklar Patris gemisine kapatılmışlardı." (32)

Smith'in sözünü ettiği gemi, seyir defterinden alıntı yaptığımız Hızır Reis gambotuydu. Bu defterin geri kalan kayıtları ise şöyle:

- 16 Mayıs 1919:** İki bacalı bir Fransız dretnotu İzmir limanına demirledi.
- 17 Mayıs 1919:** 107 No'lu Amerikan açık deniz torpitosu limana demirledi. Bir İngiliz, bir Yunan subayı denetim için gemiye geldi. Ailelerini görmek isteyen subaylardan iki tanesini kente götürdüler.
- 19 Mayıs 1919:** Gemimiz, İngiliz Edvencer (Adventure) kruvazörünün yanına, mendireğe çekildi.
- 21 Mayıs 1919:** Liman Başkanı gemiye sığındı. Yabancı liman başkanının emri bildirildi, imza karşılığı aldık. Badema topar silinmeyecektir. Kapele muşamba halde bulundurulacaktır.
- 7 Haziran 1919:** Karaya dört vapur Yunan askeri çıkarıldı.
- 11 Haziran 1919:** Karaya ağırlıklarıyla bir alay Yunan askeri çıkarıldı.

- 19 Haziran 1919:** Gemimiz, kış tarafına abdest bozmak gibi hakaret dolu hareketlere hergün maruz kalmaktadır.
- 22 Haziran 1919:** "Tirimüğân" yolcu gemimiz limandan ayrıldı. Bugüne kadar İngilizlerin gözü önünde bulunduruluyordu.
- 23 Haziran 1919:** Bu gece bir istombot gemiye yanaşarak ikiyüzden fazla silahlı Yunan askeri her tarafı tuttu. Bir kaç subay kumandasında, tabanca ve silahlarla tehdit ederek gemiyi zaptettiler.Bütün tayfayı istimbota doldurup dışarıya çıkardılar. Karşı koyan ikinci kaptan Münür'ü ve süvari beyi alıp götürdüler.
- 6 Temmuz 1919:** Yunan liman başkanı gemiye gelerek, bundan sonra subaylara verilecek belgenin vizesi için haftada iki kez Yunan Jandarma Komutanlığına başvurulacağını emretti.
- 12 Temmuz 1919:** İki bacalı bir Fransız ulaştırma gemisiyle karaya Yunan askerîçıkardı.
- 29 Ekim 1919:** Bir İngiliz deniz albayı yanında iki teğmen olduğu halde gemimize gelerek denetleme yaptılar. Ambarları, cephanelikleri, kazan dairelerini ve kamaraları gezdi.

Hızır Reis'in seyir defteri burada bitiyor. Görüldüğü gibi, üzerlerine ateş açılması ve iki askerin yaralanmasıyla ilgili her hangi bir bilgiye rastlanmıyor. .

İzmiri işgale başlayan Yunan kuvvetlerinin Hızır Reis gemimiz üstüne açtıkları ateş, subay salonunda bazı tahriplere neden olurken, aynı muamele-ye uğrayan 14 No.'lı Motörgambot'ta da iki erimiz yaralanmıştı. Bu olayların üzerinden çok geçmeden Adventure adlı İngiliz kruvazörü ikinci komutanın yönetimindeki bir İngiliz balıkçı gemisi gelerek adı geçen iki gemiyi yedeğinde mendirekten çıkardı ve kışla önüne götürerek açığa demirletti. Dört gün sonra her iki gemi, benzer biçimde yeniden mendirek içinden alınarak kruvazör, Hızır Reis'in sancak bordasında ve balıkçı gemisi de iskelesinde yer aldı. Gemilerde top temizliği gibi işlere bile Liman Başkanlığınca son verilmiş bulunmakta; aileleri ile bağlantı kurmak, görüşmek isteyen subaylar, ancak Yunan subayları eşliğinde karaya çıkabilmekteydi. (33)

M. Kemal'in Anadolu'ya geçme tasarısı

Cumhuriyete ve bağımsızlığa doğru gidişte atılan ilk adım olan Samsun yolculuğu pek çok kitapta işlenmesine rağmen yine de karmaşıklığını sürdürmektedir.

M. Kemal'in Anadolu'ya gidiş ya da gönderilişi dört ayrı düşüncede odaklanmaktadır. Bunlar: 1- Padişahın bilgisi ve teşvikiyle 2- İngilizlerin bilgi ve onayıyla, 3- Padişah ve İstanbul Hükümeti'nin bilgisi ama İngilizlerden gizli olarak, 4- Kendi çabaları ve devrimci kadronun yardımıyla. (34)

Resmi tarih ve belgeler M. Kemal'in, Anadolu'ya Dokuzuncu ordu Müfettişi olarak "resmi" bir görevle geçtiğini açık net biçimde yazmaktadır.

O dönemde İstanbul'dan İngilizlerin bilgisi ve resmi izin ve görev olmadan hiç kimse çıkamazdı. Bu konu alt bölümlerde adım adım irdelenecektir. Fakat sürekli olarak tartışılan bu gidiş-*gönderiliş* eyleminin genel hatlarıyla altını çizmekte yarar görülmektedir.

Padişahın resmi izniyle İstanbul'dan ayrılan Mustafa Kemal'in çıkış belgelerinde İngiliz *vizesi* bulunmaktadır. Bu vize, sonuçsuz tartışmaların da başlamasına neden olmuştur. 12 Nisan 1919 tarihinde Erzurum'da 15. Kolor-du'daki görevinin başına Gülcemal vapuruyla giden Kazım Karabekir'e de aynı işlem yapılır. Karabekir, İstiklal Harbimiz (35) adlı kitabında İstanbul'dan Trabzon'a gitmek için bindiği Gülcemal vapurunda İngilizlerin çıkış belgesi ve vize kontrolü yaptığını anlatır. Bu nedenle Mustafa Kemal'in çıkış belgesindeki İngiliz vizesinin varlığı ne Mustafa Kemal'e ne de *Milli Mücadele'nin* kutsallığına bir leke olmamalıdır. Ayrıca bunun için yapay oluşumlar yaratmaya çabalamak kimseye de yarar sağlamayacaktır.

Öte yandan Osmanlı paşalarının İngilizcisi olması ile *İngiliz manadacı*sı olması arasındaki farkı da gözardı etmemek gerekir. M. Kemal hiç bir zaman *mandacı* olmamıştır. Bu konunun açıklanması bu kitabın dışında ele alınması gerektiği için ayrıntılandırılmadan geçilmektedir.

1918 yılının ekim ayında İstanbul'a gelen M. Kemal 16 Mayıs 1919 tarihine gelinceye değin kimlerle görüştü, kimlerle ne tasarılar yaptı, bu ilişkiler tam ayrıntılarıyla ortalığa çıkarılmadığı için konu hep tartışmaya açık tutulmaktadır. Bu yedi sekiz aylık süreç belgeleriyle ortaya konduğunda bu konuya hiç kuşkusuz başka türlü bakılacaktır.

Ülkenin kurtuluşu için çıkış yolları arayan pekçok yurtsever subaydan biri olan M. Kemal daha gerçekçi ve eyleme dönüşebilecek ilişkiler kurmayı başarmıştır.

Ulusal Savaşın önemli kişilerden biri olan Ali Fuat Cebesoy'un kardeşi o dönemin İçişleri Bakanı Mehmet Ali Paşa'nın kızıyla evlidir. M. Kemal de Ali Fuat'ın babası İsmail Fazıl Paşa'nın aracılığıyla Bakan ile tanışır (36). Bakan da M. Kemal'e inanır ve güvenir; damat Ferit ile biraraya gelmelerini sağlar.

Birkaç gün sonra yemekte biraraya gelen Sadrazam, M. Kemal ve Cevat (37) (Çobanlı) Paşa (daha sonra Harbiye Nazırlığına atandı) arasında yapılan konuşmalarda Sadrazamın da güvenini kazanır.

Damat Ferit, Mondros'un hükümlerini uygulaması için bir generali Anadolu'ya göndermek zorundaydı. Bu subayın Almancı hele hele Enver'ci olması gerekiyordu. Kadro gözden geçirilince tanınmış bir *paşa* olan M. Kemal'in izin belgesi altına Sadrazam da mührünü basmakta tereddüt etmedi.

Yetki yönergesini kaleme alan Genelkurmay İkinci Başkanı (Erkanı Harbiye İkinci Reisi) Kazım (38) (İnanç) Paşa, Mustafa Kemal'in tasarılarından bilgi sahibiydi. Bu nedenle, görev ve yetki yönergesi M. Kemal'in istekle-

ri doğrultusunda hazırlanır.

Tuğgeneral rütbeli M. Kemal üniformalı olarak yirmi üç subay yirmi beş erat'dan oluşan karargâhı ile birlikte İngiliz vizesi ve İtilaf devletleri polisi-nin pasaport denetiminden geçtikten sonra Boğaz'dan çıkabildi.

M. Kemal, padişah, hükümet ve İngilizlerin bilgisi ve onayıyla Samsun'a gitmiş; daha önceden tasarladığı *ulusal savaşa* gidişi de adım adım uygulamıştır.

M. Kemal'in görevi

Samsun dolaylarındaki nazık ve tehlikeli durumun önlem almayı gerektirmesi ve bu işin Harbiye Nazırı Şakir Paşa'ya havale edilmesi üzerine, talih Türk ulusuna gülmüştü. Şakir Paşa, İttihat ve Terakki'nin baskı ve zorbalığını nefretle karşılamış eski bir komutandı. (39)

Hükümet yıkılmayacağı ve hükümetlerden yararlanılmayacağını anlaşılmaması, devrimci kadroyu çözümü Anadolu'dan arama seçeneğine götürdü. M. Kemal çözüm yolunu şöyle çiziyordu: "Uygun bir zaman ve ortamda. İstanbul'dan kaybolmak, basit bir düşünceyle Anadolu içine girmek, bir süre adsız çalıştıktan sonra, bütün Türk ulusuna felaketi duyurmak...". Şu anlaşıldı ki; "Ulusal direnişi İstanbul'dan değil, Anadolu'dan yönetmek" gerekiyordu. Çalışmalar bu doğrultuda yapıldı. (40)

Anadolu'daki karışıklık üzerine bu yörelere yetkili ve etkin bir general gönderilecekti. İngilizlerin bu konudaki isteği doğrultusunda özellikle ordu müfettişliği yapmış olan generaller gözden geçirildi ve Vahdettin'in de yakından tanıdığı, güvendiği, yetenekleri çok iyi bilinen M. Kemal "*bütün doğu illeri Ordu Müfettişliği*" göreviyle yükümlendirildi.

Olaylar gözden geçirildiğinde şunu açık seçik görüyoruz: M. Kemal Anadolu'ya gitmek için acele etmemiştir. Olayların gelişimini bekleyerek, koşulların uygun olduğu anda önerilen görevi itirazsız ve tereddütsüz kabullenmiştir. Ordu müfettişliğini hükümet uygun görmüş; padişah onaylamış; İngilizlerde bilgi verilmiştir. Bu durumda M. Kemal'in gizlice, herkesten kaçarak gitmesi sözkonusu değildir.

Samsun - Trabzon bölgesindeki asayiş bütünüyle düzeltebilecek bir kuvvet sağlamağa, İngilizlerin gücü yetmediğine göre, gayret yine son tahlilde, Osmanlı Ordusuna düşüyordu. Demek ki, Samsun ve çevresine mutlaka bir komutan gönderilecekti. Burada akla gelen soru şudur: Neden bu iş için hükümet M. Kemal'i tercih etti? (41)

Şunu da gözden uzak tutmamak gerekir ki, bu göreve ya da başka bir göreve talip olan M. Kemal olmamıştır. M. Kemal, anılarında böyle bir göreve atanmak için kendisinin herhangi bir çaba harcadığını da kaydetmiyor. Öneri, bilindiği kadarıyla, doğrudan hükümetten gelmiştir. "Bir gün Harbiye Nazırı Şakir Paşa beni makamına davet etti" diyor M. Kemal. Fakat yine M. Kemal'in anılarından ve olaylardan ortaya çıktığına göre, M. Kemal böyle bir gö-

revi kabul etmekte hiç tereddüt etmediği gibi, bunu siyasal çalışmaları için iyi bir fırsat saydı. Bundan ötürü denilebilir ki, böyle bir öneri olmasaydı da, M. Kemal'in Anadolu'da görev almaya talip olması, ya da böyle bir önerinin yapılması için çaba harcaması muhtemeldi. Hele İzmir'in işgalinden sonra, M. Kemal'in İstanbul'da kalmaya devam edeceğini düşünmek caiz değildir. O durumda, Rauf Bey'in yaptığı gibi, görev almayı beklemeden herhalde Anadolu'ya giderdi. Oysa 2,5 ay kadar önce, Mareşal Allenby'nin isteği üzerine, kendisine önerilen, Ali İhsan Paşa'dan boşalan 6. Ordu komutanlığını geri çevirmiş bulunuyordu, çünkü o sıralarda İstanbul'da kalarak bir yerlere ulaşabileceğine inanıyordu. Şimdi yapılan öneriden ise en geniş biçimde yararlanmak üzere, Genelkurmay 2. Başkanı Diyarbakırlı Kazım (Inanç) Paşa'ya, mümkün olduğu denli geniş yetkiler tanıyan bir talimat hazırlattı. (42)

Damat Ferit, tedbirlerini İngilizlerle sıkıca anlaşarak almaya değer verdiği onun bu meseleyi de Şakir Paşa'ya bildirmeden önce, "siyasi memur" olarak her zaman konağına girip çıkan Ryan ile görüşmüş olması çok muhtemeldir. Ryan bu mesele hakkında anıları arasında şunları anlatmaktadır: *"Türk Hükümeti ilkbaharın başında asayişin, merkezi kontrol altında daha iyi temini maksadiyle muayyen miktar umumi müfettişlikler ihdas etmeye karar verdi. Bunlardan ilki ve muhtemel olarak bu makama tek tayin edileni Mustafa Kemal'dir."*(43)

9. Ordu Kıtaaatı Müfettişliğine Alt Görevler

Daha önce Yakup Şevki Paşa'nın komutası altında bulunmuş olan 9. Ordu Müfettişliğine atanan M. Kemal'in görevleri şunlardı:

Müfettişlikteki vazifeleri yalnız askeri olmayıp müfettişliğin kapsadığı alandaki idari işleri de sorumluluk alanına vermişlerdi.

" 1. İşbu müsterek vazifeler şunlardı:

a- Bölgede asayişin sağlanması ve bu asayişsizliğin nedenlerinin saptanması.

b- Bölgede dağınık olarak varlığından söz edilen silah ve cephanenin bir an önce toplatılarak uygun depolara konması ve koruma altına alınmasının sağlanması.

c- Çeşitli yerlerde "şuralar" kurulduğu ve bunların asker topladığı ve gayri resmi bir surette ordunun bunları koruduğu iddia olunuyor. Böyle "şuralar" olup da, asker topluyor, silah dağıtıyor ve ordu ile ilişkide bulunuyorlarsa, kesinlikle yasaklanması ile bu tür "şuraların" ortadan kaldırılması.

2. Bunun için:

a- İki tümenli olan Üçüncü ve dört tümenli Onbeşinci Kolordular Müfettişlik emrine verilmiştir. Bu kolordular hareket ve asayiş konusunda doğrudan doğruya Müfettişlikle; özlük işleri, kuvvetlerin tüm işleri gibi konularda, bundan önceki gibi Harbiye Nezareti ile haberleşeceklerdir. Tümen ya da bölge komutanlığı ya da bir özel göreve tayin edilecek subayların tayinleri ve

değiştirilmeleri, Müfettişliğin onayı alınarak ya da isteği üzerine yapılacaktır. Bununla beraber, çeşitli hususlar için lüzum ve menfaat görerek Müfettişliğin verdiği talimatı, Kolordu Komutanları aynen uygulayacaklardır. Özellikle sağlık durumu pek önemlidir. Bu zemindeki araştırma ve uygulamanın yöre halkına da ulaştırılması gereklidir.

b- Müfettişlik bölgesi Trabzon, Erzurum, Sivas, Van vilayetleri ile, Erzurum ve Samsun müstakil sancaklarını içine aldığından, Müfettişliğin yukarıda sayılan vazifeleri yerine getirmek için vereceği bütün talimatı buralardaki valiliklerle mutasarrıflıklar doğrudan doğruya ifa edeceklerdir.

3- Müfettişlik sınırına komşu vilayet ve müstakil mutasarrıflıklar (Diyarbakır, Bitlis, Elazığ, Ankara, Kastamonu vilayetleri) ile kolordu Komutanlıkları da Müfettişliğin vazife görmesi sırasında doğrudan doğruya yapacağı başvuruları dikkate alacaklardır.

4- Müfettişliğin askeri hususlara ait mercii Harbiye Nezareti olmakla beraber, çeşitli konular için ait olduğu yüksek makamlarla muhabere edecek ve bu haberleşmelerde Harbiye Nezaretine de haber verecektir."

6 Mayıs 1919

Numan Tahir oğlu Mehmed Şakir

Demek ki, M. Kemal'in görevinin diplomatik yanları da olacaktı ki, işin nezaketini ve o oranda, hükümetin işe verdiği önemi arttırıyordu. Nitekim Padişah da M. Kemal'le görüşmek istemişti. Fakat, yukarıda da işaret edildiği üzere, müfettişlik alanının neredeyse bütün Anadolu'yu kaplayacak kerte geniş tutulması kuşku uyandırmış olmalıydı. Şakir Paşa, herhalde önemli ölçüde bu yüzden, talimatı imzalamaktan kaçınmış, D. Ferit de M. Kemal'i yemeğe çağırdığında bu yönü kurcalamak ihtiyacını duymuştu. Fakat böyle önemli bir göreve, M. Kemal gibi bir kişiyi atayanların, yetki alanı konusunda kıskanç bir cimrilik göstermeleri yakışık almayacağı gibi, M. Kemal'in bunu onuruna yediremeyip işten vazgeçmesi de mümkündü. Nitekim, Cihan Savaşında, M. Kemal, verilen görevleri kabul etmekte titizlik göstermiş, bu yüzden, son kez Suriye'ye gönderilirken Enver Paşa, atandığını Vahdettin aracılığıyla bildirerek bir olupbitti yapmak gereğini duymuştu. (44)

Müfettişliğin görev alanının Marmara, Ege, Akdeniz bölgeleriyle Konya ve Diyarbakır dışında tüm Anadolu'yu kapladığı göze çarpıyor. (45)

Talimatın bu mahiyeti ve aşağıda işaret edilecek başka bir husus, Harbiye Nazırı Şakir Paşayı rahatsız etmiş olacak ki, talimatı imzalamaktan çekinerek ancak mührünü basmış. M. Kemal kendisinden "*rahmetlide vicdani bir seziş olmak lazımdır*" diye söz ediyor. Damat Ferit bile, M. Kemal'i evinde Genelkurmay Başkanı Cevat Paşa ile akşam yemeğine çağırdığı zaman (İzmir'in işgalinden biraz önce, herhalde 13 Mayıs'ta) bu görev alanını kurcalamak gereğini duymuştu. Sadrazamın M. Kemal'i Genelkurmay Başkanıyla konağında başbaşa bir yemeğe çağırması ve ona Padişahı görmesi gereğini

bildirmesi, M. Kemal'e ve onun görevine verilen önemi ortaya koyar. Nitekim, daha önce de, Sadrazam ile Paşa görüştüklerinde, birincisi ona *"mutlak salahiyetle vermiş olduğunu"* ima etti ve *"her arzunuzu doğrudan doğruya bana yazabilirsiniz, derhal yapılacağından emin olunuz"* dedi. Padişah bile, M. Kemal'i görmek istiyordu ve Damat Ferit yemekte bu isteği M. Kemal'e iletti. Veda için Babıali'ye gittiğinde - ki bunun 15 Mayıs olması gerekir. - , orasını İzmir'in Yunanlılarca işgal edildiğini öğrenmenin telaşı içinde buldu. Sonra da Yıldız'a gitti (46), Padişahla görüştü.

Şakir Paşa 6 Mayıs'ta *"Meclisi Vükelaca ledet - tezekkür alınan Talimatname"*yi M. Kemal'e gönderdi. Buna göre Talimatname önceden Meclisi Vükelaca müzakere edilmiş gibi görünüyordu, ama bu vaki değildi. Bilakis Talimatname, sözü geçen makamlara gereken emirlerin verilmesi ricasıyla Şakir Paşa tarafından 7 Mayıs'ta Sadaretle Dahiliye Nezareti'ne gönderilmişti. Bunun üzerine Talimatname *"Vükela Meclisinde 17 Mayıs'ta okundu ve münderecatı muvafık görüldü."* Bunu Dahiliye Vekili Mehmet Ali 18 Mayıs'ta, müfettişlik bölgesinin Talimatnamede adı geçmeyen Kayseri ve Maraş müstakil mutasarrıflıklarına teşmili teklifi ile birlikte Harbiye Nezaretine gönderdi. (47)

Tevfik Bıyıklıoğlu'na göre: "M. Kemal Paşa'ya bu kadar geniş salahiyet veren tarihi talimatın, ordu ve memleket üzerindeki sıkı işgal kontroluna rağmen nasıl hazırlanıp kabul olunduğu da gerçekten aydınlanması gereken bir muammadır". (48)

Niçin bu göreve M. Kemal seçildi

M. Kemal'in Anadolu'ya "nasıl" gönderildiğinin karmaşıklığı yanında, bir de "niçin" gönderildiğinin karmaşıklığını da görmekteyiz. Kimilerine göre İstanbul'dan uzaklaştırılmak için gönderildi. Kimilerine göre de tam tersi... Bazıları da İngilizlerce Karadeniz'de öldürüleceğini söylemiş... Bir ilginç yorum daha var: "Padişah, İttihatçıların arda kalanlarını da etkisiz kılmaya kararlıydı. Daha o tarihte hayli isim yapmış olan Mustafa Kemal, İstanbul'da Müttelikler aleyhine bir direniş hareketi örgütlediğinden, padişaha hayli zorluk çıkartmaktaydı. Vahdettin, onu dokuzuncu Ordu Müfettişi olarak ve Osmanlı Ordusunun kalanını dağıtmak emriyle Samsun'a gönderdi". (49)

Sina Akşin çalışmasında bu soruya geniş bir yorum getirmiştir. Neden bu göreve M. Kemal seçildi, başlıklı yorumunu aynen alıyorum. (50):

" Böyle bir göreve birisi atanacaktı, yoksa bu, M. Kemal'in kendisi için uydurulmuş bir görev değildi. Bunun için, M. Kemal'in uygun görülmüş olmasının olumlu bir yanı vardır. Padişah ve hükümet kendisine güvendikleri için onu atamışlardır. Jaeschke, Vahdettin'in Paşaya olan güveninin çeşitli olaylarla nasıl beslendiğini pek güzel özetlemiştir. Hükümet ve Hl çevrelerine gelince, bunlar arasında M. Kemal'in de anlattığı üzere, iki düşünce vardı. Kimileri M. Kemal'i çok tutuyor, kimileri de pek o denli tutmuyordu. Az da olsa, bu

çevrelerce genel olarak tutulmasını gerektiren bazı nitelikleri vardı. Bunlardan en baştaki, Enver Paşa, dolayısıyla önsaf İT'li ve Alman komutanlarıyla olan zıtlığıydı. Sarayın onu tutması da temelde bu nedene dayanıyordu. Hükümet çevrelerinde onu destekleyenlerin başında Dahiliye Nazırı M. Ali Bey geliyordu. M. Ali, M. Kemal'i, Ali Fuat aracılığıyla tanıyordu, çünkü Ali Fuat'ın ağabeyi, M. Ali'nin kızıyla evliydi. M. Ali'nin, M. Kemal'in İT'li olması konusundaki şüpheleri giderildikten sonra, A. Fuat'ın babası İsmail Fazıl Paşa'nın evindeki bir yemekte dost oldular. M. Ali, bir - iki kez M. Kemal'i Şişli'de ziyarete gelir. Bir sefer de M. Ali, Bahriye Nazırı Avni Paşa'yı getirir. Sonra bu ikisi bir gün de M. Kemal'i Cercle d'Orient'e yemeğe çağırırlar. Avni Paşa, otomobilini göndererek M. Kemal'i Nezarete yemeğe çağırır. Harbiye Nazırı Şakir Paşa ise Avni Paşa'nın damadı idi. İşte bu temaslar sayesinde ki, M. Kemal Anadolu'ya gönderildi.

Fakat M. Kemal'in Anadolu'da görevlendirilmesi, kendi açısından bir nefy-ü teb'id", "herçibadabat benim İstanbul'dan uzaklaşmamı arzu edenlerin icadettikleri" bir sebepti (Nutuk). Atatürk'ün anılarında bu şöyle anlatılıyor: "Vahdettin kabinelerinde benim için iki zıt fikir olduğunu yukarıda söylemiştim: Biri beni lehlerinde kazanmaya çalışanlar, diğeri hiçbir suretle itimad edilmemek lâzım olduğunu iddia edenler! Aylarca münakaşalardan sonra hangi fikir hak kazanmış, bilir misiniz: Mustafa Kemal'e emniyet edilemez! Mustafa Kemal İstanbul'da birtakım menfi telkinler, belki hazırlıklar yapıyor. Bu adamı İstanbul'dan uzaklaştırmak lâzımdır. Mustafa Kemal'i Anadolu dağlarına atmalı ve orada çürütmeli! Nihayet bu karar üzerine mutabık kalmışlar... Beni İstanbul'dan çıkarmakla ağır bir yükten kurtulacaklarını zannedenler, makul bir sebep aramakla meşgul idiler" İlk bakışta hükümet ve Hl çevrelerinin, hiç olmazsa bir bölümünün M. Kemal'e önemli bir görev verecek denli güvenmeleriyle M. Kemal'in bu değerlendirmeleri çelişiyor gibi görünüyorsa da, şöyle bir açıklamayla bunlar bağdaştırılabilir: Bu çevreler M. Kemal'e böyle bir görevi verecek ya da buna itiraz etmeyecek denli güvenebiliyorlardı, fakat yine bu çevrelerin en azından bir bölümü, M. Kemal'in İstanbul'da kalmasından kuşkuluyor, onun gitmesiyle daha çok rahat edebileceklerine inanıyorlardı. Şunu da unutmamak gerekir ki, arkadaşlarıyla iktidara gelmek kararında bulunan M. Kemal için, yetkileri ne denli geniş olursa olsun, bir askeri müfettişlik hiç de tatmin edici olmazdı ve onun bu müfettişlik işinden yararlanarak siyasal çalışmalarını Anadolu'da sürdürmek niyeti olmasaydı, bu görevi kabul etmezdi herhalde. Müfettişlik önerisi ve bunun M. Kemal tarafından kabulü, M. Kemal'in bırakışmanın ardından İstanbul'a geldiğinden beri sürdürdüğü iktidar kavgasının iflasını belgeliyordu. Kestirmeden, yani İstanbul'da kalıp Vahdettin tarafından görevlendirilerek iktidara gelme yolu artık kapanmış bulunuyordu.

İstanbul'da kalarak iktidara gelme yolunu iyice kapandığı, bir süredir birçok işaretlerle belli olmuştu. D. Ferit'in yaptırdığı tutuklamaların ön saf İT'li ve ya da yolsuzluk sanıklarıyla yetinmeyip, İT'de sorumlu mevkilerde ol-

mayanları ve düpedüz ulusçu olanları da kapsamına alması, bunu gösteriyordu. M. Kemal'in en yakın arkadaşı Fethi'nin ve kendi gruplarından birçoklarının tutuklanması M. Kemal'in - iktidara gelebilmek ne kelime - özgürlüğünün dahi tehdid altında olduğunu gösteriyordu. Nitekim, 8 Martta Fethi'nin tutuklanmasından sonra, 14 Martta Yeni Gazete, M. Kemal'in de tutuklandığını - asılsız olarak - bildirdi. 24 Mart gününde Hukuk-u Beşer gazetesinde çıkan bir yazıda savaşta "... ordu kumandanı denilen Âli sefillere, daha doğrusu haydut başlılara...." teslim olunan milyonlarca altın ve gümüş akçeden söz ediliyordu. Gerçi bunun altında kalmak istemeyen M. Kemal derhal Harbiye Nezaretine hitaben bir dilekçe kaleme aldı ve yazıyı "büyük ahlaksızlık ve sefil vicdansızlık", yazarını "sefil müfteri" diye niteleyerek iddiaları reddetti ve Nezaretin gereken kanuni işlemi yapmasını istedi. Dilekçenin bir yerinde, "Osmanlı ordularını ve onların namuslu kumandanlarını bu suretle teşhir edebilmek kabiliyeti ancak vatan ve milletin mahv ve izmihlalini arzu eden bir alçakta bulunabilir" deniyordu. Pek muhtemelen M. Kemal'in isteği üzerine (çünkü dilekçe, yazıldığıının ertesi günü yayımlandı) Alemdar'da yayımlanan dilekçe, bir karşı taarruz niteliğindeydi. Fakat esen hava öyleydi ki, gazete sahibi 'hem suçlu, hem güçlü' bir tavır takınarak M. Kemal aleyhine hakaret davası açtı. Kendisini hapse attırmak için bir komplo karşısında bulunduğundan kuşkulanan M. Kemal, bunun üzerine telaşa kapılarak, Anadolu'ya gidinceye dek muhakemeyi kazanmak için değil, bunun sonuçlanmaması için tedbirlere başvurdu. Herhalde Nisan başlarında geçen bu olay, onun Anadolu'ya geçme eğilimini pekiştirmiş, dolayısıyla önerilen görevi kabul etmesini kolaylaştırmış olmalıdır."

Mustafa Kemal'in Sultan Vahdettin'le son görüşmesi

İzmir ve çevresinde vahşet havası esmeye başladığı sırada, İstanbul'da bir 'genç general' "kurtuluşa giden yolun" başlangıcına, Galata rıhtımına hareket ediyordu. 16 Mayıs 1919.

İşgal kuvvetleri, Samsun ve dolaylarındaki Rum köylerinin her gün Türklerin saldırısına uğradığını söz konusu ederek, bunun önüne geçilmesini istedi. İnsanlık adına; bu yerlerin güvenliğinden kendilerini sorumlu tutuyorlardı. Padişah, saltanatını korumak; işgal kuvvetlerinin yakındığı bu hareketleri bastırmak amacıyla Mustafa Kemal Paşa'yı ödevlendirdi. Mustafa Kemal, Mondros Antlaşması gereğince eldeki silahları toplamak için 3. ve 15. Kolordulara, bölgenin yerel yönetim sorumlularına emir verebilecekti. 3. ordu müfettişi olmakla birlikte, padişahın da fahri yaveri olduğu için, Anadolu'ya istediği yetkileri alarak gitmesi pek zor olmamıştı. Buyruğu altındaki 3. Kolordu Sivas'taydı ve bu kolordunun komutanı, Mustafa Kemal'le birlikte Samsun'a gidecek olan Albay Refet (BELE) olacaktı. 3. Kolorduya bağlı bir tümen (5. Kafkas tümeni)'in merkezi Amasya'da, öteki tümen (15. tümen) merkezi Samsun'daydı. Merkezi Erzurum'da bulunan 15. Kolordunun komutanı da

Kazım Karabekir Paşa idi. Bu kolorduya bağlı 9. tümenin merkezi Erzurum'da olup komutanı Rüştü Bey, 3. tümenin merkezi Erzurum ve komutanı da Yarbay Halit'ti.

Mustafa Kemal ve O'nun Anadolu'ya geçişini örgütleyen arkadaşlarının gerçek amaçları: Bütün bu birliklerin, Mustafa Kemal'in emri altında toplanmasını sağlamaktı. Görünüşte, İşgal kuvvetlerinin isteklerini padişah buyruğuyla yerine getirecek olan Mustafa Kemal'in gerçek amacı, aldığı yetkilere dayanarak bu birliklerle ilişkiye geçip, rahatça yazışabilmektir.

15 Mayıs 1919 günü, Padişah Vahdettin, Mustafa Kemal Paşa'yı Yıldız sarayının küçük bir salonunda kabul etti. Salonun penceresinden Boğaziçi görünüyordu. Düşman zırhlıları, toplarını saraya çevirmişlerdi. Bu ikili görüşmeyi Mustafa Kemal şöyle aktarmıştır. (51):

"14 Mayıs 1919 Cuma akşamı saat yedi buçukta, Yıldız sarayına gittim. Beni küçük bir odaya aldılar. Biraz sonra Padişah Vahdettin geldi. Ayağa kalktım. Beni yanına oturttu. O kadar yakın ki, adeta dizdize idi. Padişahın sağında hemen dirseğini uzatarak dayandığı küçük bir masanın üstünde bir kitap vardı. Odada bir sessizlik hüküm sürüyordu. Anlaşılıyordu ki sarayda hiç neşe yok. Padişah geleceğini düşünüyor... Odanın Boğaziçi'ne açılan görünümü şöyleydi:

Bağlaşık Devletlerin donanmaları sıra ile dizilmişler, topları Saray'a doğru çevrilmiş... Bu tehdit edici korkunç bir görünümdü. Bu odada oturup da bu durumu görmemek olanaksızdı. Mehmet Vahdettin dedi ki:

- Paşa paşa sen şimdiye kadar devletimize çok hizmet ettin. Bunların hepsi artık bu kitaba geçti. Bu bir tarih kitabıdır.

Diye dirseğinin altındaki kitabı gösterdi ve sözlerine devam ederek:

- Tarihe geçti bunları unutunuz, bundan sonra edeceğiniz hizmetler şimdiye kadar yaptığınızdan çok büyük olacaktır. Dikkat ve sadakatle çalışırsanız, devleti düştüğü bu felaketten kurtarabilirsiniz. Bir çok komutanları Anadolu'ya gönderdim. Sizin göreviniz bunları denetlemek olacaktır.

- Bu hususta elimden geleni yapacağım, buna emniyet buyurunuz efendim.

Vahdettin ayağa kalktı, elimi sıktı, sonra:

- Muvaffak olunuz...

Dedi. Huzurundan çıktığım zaman, benim öğretmenim olan Başyaver Naci Paşa hemen yanıma geldi. Elinde ufak bir korumalık içinde bir şey tutuyordu, bana:

- Zatı Şahanenin ufak bir hatırası.

Dedi. Kapağının üzerinde Sultan Vahdettin markası işlenmişti."

Vahdettin'in yanından ayrılan Mustafa Kemal, konuşmanın içeriğini çözmeye çalışıyordu. Ancak, Vahdettin'in sözlerinin ülkenin geleceğiyle daha doğrusu halkı düşünerek söylenmiş sözler olmadığı kanısına vardı. Vahdettin'in içtenlikle konuşmadığına inanıyordu. Bir kez, kendi amacı başkaydı; Padişah'ın, sözlerindeki amaç başkaydı.

Mustafa Kemal falcı değildi ancak, zaman, kendisini haklı çıkardı. Mustafa Kemal'in, Vahdettin hakkındaki inançsızlığındaki uzak görüşlülüğünü, Vahdettin'in tavır ve konuşmalarında görebiliriz. 16 Mart 1920 sabahı İstanbul işgal edildiğinde, kendisine sunulan notaya yanıt olarak şunları söylüyordu: *"Bağlaşık devletlerde her zaman iyi ilişkiler içinde bulunmak istiyorum... İşlerin bu raddeye gelmesinden üzüntü duyuyorum"* (52)."

İstanbul'un işgalinden sonra başkentin başka bir yere taşınması önerildiğinde "... ecdadı İzzamımın paytahtından bana ıflar mı teklif ediyorsunuz?" demiştir (53). 1920 yılında böylesine sert tepki gösteren Padişah, 1922 yılında çok farklı bir tavır gösterecektir.

Vahdettin'in gerçek kimliğini İngiltere'ye sığındığını belirten mektubu açıkça ortaya koymaktadır (54):

"Dersaadet İşgal Orduları Başkomutanı

General Harrington Cenaplarına

İstanbul'da hayatımı tehlikede gördüğümünden İngiltere Devleti fahmanesine sığınmak ve bir an önce İstanbul'dan başka bir yere götürülmemi istiyorum, Efendim.

16 Kasım 1922

**Halife-i Müslimin
Mehmet Vahdettin"**

Vahdettin'in General Harrington'a yazdığı bu mektup yalnızca Halife niteliğiyle imzalaması dikkate değerd. Demek ki, o da Osmanlı Padişahı olarak işlediği politik cinayetin farkındaydı. Bundan dolayı Osmanlıları bir tarafa bırakıyor, İngiliz sömürgecililiğindeki Müslümanların Halifesi olarak kendini görüyordu. Ama; buna da olanak yoktu. Çünkü Halife mühürü de kendisinde değil Topkapı Müzesindeydi. (55)

General Harrington, o zamanki Deniz yaveri Yüzbaşı Fahri'yi çağırıp (Amiral Fahri ENGİN) : "Padişahın Türkiye'deki durumu tehlikededir. Söylediklerimi, Padişah'tan başka baş yaver ve umumî katip de dahil hiç kimse duyacak değildir. İsterlerse kendilerini Malaya savaş gemisiyle Malta adasına kaçırabilirim. Durum düzelse yeniden ülkesine de dönebilir." Fahri (Engin) bu haberi gizli olarak zamanın Başbakanı Rauf (Orbay) Bey'e de bildirip durumdan Refet (Bele) Paşa'nın da bilgisine sunulmasını rica etmişti. Vahdettin ise General Harrington ile bağlantısını karısının kardeşi olan Yarbay Zeki ile sürdürecekti. (56)

Vahdettin'in ülkeden ayrılışından sonra İngiliz işgal kuvvetleri Komutanı General Sir Charles Harrington aşağıdaki bildiri yayınlamıştı:

"Resmen beyan olunur ki bugünkü durum sonucunda hükümdar Vahdettin hürriyet ve hayatını tehlikede gördüğünden bütün İslamların halifesi olarak İngiliz hımayesini ve aynı zamanda İstanbul'dan başka bir yere nakledilmesini istemiştir.

Padişahın bu isteği bu sabah yerine getirilmiştir. Türkiye'deki İn-

gilliz kuvvetlerinin Başkomutanı General Sir Charles Harrington Padişahı almak üzere kişisel olarak saraya kadar gelmiş ve İngiliz zırhlısına refakat etmiştir. Padişahı bu gemide İngiliz Akdeniz Filosu Komutanı Amiral Sir Dugrook karşılamıştır." (57)

1920 yılında Bursa'ya davet edilince, "Ecdadımın payitahtından firar mı edeceğim" diye sert tepki gösteren Mehmet Vahdettin, iki yıl sonra bir İngiliz zırhlısıyla aynı "ecdat payitahtından" Anadolu'ya değil de bir yabancı sömürge adası olan Malta'ya firar etmeyi kendisine yakıştırabilmiştir. (58) (xx)

Mustafa Kemal, Vahdettin'in yanından ayrıldığında, üç yıl sonra olacak olan bu olayların belki zamanını kestiremiyordu ama, Vahdettin'in sonunun böyle olacağını biliyordu...

Samsun'a çıkanlar:

15 Mayıs 1919. Samsun'daki ödevine yann gidecek olan Mustafa Kemal, İstanbul'da ayrılış ziyaretleri yapıyordu. Bugün, Genelkurmay Başkanı Cevat Paşa'yı, Genelkurmay eski Başkanı Fevzi Paşa'yı ziyaret etti. Görüşmek için gittiği Bakanlar Kurulu üyelerini toplantıda buldu. Bekleme salonunda rasladığı İçişleri Bakanı Mehmet Ali'den İzmir'in işgal edildiğini öğrendi. "Allah allah, ne küstahlık. Protesto edeceğiz" diyen İçişleri Bakanı'na "Belki de daha kesin tedbirler düşünülebilir" dedi. Mustafa Kemal Bekirağa Bölüğü'nde tutuklu olan arkadaşı, eski İçişleri Bakanı Fethi Bey'i (Okyar) ziyaretinde "Hükümet ve Saray benim hakkımda derin bir gaflet içinde bulunuyorlar. Meseleden henüz İngilizlerin haberi yok" dedi. Aynı gün Osmanlı Bankası Müdürü Berc Keresteciyan, Mustafa Kemal'i götürecektir Bandırma vapurunun İngilizler tarafından batırılacağını Mustafa Kemal'in avukatı Sadettin Ferit Bey'e, o da Mustafa Kemal'e bildirdi. (59)

16 Mayıs 1919 sabahı, Mustafa Kemal Paşa'yı Galata rıhtımına götürecektir otomobil Şişli'deki evin kapısı önünde bekliyordu. Yakın arkadaşları uğurlamaya gelmişlerdi. Tam hareket edecekken Bahriye Nazırı (Deniz Bakanı) Rauf bey, Mustafa Kemal'in yanına yaklaştı; kendisiyle görüşmek istediğini söyledi. İki arkadaş çalışma odasına girdiler. Rauf Bey: "Öğrendiğime göre senin bineceğin vapur izlenecektir. Ya, vapurun İstanbul'dan hareketline izin verilmeyecek; ya da Karadeniz'de batırılacakmış".

Aynı haberi, daha önce de bir kaç yerden duyan Mustafa Kemal: "Gildersem tutuklayacaklar ya da batıracaklar; gitmezsem ne olacak? Gene tutuklayacaklar; kim bilir neler yapacaklar. Fakat yurt ve ulus ne olacak ... Ben gldeceğim. Senin de başın sıkışırsa hemen bana katıl..."

Mustafa Kemal kendisini bekleyen otomobile binerek Galata rıhtımına hareket etti. Boğaziçi'nde çalışan iç hat vapurlarının büyüklüğünde, yıpranmış, eski fakat yine de oldukça bakımlı bir tekne olan Bandırma vapuru, Sirkeci'den demir alarak Galata rıhtımı açığında demirlemiş, bekliyordu...

Eğer, Mustafa Kemal Sirkeci'den vapura binmeye kalkışsaydı, söylen-

tilere göre, İngilizlerin yakalama olasılıkları çok büyüktü. Bu nedenle Sirkeçi'ye gitmedi. Bandırma'nın Galata rıhtımı açığında demirlemesi tercih edildi.

Kendisiyle birlikte gidecek olan topluluk daha önce gelmişti. Mustafa Kemal paşa, yanında Rauf Bey ve bir kaç kişiyle birlikte Galata rıhtımına geldi. Birlikte geldiği kişilerle bir süre başbaşa konuştuktan sonra hepsinin ellerini ayrı ayrı sıktı ve kendisinin emrine verilen "askeri deniz aracıyla" Bandırma vapuruna yollandılar...

Köhne vapur öğleden sonra demir aldı. Yıpranmış, yorgun Bandırma çıktığı kutsal yolculuğun; yeni bir ulusun doğumunun, kendisine bağlı olduğunu biliyormuşcasına denizi yutmaya başladı.

Bandırma, Kavaklar hizasına geldiğinde durdurulur. Buradan gerisini Mustafa Kemal'in yaveri Muzaffer Kılıç şöyle anlatır:

"... Bandırma vapuru Kız Kulesi açıklarını geçmişti. Kavaklar hizasına geldiğinde vapur durduruldu. Bir motorla tekneye yanaşan İtilaf Devletleri subayları güverteye çıktılar. Bizler, ne oluyor; bunlar ne istiyorlar? sorusuna cevap arar ve bakınırken Mustafa Kemal, Kaptana sordu:

- Bu adamlar niçin gelmişler...
- Efendim. Silah, cephane arıyorlarmış...
- Görevlinizi yapınız, sonuçtan benî haberdar edin.

Sonra bize döndü. Dolmabahçe önlerinde demirli bulunan yabancı zırhlıları göstererek dedi ki:

Bu serserî adamlar işte böyle... Yalnız demire, çeliğe ve silah gücüne dayanırlar. Maddeden başka bir şey bilmezler. Bağımsızlık ve özgürlük uğrunda savaşa kararlı bir ulusun kudret ve gücünü anlamaktan acizdirler. Biz silah ve cephane değil, ülkü, inan dolu kafa götürüyoruz..."

Öğleye doğru Sinop'a geldiler. Tüm kadro güvertede idi. Sinop kıyılarına bakıyor ve bekliyorlardı. Bahar güneşi altında pırıl pırıl oynaşan sulara sandallar kürek çekmeye başladı. Kıyıda kiler olayı haber almışlar gemiye doğru geliyorlardı. Deniz yüzündeki bu hareketlilik hepsini heyecanlandırdı.

Mutasarrıf'tan İzmir işgaliyle ilgili gelişmeleri, Hükümet'in istifasını öğrendi. Samsun'a karadan yol olmadığı öğrenilince, gemi Samsun yönünde kıyıyı izleyerek harekete devam etti.

Üç günlük sıkıntılı ve tedirgin geçen yolculuk, Samsun kıyılarının görülmesiyle sona eriyordu. 9. Ordu Birlikleri Müfettişi Mustafa Kemal ve yanındakiler, sabah saat 06.00'de Samsun'a ulaştılar.

Ne Damat Ferit, ne İngilizler ve ne de Karadeniz'in azgın dalgaları Mustafa Kemal'in gidişini durduramadı. Bandırma vapuru her an, alabora olma tehlikesi içinde, dalgalarla boğuşa didişe yol almıştı. 19 Mayıs 1919 Pazartesi günü saat 06.00'da sabahın serinliğinde, Samsun önünde demir atıldı. Yaşlı ve yıpranmış tekne, başardığı tarihi olaydan habersiz sakin ve sessizdi...

Mustafa Kemal Paşa, çoktan tıraş olmuş, giyinmiş ve güverteye çık-

mişti. Biraz sonra, gemiye bir sandal yanaştı. Gelen, Kurmay Binbaşı Mahmut Ekrem'di (*). Paşa'nın karşısına çıktı, sert bir selam verdi; el sıkıştılar.

- Hoş geldiniz Paşam. Emrinizdeyiz...

Mülki ve askeri erkan ileri gelenleri de aynı sıcaklıkta ve ciddiyette emre hazır olduklarını belirttiler.

Kısa bir süre sonra gelen sandallara bölüşerek binip, Samsun'un gümrük iskelesine doğru yol aldılar...

19 Mayıs 1919 sabahı Mustafa Kemal Paşa ile Samsun'a çıkan 18 subay, rütbe sırasıyla şunlardır (60):

* 1- Kurmay Albay Refet Bey (General BELE) (3. Kolordu Komutanı olarak

2- Kurmay Albay Manastırlı Kazım Bey (DIRLIK) (Müfettişlik Kurmay Bşk)

3- Dr. Albay İbrahim Tali Bey (ÖNGÖREN) (Müfettişlik Sağlık Başkanı)

4- Kurmay Yarbay Mehmet Arif Bey (AYICI) (Müfettişlik Kurmay İkinci Başkanı) (**)

5- Kurmay Binbaşı Hüsrev Bey (GEREDE) (Karargah İstihbarat ve Siyaset Şubesi Müdürü)

6- Topçu Binbaşı Kemal Bey (DOĞAN) (Müfettişlik Topçu Komutanı)

7- Dr. Binbaşı Refik Bey (SAYDAM) (Müfettişlik Sağlık Baş Yardımcısı)

8- Yüzbaşı Cevat Abbas (GÜRER) (Müfettişlik Başyaveri)

9- Yüzbaşı Mümtaz (TÜNAY) (Müfettişlik Erkanı Harbiye Mülhacı)

10- Yüzbaşı İsmail Hakkı (EDE) (Müfettişlik Erkânı Harbiye Mülhacı)

11- Yüzbaşı Ali Şevket (ÖNDERSEV) (Müfettişlik Emir Subayı)

12- Yüzbaşı Mustafa Vasfi (SÜSOY) (Müfettişlik Karargâh Komutanı)

13- Üsteğmen Hayati (Kurmaybaşkanı Emir subayı ve Müfettişlik kalem Amiri)

14- Üsteğmen Arif Hikmet (GERÇEKÇİ) (Refet Bey'in emir subayı)

15- Üsteğmen Abdullah (Müfettişlik laşe Subayı)

16- Teğmen Muzaffer (KILIÇ) (Mustafa Kemal'in Emir Subayı)

17- Birinci sınıf katibi Faik (AYBARS) (Şifre katibi)

18- Dördüncü sınıf Katip Memduh (ATASEV) (Şifre katibi yardımcısı)"

İngilizlerin Bandırma'yı batırmak İstemeleri

M. Kemal'in Samsun'a gidişi olayında birbiri içine sokulan olaylardan birisi de Bandırma'nın yolda batırılmak istenmesi olayıdır. Bunun gerçeği nedir.

Yunus Nadi'nin anılarında şu satırları okuyoruz (61):

"Mustafa Kemal Paşa'nın Anadolu'da öyle mühim bir vazife ile Samsun'a müteveccihen yola çıkışı, kendisi daha Samsun'a varmadan İngilizlerin

(*) Muhterem ERENLI, s: 221.

(**) İzmir Suikastı nedeniyle idam edildi.

kulağına gitmiş olduğundan bundan dolayı bir taraftan Babiâliye şiddetle çıkışarak o sersem daireyi bütün bütün sersem hale koymuşlar, diğer taraftan Paşayı yoldan çevirtmek ve hatta çevirmek için bizzat kendileri tedbir almışlardır. Bu tedbirler iki suretle tatbik olunmuştur:

1- Mustafa Kemal Paşa'yı Anadolu'ya memuriyetle gönderen Babiâli, İngilizlerin şiddetli tenkit ve tevhileri karşısında, bu hareketinin hatalı olduğuna kanaat getirdikten sonra şimdi onu tashih edebilmek için daha mühim bazı meselelerde zatı devletlerinin isabetli reylerinden (düşüncelerinden) istifade olunmak üzere bir müddet için ve fakat süratle İstanbul'u teşrif buyurmaları yolunda telgraflar çekerek Paşayı avlamağa koyulmuştur.

2- Ancak Babiâli'ye yakışır bu gibi tedbirlerle yetinmeyi kendi pratik zihniyetlerine sığdıramayan İngilizler ise hemen o gün bir İngiliz torpitosunu en son sürati ile Samsun istikametine saldırmışlardır. Bu torpito Mustafa Kemal Paşa'yı taşıyan gemiye yetişebilirse onu tevkif ederek içinden Mustafa Kemal Paşa'yı alıp İstanbul'a getirecek, eğer müşkülâta uğrarsa, hatta bu gemiyi geriye çevirmek vazifesini de tatbik edecekti.

Babiâli'nin kurnaz siyaseti tabii hiç sökecek ve iş görececek bir iş değildi. Mustafa Kemal, galiba o telgraflara cevap vermeğe bile lüzum görmemiştir.

Takibe çıkan İngiliz torpitosuna gelince, o Samsun'a ulaştığı zaman Paşa epeyce zaman evvel karaya çıkmış ve hatta onu oraya bırakan gemi Samsun'u terketmiş bulunuyordu. Torpito vaziyeti bu suretle tespit ettikten sonra hiç bir şey elde edemedi dönmüştür.

Eğer Mustafa Kemal Paşa Sarayın kurnazlığına kapılıverseydi, yahut İngiliz torpitosu Paşayı götüren vapura yetişebilseydi, Türkiye'nin kurtuluşu daha başlangıcında en vahim tehlikeye maruz kalmış olurdu. Fakat Babiâli'nin siyasetine aldanabilecek Mustafa Kemal Paşa değildi. Bilâkis Mustafa Kemal Paşa İstanbul'da iken Babiâli'yi kendisine öyle bir memuriyet vermeğe sevk etmiş ve onun Harbiye Nezaretince yapılacak muamelâtını icap edenlere kendi emir ve talimatı ile yaptırmıştı. Mustafa Kemal Paşa bu işi böyle tanzim ederken, onun vasıl olacağı neticeleri evvelden hesap etmişti. İngiliz torpitosu da Samsun'a kadar vapura yetişemeyince sanki Anadolu kurtuluş ve istiklâl mücadelesinin ilk planı bu sahada meselâ bir Sakarya gibi, hattâ bençe aynen o ehemmiyette bir muvaffakiyetle tatbik edilmişti."

Ancak, Yunus Nadi, altını çizdiği bu olayın kendi anısı mı yoksa belgeye mi dayanıyor belirtmemiş.

İngilizlerin, Bandırma vapurunu batırmak istediklerini düşünmek pek akılcı gelmiyor. Çünkü, bir kez, başından beri bu göreve M. Kemal'in gideceğini biliyorlardı. Daha da önemlisi, M. Kemal, İngilizleri karşısına almamak için çok çaba harcamıştır. (62)

İttihatçılara ve Almanya'ya karşı diye bilinen Atatürk'ün Anadolu'ya yollanışına, İngilizler, Vahdettin ve Damat Ferit de ona güvendikleri için karşı çıkmazlar. (63)

Mütareke günlerinde her olanağı araştıran Mustafa Kemal, İngilizlere

yakın görünmeye önem vermiştir. Ünlü casus Rahip Frew ile ahbablık etmiş, İngiliz yetkilileriyle temas kurmaya çalışmıştır. Perapalas'ta Daily Mail muhabiri Ward Price'tan kendisini İngiliz yetkilileriyle konuşturmasını istemiştir. Ward Price göre Atatürk şöyle der: Eğer İngilizler, Anadolu için sorumluluk kabul edecek olurlarsa, İngiltere yönetiminde bulunan tecrübeli Türk valileriyle çalışmak gereğini duyacaklardır. Böyle bir yetki çerçevesinde hizmetlerimi sunabileceğim uygun bir yerin mevcut olup olmayacağını bilmek isterim. Ward Price, bunu istihbarat subayı Albay Heywood'a iletir, o "İşsiz Türk generalleri kendilerine iş arıyorlar" diye üzerinde durmaz. Atatürk, belli bir amaçla, gazetelere İngilizleri öven demeciler verir. Örneğin 17 Kasım 1918 tarihli Minber gazetesinde şu demeci çıkar: "İngilizlerin Osmanlı milletinin özgürlüğüne dikkatle gösterdikleri saygı ve insanlık karşısında, yalnız benim değil, bütün Osmanlı milletinin İngilizlerden daha çok iyiliğini isteyen bir dost olamayacağı inancıyla uygulanması pek doğaldır". 18 Kasım'da da Vakit gazetesine, "Britanya Hükümetinin Osmanlılara karşı olan iyiliyetinden kuşku duymak istemem" der. İttihatçıların yeni adla kurdukları Teceddüt Partisi'ne girdiği haberi hemen yalanlar. İngilizlerle anlaşmak üzere olduklarını söyleyen Damat Ferit'in bakanlarını hemen kutlar ve çok sevindiğini belirten gösteriler yapar. Damat Ferit Baştercüman Ryan'a, Mustafa Kemal'le yemek yediğini, bağlılığı hususunda ondan yeterli teminat aldığını, onu bağlı bir subay ve centilmen saydığını belirtir. Böylece Samsun yolu açılır irtibat subayı Bennett, Samsun yolcularına vize vermekte duraksama geçirir, Yüksek komiser Calthorpe'a sorar. Ona, Mustafa Kemal Paşa'nın padişah'ın tam güvenine sahip bulunduğu anlatılır, vize sağlanır. (64)

M. Kemal, Samsun'a gidişin İngilizlerin onay ve güvenine bağlı olduğunu bilincindeydi. Bu nedenle de İstanbul'daki işgalcilerle politik uzlaşma yolları aradı. Erol Toy, Meclisler ve Partiler adlı çalışmasında Lobi ilişkilerini belirtmiş (65):

« 17 Kasım 1918 tarihli Minber, "Ordumuzun en büyük kumandanlarından Mustafa Kemal Paşa'nın" bir demecini yayımlar. "İngilizler'den daha hayırhah bir dost olamaz!.." Bir gün sonraki Vakit ise biraz daha aydınlatıcıdır. "Bırakışma uygulamasından doğabilecek anlaşmazlıklar, muhataplarımızla konuşularak çözümlenmelidir."

Mustafa Kemal Paşa, İstanbul'a döner dönmez kulislere dalar... Pera Palas'a yerleşir...

1918 yılının Aralık başına doğru koşulmaktadır. Koca Başkent'in sadece Beyoğlu geceleri civil civil'dir... Ve Pera Palas'ın Müdürü, Mustafa Kemal Paşa'yı, önemli bir İngiliz'le buluşturacaktır...

Konuk, Daily Mail gazetesinin muhabiri Ward Price'dir...

O dönemin de, sonraların da "Savaş muhabirlerinin" bazılarının yan ilişkileri bilinmeyen bir giz değildir... Mustafa Kemal Paşa'da, cephelelerde vururken çok "savaş muhabiri" tanınmanın rahatlığı içinde söyleşmektedir.

Ağızından çıkanların, olduğu gibi yayınlanması halinde bile üst düzey yöneticilerinin dikkatini çekeceğinden kuşkusuz yoktur...

Önerisi açıktır; "Osmanlılar Savaşın başında hata etmişlerdir. Şimdi bunun cezasını da hak etmişlerdir. Anadolu'nun parçalanması sözkonusu ise Fransızlara bir şey bırakılmamalı, İngilizler bütünün sorumluluğunu üstlenmeli, kendilerine yardımcı olacak deneyimli valiler gerekirse, göreve hazır olduğunu bilmelidirler!..."

Tarih de körlerin fil tarifi gibi olsaydı, sadece bu sözcükler bile büyük bir kahramanı karalamak için yeterli sayılırdı... Çünkü Price'ın ve sonradan Harington'ın da belirttiklerine göre, görüşme Aralık başında gerçekleşmiştir. Price bu görüşmeyi olduğu gibi askeri istihbarat başkanı albay Heywod'a aktarmıştır. Pek çok "tahmin"e göre Heywod, aktarılan bilgilere hiç önem vermemiştir. Ama, tarihin akışına göre, 7 Şubat 1919'da, İstanbul'a gelen İngiliz Başkomiseri Allenby, Mustafa Kemal'e Ali İhsan Paşa'nın yerine Ordu Komutanlığını önerir. Mustafa Kemal istemez... Şoförü, arabası ve yaveri elinden alınarak cezalandırılır... Ve bu olaydan tam üç ay sonra, III. Ordu'ya bir müfettiş aranırken önerilen üç adın ikisi elenir ve Mustafa Kemal 1919 Mayıs'ının 19. günü Samsun'a ayak basar...

İstemezlikten cezalandırmaya uzanan ve oradan atanmaya gelişen olayların gizi henüz tam açıklanmamıştır. Ama, VI. Ordu İngiltere ve Fransa'nın tam denetimi altında bulunan bir bölgededir... III. Ordu ise daha bağımsız bir konumda... Artık reddetmede, denetimi kabullenmeme mi vardır, yoksa atanmada daha fazla güven mi...?"

Mustafa Kemal'in ustaca yürüttüğü politika sonucunda İngilizlerin güvenini kazandıktan sonra, Bandırma vapurunu İngilizlerin batırmak istediklerini düşünmek pek akılcı görünmüyor.

Samsun Yolculuğu Hakkında yeni bir sav

19 Mayıs 1989 günlü Hürriyet gazetesinde, Mustafa Kemal ve arkadaşlarının Samsun yokluğu ve Bandırma vapuru hakkında bir araştırma yayınlandı. Şimdiye değin bilinenlerin tersine bilgiler içeren bu araştırmadan alıntılar yaparak, ortaya atılan bir savı aktarıyorum.

"İki ateş arasındaki yolculuğun doğru öyküsü" adlı yazının çeşitli bölümleri şöyledir (66):

«Bandırma gemisinin Kaptanı İsmail Hakkı Bey, bir Mayıs gününün akşamı, Şişli'de Mustafa Kemal'in evindedir.

"Paşam beni emretmişsiniz" dedi.

Mustafa Kemal, "Hoş geldiniz" dedikten sonra, üzerinde haritaların yayılı olduğu masanın yanındaki iskemleye oturması için işaret etti. Ve, hemen konuya girdi. 9. Ordu Müfettişliğine atanmıştı. 18 silah arkadaşıyla birlikte Samsun'a gidecekti. Bu yolculuk için kendisine Bandırma gemisi tahsis edilmişti. Şimdi birlikte rotayı saptayacaklardı.

16 Mayıs 1919 günü saat 17.55 sıralarında İstanbul'dan ayrılan Bandırma vapuru, 19 Mayıs 1919 günü sabah saat 06.00'da Samsun limanına demir atıyordu.

İsmail Hakkı Kaptan, büyük zaferi ve ardından Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunu gurur ve heyecanla izledi. Daha sonra emekliye ayrıldı (*makale yazarı burada yanılıyor: Çünkü, İsmail Hakkı Kaptan 1922 yılında yaş haddinden emekliye ayrıldı ve Kurtuluş Savaşı'nın sonunu ve Cumhuriyetin kuruluşunu emekliyken gördü. E. M.*) Samsun yolculuğunun önemi, daha da belirginleşmişti. Bu yüzden, Atatürk'ün Samsun'a çıkışının yıldönümlerinde, bu konuda yazılan yazıları ilgiyle izliyor, bu yolculuğu başarıyla tamamlamış olmanın gururunu taşıyordu.

Ama yazılanların bir bölümünün gerçek dışı olduğuna üzülererek tanık oluyordu. Bu yolculuğun gerçek anlamını anlamayanlar, öykülerini renklendirmek için hayali unsurlar katmışlardı. Örneğin; **"Bandırma gemisi bozuktu; pusulasız yola çıkmıştı"** gibi. Yine yazılanlara göre, **"Kaptan'la Atatürk, ilk kez gemide tanışmışlardı. Rota falan da yoktu. Gemî, öylesine gitmişti. Ve de, Kaptan'ın Karadeniz'e ilk çıkışıydı..."**

Okudukça dehşete düşüyordu Kaptan... Tarihe geçen bu yolculuğun öyküsünün gerçeklere dayanmasını istiyordu.

Hacı Angi'nin araştırmalarına göre, Kaptan İsmail Hakkı Durusu, Orhan Karadeniz adlı yakınına şunları anlatmıştı: **"Atatürk'le ilk kez gemide değil, Şişli'deki evinde görüştük. Verdiğim bilgiler doğrultusunda, rotayı bizzat kendisi tespit etti. Sonra, gemiyi sefere hazırladım. Bandırma, eski gemiydi, ama ıddia edildiği gibi pusulasız, paraketesiz yola çıkılmadı. Üstelik, birden fazla pusulamız vardı."**

Kaptan, bu arada Karadeniz'e ilk kez çıktığı yolundaki yayınlara da çok üzülüyordu. Yakınlarına yakınırken, **"Bu kadarı da olmaz. Bu seferden önce defalarca Karadeniz'e çıktım. Bu suları avucumun içi gibi biliyorum"** diyordu.*

Bandırma vapuru ve Samsun yolculuğu hakkındaki savlar burada sona eriyor. Aslında karman çorman edilmiş olan Samsun yolculuğu öyküsü, bu yazıda ileri sürülenlerle bir kez daha karışıyor. Bu yolculukla ilgili karma-karışık olmuş öteki bilgiler şunlar: Bandırma vapurunun saat kaçta İstanbul'dan ayrıldığı tam belirlenememiş durumda. Kimi yazar ve araştırmacı saat 16.30 diyor; kimisi 17.55 diyor; bazıları akşam üstü diyor, öğleden sonra diyen de var. Bunun hangisi doğru? Bu kalkış saatinin dışında başka çelişkili bilgiler de bulunmaktadır. Örneğin; Bandırma vapuru nerede demirliydi? Mustafa Kemal, vapura hangi deniz aracıyla gitti? gibi.

Yukarıda Kaptan'ın anlattığı ileri sürülen öyküyü, Kaptan'ın sağlığında, baş vurduğu gazetelerin kabul edip yayınlamaması da çok ilginç gelmektedir.

Kaptan'ın 1938 yılında anlattıkları:

Hürriyet gazetesinde kaptanın anlattıkları diyerek yayımlanan yazının dışında, yine kaptanın anlattıklarını yazan başka kaynaklar da bulunmaktadır. Bunlardan birisi de Enver Behnan ŞAPOLYO'nun eseridir.

Atatürk'ü Samsun'a götüren Bandırma vapurunun kaptanı İsmail Hakkı Dursun'un (doğrusu DURUSU olacak E. M.) o güne ait hatıratı da şunlardır (67):

"1919 tarihinde Bandırma vapuruyla Atatürk'ü* İstanbul'dan alıp Samsun'a götürdüğümüz sefere gerek hareketimizden evvel, gerekse yolda gördüğüm ahvalden (durumlardan) hatırıma gelenleri aşağıya yazdım:

Hareketimizden bir gün evvel Paşa beni Idareden (Seyr-i Sefain Idaresi kanalıyla olsa gerektir E. M.) Harbiye'deki dairesine çağırılmıştı. Gittim ve kabul buyruldu. Sureti hareketimize dair bir takım izahatta bulundular. Lâzım gelen cevapları verdim. Ertesi gün öğle üzeri hareket edileceğini ve olveçhile geminin hazır bulundurulmasını emir buyurdular. Filhakika (gerçekten) o gün zevalde (öğlende) gemiyi teşrif ettiler. Kontrol heyeti geldi. Hemen hareket edebileceğimizi söylediler. Derhal hareket ettik. Boğaz'dan çıkarken müthiş bir fırtınanın icrayı hüküm etmekte olduğunu gördük. Ne kadar şiddetli fırtına olursa olsun yolumuza devam kararı vermiştik. Böylece yolumuza devam ettik. Maiyetlerindeki zevatı bittabi deniz tutuyor ve herkes birer birer kamaralarına yatıyorlardı. Maamafih (bununla beraber) Paşa bir köşeye dayanmış oturmakta ve kendilerinde fıtrî (yaradılıştan olan) bir haslet olan harikulbeşer (insanüstü) metaneti kalbiyelerinin âsârı (doğrusu: *âsar* biçiminde olacak. *âsar*: izleri, nişanları. Kalıntıları, E. M.) olarak bilafütur (usanmadan) ve daimi (sürekli) bir tefekkür (düşünme, akıl yorma) içerisinde bulunmakta idiler. Son sūratimiz olan yedi mil ile Karadeniz'in bîaman (amansız) dalgaları arasında yuvarlana yuvarlana İnebolu ve Sinop'a uğrayarak bin tūrlū müşkülât içerisinde bir gün şafak vakti Samsun'a vardık. Ondan sonra vukua gelen hâlâtı (durumları) bittabi (hiç şüphesiz) kendileri daha iyi bilirler. On dokuz sene sonra o mesut seferimizi bu kadar hatırlayabildim."

Kaptan'ın anlattıklarına bakarsak, bu görüşme 1938 yılında yapılmıştır. Bandırma vapuru kaptanı İsmail Hakkı DURUSU'nun anlattıkları bu kadar. 1989 yılında öne sürülen savlar niçin o zaman anlatılmamış, o da ayrı bir soru...

BANDIRMA Vapurunun kımlığı:

Türk halkının en umutsuz olduğu o kara günlerde, inanç dolu ondokuz kişiyi Samsun'a sağ salım ulaştıran Bandırma vapuru, dünya denizcilik tarihinde unutulmazların yanında yerini alıyordu.

Mustafa Kemal'i İstanbul'dan Samsun'a götüren Bandırma, küçük bir yolcu vapuruydu. 1878 yılında İskoçya'da Paisley kentindeki H. Mc Intyre

(*) Noktalama işaretleri tarafımızdan konmuştur.

tezgahlarında yapılmıştır. Yapım numarası 12'dir ve kardeş gemisi yoktur. Demir uskurlu ve buharlı bir gemiydi. Boyu 47.97 metre, eni 8.5 metre, derinliği 8.5 metredir. **Trocadero** adı ile denize indirilen geminin ilk sahipleri Dansey ve Robinson şirketi idi. 1880-1885 yılları arasındaki sahibi Londra'daki W. H. Sollar olmuştu. Gemi daha sonra 1886 yılında Atina'lı H. Psica'ya satıldı ve adı da **KYMİ** olarak değiştirildi. 1890 yılında yeniden el değiştirilerek E. Arvanti'ye satıldı. 1891 yılında Marmara denizinde Erdek'te battı, daha sonra yüzdürüldü. 1893 yılında "İdare-i Mahsusa" gemiyi satın alarak adını **PANDERMA** olarak değiştirdi. İdare-i Mahsusa 1910 Yılında "Osmanlı Seyr-i Sefain" adını alınca **Panderma** adı da **BANDIRMA** oldu. 28 Ekim 1909'da Seyr-i Sefain, Bandırma'yı posta vapuru olarak kullanmaya başladı.

Dünya denizcilik tarihinde şanslı ve uğurlu diye adlandırılan pekçok gemi vardır. Japonların Mikaza'sı; Almanların ünlü korsan kruvazörü Emden; Møne, Voff, See Adler korsan kruvazörleri; Wasp uçak gemisi; Küçük mayın gemisi Nusrat; Hamidiye Gazi kruvazörü, dünyaca ünlü, dillere destan gemilerdir. Peki, Bandırma'nın bunlardan geri kalan yanı var mı?

Bu kutsal ve uğurlu küçük vapur Samsun'dan İstanbul'a döndü. 1923 sonuna kadar Seyr-i Sefain'de posta vapuru olarak çalışmaya devam etti.

1924'te Seyr-i Sefain İdaresi Umum Müdürlüğü emrinde Tekirdağ-Mürefte arası posta vapurluğu yaptı. 1925 yılında arızalandı. Uzun süre arızası giderilemedi. Haliç Feneri'nde gemi bozmacısı İlhami SÖKER'e satıldı. Hemen sökülümüne başlandı ve dört ayda da sökülümü bitirildi.

Böylece, bu küçük vapur da tüm teknelerin ortak yazgısı olan "tırış bıçağı" olmaktan kurtulamadı; 1925 yılında gemiler mezarlığında yerini aldı.

1926 yılında, müdür Sadullah Bey tarafından alınan 900 tonluk bir Bandırma vapuru olmakla birlikte, ATATÜRK'ü Samsun'a çıkaran vapur değildir. Daha sonra bunun adı ÜLGİN olarak değiştirilmiştir.

Bandırma Vapurunun mürettebatı (68) :

Mustafa Kemal ve arkadaşlarını İngiliz savaş gemilerine karşın Samsun'a götürmeyi başaran korkusuz denizciler kimlerdi.

Bandırma Gemisi'nde, bu tarihi yolculuk sırasında Kaptan İsmail Hakkı (DURUSU)'nın dışında, 21 mürettebat olduğu belirlenmiştir.

Kayseri'den Görele'ye, Silivri'den Rize'ye değin çeşitli yerlerde doğan, yazgının, Bandırma'nın tarihi yolculuğunda birleştirdiği 22 gemiciden günümüzde hayatta kalan olup olmadığı ise bilinmiyor.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü Merkez Kütüphanesi Şefi Şükrü Yaman'ın, "Türk Denizcilik Tarihi" adlı eserini hazırlarken ortaya çıkardığı belgeler arasındaki Bandırma gemisi personeline ait 1919 yılı maaş defterinden saptadığı 22 mürettebatın o dönemde aldıkları aylıkların tutarı şöyle:

Süvarlı: İsmail Hakkı Durusu - 1871 yılında Kayseri'de dünyaya geldi. Ken-

disi gibi kaptan olan Hacı Ahmet Efendinin oğludur. 1891 yılında Yatılı Ticari Bahriye Mektebi'ni bitirerek 250 kuruş aylıkla Kayseri Gemisi stajyer kaptanlığına atandı. Daha sonra çeşitli gemilerde üçüncü ve ikinci kaptanlık yaptı. 1 Nisan 1915 günü Doğan vapuru süvariliğine atandı. Aynı yıl içinde Marmara'da sefer yapan bu geminin batması üzerine, Osmanlı Seyr-i Sefain Idaresi'nce hatalı görülerek açığa alındı. Ancak İsmail Hakkı Kaptan, örnekler göstererek, bu tür bir hatadan dolayı cezalandırılmaması gerektiğini belirtti. İşletmenin yönetim Kurulu bu savunmayı haklı bularak kendisini 1918 yılında Ankara gemisine ikinci kaptan olarak atadı.

İsmail Hakkı Kaptan, tarihe geçmesine neden olan Bandırma gemisi kaptanlığına 1 Mayıs 1919 günü getirildi. O tarihe kadar Marmara hattında çalışan 41 yıllık bu eski gemi, Karadeniz'in hırçın dalgalarına dayanabilecek güçte değildi. Bir süreden beri de Haliç'te çürümeye terk edilmişti. İsmail Hakkı Kaptan, verilen emir üzerine, kısa bir hazırlık döneminden sonra gemiyi harekete hazır hale getirdi ve mürettebatıyla birlikte, Mustafa Kemal ile 18 arkadaşını Samsun'a ulaştırmayı başardı. Daha önce çalıştığı sırada bir kez batan, çıkarılıp yeniden yüzdürülen, pusulası ve paraketesi olmayan, Marmara'nın dışına bir kez bile çıkmamış bu gemiyi ustaca yöneten İsmail Hakkı Kaptan, bu hareketiyle Türk'ün kutsal Kurtuluş Savaşı'nın başlamasına katkıda bulundu.

O tarihte 1850 kuruş aylık alan İsmail Hakkı Kaptan, 1922 yılında yaş haddinden emekliye ayrıldı ve Kurtuluş Savaşı'mızın utkuyla sonuçlanmasını çekildiği köşesinden gururla izledi. 22 Aralık 1940 günü aramızdan ayrıldı.

İkinci Kaptan: Üsküdarlı Tahsin - (Aylığı 1000 kuruş)

Başçarkçı: Mehmet ağa oğlu Hacı Süleyman - 1865 yılında İstanbul'da doğdu. 1882 yılında Osmanlı Seyr-i Sefain idaresine girerek aralıksız 38 yıl çalıştı. (Aylığı 1650 kuruş)

Katip: İsmail - (Aylığı 1000 kuruş)

Lostromo: Hasan Reis - (Aylığı 900 kuruş)

Serdümen: Göreleli Şükrü oğlu Temel - (Aylığı 600 kuruş)

Serdümen: Ali oğlu Basri - (Aylığı 950 kuruş)

Ambarcı: Rızeli Süleyman oğlu Mahmut - (Aylığı 600 kuruş)

Ambarcı: Sıllırlı Hasan oğlu Ahmet - (Aylığı 600 kuruş)

Tayfalar: Süleyman oğlu Cemil - (Aylığı 600 kuruş),

Hüseyin oğlu Rahmi - (Aylığı 600 kuruş)

Mesut oğlu Temel - (Aylığı 850 kuruş)

Birinci Kamarot: Muharrem oğlu Hacı Tevfik (Ulus) - 1875 yılında İstanbul'da doğdu. 1 Ağustos 1900 tarihinde 200 kuruş aylıkla Plevne vapurunda kamarot olarak çalışmaya başladı. 1 Ekim 1914'te Bandırma vapuru birinci Kamarotluğuna atandı. (Aylığı 400 kuruş)

Kamarot: İbrahim oğlu Mehmet - (Aylığı 400 kuruş)

Kamarot Yamağı: Mustafa oğlu Hamit - (Aylığı 400 kuruş)

Ateşçi: Koyunhisarlı Yusuf oğlu Halit - (Aylığı 600 kuruş)
Ateşçi: Rizeli Arif oğlu Mansur - (Aylığı 600 kuruş)
Aşçı: Osman oğlu Hacı Hamdi - (Aylığı 600 kuruş)
Kölmürçü: Hasan oğlu Mehmet - (Aylığı 500 kuruş)
Kölmürçü: Mehmetali Ömer Falk - (Aylığı 500 kuruş)
Vinççi: İsmail Hakkı - (Aylığı 600 kuruş)
Vinççi: Ali oğlu Gallp - (Aylığı 600 kuruş)

ULUSAL MÜCADELE BAŞLARKEN ULAŞIM DURUMU:

Mustafa Kemal, Samsun'a çıktığında ülkesini yalnız kendi inancında olanlar tarafından kurtarılacağını biliyordu. Bu kutsal savaş için neler yapılması gerektiğini; Silah Bırakışması'nın ardından İstanbul'a ilk kez döndüğünde, Dolmabahçe önünde düşman gemilerini gördüğünde tasarlamıştı. Tasarı nasıl gerçekleşecekti... Mustafa Kemal Paşa'nın işi çok zordu... Hem de çok zor...

Bunu O da biliyordu...

1919 yılının Mayıs ayında Osmanlı İmparatorluğunun görünümü, bu zorluğu haklı çıkaracak durumdaydı ve gerçekten de umut kırıcıydı.

Türk'ün çekile çekile sığındığı son topraklar, yani Anadolu'da, dış düşmanlar tarafından kemirilmekte, her gün bir değişik yeri - daha barış antlaşması bile beklenmeden - koparılıp alınmaktaydı. Anadolu'da yüzyıllardır yurt edinmiş azınlıklar da ayaklanmışlardı. Her biri, ülkenin şu ya da bu bölümünün kendilerinin malı olduğunu bağırıp durmaktaydı. Hepsinden kötüsü; ülke sahipsizdi, yoksuldu, haraptı.

İşte, insanda cesaret ve umut bırakmayan bu karanlık ortam içinde Mustafa Kemal, bu kurtuluş yolu bulmak amacıyla Anadolu'da karaya ayak basmaktaydı.

Ulusal mücadele başlatılırken, eldeki kırık dökük silahlar; sağlanacak olan cephane hangi yoldan ulaştırılacaktı? Ulaşım için yol var mıydı?

Karayolu durumu (*):

Yurdumuz tarih boyunca anakaralararası ulaşım yönünden elverişli bir coğrafi konuma yerleşmiştir. Her dönemde, ticari eşya ve yolcu ulaşımı Anadolu'nun İzmir, Iskenderun ve Trabzon limanlarına yapılmış ve karayolları ile Anadolu içlerine, İran, Afganistan ve Hindistan'a ulaştırılmıştır.

Osmanlı İmparatorluğunun yol yapımında daha çok askeri amaçlar gözönünde bulundurulmuştur. Orduların en kısa zamanda sınırlara nasıl ulaştırılacağı düşüncesi her şeyden önce geliyordu. Bu görüşün ülke ekonomisine yararlı olmadığı anlaşıldıktan sonra, ekonomik amaçlarla ana kervan yolları yapımına başlanmıştır.

Çağdaş anlamda karayolu yapımına ilişkin ilk adım, 1866 yılında atılı-

(*) Bu bölüm hazırlanırken Alptekin Mûdemişoğlu - "Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları" adlı değerli incelemesinden, geniş ölçüde yararlanılmıştır.

yordu. Osmanlı İmparatorluğunun 48900 kilometreyi bulan karayolu ağının, Misak-ı Milli sınırları içinde kalan kısmı yalnızca 9711 kilometreydi. Bunun 3477 kilometresi onarıma muhtaç, 3283 kilometresi sürekli bakımı ve 3026 kilometresi yeniden yapımı gerektiren nitelikteydi.

Anlaşılan, ortada bir karayolu ağı var; ancak, 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, kağı ve kervan izleriydi. Kısacası, gidiş ve gelişlerle yola dönüşen bu izlerden yılın her mevsimi yararlanmanın olanağı yoktu. Kışın karın bastırmasıyla aylarca çevre ile ilişkisi kesilen iller, kasabalar ve özellikle köyler çoğunlukta idi.

O günlerdeki karayollarımızın resmi kayıtların ötesinde kalan gerçek durumunu o günleri yaşamış olan Şevket Süreyya AYDEMİR'den izleyelim: "Kısacası yollarımız yoktu. Şose denilen çizgiler, orta çağ kervan yollarından farksızdı. Bunlar da seller ve yağmurlarla her yıl bozuluyordu. Köprüler, menfezler dayanıksızdı..

...Anadolu'nun en büyük hasreti yoldu. Ülkeye girecek her şey, yani toprak ürünlerinin kıymetlenmesi, ticaret, sanat, mektep, fabrika, yeni idare ve yerleşme, eşkıyalığın kalkması ve nihayet ülkenin savunulması ancak yol olursa başarılabilirdi..."

Harita üzerinde görünen ve aslında bir takım izlerden oluşan kara yollarının Kurtuluş Savaşına katkıda bulunabilme olanakları son derece sınırlıydı.

Demiryolu durumu (*):

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bütün dünyada önemli ve güçlü bir ulaşım aracı olmaya başlayan demiryolu, 1919 yılında da önemini ve etkinliğini korumaktaydı. Özellikle karayollarının az ve motorlu kara taşıtlarının sayıca son derece sınırlı olduğu o günlerde, demiryolu tek ulaşım aracıydı. Ancak, demiryolu yapımı ve işletilmesi konusunda da, kendi gereksinimlerimizden daha çok yabancıların ekonomik yararlarına ve siyasal amaçlarına bağlı olmak zorunda kalmıştık. Ülkemiz bu bağımlılığın acısını Birinci Dünya Savaşında çok çekmiş, Kurtuluş Savaşında da çekmeye devam edecektir. 1919 yılındaki demiryolu açımıza sözü getirmeden önce, demir yollarının yapılış amaçları ile Kurtuluş Savaşında duyulacak gerekseme arasındaki çelişkiyi ortaya koymak yararlı olacaktır.

Osmanlı İmparatorluğunun mali bakımdan güçsüzlüğü, kendi demiryollarını yapmaya engel oluyordu. Kapitülasyonların varlığı da, bu konudaki girişimleri önliyordu. Kısaca belirtmek gerekirse, Osmanlı İmparatorluğu, demiryolu yapımını kendi çıkarlarına göre değil, birbirleriyle çekişen güçlü devletlerin ekonomik ve siyasal yararlarına göre ele alabilecekti.

O günlerdeki güçlü devletlerin kendi çıkarlarının zaman zaman çatışması sonucu, demiryolu ağı ülkemiz gereksinimlerine aykırı bir biçim alma eğilimine boyun eğme zorundadır.

Osmanlı İmparatorluğu demiryollarının % 31'ne sahip bulunuyor, geri kalan bölüm ise Alman, Fransız ve İngiliz şirketlerinin ellerinde bulunuyordu.

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 İzmir'e kadar olan kısmı İngilizlerin denetimi altındadır. İngiliz denetimi alanı daha sonra Geyve'ye kadar uzayacaktır. (1921 Haziran'ında başlayacak olan Yunan taarruzu ile Eskişehir'den itibaren Polatlı yakınlarına kadar olan demiryolu Yunanlıların eline geçecektir.)

3- Ankara - İzettin dar dekovil hattı = Ankara istasyonu İngiliz ve Fransızların denetimi 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 vardı.

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 ayının sonuna kadar Yunanlıların eline geçecektir.)

7- Erzurum - Kars dar dekovil hattı = Hattın Erzurum'dan başlayarak Sarıkamış yakınlarına kadar uzanan kısmı Ermenilerin elindedir.

Görülüyor ki, Misak'ı Milli sınırları içinde bulunan ve toplam uzunluğu 4000 kilometreyi bulan demiryolunun Kurtuluş Savaşına katkısı son derece sınırlıdır. Bu demiryolları, yapımlarına temel olan düşüncelere uygun olarak kıyılarda döşendiğinden kolayca işgal edilmişlerdir. 4000 kilometrelik demiryollarının yalnızca ve zaman zaman Konya - Afyon, Eskişehir - Ankara hattı Kurtuluş Savaşında kullanılabilmektedir. Sakarya Savaşı sırasında ise hattın Polatlı - Ankara arasındaki 80 kilometrelik bölümünden yararlanılabilmektedir. Kurtuluş Savaşında tek Türk hattı ise Ankara - İzettin arasındaki dar dekovil hattıdır. Öbür bütün hatlar yabancıların elinde ve Kurtuluş Savaşına karşı kullanılacaktır. Ege bölgesindeki hatlar, özellikle Yunan Ordusunun ikmalî için kullanılacak, bu hatların sayesinde Yunan Ordusu 3 yılı aşan bir süre Ege'de barınabilecek ve Ankara yakınlarına Polatlı'ya kadar ilerleyebilecekti. (Yunan gücünü, Yunan ordusunu yakın ikmal kaynaklarından uzaklaştırarak Sakarya'nın ötesine ve Orta Anadolu'ya çekmek, yeni takviye birlikleri almasını ve sürekli ikmal yapmasını güçleştirmek suretiyle Sakarya Muharebesinde kırabilecektik).

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

Denizyolu durumu (*):

Karadeniz ve Akdeniz, 18. yüzyılın başlarına kadar Türk denizciliğinin egemen olduğu birer deniz ticaret alanı, birer Türk Gölü niteliğini korumuştur. Kapitülasyonların Osmanlı ekonomisine olumsuz etkileri denizcilik ve deniz ulaşımında da kendisini göstermiş, zamanla Marmara Denizi bile yabancı bayraklı gemilerin çoğunlukta bulunduğu bir deniz haline gelmişti.

Osmanlı İmparatorluğu Birinci Dünya Savaşına güçsüz bir donanma ve bir kaç tekneden oluşan küçük bir ticaret filosuna sahip olarak katılmıştı.

Donanmanın deniz ulaşımını koruyacak güçte olmayışı; Yemen, Suriye ve Kafkasya gibi yerlere bile karayoluyla asker ve askeri araç ulaşımını zorunlu kılmıştı. İstanbul'dan Tekirdağ'a, Çanakkale cephesine deniz yoluyla yapılan asker ve araç gereç ulaşımı bile, Marmara'ya sızan İngiliz ve Fransız denizaltılarının batırdıkları gemi sayısının iyice artması üzerine, yerini karayolu ulaşımına terk etmişti.

19 Mayıs 1919'da, Türk denizciliği tamamen çökmüş bulunuyordu. Dışalım ve Dışatımdaki önlemlerine göre, İstanbul, İzmir, İskenderun, İzmit, Trabzon, Mersin, Samsun, Çanakkale, Sinop, Antalya biçiminde 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 Ateşkes hükümleri uyarınca mevcut savaş gemileri de silahlarından arındırılarak Haliç'e hapsedilmiş olduğundan, savaş gemilerinin korumasından yoksun olarak deniz ulaşımı yapılabilmesi olanaksızlaşacaktır.

Harita üzerinde görünen ve aslında bir takım izlerden oluşan karayollarının Kurtuluş Savaşına katkıda bulunabilme olanakları son derece sınırlıdır. Demiryollarını incelerken gördüğümüz gibi, demiryolları da genellikle düşman elindedir ve düşmanı desteklemektedir. Elde savaş gemisi bulunmamaktadır, deniz ulaşımı düşman denetimindedir.

Bu koşullar altında, savaş süresince ordunun ikmali ve cephelere insan, cephane, askeri araç gereçlerin ulaşımı nasıl sağlanacaktı?

Tüm olumsuz koşullara karşın yine de deniz yolu kullanılmış ve Kurtuluş Savaşının kazanılması sağlanmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM DİPNOTLARI

- (i) Zeki SARUHAN - Kurtuluş Savaşı Günüğü, c: 1, s: 1 ve 226 - 227, Öğretmen Dünyası Yayınları - Ankara / 1982.
- (2) GTİH - V. cilt s: 5 - karşı: (1) SOYSAL İsmail Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları, TTK - Ankara / 1933 (karşı 2) Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri - Seha L. Meray - Osman OLCA Y. A. Ü. Siyasal Bilgiler Fak. Yayını - s: 1 vd. Ankara - 1977.
- (3) Alptekin MÜDERRİSOĞLU - Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları, s: 42,
- (4) Dardanelles Patrol, Gallipoli 1915'ten aktaran MÜDERRİSOĞLU - s: 42
- (5) Nusrat için bkz. E. MÜTERCİMLER - Destanlaşan Gemiler.
- (6) GTİH - V. cilt, s: 6.
- (7) a.g.e. ve MÜDERRİSOĞLU - a. g. e. 43
- (8) Gambot: Bir kaç topu olan bir çeşit küçük savaş gemisi.
- (9) 8 Şubat 1919 tarihli TAKVİMİ VAKAYİ'den aktaran MÜDERRİSOĞLU - a. g. e.
- (10) Afif BÜYÜKTUĞRUL - Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması c: 4 - s: 426 - Deniz Basımevi - İstanbul / 1983
- (11) a. g. e.
- (12) A. Büyüktuğrul, a. g. e. s: 427 ve GTİH V. cilt s: 7
- (13) Büyüktuğrul, a. g. e. / - Z. Sarıhan, a. g. e. s: 18 - 25 / G. Jaeschke, Kurtuluş Savaşı Kronolojisi, s: 3-4, TTK - Ankara / 1970.
- (14) Sarıhan, s: 25 - GTİH V. cilt, s: 10 - Büyüktuğrul, s: 430.
- (15) Jaeschke, s: 4 - Sarıhan, s: 25.
- (16) GTİH - a. g. e. s: 10
- (17) GTİH - V. cilt s: 7-9.
- (18) a. g. e.
- (19) A. BÜYÜKTUĞRUL, s: 431 ve TİH - V. cilt, s: 9
- (20) A. BÜYÜKTUĞRUL, s: 433-M. İŞİN, İstiklal Harbi Deniz Cephesi, s: 2 - Deniz Basımevi, İstanbul - 1946 ve TİH, V. cilt, s: 10
- (21) A. BÜYÜKTUĞRUL, s: 433 -Nahit ÇAPANER, Kurtuluş Savaşında Deniz Kahramanları, s: 6, Deniz Basımevi - İSTANBUL / 1943.
- (22) A. BÜYÜKTUĞRUL, s: 433.
- (23) A. BÜYÜKTUĞRUL, 433.
- (24) M. İŞİN, 2 - TİH, V. cilt, s: 10
- (25) M. L. SMITH - Anadolu Üzerindeki Göz-ş: 80, Hürriyet Yayını - İst / 1978
- (26) Z. SARIHAN - a. g. e. s: 15.
- (27) M.L. SMITH - a. g. e. s: 90.
- (28) Laurence Evans, Türkiye'nin Paylaşılması, s: 162 - 163, Milliyet Y. İstanbul - 1972.
- (29) a. g. e.
- (30) Mithat İŞİN - TİH Deniz Cephesi, s: 4 - Deniz Basımevi - 1946 ve Emrullah NUTKU - Denizden Sesler Geliyordu, s: 5 İstanbul - 1973
- (31) Z. Sarıhan, a. g. e. 242 - Jaeschke, a. g. e. 32
- (32) M. L. SMITH - a. g. e. s: 101 - 104.
- (33) TİH, V. cilt, s: 15.
- (34) Bu konuda yayınlanan son iki araştırmada şunları okuyoruz: Baki ÖZ, "Atatürk'ün Anadolu'ya Gönderiliş Olayının İçyüzü" adlı araştırmasında, "Mustafa Kemal'in Anadolu'ya gönderilişinde şu dört nokta üzerinde durulmaktadır. M. Kemal'i Anadolu'ya; 1- Padişah Vahideddin gönderdi, 2- Padişah ve İstanbul Hükümeti gönderdi. 3- İngilizlerin seçiş ve onayıyla gönderildi. 4- M. Kemal kendi çaba ve becerisiyle Anadolu'ya geçti. Aynı konuda Abdurrahman Dilipak, Cumhuriyet giden Yol adlı çalışmasında şunları yazıyor: "Mustafa Kemal Samsun'a nasıl çıktı?" Her kafadan bir ses:
1- Padişahın emri ile; 2- Padişah'tan gizlice; 3- İngilizlerden gizlenerek; 4- İngilizlerin bilgisi altında.

- (35) K. Karabekir - İstiklal Harbimiz, s: 16 - Merk Yayıncılık, İstanbul-1990
- (36) Bu konuda geniş bilgi için, Ali Fuat Cebesoy, Milli Mücadele Hatıraları s: 46, Vatan Yayınları, İstanbul - 1953.
- (37) 16 Mart 1920 tarihinde İngilizler tarafından Malta'ya sürüldü. Daha sonra Anadolu'ya döndü ve 1922 yılı başında da Elcezire Cephesi Komutanlığına atandı.
- (38) Milli Mücadele'ye katılarak Batı Cephesi Komutanlığı emrinde görev aldı.
- (39) Naşit ULUĞ, Siyasi Yönleriyle Kurtuluş Savaşı. s. 31 Milliyet Yayını - İstanbul, 1973
- (40) Baki ÖZ, a. g. e. 26.
- (41) Sina Akşin, İstanbul Hükümetleri ve Milli Mücadele, s: 280 Cem Yayınevi, İstanbul- 1983.
- (42) a. g. e. 281
- (43) Gotthard Jaeschke - Kurtuluş Savaşı ile ilgili İngiliz Belgeleri s: 108 TTK - 1986.
- (44) S. Akşin,
- (45) S. Akşin, 282.
- (46) a. g. e. 283
- (47) Gotthard Jaeschke, Kurtuluş Savaşı ile ilgili İngiliz Belgeleri, s: 110 - TTK, 1986 / ANKARA
- (48) a. g. e. 111
- (49) Peter Masfield - Osmanlı Sonrası Türkiye ve Arap Dünyası, s: 85 Sander - IST. 1975.
- (50) S. Akşin, a. g. e. 286-291.
- (51) Muhterem ERENLI - ATATÜRK 1, s: 208 - Yapı Kredi Yayını - 1981 Sadı BORAK - Ata ve İstanbul, s: 145 - TTDK, İstanbul / 1983 Şevket S. AYDEMİR - Tek Adam, c: 1, s: 408, Remzi Kitabevi - İSTANBUL / 1979 Enver Behnan ŞAPOLYO - Mustafa Kemal ATATÜRK ve Milli Mücadele Tarihi, s: 302 - Rafet Zaimler Yayınevi - İstanbul / 1958.
- (52) Bilal N. ŞİMŞİR - Bir Başkent'in Doğuşu, s: 85 - Bilgi Y. / Ankara - 1988
- (53) a. g. e. 87
- (54) Yakın Tarih Dergisi - c: 3, s: 39 - İstanbul / 22 Kasım 1962.
- (55) A. Büyüktuğrul - a. g. e. c: 4 - s: 578.
- (56) Yakın Tarih Dergisi - c: 3, s: 39.
- (57) A. Büyüktuğrul - a. g. e. 579.
- (58) B. N. ŞİMŞİR - a. g. e. 88
- (xx) Abdurrahman DİLPAK, Cumhuriyete Giden Yol adlı eserinde, Vahdetin'in kaçmayıp tam tersine İngilizler tarafından kaçırdığını ve buna da Ankara'nın bilerek, isteyerek seyirci kaldığını yazmaktadır. Karşı tez olarak bakmak isteyenlere Cumhuriyete Giden Yol, Beyan Yayınları, 1989- İstanbul.
- (59) Z. Sanhan - a. g. e. c: 1, s: 245 ve S. BORAK - a. g. e. s:150
- (60) Fethi TEVETOĞLU - Atatürk'le Samsun'a Çıkanlar - s: 14, Ankara / 1971. Karşı: Mehmet Arif Bey-Anadolu İnkılabı (Ayıcı Arif'in anıları), s: 25 ARBA Yayınları - İSTANBUL / 1987.
- (61) Yunus Nadi - Kurtuluş Savaşı Anıları, s: 82-83, Çağdaş Yayınları. İstanbul / 1978.
- (62) Doğan Avcıoğlu - Milli Kurtuluş Tarihi, c: 1, s: 121.
- (63) a. g. e.
- (64) a. g. e.
- (65) Erol Toy - Meclisler ve Partiler, s: 26-30, Mozaik Yayıncılık - İstanbul / 1990
- (66) 19 Mayıs 1989 tarihli Hürriyet Gazetesi.
- (67) E. Behnan ŞAPOLYO - Kemal Atatürk ve Milli Mücadele Tarihi, s: 294-295/ Rafet Zaimler Yayınevi - 1958.
- (68) 19 Mayıs 1986 tarihli Hürriyet Gazetesi.

1920 YILI GENEL DURUMU:

Aralık 1919'da Türk ve Yunan kuvvetlerinin genel durumu:

a. Türk Kuvvetleri:

Cephe, kuvvet yoğunluğu güneyde olmak üzere üç tümen bölgesine bölünmüştü. 61. tümen (Ayvalık, Bergama ve Akhisar Bölgesi): İzmir kuzey cephesi.

23. tümen (Salihli bölgesi): İzmir doğu cephesi.

57. tümen (Aydın bölgesi): İzmir güney cephesi.

Aralık 1919'dan önce Batı Cephesinde de henüz teşkilata bağlanmamış ve sorumlulukları belirlenmemiş komutanlıklar vardı. Aslında o tarihlerde Batı Cephesi diye de bir şey yoktu. Alınmış olan önlemler ve düzenlemeler yöresel olan direnmelerden öteye geçmiyordu.

Yukarıda belirtilen tümen bölgeleri bir plana göre değil, özellikle 61. ve 57. tümen Komutanlarının kişisel çabaları ve sorumlulukları yüklenmeleri ile yaptıkları çalışmalar sonunda ortaya çıkmıştı.

b. Yunan kuvvetleri:

Kasım 1919'da İzmir'de Küçük Asya İşgal Ordusu Komutanlığı kuruldu. O zamana kadar 1. Kolordu, İzmir Kolordusu (İzmir ve Adalar Tümenleri), 3. Süvari alayı ve ağır topçu alayı olmak üzere yeniden örgütlendirildi.

30 Aralık 1919'da Yunan ordusunun kuvveti: 2.400 subay, 62.743 er'di. Bu kuvvetler, dört tümen cephede, bir tümen ihtiyatta olmak üzere iki kolordu halinde Milne hattını* elde bulundurmak; Türkler ise bulundukları yer-

* MILNE HATTI: Yunanlıların halka yaptıkları zulümleri İstanbul Hükümeti Paris Konferansına şikayet ettiği halde, bu şikayet umursanmadı. Yunanlıların devamlı ilerleme çabaları, özellikle Aydın'ı ele geçirmeleri Yunan ve İtalyan anlaşmazlığına neden oldu. Türkiye'deki İşgal Orduları Başkomutan'ı, General Milne'ye Türk ve Yunan taraflarının durumlarının saptanması görevini verdi. Uzun tartışmalardan sonra "Milne Hattı" kuzeyden başlayarak şöyle saptandı: Ayvalık'ın kuzeyinde bir nokta - Akmaç dağı doruğu-Döşeme köyü - Ürgüt deresiyle Menteşe deresi arasındaki sırtlar-Bakırçay ile Dumanlı deresinin birleşme noktası - Satırtaş dorukları - Örpekkaya - Karasilli - Tepecik - Yenice - Tepecik - Tatarköy - Yeniçiftlik - Papazlı - Belenadağ kuzeydoğusu - Kestelli - Yanslı sırtı - Bedemiye üzerinden İzmit sancağı güney sınırı - Büyük Menderes'in denize döktüğü nokta. (1)

leri bırakmamak ve düşmanı sürekli olarak tedirgin etmek kararındaydılar. Bu nedenle bazı yerlerde küçük çatışmalar oldu.

Öte yandan Türk ulusal kuvvetlerinin sürekli direnme ve tedirgin edici hareketleri karşısında General Milne Yunan kuvvetlerine, sınırlandırılmış bir taarruz yapmak yetkisini vermişti ve bu yetkiyi 29 Ekim 1919'da Yunan Komutanına bildirmişti.

Yunanlıların 29 Ekim 1919'dan sonra cephenin çeşitli kesimlerine yaptığı taarruzlar, artık bir arazi işgalinden daha çok, General Milne'den aldıkları izin oranında tacizler olmuştu.

Yunan Başkomutanlığınca bir Türk taarruzu karşısında geride tutulabilecek, anavatanla bağlantısı kolay ve gereğinde yeniden taarruza geçilebilecek bir köprübaşı dayangası seçilmesi düşünüldü ise de bu düşünceden 1920 yılında vazgeçildi. (2)

Ocak 1920 başlarında silah durumu:

Bütün Batı Anadolu'da Osmanlı mavzeri yok gibiydi. İç Anadolu'da en büyük silah depoları Niğde ve Ankara'da bulunmaktaydı. Bu depolarda da Alman ve Rus tüfekleri vardı. Eğer noksan sürgü kolları tamamlanırsa bu sürgü kollarının İstanbul'dan 56. tümen bölgesi (Bursa ve dolayları) üzerinden gönderilmesi ve bu işte çabuk davranılması gerekiyordu. (3)

Demiryollarına el koyma hakkındaki önlemlerin uygulanması halinde istenilen silahların çabuk gönderilmesi olanağı doğacaktı. Aksi takdirde yollama işleri pek büyük güçlük ve gecikmelere uğrayacaktı. (4)

23 Nisan 1920 - 9 Kasım 1920 arası

Büyük Millet Meclisinin Ankara'da açıldığı günlerde ülkenin durumu:

Türkiye topraklarında 38.000 İngiliz, 59.000 Fransız, 17.900 İtalyan askeri, 90.000 kişilik bir Yunan ordusu bulunuyordu. Böylece Büyük Millet Meclisi 200.000 kişilik bir işgal ve istila kuvvetlerine karşı koymak için hazırlanmak zorundaydı. Bundan başka, güney bölgesinde Fransız işgalini destekleyen 10.000 kişilik silahlanmış Ermeni'ye ve Karadeniz bölgesinde silahlı 20 - 30 bin Pontosçu Rum'a karşı önlem alma zorundaydı (5). Ayrıca, Düzce ve Bolu ayaklanmaları henüz bastırılmamış ve ayaklanmalar, Ankara'yı kuzeyden ve batıdan sarar bir durum almıştı. Daha ciddi ve tehlikeli bir ayaklanma da, Orta Anadolu'nun Yozgat bölgesinde, tehlikeli bir duruma girmek eğilimindeydi. Güneydoğu bölgesinde Arap ve bazı aşiretleri gözaltında bulundurmak gerekiyordu. Doğu Ermenistan, hudut dışındaki Türkler için git-tikçe artan bir tehlike yaratıyordu. İstanbul Hükümetinin ve Padişahın İstanbul'da kurdurarak İzmit'e gönderdiği Kuvayı İnzibatiye adı verilen sonradan kurulma tümen, Geyve Boğazı'nı zorlayarak Anadolu içine girmek, Yunan cephesinde ulusal kuvvetlerin arkasına düşmek, oradan Ankara üzerine ilerliyerek ulusal hareketi yok etmek amacıyla taarruz ediyordu.

Bu durum, Mustafa Kemal Paşa'nın çevresinde toplanan yurt severle-

rin en büyük zorluklar içinde olduklarını göstermektedir.

İstanbul'da Şeyhülislamın fetvaları ve ulusal harekete düşman olanların etkisi de katılınca, durumun kötülüğü daha da artıyordu.

O tarihte ancak ve yalnız kendi olanak ve yeteneklerinden yararlanmak zorunluluğunda bulunan doğu ve güneydoğu illerinin dışında, Ankara'da yeni kurulan Büyük Millet Meclisinin söz geçirebileceği idari bölümlenmeye göre bir kaç Anadolu kentinden başka bir şey kalmamıştı.

Böylece, Büyük Millet Meclisi ve Hükümeti kurulduktan sonra, ulusal mücadeleye daha derli toplu bir yön verilmesi zorunluğu ortaya çıkmıştı. Ulusal egemenliğin Anadolu'ya geçmesi ve bunun büyük bir güç kazanması, Padişah ve onun çevresindekileri sarsmış, bu hareket çeşitli bölgelerde ortaya çıkan ayaklanmaların artmasına neden olmuştu.

Savaştan yengiyle çıkan devletlerin Türkiye ile barış istekleri, Aralık 1920 sonlarına doğru son derece azalmış, belirsiz bir zamana bırakılmıştı. Onların amaçları Türkiye üzerinde kendi çıkarları için oldu bittiler yaratmak ve bunları yapacakları barışa dayanak saymaktı. İşgalleri altında bulunan Adana kenti ile Aydın'ı (Muğla sancağı hariç) ve işgal bölgesine koşut olmak üzere Antalya'nın arka bölgelerini işgal eden kuvvetlere; Boğazların denetimi ise İngiliz egemenliğine bırakılması isteniyordu.

Boğazlar sorunu dışında, öteki konular bir yılda işgal kuvvetlerinin aralarında görüşülmüş ve anlaşmaya varılamamıştı. Zira böyle bir istekle Türkiye ve Karadeniz, İngiliz egemenliğine bırakılmış olacaktı. Bu nedenle, Fransa ve İtalya, bu karara, bütün İslam ülkelerini ve Türkiye'yi üzeceğini ileri sürerek itiraz ettiler.

Bağlaşmalar arasındaki bu anlaşmazlık, Türkiye başının gecikmesine neden olan önemli etkenlerden biri olmuştu. Ayrıca, ulusal harekatta beliren başarıların hızla gelişmesi, başının gecikmesine etki yapan öteki etkenlerden biriydi.

Büyük Millet Meclisi ve Hükümeti kurulduktan sonra, hükümet çok önemli sorunlar karşısında kaldı. İç ve dış politikada tutulacak yol; düzenli bir ordunun kurulması, bütçenin düzenlenmesi, ekonomik durumun olabildiğince geliştirilmesi ve özellikle ordunun idari desteğinin sağlanması gibi çok önemli konular çözüm beklemekteydi.

Yunan ordusunun 20 Haziran 1920 tarihinden sonra Bursa - Uşak - Sarayköy hattına kadar ilerleyerek Anadolu'nun en zengin bölümünü ele geçirmesi, idari destek bakımından da pek önemli kayıplara neden olmuştu. İstila edilen topraklardaki insan gücüyle, terkedilen silah, cephane ve askeri gereçler düşman eline geçmiş bulunuyordu.

Yunanlıların bundan sonraki ileri harekâtını dikkate alan komutanlar, gerekeni düşünmekte ve çeşitli olasılıklara göre önlemler almaktaydılar. Bu arada Uşak düşmüş ve 23. Türk tümeni de Dumlupınar'a çekilmişti.

Ulusal hükümet Yunan taarruzu ile uğraşırken aynı zamanda da iç isyanlarla baş etmek zorundaydı. Denebilir ki, iç isyanlar, Yunan taarruzundan

daha tehlikeliydi.

1920 yılında, Susurluk ve Biga dolaylarında İkinci Anzavur ayaklanması, Düzce ve Hendek dolaylarında Birinci ve İkinci Düzce ayaklanmaları, Ahmet Anzavur'un Adapazarı harekâtı, Garzan dolaylarındaki Cemil Çeto ayaklanması, Zile dolaylarındaki Zile ayaklanması, Yozgat dolaylarındaki Birinci ve İkinci Yozgat ayaklanmaları, Çivril dolaylarında Çivril ayaklanması, Kula dolaylarında Kula olayı İnegöl dolaylarında İnegöl olayı, Siverek dolaylarında ise Milli aşiret adıyla tanımlanan bir iç ayaklanma, Konya dolaylarında Konya ayaklanması, Demirci Efe ayaklanması yaratılmıştı.

Osmanlı İmparatorluğu, Birinci Dünya Savaşında yenilgiye uğradıktan sonra çok kötü durumlara düştü. Düşman devletler, ülkenin en önemli yerlerini işgal ederek Osmanlı devletinin politik ve askeri durumunu işlemez hale soktular.

Bağlaşık Devletler, Türkiye'yi (Büyük Millet Meclisi ve Hükümeti kurulduğu zaman) Akdeniz, Ege, Boğazlar, Marmara, Karadeniz çemberi içinde kuşatmışlar; idari destek bakımından yardım alma olanağını ortadan kaldırmışlardı.

Yalnız Sovyet Rusya ile karadan, özellikle de denizden bağlantı ve yardım sağlama olanağı kalmıştı.

Anadolu ordusunu destekleyecek çok sayıdaki çeşitli askeri ve savaş araç gereci işgal altında bulunan İstanbul'da kalmış, bir kısım askeri araç gereçlerle destek maddeleri de Ankara Hükümetinin egemen olduğu bölgelerde bulunmaktaydı.

Ayaklanmalarla uğraşmak ve düşman ordularına karşı koymak üzere yeni bir ordunun kurulması, önce temel gereksinim maddelerinin sağlanması ve sürekli olarak desteklemenin sürdürülmesi gerekiyordu. Bu sırada başlıca askeri araç, gereç ve çeşitli aygıtların destek ve kaynakları şunlardı (6):

" - Anadolu içindeki depolarda kalmış silah, cephane ve savaş gereçleri.

- Düşman işgali altında bulunan İstanbul ve dolaylarındaki silah, cephane ve savaş gereçleri.

- Elcezire (Diyarbakır) cephesinin kendi seferi gerekmesinden arta kalan silah, cephane ve savaş gereçleri.

- Doğu cephesinde fazla kalan silah, cephane ve savaş gereçleri.

- Sovyet Rusya'dan sağlanacak olan silah, cephane ve savaş gereçleri, ayrıca Rus para yardımları."

Böylece, Büyük Millet Meclisi Hükümeti, yukarıda açıklanan kaynaklardan yararlanarak ordusunu kuracak ve savaş için gerekli olan araç gereci sağlayacaktı.

ULUSAL HÜKÜMET DENİZ ÖRGÜTÜNÜN KURULMASI:

Kurtuluş Savaşının Anadolu toprakları üzerinde yapılmış olması; düşmanın buraya denizaşırı ulaştırmada bulunmasını, kıyılarımıza abluka koymasını ve sularımızdaki taşımacılığa engel olmak üzere bir takım önlemler alınmasını gerektirmişti. Buna karşılık, Osmanlı deniz kuvvetleri, Mondros Anlaşmasının altıncı maddesine göre gözaltına alındı. Bu durum, düşman deniz kuvvetlerine tam bir hareket rahatlığı sağladı.

Durum böyle olunca, Ulusal Hükümet tarafından eldeki sivil deniz ulaşım araçları da içinde olmak üzere İstanbul'dan kaçıp gelen iki gambot ve el konan iki yabancı gemi ve zamanla el konan birkaç parça tekneyle küçük çapta bir deniz kuvveti oluşturuldu. Anadolu Hükümeti; "Anadolu Donanması" yaratmıştı.

Osmanlı Deniz Bakanlığı tarafından ateşkes döneminde Osmanlı sularında görevlendirilen az sayıda savaş ve yardımcı gemiler de vardı. Bunların bazıları, Anadolu Hükümetinin ilk donanma gemilerini oluşturdular. "Anadolu Donanmasının" kurulmasında önemli bir rol oynadılar.

Bu gemilerden, Aydınreis ve Preveze gambotları, Karadeniz'de kaçakçılığı ve kıyılarımıza çıkmak isteyen Rum ve Ermeni çetelerinin bu hareketlerini önlemek amacıyla ve Bağlaşık Filoları Komutanı Amiral Calthrope'un onayıyla 26 Şubat 1919'da İstanbul'dan hareket ederek Samsun Merkez Liman Başkanlığı emrine girdiler. (7)

Aydınreis, Trabzon üssüne ve Preveze'de Sinop üssüne bağlı olarak devriyeye başladılar. Çok geçmeden, kömürsüzlükten hareketsiz kalan bu gemiler, 9. ordu Müfettişi Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun'a çıktığının ertesi günü isteği üzerine, Giresun vapuru ile Sinop ve Trabzon'a 500 ton kömürün gelmesiyle 13 Haziran 1919'da yeniden harekete geçebildiler de, Temmuz'da yine benzer nedenden hareketsiz kalan bu gemiler için ancak, Eylül 1919 ve Ocak 1920 tarihlerinde, Şam ve Giresun vapurlarıyla bir miktar kömür getirilebildi. Kömür taşınmasındaki aksaklıklar nedeniyle iki gambot, ödevlerini gereği gibi yapamamışlardır. (8)

Marmara'da Karadeniz'dekine benzer biçimde başlamış olan eşkiyalık hareketlerini önlemek ödevini alan Draç, Akhisar ve Yunus torpidobotları, Bandırma ve Mudanya ile Marmara Adaları bölgesindeki hareketlerine, yalnız güvenliği ve huzuru sağlama bakımından 14. Kolordu emrinde olarak, Mayıs 1919'da başladılar. Şubat 1919 sonlarında benzer amaçla İzmir, Bandırma ve Mudanya bölgelerine de motorgambotlar ayrılmış bulunuyordu. Fakat sık sık çıkan arızalar ve yakıt almak için zaman zaman Haliç'e girmeleri zorunluğu, ödevlerini aksatmış, bu gemilerden fazla olarak yerel yöneticilerin istedikleri öbür devriye gemileri ise, Bahriye Nezareti (Deniz Bakanlığı) tarafından olanaksızlıklar nedeniyle gönderilememişti. (9)

Hızırreis Gambotu ise, Kaçakçılık ve Rum çetelerinin harekâtını önlemek amacıyla 26 Mart 1919'da İstanbul'dan Binbaşı Celal (Kurtuluş Savaşın-

da Izmit Bahriye Komutanı olan ve Köprücü Celal diye anılan kişidir) komutasında hareketle 29 Mart'ta İzmir'e vardı. Ateşkes hükümlerine uyularak, gemideki 3 adet 75 mm.lik top çıkarılmış ve yalnız iki adet 47 mm.lik top bırakılmıştı. Gambot, Birinci Dünya Savaşında kurulmuş olan "İzmir Fırka-ı Bahriyesi Kumandanlığı"nın 16 Nisan 1919'da kapatılmasıyla, bunun ödevini üzerine almış olan İzmir Merkez Liman Başkanlığı emrine girdi. (10)

Nusrat mayın gemisi İzmir (Yenikale), Ayvalık, Eskifoça ve Saros Körfezindeki mayınların kaldırılması ödevini aldı. 23 Nisan 1919'da İstanbul'dan hareketle 29 Nisan'da İzmir'e vardı. (11)

Savaş gemilerinden başka yolcu vapurları da vardı. Tirimüjgan ve Reşitpaşa vapurları. Bunlardan Tirimüjgân, yurtlarına dönmekte olan Alman ve Avusturyalıları İstanbul ve İzmir'den alarak biri Ocak, öbürü Haziran 1919'da olmak üzere iki kez Trieste-Venedik seferi yaptı. Ağustos 1919'da bu gemi, Reşitpaşa ve Giresun gemileri ile birlikte o zamanki Seyrisefain idaresine devredildi.

30 Ekim 1915'te Çanakkale'de ele geçirilen Fransız Turquoise (Müstecip onbaşı) denizaltı gemisi, 1 Temmuz 1919'da Fransızlara geri verildi.

Ateşkes hükümlerine ve Amiral Cathrope'un yazısına uyularak, Haliç'e alınmış olan savaş gemilerinde bakım onarım için bir kısım personel bırakılmıştı. Fakat, yapılan terhisler nedeniyle bunların sayısı gittikçe azaldı ve aslında hayli yıpranmış olan gemiler bu yüzden bakımsız kalarak çok çabuk çürümeye başladı.

Şubat 1919'da İngiliz Olağanüstü Hâi Komiserliği Deniz Ataşesi, gemi personelinin yeniden azaltılmasını istemişti. Daha sonraki aylarda Haliç ve İzmit'teki gemiler, Bağlaşık Devletler deniz subayları tarafından bir çok kez denetlendi. Nisan 1919'da Yavuz ve yanındaki Zuhaf gambotunun personeli 150 kişiye indirilmiş bulunuyordu. Bu arada, Bahriyenin tek büyük telsiz istasyonu olan Okmeydanı da Bağlaşıkların deniz subayları tarafından denetim altına alındı.

Umur-u Bahriye Mûdûrlüğü

1919 Temmuz'unda İngilizler Samsun'a asker çıkarmışlardı. Bunun nedeni açıktı. Karadeniz Komutanı İngiliz generali Milne'in 6 Haziran 1919'da Harbiye Nezaretine (Savaş Bakanlığına) yazdığı mektup, Mustafa Kemal Paşa'nın Anadolu'ya geçmesinden İngilizlerin ne kadar kuşkulandıklarını, daha açık deyimle korktuklarını gösteriyordu. Bu mektupta İngiliz general açıkça şöyle yazmıştı: *"Mustafa Kemal Paşayla maiyyeti erkanının vilayetlerde ispatı vücut etmelerinin arzu edilmediğini zatı samilerine arz ile şeref duyurum."* (12)

Samsun'a çıkarılan İngiliz askeri orada kalmadı; Merzifon'a da bir bölük göndermişlerdi. Deniz ulaştırma denetim altına alınmıştı. Trabzon'a ve Samsun'a İngiliz ve Amerikan destroyerleri sırasıyla nöbet tutmak için gönderilmişlerdi. Ayrıca İngiliz donanması da bu limanları sık sık ziyaret etmek-

teydl. 1920 yılı başında Trabzon'a da asker çıkaran İngilizler Boztepe'deki topların namlularını dinamitle parçalamışlardı.

Ankara'da Büyük Millet Meclisi Hükûmetinin kurulmasıyla Milli Savunma Bakanlığı da kurulmuş, (Erkanıharbiye) Genelkurmay Başkanlığı da bir bakanlığa dönüştürülmüştü. Ancak denizdeki olaylarla ilgilenmek gerektiği anlaşılınca da bakanlık bünyesi içinde bir "Umuru Bahriye Müdürlüğü" 10 Temmuz 1920'de⁽¹³⁾ beş küçük rütbeli subayla kuruldu. Başına Kd. Yüzbaşı Trabzonlu Şevket (DORUKER) getirildi. *

Deniz işleri birden bire o kadar arttı ki 1 Ocak 1921'de bu müdürlük kadrosu genişletilerek Bahriye Dalresi adıyla iş görmeye başladı. Bu daireye verilen ödevlerin en başında özellikle Karadeniz'de ordunun silah ve cephanesini taşımak, her türlü araç-gereç, aygıt ikmalini yapmak vardı.

Umuru Bahriye Müdürlüğü Ankara'da Samanpazarı mahallesinde kiralanmış küçük bir yapıda karargâh kurmuştu. Ankara'nın o günkü durumuna göre yeteri kadar yapı olmadığı için subaylar ücretli dörderli olarak dairelerine serdikleri açılır-kapanır karyolalarda yatıyorlar, yemeklerini de aynı yerde yiyorlardı. O günlerde cephelerde yemek, arasına bulgur pilavı doldurulmuş ekmeklerdi. ⁽¹⁴⁾

O zamanlar üsteğmen rütbesinde olan Emrullah NUTKU deniz subaylarının Ankara'daki görünümünü şöyle anlatıyor:

"Meslek görevleri bakımından hayatlarını deniz kıyısında ve sahîl şeridinde geçirmeye alışmış olan bahriyeliler Ankara'da karaya vurmuş balık gibidiler. O güne kadar kalpaklı ve apoletli kara subaylarını görmüş ve tanımış olan Ankara halkı da siyah ceket, çizmesiz pantolonlu, kolları şeritli, başlarında fes veya kalpak yerine sırma şeritli bir başlık giyinen resmi şahısları yadırgamış, bunların subay olduklarını bile uzun süre anlayamamıştı. Anladıktan sonra da bunların karada ne işleri olduğunu sormaktan usanmamışlardı. Bu soruları gülümseyerek karşıladıkları halde bahriyeliler de deniz olmayan yerde yaşamanın güçlüğünü belli etmemeye çalışıyorlardı. Oysa deniz kıyısında olmayan şehrin, Ankara'nın başkent olmasından başka olayda değişiklik yoktu."

1920 yılı ortalarında kıyılardaki durumumuz karadakilerden çok daha karışık ve önemliydi. Anadolu kıyıları ablukaya alınarak dünyayla ilişkisi kesilmişti. Karadeniz'de Trabzon ve Samsun'dan başka Zonguldak ve Şile'de, Marmara'da ise İstanbul, İzmit, Mudanya, Bandırma, Erdek, Tekirdağ, Gelibolu, Çanakkale; Akdeniz'de de Foça, Urla, İzmir, Çeşme, Kuşadası, Antalya, Mersin, Iskenderun olduğu gibi düşman işgali altındaydı. Bunlar yetmiyor-muş gibi, 7 Haziran 1920'de iki Fransız gambotu Karadeniz Ereğlisinde Bababumu dolaylarına üç makineli tüfekli bir piyade bölüğü çıkarmış; üç kilometrelik bir kıyı parçasını tel örgülerle çevirerek garnizon haline getirdiler. Buraya bir de Fransız bayrağı diktiler. 10 Haziran'da iki savaş gemisi Ereğli

(*) Sonradan Bahriye Dairesine dönüştürülen "Umuru Bahriye Müdürlüğü" müdürü Binbaşı Şevket DORUKER - Trabzon milletvekili Ali Şökrü'nün kardeşidir. 1956 yılında emekli yarbay olarak ölmüştür.

limanı ve kenti bombardıman ederek hükümet konağıyla oradaki kuvvetlerimizin geri çekilmesine çalıştılar. Bir ara kasabaya giren Senegalli Fransız erleri evlerden çapulculuk bile yaptılar. 19 Haziran'da ulusal güçlerimizin baskısı altında garnizonlarına çekilmeleri sağlandı. (15)

"*Umuru Bahriye Müdüriyet*", İstanbul'da Osmanlı Hükümeti ve işgal kuvvetleri tarafından yok edilmiş bulunan Türk denizciliğini yeniden kuracak ve kurtuluş hareketimiz için ordunun gerekseme duyduğu araç gereci taşıyacak; deniz sınırlarımızı koruyacaktı. Bu, çok önemli bir ödevdi. Örgütlenmede gecikilirse utku kazanılması da ya gecikecek; ya da olanaksızlaşacaktı. Bu nedenle hemen örgütlenme yapıldı.

Umuru Bahriye Müdüriyetinin ödevleri:

1. *Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümetinin yönetimi ve egemenliği altındaki kıyı ve limanlarda yeniden deniz örgütü kurmak.*
2. *Karadeniz'de Rus limanlarından yapılacak olan ve yapılmaya başlanan taşımacılığı yönetmek.*
3. *Deniz örgütünü araç, gereç ve personel yönünden desteklemektir.*

Kurtuluş Savaşı başladığı zaman kıyılarımızın durumu ise şöyleydi:

- a- *Bir bölümü İstanbul Hükümetinin denetimindeydi.*
- b- *Bir bölümü de İstanbul hükümetinin denetiminde olmakla birlikte Bağılaşık Devletler tarafından işgal altına alınmıştı.*
- c- *Yunan istilasına uğrayan kıyılarımız vardı.*
- d- *Güney kıyılarımız ise İstanbul Hükümetinin denetiminde olmakla birlikte, henüz işgal edilmemişti. Ancak, Ankara hükümetinin de denetimi dışında kalmaktaydı.*

"*Umuru Bahriye Müdüriyet*" ilk iş olarak liman başkanlıklarına, İstanbul'daki Deniz Bakanlığı ile ilişkilerini keserek Ulusal Hükümetin emrine girmelerini bildirdi. Dolayısıyla da Hopa'dan Kefken'e kadar Karadeniz kıyılarıyla Antalya'dan Küllük limanına kadar Akdeniz kıyıları bu emre uydular. Böylece Ulusal Hükümetin deniz sınırları çizilmiş oldu.

Bundan sonra Umuru Bahriye Müdüriyeti, kıyıları yörelere ayırarak liman başkanlıklarına böldü. Karadeniz kıyıları ikiye ayrıldı: *Birinci bölge Sovyetler Birliği sınırından İnebolu batısındaki Mesenler'e kadar olan kıyıları kapsamakta olup, Samsun Liman Başkanlığı bu bölgeye merkez yapıldı ve başına da Yarbay Halis atandı. Bir süre sonra da yerine yardımcısı Sadık Bey getirildi.*

İkinci Bölge: Mesenler'den başlayarak batıya uzanan kıyı yöresiydi. Zonguldak limanı bu yöreye merkez yapılarak adı da "*Merkez Liman Reisliği*"ne dönüştürüldü. Binbaşı Ali bey liman başkanlığına atandı.

Merkez Limanı bu sırada Fransız işgalinde bulunduğundan, Antalya'da bir "*Merkez Liman Reisliği*" kurularak burası Akdeniz kıyılarımızın denetim

noktası oldu.

Bu kuruluşla birlikte bütçe yapıldı ve merkezde şubeler kurulduktan sonra taşıma filosunun kurulmasına başlandı. Umuru Bahriye Müdüriyeti ilk kurulduğu zaman Türk Deniz Kuvvetleri, merkezde üç subay ile denizde de büyük topları çıkarılmış olarak Sinop'ta Preveze ve Trabzon'da Aydınreis gambotlarından oluşmaktaydı.

Gece gündüz demeden büyük özveriyle çalışan önyüzbaşı rütbesindeki daire müdürüyle, şube müdürlerinin emrinde yirmiyedisi bürolarda çalışan ikiyüzyetmiş kadar subay vardı. Deniz cephesindeki subaylar her an ölümle pençeleşiyordu.

Bahriye Dairesinin Ankara'da işe başlamasıyla özellikle Karadeniz kıyılarımızdaki liman başkanlıkları ve kurulan komutanlıklarla yönetimin ulusal hükümetin eline geçmesi sağlanmış oldu. Daha önce de Trabzon'da Aydınreis ve Sinop'ta Preveze gambotları da Anadolu Donanmasının ilk çekirdeğini oluşturmuşlardı.

Bu gemiler daha 1919 yılında büyük toplan çıkarılarak, İngilizlerin isteğiyle ve Karadeniz'deki deniz korsanlıklarını önlemek amacıyla İstanbul hükümeti tarafından Samsun Liman Başkanlığı (Reisliği) emrine gönderilmişlerdi. Kömür bulabildikçe pervaneler dönüyor ve devriye (karakol) ödevlerini yerine getiriyorlardı. Bunların yakıtları Trabzon ve Samsun Liman Başkanlarının emrindeki eskiden kalma kömür ambarlarından sağlanıyordu. Ancak birkaç seferden sonra bu ambarlarda kömür kalmamıştı. Bu yüzden de her iki gambot bir süreden beri işsizlikten bu limanlarda pinekliyorlardı. Mustafa Kemal Paşa 19 Mayıs 1919'da Samsun'a gelince durum kendisine bildirilmiş ve kömürsüzlük nedeniyle hareketsiz kalan bu gambotlara 500 ton kömür gönderilmesini Savaş Bakanlığından istemişti. Ancak, eylül ayının ortalarında kömür gönderildiğinden daha önce söz etmiştik.

Bu sıralarda yapılan kaçakçılık olaylarından başka Rusya'nın çeşitli yerlerinden kim oldukları bilinmeyen kişilerin, daha doğrusu Pontusçuların kıyılarımıza çıkarıldıkları haber alındı. Nitekim Preveze gambotu 4 Temmuz 1919'da Rusya'dan gelerek Çarşamba kıyılarına Rum çetelerini çıkaran bir motoru yakalayıp Samsun'a getirmişti. Daha sonraları bu olaylar arttı ve 1920 yılı mayıs ayında da Batum'dan Trabzon'a gelirken "Pake" adlı Fransız yoku gemisi deniz korsanları tarafından soyuldu. Bütün bunlara karşın Sivas kongresinden sonra İstanbul Hükümetinin tavrı değişmiş ve gambotların İstanbul'a geri getirilmesi için girişimler başlamıştı. Ancak bu gemilerin komutan ve mürettebatı, İstanbul'a gitmemek için bin türlü bahaneler yaratıyorlardı. Makine arızaları, kömürsüzlük bahaneleriyle, kendilerini sık sık rahatsız eden düşman gemilerini atlatmışlardı. Trabzon'da bulunan "Aydınreis" gambotu İngiliz savaş gemilerinin sıkı denetimi altındaydı. İngiliz destroyerleri geminin jurnalini (seyir defterini) incelemek bahanesiyle bir kaç kez Trabzon'a gelmişler ve gambota subay göndererek İstanbul'a dönmesini önermişlerdi. Ancak, Aydınreis'in subay ve mürettebatı İstanbul'a dönmemek ve Anado-

lu'daki Kurtuluş Savaşına katılmak için aralarında yemin etmişlerdi. Bu nedenle hiçbir baskı onları bu kararlarından döndüremiyordu. İngiliz tehditlerine kulak asmadıkları gibi düşmanın hareketlerini gözetlemek ve denetlemek türünden gözükkara davranışlardan bile sakınmıyorlardı. (16)

11 Aralık 1920 günü, Trabzon Kumandanlığından aldığı emir üzerine "Aydınreis" gambotu Rize'den hareketle ansızın Sürmene'ye geldi. Bir İngiliz muhribinin Sürmene kıyılarına kimlikleri belirlenemeyen kişileri çıkardığı ve bunu önlemesi emredilmişti. Sürmene'de demirli bulunan İngiliz (E 22) destroyerinin tam yanına demirledi. Kıyıya bir subay göndererek inceleme yaptırdı. O gece destroyerin yanında kalarak denetim görevini yerine getirdi. (17)

Aralarında henüz barış imzalanmamış iki ulusun, bir çağcıl silahlarla donatılmış beş misli kudretli ejderhası karşısında silahları çıkarılmış 47 milimetrelilik iki topundan başka silahı olmayan ahşap bir gambotun birbirini denetlemek için yanyana duruşları gerçekten görölmeye değer heyecanlı biraz da gülünç bir görünüydü (18).

Preveze ve Aydınreis gambotları, sık sık İngiliz devriye gemileri tarafından rahatsız edilmeye başlandı. Bir süre sonra da İstanbul hükümetinin emriyle, zorla İstanbul'a götürölmek isteneceklerdi. Ancak, deniz subayları İstanbul hükümetinin emrini dinlemedi. Büyük Millet Meclisi hükümetinin kurulmasıyla da Milli Müdafaa Vekaleti de (Millî Savunma Bakanlığı) kurularak bütün komuta makamlarını emri altına almıştır. İstanbul hükümeti, gambotları İstanbul'a getirtmek üzere, Alemdar kurtarma gemisini gönderip, bunları yedekte çekirtmeyi düşündüyse de, bunu da başaramadı.

Bu olaylar, Ankara'daki Bahriye Dairesinin kurulmasını zorunlu kıldı ve çabuklaştırdı. Bu Dairenin ilk işi, Karadeniz limanlarını emri altına alıp İstanbul hükümetinin baskısından kurtarmak oldu. Böylece Samsun Liman Başkanlığı da, bu iki gambot da Ankara'da ki Ulusal Hükümet emrine girdiler.

Bu arada, Samsun'da (Müfreze-i Bahriye) Trabzon'da (Nakliyat-ı Bahriye) ve Ereğli'de de (Bahriye Kumandanlığı) komutanlıkları kuruldu; komutanları genç, dinamik binbaşılardı. (19)

Limansızlık, üssüzlük, atölyesizlik yüzünden büyük savaş gemilerinin Anadolu limanlarına kaçırılması olanaksızdı. Bu yüzden büyük rütbeli (albay, yarbay) deniz subaylarının kara yoluyla Anadolu'ya kaçıp orada hizmetlerini sürdürmeleri önerileri de Anadolu hükümeti tarafından geri çevrilmişti. Anadolu Hükümeti: *"Burada büyük gemileri koruyacak üs falan yok... buraya gelecek gemiler bize yarar değil zarar verir. Çünkü düşman gemileri onların demirleyeceği limanları bombardımanla yakıp yıkar. Bize, daha fazla ufak tekneler ve ufak teknelerde çalışacak genç subaylar gönderiniz. Gerektiği zaman bunları kara cephelelerinde de kullanabiliriz"* demişti (20).

Trabzon Kaçakçı Müfrezesi

21 Eylül 1920'de kuruldu. Bu kuruluşun başlıca ödevi Rus limanlarından Trabzon'a ve buradan Karadeniz'in çeşitli iskelelerine yapılan silah, cep hane taşımacılığını düzenlemek ve ulaştırmayı yönetmektir.

Samsun Bahriye Mûfrezesi Kumandanlığı

Ankara'da Umuru Bahriye Mûdûrlüğü'nün kurulmasından sonra ilk deniz birliği olan "Samsun Deniz Mûfrezesi"nin kurulmasına girişildi.

Umuru Bahriye Mûdûrlüğü'nün sorumlu şube mûdürleri gemilerde ve deniz kuvvetlerinin kara birliklerinde nitelikli (yetişmiş) subay ve erler kullanmak amacıyla bir eğitim kurumunun kurulmasını önerdiler.

Genelkurmay da bu öneriyi olumlu karşıladı. Yalnız tasar üzerinde birkaç değişiklik yapılmasını emretti. Buna göre, kuruma, gerektiğinde karada da ödev verilecekti. Bundan ötürü de Samsun'da bulunan 20. tûmene bağlanacaktı. Bu tûmen komutanı da "kurumu" 38. Piyade Alay Komutanlığı'nın bir kuruluşu durumuna sokmuştu.

Bu nedenle kuruma "Samsun Deniz Mûfreze Komutanlığı" adı takılmıştı.

Güverte Önyüzbaşı Münür, Makine Yüzbaşı Lütfi, 5 Ağustos 1920 tarihinde Ankara'dan Samsun'a gönderilmişlerdi. Yanlarında Teğmen Müfit (TANCA) da vardı. (21)

Hemen işe koyuldular. Başlangıçta, Samsun'un 2 kilometre batısında bulunan İlyas köyüne yerleştiler. Daha sonra, 1 Ocak 1921'de Samsun'daki Fransız okuluna yerleştiler. (22)

Bu mûfrezenin ödevi; Anadolu'da kurulmakta olan ve kurulacak olan bütün deniz kurum ve kuruluşlarının, gemilerin her türlü gereksemelerini karşılayacak subay ve erlerin yetiştirilmesiydi.

Kuruluş amacının dışında, kentin kıyı savunması, devriye ve Pontus çetelerini de etkisiz duruma getirmekle de yükümlüydüler. Gerçekten de Samsun Mûfreze Komutanlığı kurulduktan sonra Pontus çetelerinin izlenip yakalanmasında çok başarılı oldu.

Dikkati çeken en önemli nokta; "Samsun Deniz Bahriye Mûfreze Komutanlığının" askerini kendisi bulması, kadrosunu tamamlamak için gönüllü olarak ödev yüklenmek isteyen gençler araması ve taburun kurulması için halktan da yardım istemesi zorunluğu idi. (23)

Mûfrezenin kendi askerini bulma zorunluluğu komutanın özel düzenlemeler yapmasını ve önlemler almasını zorunlu kılmıştı.

Yüzbaşı Lütfi doğu yönündeki, Teğmen Müfit de batıdaki kıyı kentlerine gönderilerek Karadeniz uşaklarından asker toplamaya başladılar. (24)

Bu subaylara o zaman verilen emir, mûfrezenin hangi koşullar altında kurulmaya ve yaşatılmaya çalışıldığını göstermesi bakımından aşağıya alınmıştır (25):

SAMSUN : 9 AĞUSTOS 1920

"Bahriye Mûfrezesi Mülâzımsani Teğmen Müfit Nihat Efendi'ye

1. Aşağıda bildirilen ödevi yapmak için Gerze, Sinop, Ayancık, İnebolu, Cide, Amasra, Bartın, Zonguldak, Ereğli ve Akçaşehir Limanlarına hareket edeceksiniz.

2. Deniz Müfrezesi için gerek İstanbul'dan kaçan, gerekse izinli olarak memleketine gelen deniz erlerini toplayarak Samsun'a göndereceksiniz.
3. Kıyı halkının şerefini sağlayacak olan müfrezemizin emrine gelen askerlerin daha iyi giydirilmesi ve yönetilmesi gerçek hedefimizdir.
4. Gönüllü olarak askere gelmeye istekli her yaştaki vatandaşı müfrezemize alacağız.
5. Hayvanı olup ta askere süvari olarak gelmek isteyenleri müfrezemizin yeni kurulacak olan süvari bölüğüne alacağız.
6. Müfreme askerlerinin giyecekleri resmi elbisenin şekli şudur; Kalpak'ta siyah bir şerit taşınacaktır; asker paletinde, üstte kırmızı altta yeşil olmak üzere ikiye şerit bulunacaktır. Pantolon külot biçiminde olacak, elbisenin rengi de siyah olacaktır.
7. Müfrezemize katılacak askerlerin kendi silahlarıyla gelmeleri bizde hoşnutluk uyandıracaktır. Terhislerinde askerlerin bu silahları gene kendilerine verilecektir.
8. Hükümet, ancak, hayırsever halkın yardımlarıyla ayakta durabileceğinden, askerlerimizin , yedinebilmesi ve giydirilmesi için halkımızın para yardımı yapması gereklidir. Böylece hemşehrileri olan askerler daha rahat ve yararlı biçimde çalışabileceklerdir.
9. Para ve mal olarak (hayvan ve taşıma aracı gibi) yapılacak bütün yardımlar bizi hoşnut edecektir.
10. Müfrezemizde muvazzaflardan başka, bir kıta da sivil elbise ile kurulacağından, silah ve hayvanlarıyla beraber gelmek koşuluyla katılmak isteyenler bu müfrezeye alınacaklardır.
11. Her ne biçimde olursa olsun toplanacak erat, yerel hükümet, liman başkanları ve Milli Savunma dernekleri tarafından Samsun'a gönderilecektir.
12. Hükümet bu yolla toplanacak erlerin yedinebilmesini üstlenmiştir. Fakat gözü arkada kalmamak , ailesini düşünmemek koşuluyla erlerin ödevlerini aksaksız olarak yapabilmesi için, halkın da bize yardım etmesi gereklidir.
13. 1893 ve 1894 doğumlu olup, askerlik şubeleri tarafından askerlik yükümlülüğüne alınmamış olanlardan müfrezemize girmeye istekli olanlar, hemen kabul edileceklerdir.
14. Zorunlu olarak dağlara kaçmış askerlerden müfrezemizde namusuyla çalışmak isteyenler milletin geleceğinden, kurtuluşundan başka birşey düşünmemek koşuluyla müfrezemize kabul edilebileceklerdir.
15. Harekâtımızın çabuk ve kolay yapılabilmesi için yerel memurlar, askere gelecekleri, bütün taşıma araçlarından yararlandıracaklardır."

Samsun Bahriye Müfreme Komutanı
İbrahim Münür

Bu emir müfremenin ne denli zor koşullarda kurulduğunu anlatmaktadır.

Açıkça görülmektedir ki Genelkurmay, Umuru Bahriye Müdürlüğüne askerlerinizi toplayın ve Samsun müfrezenizi öyle kurun emrini vermiştir.

Böylece müfreze, yalnızca devlet çabasıyla değil, aynı zamanda halkın yardımıyla kurulmuştu. Bundan ötürü müfrezenin kurulması Ağustos ayından Aralık 1920 ayı sonuna dek uzamıştır. (26)

Bu sırada Sinop'ta bulunup da Rusya'ya gitmesi emredilen Preveze gambotunun bazı erleri ve subaylarıyla, karaya çıkarılan silah ve savaş araçlarının Samsun Deniz Müfrezesine gönderilmesi Ankara'dan emredildi.

Gambotun Novroseski'ye hareketi üzerine Anadolu'da kalan komutanı Binbaşı Hayrettin ve Yüzbaşı Fehmi Rasih de müfrezenin ilk çekirdeğini oluşturan subaylar arasına katıldılar.

Ayrıca gambotun iki tane 47 milimetrelik topu da Samsun'a getirilerek iki kamyonu yerleştirildi; böylece her an yer değiştirebilecek etkili ateş gücü yaratıldı. Pontus çeteleriyle yapılan gerilla savaşlarında bu toplardan çok yararlanıldı. (*)

Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı

Bu komutanlık Kurtuluş Savaşındaki deniz olaylarının ve ulaştırma ağının yönetim merkeziydi.

Komutanlığın kuruluşundan önce, ulaştırma işleri, sivil takacılar elinde ve kargaşalık içinde yürütülüyordu. Bu arada silah ve cephaneler de kayboluyordu.

İşlerin düzene girmesi için 25 Ekim 1920 tarihinde kurulan komutanlığa, önce Kulaksız'lı Nazmi Bey, yardımcılığına da önce Yüzbaşı Cemal, 25 Aralık 1920'de de Binbaşı Rıza Bey atanmışlardı. (27)

Anadolu Donanmasının kuruluşu ve cephane taşınması, ancak, bu komutanlığın kuruluşundan sonra düzene girdi.

Ernis (Van) Tersanesinin Kuruluşu

1920 yılının ikinci yarısında, Van gölünün kuzeyindeki Ernis'te bir tersane komutanlığı kurulmuştu. Tersanenin ve aynı zamanda burada bulunan gambotun komutanı olarak bir deniz önyüzbaşı, bir makine yüzbaşı, bir makine üsteğmen; Ruslardan kalma ve mazotla çalışan İhsanpaşa gambotu, motorlu üç tekne, herbiri üçyüzer tonluk iki duba ve kullanılmaz halde iki yelkenli bulunmaktaydı. (28)

Ernis tersanesinin o tarihteki çalışmaları hakkında 15. Kolordu Komutanlığı şu bilgileri vermişti: "Mevcut mazot, gambotun ancak dört kez Ernis-Van- Tatvan seferini yapmasına yetecek kadardır. Rusların açmış oldukları mazot kuyuları ancak bir uzmanla işletilebilir. Halen askeri nakliyat için yelkenlilerden zorlukla yararlanılmaktadır. Ernis'te güzel bir liman ve onarım

(*) 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 ve mermisinden ibaretti. (GTİH V. cilt s: 21).

atölyesi vardır. Gölde şiddetle ihtiyaç görülen seyrüsefer için 30 deniz eri lâzımdır. (29)

ANADOLU DONANMASI

Ulusal Hükümet Nakliye Filosunun İlk gemileri:

Osmanlı Deniz Bakanlığı (Bahriye Nezareti) tarafından devriye (karakol) için önceden Karadeniz'e gönderilmiş olan Preveze ve Aydınreis gambotlarından birincisi üssü olan Sinop'ta, ötekisi de Trabzon'da bulunmaktaydı. Kömürsüzlük yüzünden Temmuz 1919'dan itibaren hareketsiz kalan bu gemiler, o sırada limanlarımızı, kıyılarımızı ve gemilerimizi gözetlemek ve denetlemekle yükümlü olan İngiliz ve Fransız savaş gemileri tarafından da izlenmekteydiler. İşgacıların yaptıkları baskılar sonucunda Deniz Bakanlığı (Bahriye Nezareti) da bir emirle İstanbul'a dönmelerini istemekteydi. Her iki gemi de bu emri dinlemeyerek Ankara Hükümetinin emrine girdiler. Bunlar, zamanla gelişecek olan Ulusal Hükümet "Taşıma Filosunun" çekirdeğini oluşturacaklardı.

Elkonan gemiler:

Karadeniz'de yapılacak taşımacılık için gerekli gemilerin çeşitli yollarla sağlanması, 1920 yılında başlar. Kaçakçılığa engel olmak için İstanbul Hükümeti tarafından 30 Mayıs 1920'de Karadeniz'e gönderilmiş olan "4 No'lu Rüsumât vapuru", 10 Haziran 1920'de kendiliğinden Ulusal Hükümet emrine girmekle, Preveze ve Aydınreis gambotlarından sonra, Ulusal Hükümet "taşıma filosunun" ilk gemisini oluşturmuş ancak, 19 Aralık 1920'den itibaren asker personelle göreve başlayarak taşıma işlerinde zamanla en çok iş gören gemilerden biri olmuştur (30).

Bundan sonra İstanbul limanına kayıtlı "Samsam" römorkörü ile bir motorlu mavnya 6 Eylül 1920'de Ereğli limanında el kondu. Sırasıyla Gazal ve Mebruke adlarını alan bu gemilerin sivil personeli, Samsun Bahriye Müfrezesinden ve Preveze gambotundan gönderilen erat ile Ereğli'de değiştirildikten sonra, 23 Eylül 1920'de Trabzon'da hizmete girdiler. (31)

30 Ekim 1920'de de Ereğli limanında demirlemiş bulunan DAFNİ adlı Yunan vapuruna el kondu. Türk mürettebatı ile Trabzon'a gönderilen bu gemi, karşılaştığı fırtına nedeniyle, 4 Kasım 1920 günü Ereğli'ye döndükten iki saat sonra, C- 27 borda numaralı Fransız denizaltı avcı gemisinin baskınına uğradı. Bu durum karşısında mürettebat boşaltılıp, su musluklarının açılmasıyla vapurun batırılması yoluna gidiliyorsa da, bu girişimde geç kalınması nedeniyle Fransız gemisi tarafından alınıp götürüldü. (32)

6 Kasım 1920'de Abranosyan Denizcilik Şirketinin vapurlarından birisine el konarak adı "ŞAHİN" e çevrildi. Böylece filoya güçlü ve yeni bir gemi katılmış oldu. (33).

Anadolu Donanması kuruluyor:

Karadeniz'deki deniz taşımacılığını ve ulaşımı, Ankara'da Bahriye Dairesi daha kurulmadan; Trabzon'da Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı göreve

başlamadan önce de yapılıyordu. Bu ulaştırma ve taşıma işleri kiralık sivil motorlarla yapılmaktaydı (Salih Kaptanın Hayrettin motoru, Şükran motorlu takası, Ahmet Reis'in Turgut motorlu takası, Nazım kaptanın Mebruke motoru). İstanbul ve çevresindeki tüm ambarlardan çalınıp gönderilen araç gereçler, günden güne büyüyen Anadolu ordusunu beslemeğe ve donatmaya yetmiyordu. Başka ülkelerden, özellikle Sovyetler Birliği ve Almanya'dan silah ve savaş araç gerecin sağlanması için girişimlerde bulunulmuş ve oralara temsilciler gönderilmişti. 6 Mayıs 1920'de Bekir Sami Bey'in başkanlığında Rusya'ya gönderilen heyetin yaptığı antlaşmalar gereğince sağlanan cephaneye ve silahlar "Novroseski ve Tuapse" Rus limanlarına depo edilerek buralardan Anadolu'ya ulaştırılacaktı. Bu ulaştırmayı yönetmek için "Tuapse" Rus limanı merkez seçilmiş ve oraya konsolosluk görevini de yapmak üzere bir temsilci gönderilmişti. Novroseski'den bir kıdemli deniz subaylığı, Tuapse'de, Esliha (silahlar) Komisyonu Sevkiyat Subaylığı" adında görevliler atanmıştı. Tuapse'deki ilk temsilcimiz Lazistan milletvekili Osman Bey'di. 14 Mart 1921'de Güverte Binbaşı Rıza Bey Batum Komutanlığına, Güverte Binbaşı Ahmet Rasim Bey de Tuapse esliha komisyonuna gönderilmişti. Gönderilen ilk askeri malzemelerin yerlerine ulaştırılması Trabzon'daki 3. Kafkas Tümeni tarafından sağlanıyordu. (34)

Doğu Cephesi Komutanı Kazım Karabekir imzasıyla Trabzon'daki tümene gönderilen şifreli 11.9.1920 tarihli telyazıda:

"Moskova'ya giden heyet üyelerinden Yusuf Kemal (Tengirşenk) Bey'in Tuapse'den Trabzon'a geleceği ve Osman Bey'in Tuapse'de bulunan sekiz İngiliz topuyla, 25 mitralyözü ve 600 tüfekle bunların mermilerini ve bir miktar parayı deniz yoluyla sevkedeceği ve bu olayın çok gizli tutulması" bildirilmişti. (35)

Kafkas Tümeni Komutanı Albay Rüşdü Bey'in 23.9.1920 tarihli emimesiyle, ambarlar müdürü binbaşı Fahri Bey'in başkanlığında bir teslim etme komisyonu kurulmuştu. Gelmekte olan silah ve cephanenin son hızla teslim alınarak karaya çıkarılması ve Değirmendere'deki askeri ambarlara yerleştirilmesi bu emir gereği idi. (36)

Aydınreis gambotunun Trabzon'da kalan ikinci komutanı önyüzbaşı Cemal denizden gönderileceklerin yüklenmesi ve ulaşımıyla görevlendirilmişti. Nakliyatı Bahriye Müfrezesi kuruluncaya kadar sivil motorlarla ilk deniz taşıması Tuapse'den Trabzon'a yapılmış ve gelen eşya Maçka'daki ambarlara yerleştirilmiş, sonradan, 14-17 Ekim 1920'de Kazım Karabekir imzalı emirlerle bunların Maçka'ya taşınmayıp doğrudan Trabzon'a gönderilmesi kararlaştırılmıştı. (37)

22 Eylül 1920 - 4 Ekim 1920 tarihleri arasında sivil motor ve takalarla getirilerek Maçka ambarlarına indirilen, tam kadrolu iki alay donatacak kadar olan bu silah ve cephaneye yükünü Trabzon'dan Karadeniz'in batı limanlarına, özellikle Ereğli ya da Trabzon'a taşımak uzmanlık isteyen güç bir işti. Bu ne-

denle Trabzon'da bir Bahriye Nakliyat Müfrezesi kurulması gerekiyordu. Bundan başka sivil ve sorumsuz kimselere yaptırılan bu ulaştırma, düzensiz bir biçimde ve sorumluluk yüklenerek yaptırılıyordu. Ancak, ulaştırma sırasında cephanenin bir bölümü bir takım nedenlerden dolayı kayboluyordu. Bu kayıp ve yitiklerden yakınmalar başladı; liman başkanlarının ulaştırmayı sağlamakta güçlük çekecekleri ve sorumluluk altında kalacakları anlaşıldı. Bu nedenle Türk deniz subaylarının denetimi altında bir filoyla işin başarılmaya uygun görüldü. Bu arada Ereğli'de elkonan iki küçük gemi yardıma yetişti. Bunlar "Gazal" romörkörüyle "Rüsumat No.4" balıkçı gemisiydi. Hemen Trabzon'a gönderildiler ancak, bunların işe başlaması kolay olmadı.

SOVYETLER BİRLİĞİ'NE GÖNDERİLEN GEMİLER :

Mustafa Kemal Paşa, Samsun'a ayak bastığı sırada, Anadolu Donanmasına katılabilecek iki ahşap gambot "Aydınreis" ve "Preveze" den başka gemi yoktu. Bunlar da onarıma muhtaçtı, aynı zamanda da işgal güçlerinin eline geçme olasılığı vardı. Bu tekneleri elinden kaçırmak istemeyen Anadolu Hükümeti, hem gambotların onarımlarının yapılması hem de bir süre İstanbul Hükümetinin gözünden irak olur düşüncesiyle Rus limanına gönderdi. Ancak burada beklenmedik gelişmeler oldu.

Aydınreis 19 Eylül 1920 günü Novroseski limanına girdi. Ruslar Ulusal Hükümetin kendilerine bir armağanı saydıkları Aydınreis'e ertesi günü bayraklarını çektiler. (38)

Sovyetler Birliğine gönderilen gemiler Karadeniz'e açılıyor:

"Aydınreis" gambotu seyir subayı dört yerinden kırmızı mumla mühürlenmiş bir zarf almıştı. Üzerinde kırmızı kalemle "hareketten bir saat sonra açılacaktır" emri yazılı olan bu zarfın üstüne, o da alındığı günün tarihini ve saatini yazdı (15 Eylül 1336 badez-zeval-(öğleden sonra) . Aynı yazıyı gizli zarfı getiren posta askerinin elindeki zimmet defterine de yazarak hemen köprü üstüne çıktı. Makine telgrafının kampanasını çaldığı zaman geminin Trabzon dalgakıranına bağlı olan palamarları çözülmekteydi.

Geminin komutanı önyüzbaşı Şevket'in Trabzon'da askeri mahkemede yargılaması olduğu için yerine ikinci komutan bakıyordu. İkinci komutan önyüzbaşı Cemal, çarkçı yüzbaşı Kaşif, Sudi ve gemi kâtibiyile, doktorunun da Trabzon'da kalmaları ve Aydınreis gambotunun, seyir subayı üsteğmen Mithat (İŞİN) tarafından Rusya'ya götürülmesi emredilmişti. Emri veren makam Trabzon'daki 3. Kafkas Tümeni Komutanlığıydı.

Günlerdenberi sefer hazırlığı tamamlanan geminin kazanları fayrap edilmiş, sitim kaldırılmıştı. Hareketten önce makine dairesinde çarkçıbaşı önyüzbaşı Rifat, yüzbaşı Zühtü ve Süleyman son bir kez makineleri denetleyip, harekete hazır olduklarını köprü üstüne rapor etmişlerdi. Ancak tam hazır ol emri verildiği anda makinede bir sıkışma oldu. Çarkçıbaşı kumanda borusunu açtı, üfledi. Köprü üstündeki ucunda borunun düdüğü ötünce üsteğmen

Mithat kulağını borunun ucuna uzattı. Çarkçıbaşı aksamanın giderilmesi için iki saat kadar izin istiyordu. Bu öneriyi onaylamak zorunluymuştu. Aslında bu arıza iyi de oldu. Geminin hava karardıktan sonra hareketi daha uygun olacaktı; bu gidişte ne gibi tehlikeler bulunduğu daha önceden kestirilemezdi. Geminin silahları, eşya ve donanımı Trabzon'a çıkarılmış, yalnızca bir tane 47 mm'lik top ile yetecek kadar mermi bırakılmıştı. Bir makine ve üç güverte subayından başka otuz erden oluşan bir kadroyla yola çıkıyordu. Üstelik o sıralarda Karadeniz'in doğu kısımlarında düşman denizaltı gemilerinin görüldükleri ve devriye (karakol) nöbeti tuttıkları haber alınmıştı. Bunların dışında, eline verilen mektupta da kimbilir daha ne gibi "gizli" haberler ve bilgiler verilmiş bulunuyordu...

Büyük Millet Meclisi Hükümeti, Sovyetler Birliği hükümetiyle anlaşarak bu gemiyi ve Sinop'ta bulunan Preveze'yi İstanbul hükümetinin baskısından da kurtarmak amacıyla gönderirken onarımların yapılması da sağlanmış olacaktı. Anadolu o derece ekonomik sıkıntı içindeydi ki gemiye ancak iki günlük kumanya ve erzak verilebilmişti. Subayların cebinde de, geminin kasasında da para yoktu. Boş kasa karaya çıkarılmıştı. Herhangi bir aksaklıkta yolculuktaki gecikme tayfanın aç kalmasına neden olabilirdi. Bunun için bütün aksaklıkların limandan çıkmadan önce giderilmesi gerekiyordu.

Kurtuluş Savaşımızın tüm yokluğu ve yoksulluğu içinde "1 No.11 deniz birliği" olan Aydınreis, limanda ve küçük dalgakıranın 800 metre açığında nöbet bekleyen İngiliz destroyerine görünmeden, bu sulardan uzaklaşmak ve yakalanmamak zorundaydı. Gece savunması önlemi alınmış ve gemi iyice karartılmıştı. Güvertede sigara içmek bile yasaklandı. Ayrıca bacasından duman çıkmasını önlemek için de çarkçıbaşı uyarıldı. Kazan dairesinde ateşçilerle birlikte nöbet tutan makine subayları bunu da sağladılar.

Gemilere verilen emir

15 Eylül 1920 saat 22.00'de sessizce mendireğin dışına çıkan gemi kıyıdaki dağ ve tepelerin karanlık gölgesine sığınıp doğu yönüne süzüldü. Hareketlerinden bir saat sonra genç komutan cebindeki "gizli" mektubun açılmasına sıra geldiğini anımsayarak, başmakiniyi yanına çağırdı. Üsteğmen Mithat'la, makine yüzbaşı Rıfat açılan zarfın içindeki emri birlikte okudular. Gizli emirde şunlar yazılıydı:

1. *Limandaki İngiliz muhribine görünmeden Batum yönünde kıyı seyri yapıldıktan bir saat sonra rota değiştirilerek kuzeye, doğrudan Novroseski'ye yol verilecektir.*
2. *Gelincik koyuna varılmadan Cupkaya köyünde kıyıya yaklaşılacak, karaya çıkılacak ve Rus makamlarıyla ilişkiye geçilecek, Novroseski körfezine izinsiz olarak kesinlikle girilmeyecektir.*
3. *Kıydan top ateşi açılırsa büyük boy Türk bayrağı gize (bayrak direği) çekilerek altına beyaz bir bayrak asılacaktır.*
4. *Böylece kıyıya yaklaşarak karaya çıkılacak ve ne amaçla gelindiği anlatılacaktır.*

O gece "Aydınreis", kimseye görünmeden Yomra önüne kadar gelmiş ve orada yolunu değiştirerek kuzey yönünde engin denizin karanlığına dalmıştı. Dümendeki deneyimli serdümen Bartınlı Ahmet, 352 rotada pusulayı kuzeye alarak, dümeni viyada tuttuğunu komutana bildirince, her şey sustu. Son hızla çalışan geminin makinesinin homurtulu gürültüsünden başka bir ses duyulmuyordu. İki genç subay başbaşa vermişler, her olaya karşı alınacak önlemleri, yapacakları manevraları saptamışlardı. Aralarında bir saat nöbetleşe vardiya tutmayı da kararlaştırarak ayrıldılar.

16 Eylül 1920 sabahı gün iyice ağardığı zaman harita üzerinden yaklaşık olarak geminin yerini saptayan komutan, Trabzon'un tam kuzeyinde ve 35 mil açıkta olduklarını hesapladı. Ufuklar bomboştu. Ancak mürettebatın hepsi son derece heyecanlıydı. Bulundukları bölge Karadeniz'in ticaret yollarının kavşağında, düşman devriye gemilerinin vızır vızır dolaştıkları tehlikeli bir alandı. Doğudan ya da batıdan bir savaş gemisinin önlerine çıkıvermesi an sorunuydu. Akşamüstüne kadar hiçbir olay olmadan yol aldılar. Hepsı çok neşeliydiler. Birinci denetim çemberini atlatmış olduklarına seviniyorlardı.

Saat 15.00'de, doğuda Sohum yönünden ufukta siyah bir nokta belirmişti. Bu bir düşman gemisi olabilirdi. "Aydınreis" in zorlu bir savaşa dayanabilecek gücü yoktu. Üstündeki topuyla (47 milimetrelilik bir tek top) basit bir saldırıya bile karşı koyamazdı. Ancak yine de doğuşmeye hazırlandılar. Başmakini köprü üstüne gelmişti, gerektiğinde komutana yardımcı olacaktı. Her ikisi de dübünleriyle gelen tekneyi incelemeye başladılar. Bu arada komutan uyarı kampanasını da çaldırarak tayfayı uyarmış ve top takımını topu başına geçirmişti. "Top başına" komutuyla hepsinin yüreğindeki heyecan büsbütün arttı. Az sonra yelkenlerini şişirerek gelen teknenin motorlu bir barko* olduğu anlaşıldı. Komutan serdümene emir verdi: "Sancağa gel" .. dümen geminin üzerine doğru viya** edildi.

Türk denizcilerinin yüzü gülüyordu, bu gelen bir av olabilirdi. Ancak tertemiz boyalı, yepyeni yelkenli bu hızlı geminin, bir Yunan teknesi olabileceğini kimse düşünmüyordu. Bir silahlı geminin kendisine doğru geldiğini gören barko da bu sulara bir Türk gambotunun bulunabileceğini hiç aklına getirmeyerek pervasızca yoluna devam ediyordu; hem de bandırasını çekmiş gidiyordu. Bu bandıra da yelkenleri gibi yepyeni bir Yunan bayrağıydı. Aydınreis personeli, kendiliğinden yollarının üzerine çıkan bu güzel armağanı bırakıp geçemezlerdi. Tatlı bir sevinç işareti gibi kıç direğin gizine çekilen Türk bayrağını gören tayfalar, baş tarafa üşüşerek motorlu yelkenlinin ne yapacağını merakla izliyorlardı. Komutan daha dur işareti vermeden yelkenlinin beyaz bayrak çekerek teslim olduğunu bildirmesi, Türk denizcilerini sevince boğdu.

Motor, yelkenlerini söndürdü ve makinesini stop edince Aydınreis komutanı ona yanaştı. Bir subayla iki silahlı eri bu Yunan gemisine vererek tek-

* barko: Üç direkli yelkenli gemidir. (Pruva ve gramoli direkleri, kabasorta ve mizana direği, sübye donanımı vardır.)

** viya: Geminin rotasına girdikten sonra o rotadan şaşmadan (sapmadan) seyretmesi için serdümenlere verilen komuttur.

neye el koydu. Yunan bayrağının arya edildiği (indirildiği) gize Türk bayrağı toka edildi (çekildi). Gemiye "AYYILDIZ" adı verildi.

Anadolu Donanması üçüncü bir tekne kazanmıştı. Ancak bunun Trabzon'a nasıl gönderileceği büyük bir sorun halini almıştı. Komutanla baş makinist, bir süre düşündükten sonra, geri dönmektense birlikte götürmeyi daha uygun buldular ve gemideki subaya kendilerini izleyerek, Tuapse limanına gitmeleri emrini verdiler.

Aydınreis gambotu personeli, hiç beklenmeyen bir zamanda, Anadolu Filosuna yüz tonluk bir gemi armağan etmiş oldular. Bu gemi Kurtuluş Savaşının sonuna dek Türk bayrağı altında Karadeniz'de dolaşmış, bir ara içine ray döşenerek mayın motoru haline konulmuş ve savaş bittikten sonra da satılmıştır.

17 Eylül 1920 sabahı gün ışıkları ortalığı aydınlatıldığında Rus kıyıları görünmüştü. Bu kıyılar sancak (sağ) başomuzluğunda hafif sis tabakası arkasında belirmekteydi. Her tarafa mayın dökülmüş olan bu kıyılara yanaşmak kolay değildi. Geminin mürettebatında şimdi de geminin altında bir patlama olur korkusu seziliyordu. Baş tarafta ve küpeşterelerde hepsi dikkatle denizi gözletiyor, bir terslik olmaması için olağanüstü çaba harcıyorlardı. O sırada yüksekte uçan üç keşif uçağı hiçbir saldırı yapmadan, sataşmadan geçip gittilerse de az sonra gambotun üstüne karadan top ateşi başlayınca karşılamanın dostça olmadığını anladılar. Kıyıda bir mil kadar açıktaydılar, ellerindeki talimatı uygulamaktan başka yapacakları bir şey yoktu. Gizdeki bayrağı indirip daha büyük bir Türk bayrağı astılar. Bu işaret yine de uzun süre anlaşılmadığı için ateş devam etti. Uzun bir süre sonra gambotun bir Türk gemisi olduğunu ve sığınmak istediğini anlayan Rus topçusu ateşi kesti. Ateşin kesilmesiyle birlikte çevrelerine düşen mermilerden kurtulan Aydınreis gambotu da hızla kıyıya sokuldu, dalgakırana girmeden karaya bir filikayla gönderilen baş makinist Ruslarla anlaştı. Türk gambotunun hangi amaçla buraya geldiğini öğrenen Rus komutanı geminin Novroseski'ye kıyı boyunca seyrederek gitmesine izin verdi. Ancak körfezin önüne vardıklarında güneş batmış olduğundan körfezin ağzındaki işaret merkezinden sabah olmadan körfeze giremeyeceği bildirildi.

Bu çok büyük şanssızlıktı. Geminin kumanyası bitmiş ve personel akşam yemeğini Rus limanında yemeği düşünürken bu haberin verilmesi gerçek bir üzüntü yaratmıştı. O geceyi sıcak suda peksimet ıslatarak yarı aç yarı tok geçiren Türk denizcileri bu durumdan hiç yakınmadılar. Çok zor koşullarda, güçlükler içinde çekilecek sıkıntılara Türk askeri alıştı.

Ertesi sabah erkenden kılavuzu alarak körfeze girdiler. Bir süre seyrettikten sonra limana girdiler, dalgakırının iç tarafında gösterilen bir yere yanaşarak demirlediler ve rıhtıma bağlandılar.

Aydınreis, Novroseski limanına 19 Eylül 1920 sabahı girdi. Fakat onu burada hiç de beklemedikleri bir olay bekliyordu. Trabzon'da dostça konuşan Ruslar ağız değiştirdiler, gemiye el koymaya kalktılar. Aydınreis gemisini

Türkler tarafından kendilerine verilmiş bir armağan sayıyor ve gemiye hemen kendi bayraklarını çekiyorlardı.

7-8 Ekim 1920'de, Sinop'ta, bir Fransız muhribi tarafından yoklanan Preveze gambotu, 11 Ekim 1920'de, kıdemli yüzbaşı Mustafa komutasında Samsun limanından hareket ederek, 13 Ekim 1920'de Novroseski'ye vardı ve Sovyet bayrağı çekilmiş olan Aydınreis'e aborda oldu.

Ruslar Preveze'ye de Aydınreis'e yaptıklarının benzerini uyguladılar. Preveze'yi ikinci bir armağan sayan Ruslar, bu kez Preveze'ye kendi bayraklarını çekmek için daha büyük bir tören hazırladılar. Bin askerin katıldığı, bir piyade bir de süvari bölüğünün yaptığı bir törenle bayrak çekildi.

18 Kasım 1920'de, 10.000'e yakın halkın da katıldığı bir törenle, Sovyet bayrağı altında yaşamaya razı olacak Türklerin gemide kalmasını, razı olmayanların hemen gemiyi terk etmelerini istediler. Preveze mürettebatı Sovyet bayrağı altında yaşamaya razı olmadığı için gemilerinden çıkarıldılar ve 27 Kasım 1920 günü Trabzon'a gönderildiler.

Novroseski'de bu olaylar olurken, İngiliz muhripleri, 12 ve 17 Ekim 1920 günleri iki kez Bartın deresinin içinde Preveze gambotunu aradılar ve bulamadılar.

Mürettebat Sovyetler Birliği'nden döndükten sonra, Büyük Millet Meclisi Hükümetinin girişimleri ile gemiler zorlukla geri alınabildi. Nisan 1921'den itibaren de Türkiye'ye askeri araç gereç taşımaya başladılar. Rusların bu dostça olmayan tavırları daha sonra da sürdü. Bu gemilerden sonra Novroseski'ye gelen Şahin vapuruna da el koydular ve kendi hizmetlerinde kullanmak istediler. Ankara Hükümeti bu vapuru da geri almak için çok çaba harcadı.

Ankara Hükümeti bu olayı haber alır almaz diplomatik yollardan gemileri geri almak için art arda girişimlerde bulundu, ancak bunları geri almak çok zor oldu. Çünkü Şahin'i kendileri kullanmak istedikleri için çok iyi biçimde onarmışlardı. Sonradan içine 20 tane 12'lik top ve 405 sandık piyade cephanesi koyarak 24 Nisan 1921'de geri verdiler.

Büyük Millet Meclisi Hükümetinin kararına uygun olarak verilen emir böylece yerine getirilmiş ve Anadolu Donanmasının çekirdeği bu gemilerle kurulmuş oldu. Gemiler Novroseski limanında tüm aksamaları elden geçirilerek onarıldılar ve Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığının kurulmasıyla da taşımacılık ve ulaştırma işine başladılar. Her iki gambot 1921 yılının nisan ayında Batı Cephesine silah, cephane ve çeşitli araçlar taşımak üzere ilk seferlerini yaparak Trabzon'a geldiklerinde getirdikleri değerli yüklerini o sırada kurulmuş bulunan deniz komutanlığına teslim ettiler. (39)

Taşıma gemileri sayısı artıyor:

6 Eylül 1920'de Ereğli limanında el konan "GAZAL" römorkörü ile yedeğindeki "DÂNÂ" yelkenlisi, "MEBRUKE" motoru ve biraz sonra aynı liman da el konan "RUSUMAT No. 4" balıkçı gemisi "Trabzon Nakliyat-ı Bahriye

Kumandanlığına" gönderilirken, Trabzon önlerinde yakalanan "BATUM" adı verilen Yunan balıkçı gemisiyle eldeki deniz araçlarının sayısı kabarmıştı. Hele 1920 yılı sonlarında Ereğli limanında, Abranosyan Denizcilik Şirketinin 850 tırlık "ŞAHİN" şilebine de el konunca küçük donanmanın yük taşıma gücü bakımından da değeri artmıştı.

Bu sıralarda Ereğli'de kurulan "Müfreze-i Bahriye Kumandanlığı" limana gelen deniz araçlarına el koyuyor ve Trabzon'daki "Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı" emrine gönderiyordu. Zonguldak liman Başkanı da Ereğli Deniz Komutanlığının emrine girince limandaki iki Yunan motoruna el konarak Türk bayrağı çekilip "EREĞLİ" ve "AMASRA" diye adlandırılmış; Türk subay ve erleriyle bu gemiler de taşıma hizmetine girmişti.

SOVYET RUSYA'DAN ALINAN YARDIMLAR:

Dış yardımların gerekliliği:

Önce Erzurum ardından Sivas Kongrelerinde dış yardımların gerekliliği üzerinde durulmuştur. O dönemde, dış yardım istenebilecek iki devlet bulunmaktaydı; Amerika Birleşik Devletleri ve Sovyet Rusya.

Sivas kongresinde, Amerikan güdümü konusunda şiddetli tartışmalar oldu. Delegelerin büyük bölümü, daha sonra Ulusal Savaşın kadrosunda göreceğimiz yurtseverlerin de içinde bulunduğu çoğunluk Amerikan güdümünü istiyordu. Mustafa Kemal ve bir kaç kişi güdüme karşı çıkmıştı.

Tartışmaların sonunda ABD kongresine bir mektup yazıldı ve bir heyet gönderilmesi istendi. Ancak, bu mektuba yanıt alınamadı. Bizim Kurtuluş savaşımızdan ABD'nin doğrudan ya da dolaylı olarak her hangi bir çıkan olmadığı için mektup yanıtlanmamıştı.

Sovyetler Birliğinin de doğrudan doğruya Türkiye üzerinde çıkarları sözkonusu değildi ancak, Ulusal Savaşımızın sonucu onları etkileyecekti. Çünkü ülkemizi işgal edenler Sovyetlerin de savaştığı devletlerdi. Anadolu'da savaşın yitirilmesi, Sovyetlerin güney sınırlarının güvenliğinin ortadan kalkması demekti. Bu nedenle Sovyetler Birliği, Anadolu'nun yardım önerilerine sıcak bakıyordu.

Kurtuluş Savaşını yürütecek olan Ankara Hükümeti de dış yardım almak zorundaydı. Daha önceki bölümlerde savaşta kullanılacak cephane ve silahın bir bölümünün Osmanlı'dan kalan depolardan, geri kalanın ise dışarıdan sağlanacağını belirtmiştik. Geniş bir cephede yapacağımız savaş için içerdeki kaynaklar yeterli değildi.

Savaşmak zorunda olduğumuz cepheler şunlardı: İstanbul Boğaz'ı çevresinde İngilizler, Batı'da (Ege bölgesinde) Yunanlılar, Güneyde Fransızlar, Batı Akdeniz'de İtalyanlar, Doğu'da Ermeniler, Karadeniz Bölgesinde ise Rum Pontus çeteleriyle savaşılacaktı.

Anadolu'nun Sovyet yardımını istemek konusunda yukarıda saydığımız haklı gereksinmelerinin yanı sıra, Sovyetler Birliğinin de yardım konusunda gerekçeleri hazırды. Şöyle ki (40):

İngiltere; Türkiye, Kafkasya, İran ve Afganistan'da egemen duruma gelmekle Rusya'yı güneyden kuşatmış oluyordu. Anadolu'daki mücadele başarıya ulaştığı takdirde, İngiliz kuşatması Sovyet Rusya'ya en yakın ve en etkili olduğu bölgede kınılmış olacaktı. Ayrıca, İngiltere Anadolu'nun bir bölümünü Yunanistan'a vermeyi tasarlıyordu. Anadolu'da İngiltere'ye sıkı sıkıya bağlı bir Yunanistan'ın kurulması, İngiliz kuşatmasını daha devamlı ve etkili bir hale getirecekti. Oysa, bağımsız bir Türkiye, İngiliz tehlikesini uzaklaştıracaktı.

Sovyet yöneticileri yeni rejimi Rusya'da yerleştirmeye çalışırken, Rusya'daki Türk-Müslüman halklar Yeşilordu'yu kurarak Amiral Kolçak ve General Denikin'in Beyazordularını arkadan vurmaya başlamışlardı. Anadolu'daki Türk Kurtuluş savaşına yardımla, yeni rejim Rusya'daki Türk - Müslü-

man halklara daha sempatik gösterilecekti. Ayrıca, Anadolu'daki Türklerin, Hristiyan işgalcilerine karşı giriştikleri savaşta, Müslüman Türklerin desteklenmesiyle, tüm dünya Müslümanları üzerinde Moskova'nın prestijinin artırılması sağlanmış olacaktı.

Öte yandan, 1919 yılının sonu ile 1920 yılının başında ortaya çıkan bir Türk-Sovyet yakınlaşması ihtimali özellikle İngiltere'de büyük bir endişe ile karşılanmış ve hatta 1920 mayısında Londra'da bir Sovyet-İngiliz anlaşmasının görüşmeleri yapılırken, Başbakan Lloyd George, bu anlaşmaya, Sovyetlerin "Kemalistlere" yardım etmemesi şartını koydurmak istemiş ve Sovyetler de bunu reddetmişlerdir. Fakat İngilizlerin 16 Mart 1920'de İstanbul'u işgal ile Meclisi Mebusanı kapatmaları ve birçok milletvekilini tutuklamaları, Mustafa Kemal'i ister istemez Sovyet Rusya'ya dönmeye zorlayan bir olay teşkil etmiştir. Çünkü, Meclisi Mebusan'ın kapatılması ile Türk Milleti temsilcisz kalmış oluyordu. Bunun içindir ki, Milli Mücadelenin önemli bir adımı daha atılarak, 23 Nisan 1920'de Ankara'da Türkiye Büyük Millet Meclisi açılmış ve Milli Mücadele kendi hükûmetine kavuşmuştur. Şüphesiz istilacılar milli hareketin bu gelişme ve kuvvetlenmesine karşı tepkisiz kalmayacaktı ve dolayısıyla da mücadele de şiddetlenecekti. Bir yandan milli hükûmetin diplomatik alanda tanınması sorunu, öte yandan, içinde bulunduğu her bakımdan yalnızlık dolayısıyla yardıma olan ihtiyaç, Sovyetlerle ilk elden temasa geçmeyi zorunlu kılmıştır. (41)

Türk Sovyet İlişkilerinin Başlaması :

Mondros bırakışmasından sonra Moskova ile İstanbul Hükûmetleri arasındaki resmi ilişkiler kesilmiştir ve Türk - Rus ilişkileri ancak Ankara Hükûmetinin kurulmasıyla yeniden başlayacaktır. Bu aradaki birbuçuk yıllık süre bir ilişki kurma girişimleri dönemidir. Bunun için de bu döneme ilişkin aydınlatıcı belgeler azdır ve birçok konuda varsayımlardan ileri gidilememektedir. (42)

Milli Mücadele hareketinin biri askeri, diğeri siyasi olmak üzere iki cephesi vardır. Bu hareketi hazırlayanlar, bir yandan da yeni Türk Devletinin siyasi münasebetlerini tanzimle meşgul olmuşlardır. Milli Mücadelenin askeri cephesi, Batıda Yunanlılara, Güneyde Fransızlara ve Doğuda Ermenilere karşı kurulmuştur. Bundan başka, Padişah Hükûmeti teşkil ettiği bazı kuvvetlerle, yurdun çeşitli bölgelerinde ve milliyetçilerin dış düşmanlara karşı kurduğu cephesinin gerisinde, Milli Mücadeleyi tehlikeye sokabilecek teşebbüslere girişmişti; bunlarla da savaşmak gerekiyordu. Bu askeri cephesinde çatışmayı başarıya ulaştırabilmek için Ankara Hükûmeti Milli Mücadelenin diplomatik cephesine de önem vermiştir. Müttefikler arasında, Birinci Dünya Savaşı'nda yenilgiye uğrayan devletlere karşı uygulanacak politika üzerinde her zaman bir görüş birliği bulunmuyordu. Bununla beraber, bu devletler barış görüşmelerindeki pazarlıklarda, tek bir cephe halinde hareket etmeyi başaramışlardır. Türkiye'nin bu devletlere karşı kullanabileceği iki büyük devlet bulunuyor-

du: Amerika Birleşik Devletleri ve Sovyetler Birliği. (43)

Savaşın sonra Amerika Birleşik Devletlerinin Osmanlı Devletine karşı izlediği politika Wilson'un 14 maddesinde belirtilen fakat hiçbir zaman tatbikat alanına konulamayan, "Milliyetler ilkesine" (milletlerin kendi mukadderatlarını bizzat tayin etmesi) dayanıyordu. Amerika Birleşik Devletleri bu ilkeye dayanarak, Anadolu'nun Doğu bölgesinde bağımsız bir Ermenistan Devletinin kurulmasını savunmuştu. Bu amacını gerçekleştirmek ve kurulması düşünülen Ermenistan'ın muhtemelen Amerikan mandası altına konulması meselesini tetkik etmek üzere, Amerika Birleşik Devletleri, Eylül 1919'da, Anadolu'ya ve Kafkasya'ya General Harbord'un başkanlığında bir heyet göndermişti. Mustafa Kemal, 22 Eylül 1919'da, General Harbord'a Heyet-i Temsiliye Reisi olarak Milli Mücadelenin hedeflerini özetleyen bir memorandum vermiştir. Mustafa Kemal bu memorandumda, General Harbord'a "tarafsız büyük bir devletin yardımını" kabul edebileceğini ve amacının "İmparatorluğu tarafsız bir devletin, tercihan Amerika Birleşik Devletlerinin mandası ile korumak" olduğunu bildirmişti. Mustafa Kemal bu teklifi, İngilizler ve bu devletin desteği ile Anadolu'ya asker çıkarmış bulunan Yunanlılara karşı zaman kazanmak için bir taktik olarak düşünmüştü. Nitekim, milliyetçi kuvvetler güçlendikçe, Mustafa Kemal bu görüşü terketmiştir. Gerçekten bunun sadece Müttefik Devletlerin davranışlarına karşı mukabil bir taktikten ibaret olduğu ve Mustafa Kemal'in Türk ülkesi üzerine hiç bir devletin himayesi ya da mandasını asla kabul etmeyi düşünmediği sonraki davranışlarından açıkça anlaşılmaktadır. Harbord başkanlığındaki heyet Amerika Birleşik Devletlerine döndükten kısa bir süre sonra, Amerika Birleşik Devletleri Monroe Doktrininin etkisiyle yalnızlık politikasına çekilince, Türkiye'nin manda idaresine konulması ve bağımsız bir Ermenistan kurmak teşebbüsü de suya düşmüştür. (44)

Öte yandan, Ankara Hükümetinin Sovyetlerle münasebeti farklı bir şekilde gelişmiştir. Birinci Dünya Savaşı'ndan büyük kayıplarla çıkan ve ortak düşmana karşı savaşan bu devletle uzun bir süre devam eden bir dostluk münasebeti kurulabilmiştir. O sırada Sovyetler de, Ankara Hükümeti gibi, iç ve dış düşmanlara karşı direnmekte ve onlara karşı savaşmaktaydı. Sovyet Rusya'daki yeni rejim iç düşmanlara karşı başarılar kazandığı halde, dış düşmanlara karşı aynı başarıyı sağlayamamıştı. Gerçekten, Sovyetler Batı cephesinde Polonya'ya karşı ağır bir yenilgiye uğramışlardı. Boğazlar bölgesinde, Kafkasya'da, İran'da ve Afganistan'da bulunan İngiliz kuvvetleri Sovyetler Birliğini çember altına almışlardı. Batılı devletler tarafından teçhiz edilen büyük miktarda Çarlık taraftarı kuvvetler Sibirya, Kuzey Denizi, Kafkasya ve Kırım cephelerinde Sovyet kuvvetlerine karşı tecavüze geçmişlerdi. Sovyetler Birliği bu ölüm-kalım mücadelesinde, bir taraftan kendisini savunmaya çalışırken, öte yandan da Doğu'lu devletlerde ve sömürgelerde komünist rejimi benimsemesi ihtimali bulunan hareketleri teşvik ve tahrik ediyordu. (45)

Sovyet ihtilâlinde sonra Kafkasya Rusya'dan ayrılmış ve burada, Ma-

yıs 1918'de, üç ülke bağımsızlığını ilân etmişti: Ermenistan, Gürcistan ve Azerbaycan. Mondros Mütarekesinden sonra İngilizler Kafkasya'yı işgal etmişler ve burada bir "cordon sanitaire" kurarak, Türkiye ile Rusya arasındaki münasebeti kesmişlerdi. Kafkasya'da bağımsız devletlerin kurulmasından sonra İngilizler, önce 28 Ağustos 1919'da Batum hariç bütün Kafkasya'yı, sonradan da, 7 Temmuz 1920'de, Batum'u terketmişlerdi. Öte yandan, Sovyet rejimine karşı direnen General Denikin kuvvetlerinin 1919'da yenilgiye uğratılması üzerine, Anadolu'daki Milli mukavemet kuvvetleri ile Sovyetler Birliği arasında dolaysız münasebet kurulması mümkün olmuştu. Heyet-i Temsilîyenin 1919 yılında ve 1920 yılının başlarında milliyetçi hareketi idare ettiği sırada, Türk milliyetçileri ile Sovyetler arasında münasebet kurulduğu ve milliyetçilere askeri yardımda bulunulması hususunda bir andlaşma yapıldığı hakkında bazı kaynaklarda bilgi verilmekte, fakat hiçbir vesika gösterilmemektedir. (46)

Mustafa Kemal ve yanındakiler 19 Mayıs 1919 tarihinde Samsun'a çıktı, 25 Mayıs'ta Havza'ya geçti, 12 Haziran'da da Havza'dan Amasya'ya geçtiler. Havza'da Mustafa Kemal'le birlikte bulunan Hüsrev (Gerede Bey, 7 Haziran'da K. Karabekir'e uzun bir mektup yazar, " ... her şeyden önce Bolşeviklerle temas edilmek, prensipleri anlaşılacak... nasıl kabul olunacağını nasıl tatbik edileceğini kararlaştırmak ve fakat hem hudut olup, düşman taarruzatına karşı mukabeleyi temin etmek için silah, cephane, erzak almak ci-hetlerini sağlam kazığa bağlamak lazımdır. (47)".

Oradan Mustafa Kemal 16 Haziran'da Kazım Karabekir'e bir tel çeker, harekete geçme olasılıklarından söz eder (48). Ancak K.Karabekir, Hüsrev Bey'in mektubunu ve Mustafa Kemal'in telyazısını aynı gün, ayın 17'sinde alır ve bu iki haber arasında bir bağ kurar. Hemen Mustafa Kemal'e çok acele ve özel bir tel çekerek acele edilmesini, önce Bolşeviklerle yakından ilişki kurulmasını bekleyip şimdilik İtilaf'la Bolşevikler arasında tarafsız kalınmasını önerir. (49)

Türkiye, Kurtuluş Savaşına İngiliz emperyalizminin yarattığı gerçek korku ile başladı. Kurtuluş Savaşı sırasında Türkiye'nin en büyük korkusu, bir ülkenin daha İngiltere ile dost olması oldu. Türkiye İngiltere'nin ortak ve doğal düşmanlarının İngiltere ile anlaşmasını ya da böyle bir olasılığı en büyük tehlike saydı. Kurtuluş Savaşının başında İngiltere, Türkiye ile Sovyet Rusya'nın ortak düşmanı idi. Türkiye, ortak düşman İngiltere'den duyduğu korku ile Sovyet Rusya'nın İngiltere ile anlaşmasından çok büyük ölçüde korktu. Bu korkusunu ilk sosyalist devletin Türkiye'nin burjuva - demokrat yöneticilerinden başka hiç bir dostu olmamasını düşleyecek düzeye kadar çıkardı. 1920 yılında oluşmaya başlayan Türkiye-Sovyet Rusya dostluğunu, ilk Sosyalist devletin İngiltere ile pazarlığında kullandığı bir malzeme olarak bile nitelendir-di. (50)

23 Nisan 1919 tarihli "İzvestia" gazetesinin başyazısı "Türk Devrimi"ne ayrılmıştır. Gazeteye göre Osmanlı topraklarında gelişen huzursuzluk"

Asya'daki ilk Sovyet devrimi" idi. Bu devrim, İtilaf devletlerini Sovyet Rusya'yı boğmak için kullandıkları üslerinden yoksun kılacaktı. Yazı; "Türk devrimi bize önemli bir bağışık sunmaktadır" diye sonuçlanmaktaydı. (51)

Bu arada Sovyetler de Anadolu ile ilişki kurma çabasıdır. İçinde "Yeni Dünya" ekibinden önemli sayıda kişiyi Türkiye'ye gönderir. Bu ekip, Odesa'da basılan Üçüncü Enternasyonal Manifestosu ile yola çıkar (52). Mustafa Suphi " o zaman başlıca arkadaşlarımız, daha bir kısım amele ve rençber esirlerle iki gemi içinde memlekete sevk olundular ki, bu meyanda merkezi heyet azasından iki arkadaş İstanbul'a gitmişler ve beni murahhas olarak Rusya'da bırakmışlardı" diye söz etmektedir (53). Yerasimos'a göre, demek oluyor ki, yola çıkan iki geminin biri İstanbul'a, ikincisi başka yere, yani Anadolu'nun Karadeniz kıyısındaki bir limana gitmiştir. Bu limanın Samsun olması olasılığı büyüktür. Sadrazam Damat Ferit Paşa, Trabzon valisi Galip Bey'e *"Harbiye Nezaretine gelen haberlere göre bir takım bolşeviğin Osmanlı kıyılarını geçerek Samsun ve Trabzon yoluyla Anadolu'ya girdikleri anlaşılmaktadır..."* diye yazar (54).

İlk ilişkilerin kurulduğu dönem oldukça sisli olmasına karşın S. Yerasimos, Mustafa Kemal'in Havza'da Albay S. M. Budiyenni başkanlığında bir Sovyet heyetiyle görüştüğüne ilişkin söylenti yerini bir Mustafa Kemal - Mustafa Suphi temsilcileri görüşmesi varsayımına bırakabilir, diye yazmaktadır. Anadolu'ya gelenler orada Mustafa Kemal'in girişimlerini öğrenirler ve onunla Haziran'ın ilk günlerinde Havza'da görüşürler. Konuşma herhalde Anadolu hareketinin özellikleri ve yardım olasılıkları konuları çevresinde döner. Mustafa Kemal bu temsilcileri ve Odesa'daki grup aracılığıyla Moskova Sovyeti ile ilişki kurmak ister. (55)

Odesa'dan yola çıkan öteki geminin de İstanbul limanına ulaştığını belirten Yerasimos şunları yazıyor (56): Fakat Odesa'dan yola çıkan gemilerden biri İstanbul'a ulaşmış olmalıki, gelenler oradaki en radikal ve en etkin kuruluş olan "Karakol" cemiyeti ile ilişki kurarlar. Mondros Bırakışmasının ilk günlerinde kurulan ve ittihatçı geleneğinde olan cemiyetin başkanı Kara Vasıf Bey, temmuz başında Ankara'daki Ali Fuat Paşa'ya bir mektup yazarak Kırım'dan gelen Bolşevik Doğu İşleri Şubesinin bir temsilcisiyle görüştüğünü, bu temsilcinin bir anlaşma yapmak için iki temsilcinin gönderilmesini istediğini bildirir. Ali Fuat bu haberi hemen Erzurum'a iletir. Mustafa Kemal ve Rauf Bey oradadırlar, bu konu tartışılır. Kazım Karabekir kurulacak her ilişkinin Erzurum'dan yani kendisinden geçmesini şart koşar. Mustafa Kemal, İttihat ve Terakki ile ilişkisi bilinen "Karakol cemiyetinin bu işle uğraşmasını istemediğinden bu şartı kabul eder. Bunun üzerine ikisi de askeri doktor olan Ömer Lütfi Bey Bakû'ya, Fuat Sabit Bey ise Moskova'ya gönderilirler. Ömer Lütfi ve Fuat Sabit birlikte Bakû'ya giderler. Bakû'daki görevini bitiren Dr. Ömer Lütfi 2 Eylül'de Erzurum'a döner. Verdiği raporda fazla bir bilgi yoktur. Rapora göre, Azerbaycan Mûsavat hükûmeti İngilizlerin oyuncağıdır ve oradaki komünistler gizli olarak örgütlenmektedirler. Ancak bu raporda, orada her-

hangi bir ilişki kurulduğunu gösterir bir haber yoktur.

Bu arada Bakû'da bulunan Dr. Fuat Sabit, Rus Komünist Partisi Kafkas Bölgesel Komitesi üyelerinden Viktor Naneyşvili ile görüşür. Fuat Sabit: "Bolşevizmin ülkemizde kurulması için sosyal, ekonomik hiçbir temel olmadığı gibi halkın anlayışı ve gelenekleri de buna karşı olduğundan hiç bir toplumsal reform çağrısına girişmeden ne biçimde yardım edeceklerini" sorar. Şimdilik yol olmadığından ancak paraca yardım edebilecekleri yanıtını alır. (57)

Aynı dönemde Mustafa Kemal ihtiyatlı olarak Sovyetlerle ilişki kurarken, Karakol Cemiyeti daha hızlı adımlar atmaktadır.

Bu dönemde Sovyetlerle ilişki kurma girişimlerinde epeyce yol alan "Karakol" cemiyetidir. Ekim 1918'de Enver ve Nuri Paşalar tarafından Azerbaycan'da ve Elviye-i Selâse'de bırakılan Türk subayları ve Teşkilat-ı Mahsusa üyeleri az çok "Karakol Cemiyetiyle" bağlantıdadırlar. Böylece Kafkaslar'da yeniden örgütlenmeye başlayan komünistler ilk önce bunlarla karşılaşılır. Bu arada İngilizler tarafından İstanbul'da ve Batum'da tutuklu bulunan Halil ve Nuri Paşa'lar (Enver Paşa'nın amcası ve kardeşi) aynı günde 7 ağustos'ta kaçırılırlar. Bu açıkça "Karakol Cemiyetinin" işidir. Nuri Paşa Elviye-i Selâse'de bir hareket oluşturmak ister, ancak başlarına bela olacağından korkan Kazım Karabekir onu Azerbaycan'a gönderir. Halil Paşa da biraz Anadolu'da dolaştıktan sonra, Anadolu hareketinin bir İttihatçı hareketi olarak tanınmasından çekinen Mustafa Kemal onu Sivas'a çağırır, ancak orada da Halil Paşa'yı kongreye gelen temsilcilerden saklamak gerekecektir. Sonunda Mustafa Kemal onu "Bolşeviklerle bağlantıyı sağlamak için" Doğu'ya gönderir. Bu görev verme işinde bir uzaklaştırma isteği seziliyorsa da Halil Paşa Türk - Sovyet ilişkilerinde en önemli rolü oynayacak kişilerden biri olacaktır. (58)

Naneyşvili 19 Ekim'de Nuri Paşa ile de görüşür. Haberi verdiği mektubunda, Halil Paşa'nın da beklendiğini yazar. Böylece iki tarafın da birbirine beslediği güvensizliğe rağmen ortak düşman İngilizlere ve Denikin ordusuna karşı Dağıstan'da bir cephe kurulur ve bunun başına Nuri Paşa getirilir. Bu anlaşmalar Astrahan'da bulunan S. M. Kirov aracılığıyla Moskova'ya bildirilir. (59)

Bakû'daki görüşmeler Karakol Cemiyeti (ve Uşak Kongresi) ile Rusya Komünist (Bolşevik) Partisi Kafkas Bölgesel Komitesi adına 11 Ocak 1920'de bir anlaşmanın parafı edilmesiyle sonuçlanır. O güne kadar kurulmuş olan ilişki ve bağlarla tümüyle orantısız olan bu anlaşmayı tarafların merkezleri tanımayacaktır. (60)

İngilizlerin büyük umut bağladığı Denikin'in kesin olarak yenilgiye uğrayacağını anlaşılmaması sonucunda Kafkaslar'daki petrol bölgesinin boşaltılması kaçınılmaz olmuştu. Bu durumda İngiltere Türkiye'yi bir "set" olarak kullanmanın hesaplarını yapmaya başladı. Mustafa Kemal ve öteki komutanlar da tarafsız kalarak bu "set" oluşturma işini koşullarını araştırıyordu. Bu arada Sovyet Rusya ile yapılan görüşmelerde İttihat ve Terakki'nin etkinliğinin izlerini

silmeye çalışan Mustafa Kemal, Kazım Karabekir ile yazışmalarını sürdürmektedir.

Önceleri Bolşevizme karşı mücadele verilmesini isteyen K. Karabekir daha sonraları bu düşüncesinden dönüyormuş izlenimi uyandırır. Mustafa Kemal de bundan yararlanarak Bolşeviklerle ilişki kurmak amacıyla bir heyetin gönderilmesi talimatını verir. Fakat Halil Paşa bu heyete gerek olmadığı çünkü kendisinin Bakû ile sürekli olarak temasta olduğunu ve istendiği takdirde ne yazılırsa iletebileceğini söyler.

Bu hızla gelişmeler olurken 16 Mart 1920 tarihinde İngilizler İstanbul'a girer. Bundan sonraki günlerde K. Karabekir ile Mustafa Kemal, Bolşevik ordularıyla birleşip birleşmeme konusunda sürekli yazıştılar. Ankara'nın politikasına gözle görülür bir belirsizlik egemendir.

Türkiye Büyük Millet Meclisi hükümeti, Moskova görüşmelerinin uzaması üzerine sabırsızlandı. Durumu görüşüp bir karar aldı ve bu kararı 2 Eylül 1920 tarihinde Moskova'daki Murahhas Heyeti'ne gönderdi. Yalçın Küçük, "Murahhas Hatıralarında" kullanılan bu karar metnini günümüz diline çevirerek Ankara Hükümetinin düşüncesini yansıtır (61): Türkiye'nin kurtuluşunu ve özellikle İslam ülkeleri ile coğrafi ve siyasi bağlarını kolaylaştırmaktan çekinmektedir. Ancak iç durumu nedeniyle İslam dünyasını tatmin etme ihtiyacından henüz kurtulamadığı gibi Batı devletleri ile kuvvet dengesi sağlamak için İslam dünyasında tahribat yapma gücünü koruma ve gösterme zorunluluğu da Batılılarla birlik sağlanıncaya kadar devam edecektir". Mustafa Kemal'in başında bulunduğu Ankara Hükümeti, 1920 sonbaharında Sovyet Rusya'nın Türkiye'ye duyduğu yakınlığı sadece Sovyet Rusya'nın İngiltere ile pazarlığında kullanacağı bir malzeme olarak görüyor. Sovyet Devrimi'nin Türkiye'ye silah ve benzeri yardım yapamayacak kadar da yoksul düştüğü ileri sürülüyor.

Lenin ise yardım konusunda şunları söylüyor: "Biz de yoksul isek de, Türkiye'ye maddi yardım yapabiliriz. Ve yapmalıyız". (62)

Mustafa Kemal'in başında bulunduğu hükümet, 1920 yılının son baharında, "çok değerli istekleri gerçekleşmesini beklemeksizin" bir kuruş ya da bir fişekten başlayarak Karadeniz'den yardımın gelmesi için sabırsızlanıyor. "Savaş araçları yeterli olmasa bile verecek altınlarının bulunduğu kuşku yoktur" diyor. (63)

Böylece bu dönemin bir duraksama dönemi olduğu görülür. Anadolu hareketi herşeye rağmen İtilaf'tan umudunu kesmek istememekte, adeta Sovyetlere yaklaşmamak için bahane aramaktadır. Burada Mustafa Kemal ile öteki kumandanlar ve hareketin ileri gelenleri arasında, özellikle 1920 yılının ilk günlerinden başlayarak bir ayrılık olduğu görülür. Mustafa Kemal hareketi başarmının tek çaresinin Sovyetlerle ilişki kurmakta olduğunu görür, ötekileri İtilaf'la uzlaşma umundadırlar. Ancak İstanbul'un alınması, Kızıldü'nün Kafkaslara inmesi ve Türk Sovyet ilişkilerini İttihat ve Terakki'nin yürütmesi tehlikesinin belirmesinden sonradır ki bir değişme olur. Bu değişme-

de Kafkasları Sovyetlerle paylaşmak ve Taşnak Ermenistan'ı ortadan kaldırmak düşüncesinin de önemli bir payı vardır. (64)

Bu dönemde Moskova Hükûmeti de Anadolu hareketi ile doğrudan doğruya bir ilişkiye girmemiştir. Ancak Komünist Partisinin Kafkas Bölgesel Komitesi Kafkasya'daki Türklerle bazı anlaşmalar yapmıştır. Birincisi Dağıstan cephesiydi. Ancak burada komünistlerin güçlenmesi ve Nuri Paşa'nın tutumu sürtüşmelere yol açmıştır. İkincisi Baha Sait'le imzalanan anlaşmaydı. Fakat bunu ne Ankara ne de Moskova tanımıştır. Üçüncüsü "Türk Komünist Fırkası" adını alan Bakû'daki grubun yerel Bolşeviklerle yaptığı işbirliğidir. Bütün bunlar yerel girişimler niteliğindedir. Ve Ankara ile Moskova'nın bu girişimlerden haberi olmasına rağmen oluşmasında doğrudan etkileri yoktur ve hatta bu girişimleri denetlemedikleri de görülmektedir. (65)

Sovyet Rusya ile resmi ilişkilerin gelişmesi:

Mustafa Kemal, silah, cephane ve para yardımı sağlamak ve bağlantılar kurmak için, Sivas kongresinin hemen ardından Halil Paşa'yı Moskova'ya gönderdi.

Dışişleri Bakanı Çiçerin, bakan yardımcısı Karahan ve başkomutan Komunef ile görüşen Halil Paşa, sonucu 4 Haziran 1335 (1919) tarihli mektubuyla bildiriyordu (66):

"Kurtuluş Savaşımıza yardıma karar verildi. Fakat bu yardım şimdilik açıklanmayacak. Yardım olarak yarısı altın olmak üzere iki milyon lira, toplam 60 bin tüfek (İngiliz, Rus, Japon), 120-180 bin mermi, 108 İngiliz sahra topu ve cephanesi, on iki ağır top verilmesini kararlaştırdılar."

Büyük Millet Meclisi açıldıktan sonra (23 Nisan 1920) Sovyetler'den alınacak yardım konusu gündeme getirildi, üstünde uzun uzun tartışıldı ve bir kurulun gönderilmesine karar verildi.

Ermenilerden önce Sovyet Rusya ile ilişki kurmak gerekiyordu. Bu nedenle, 26 Nisan 1920 tarihinde Büyük Millet Meclisi Başkanı imzasıyla hazırlanan bir öneri, 11 Mayıs 1920 günü Anadolu hükûmeti tarafından ödevlendirilen Dışişleri Bakanı Bekir Sami Bey'in başkanlığındaki bir kurulun, Sovyet hükûmetiyle görüşmek ve sözleşme yapmak üzere Sovyet Rusya'ya gönderilmesi kararlaştırılmıştı. (67)

Heyet başkanı, yeni Türk Devletinin Hariciye Vekilliğine getirilen Bekir Sami Bey idi; heyet üyeleri arasında İktisat Vekili Yusuf Kemal (Tengirşek), Dr. Miralay İbrahim Tali (Öngören), Lazistan Mebusu Osman, Erkânı Harbiye Kaymakamı Seyfi (General Seyfi Düzgören) Beyler de bulunuyordu. Ankara Hükûmeti bu suretle Sovyet Hükûmeti ile ilk defa resmen siyasi münasebetlere girmiş oluyordu. Bekir Sami Bey heyetinin asıl amacı Sovyetlerle bir dostluk andlaşması yapmak imkânını araştırmak ve ihtiyacımız olan para ve her türlü malzeme yardımını temin etmek idi. Bu tarihte Kafkas bölgesindeki devletlerle dostluk münasebetleri henüz kurulmamış olduğundan, Anka-

ra'dan hareket eden heyetimiz dolambaçlı bir yol takip ederek, Trabzon üzerinden denizyolu ile Karadeniz'i geçmiş ve Moskova'ya ancak 69 günde varabilmişti. (68)

Bekir Sami Bey'in başkanlığındaki yedi kişilik kurul 19 Temmuz 1920 günü Moskova'ya vardı ve hemen görüşmelere başladı.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Mustafa Kemal Paşa'nın mektubunda daha çok şu hususlar yer almakta idi (69):

"Emperyalist hükümetlere karşı, bunların tahakküm ve esareti altında zulüm görmüş insanları kurtarmak amacını güden Bolşevik Ruslarla hareket ve çalışmalarını birleştirmek, Gürcistan'ın Bolşevik ittifakına katılmasını, Türkiye'nin Ermeni hükümeti üzerine askeri harekatta bulunması ve Azerbeycan hükümetini Bolşevik devletler topluluğuna sokmayı üzerine alıyordu.

Türkiye topraklarını, işgalleri altında bulunduran emperyalist kuvvetleri atmak ve sonunda emperyalizme karşı birleşik mücadelemiz için kuvvetlerimizi pekleştirmek amacıyla şimdilik ilk parti olarak beş milyon altının ve kararlaştırılacak sayıda silah, cephane ve harp gereçleri ile sıhhi (sağlık) gereçlerin ve yalnız doğuda hareket yapacak kuvvetlerimize gerekli erzakın Sovyet Rusya hükümetince sağlanması" rica edilmişti.

Bu mektuba olumlu yanıt verildi. Görüşmeler başladıktan sonra, bazı siyasi sorunlar çıktı. Tartışmalar zaman zaman sertleşti. Görüşmeler sürerken 2 Aralık 1920 günü Ermeni hükümeti Ankara Hükümeti ile Gümrü Antlaşmasını bağıtladılar. Ancak, yine de sorunlar çözülmemedi. Ermenilerle Türkiye arasındaki sorun bu kez Türkiye - Sovyet Rusya sorununa dönüştü (Van ve Bitlis sorunu).

Bu sırada General Ali Fuat Cebesoy Moskova Büyükelçiliğine atandı. Sovyetler, Ekim ayında Budy Mdivanni başkanlığındaki elçilik kurulunu Ankara'ya göndermişlerdi. Cebesoy Aralık ayı başında yola çıktı ve 19 Şubat 1921'de Moskova'ya ulaştı. 26 Şubat 1921 günü de siyasi görüşmeler başladı.

Sonuçta 16 Mart 1921 günü bağıtlanan Moskova Antlaşması ile Türk-Rus anlaşmazlığı giderildi.

Sovyet Rusya Dışişleri Halk Komiseri Çiçerin 16 Mart 1921'de Dışişleri Bakanı Bekir Sami Bey'e yazdığı mektupta (70):

"Sovyet Rusya Cumhuriyeti hükümeti, Türkiye'nin ekonomik kalkınmasına bir dayanak olmak düşüncesiyle Türkiye hükümeti temsilcilerinin isteklerine uygun, Türkiye'ye, 1921 yılında başlamak üzere birçok yıllar boyunca her yıl 10 milyon altın ruble verilmesine karar verildiğini" bildirmişti. Bu para yardımı arzu edilen şekilde devam etmemiştir (71). Sovyet Rusya ile görüşme ve antlaşma hükümleri böyle başlamış ve savaş sonuna kadar da devam etmişti.

MUSTAFA KEMAL RUS HEYETİ İLE HAVZADA NE KONUŞTU?

19 Mayıs 1919 Cumartesi sabahı karargâhı ile beraber Bandırma vapu-riyle salimen Samsun'a kavuşan Mustafa Kemal Paşa, burada ancak bir kaç gün kalabilmiş, eski bir otomobil ve birkaç yaylı araba ile yollarına devam eden kafi-
le, hep bir ağızdan söyledikleri - Dağ başını duman almış, Gümüş dere durmaz akar - şarkısıyla dumanlı dağların, akar suların süslediği zengin bir tabiat par-
çasını, tekerleklerin kaldırdığı toz bulutlarıyla süsleyerek şirin bir kasaba olan
Havza'ya varmışlardı.

Havza, dik bayırları, kerpiç ve ağaç evleriyle sevimli bir belde idi. Bu ka-
sabanın en hâkim yerinde altında çelikli suların kaynadığı ıdıcaları koynuna al-
mış, oteller vardı. Nisbeten bunların en iyisi olan Ali Babanın otelinde kalan
Mustafa Kemal, yâverleri Mahmud, Cevad Abbas, Muzaffer Kılıç, arkadaşları,
Hüsrev Gerede, Salih Bozok ile beraberdiler. Hepsinin birbirlerine anlattıkları
hikâyelerde hep Rumeli hatıraları tazeleniyor, hürriyet için kalkınmış insanların
diyarı Manastır ve Selânik canlanıyordu.

Mustafa Kemal ve arkadaşları, sıcak sularıyla şöret almış bu şirin belde-
de tam 22 gün kalmışlar, buraya kadar gelmiş olan bir Sovyet heyeti ile görüş-
müşlerdi. Heyetin başında Rus miralayı Budiye'nî (Mareşal) bulunuyordu. Bu pa-
labıyıklı, babayani askerle Mustafa Kemal'in ahbablığı süratle ilerlemiş ve kısa
zamanda dost olmuşlardı.

Miralay, Mustafa Kemal'e, bolşevik Rusya'nın silah ve cephane ile para
yardımını vad ediyor, buna mukabil müşterek düşmanları olan İtilâf devletlerine
karşı, Türkleri mücadeleye dâvet ediyordu. Budiye'nî'nin istekleri yalnız bu ka-
darla kalsa idi, Mustafa Kemal Paşa, çoktan razı olacak, müzakerelerin de uzun
sürüp gitmesine mahal kalmayacaktı. Fakat Rus miralayının dilinin altında bir
şey vardı. Nitekim pek az sonra o da baklayı ağzından çıkarmış oluyordu. Mira-
lay Budiye'nî, Mustafa Kemal'e şöyle sormuştu:

- Acaba General Hazretleri, Anadolu'da kurulacak hükûmet için nasıl bir
rejim düşünüyorlar?

Mustafa Kemal, muhatabının maksadını pek güzel anlamış ve hemen şa-
şırmadan cevabını vermişti:

- Tabii Sovyetlerin, Şûralar Cumhuriyetine benzer bir hükûmet tarzı!...
- Yani bolşevikliğin prensipleri üzerine kurulmuş bir cumhuriyet değil mi
Generalim!...

- Öyle olacak, devlet sosyalizmi dersek, daha doğru söylemiş oluruz.
- Yalnız, sosyalizm, içtimai sahada hüküm süren bir tarzdır, biz sizin ko-
münizmi de gözden geçirmenizi istiyoruz.

Ancak büyük komşunuz Rusya, o zaman size elinden gelen yardımı yap-
acaktır.

Mustafa Kemal Paşa, miralay Budiye'nî'nin peşinen söz almağa çalıştığını
görüyor, kendisi için tutulacak yolda bu müzaharete muhtaç olduğunu da unut-
muyordu. Sovyet heyeti Havza'dan büyük bir ümidle ayrılmıştı. Fakat Mustafa
Kemal Paşa bunları mükemmelen atlattı. Hatta tehlike şayet büyürse, bir Rus
kolordusundan da faydalanılacaktı. Havza görüşmeleri, Mustafa Kemal'in düş-
manları için, O'nun komünistliği kabul ettiği şekilde işaa edilmiş (haber yay-
mış) ve dar görüşlüler, Büyük Türk Onderinin bu kadar basit bir pazarlıkla, bü-

t n gayelerinden vazgececeğini zannetmişlerdi. Bil hare kendisiyle görüştüğüm Fevzi  akmak, bu hadise hakkında Mustafa Kemal Paşa'nın kendisine:

- O zaman bir sırat köprüsü geçmek zorunda idik, meşhur s zdir, köprüyü geçene kadar... dayı dedik vessel m!.. demişti. Havzada geçen günlerin ikinci mühim hadisesi, buraya Pontos ulara karşı kurduğu çetelerle başarılı bir mücadeleye girişmiş bulunan Giresunlu Topal Osman Ağanın d veti olmuştu. Bu konuşmada Mustafa Kemal Paşa, Ağaya:

- Osman Ağa, demişti, İstanbul hükümetinden aksine emir gelmiş olsa bile, sen gene Pontos ularla sonuna kadar mücadeleye devam edecek ve bunların tenkilinde bulunacaksın, işine sakın ola ki nihayet verme, bilakis hız ver!... diye de emir buyurmuşlardı. Karadeniz kıyılarında Pontos ular kazanamamışlarsa, bu işte Giresunlu Topal Osman Ağanın büyük bir rolü olmuştur. Ne yazık ki, sonradan siyaset ihirasları ve bazı kimselerin teşvik ve ifsadı, Osman Ağayı, Atatürk aleyhine harekete sevkemiş, uzun bir m sademedен sonra, bu yanlış yold zerinde Osman telef olmuştu.

Miralay Budiyeni görüşmelerinde Mustafa Kemal Paşaya, şarkta kurulacak Ermeni ve Kürd devletlerinin, Batum dahil olmak üzere Karadeniz kıyılarınd  ihdas olunacak Pontus h k metinin, itilaf devletlerince mültezim olduğunu söylemiş, bütün bunlarla Sovyetlerin yeni Türkiye yanında mücadeleye hazır bulunduğunu da ilave etmişti. Miralay Budiyeni:

- Biz demişti,  arlık Rusyasının pişdarları, öncüleri ve Kafkasyanın kundak ları olan Ermenilere asla yüz vermek niyetinde değiliz. Hele Ermeni Taşnak ve Hi nak komitelerinin harp sonrası faaliyetlerinden biz de hiç memnun değiliz. Onlar kimi kuvvetli görürlerse ona uşaklık ederler. Yarın İngilizler, Fransızlar, Amerikalılar hesabına  alışmayacaklarını kim temin eder? demişti.

Mustafa Kemal Paşa, miralayın bu fikirlerinin arkasında Sovyetlerin, Anadoluya f li yardım teklifinde bulunacaklarını tahminde gecikmemişti. Nitekim miralayın başka bir sorusu şu olmuştu:

- Mondros m tarekesine uyularak ordularınız silahtan tecrid edilmiş, bütün silah ve cephane depolarınıza el konmuştur. Bu şartlar altında bir taraftan Yunanlılarla, diğer taraftan Ermeniler, Pontos ularla ve Anadolunun her tarafında işgal kuvvetleriyle nasıl mücadele edeceğinizi bir türlü anlıyamıyorum Paşam?... demişti.

Mustafa Kemal Paşa, karşısında babayani tavırlarına, palabıyıklarına ve Türk dostu görünmek isteyen bütün yapmacık hallerine rağmen, altın alta vaziyeti iskandil eden, kurnaz bir Rus askeriyle karşı karşıya bulunduğunu görüyordu. Ona cevaben:

- Evet miralayım, vaziyetimiz cidden naziktir. Fakat işte bizim milletin hususiyeti de böyle fel ketli zamanlarında iş görmesi, harikalar yaratması olacaktır. Siz müsterih olunuz, müşterek düşmana karşı, bizi tahmin ettiğinizden daha tehlikeli ve hesaba katmağa değer bir kuvvet olarak bulacaksınız, buna da şaşmayınız!...

Miralay Budiyeni, burada yutkunmuş ve sonradan bana merhum Cevad Abbas'ın anlatıtlarına göre epey düşündükten sonra:

- Rusyanın bütün ihtiyaçlarınıza tamamlamağa hazır bulunduğunu size arz etmek vazifesini üzerime almış bulunuyorum. Yeter ki, siz de bizim arzularımızı yapınız. Padişahlığı, hilâfeti l ğvediniz, komünistliği il n eyleyiniz, demişti.

Mustafa Kemal, miralayı tam s ylettirmişti. Artık Sovyetlerin yardım perdesi altında ne yapmak istediklerini, bu kurnaz olmasına rağmen ne de olsa as-

ker olan ve hakikatte bir diplomat derecesinde konuşma metodlarına ve inceliklerine vâkıf bulunmayan Budiyeni, hepsini ağzından çıkarmıştı. Mustafa Kemal Paşa, o zaman gayet teenni ile konuşmuş, karşındakilere hem ümüd vermiş, hem de emniyet telkin etmişti. O, gülerek şöyle cevap vermişti:

- Aziz miralayım, buyurduğunuz işler, şimdi tasavvur eylediginiz kadar kolay değildir. Padişahlık müessesesi esasen zayıflamıştır, yıkılmak üzeredir. Hilâfet için biraz daha sabırlı hatta biraz daha dikkatli olmak lâzumdur. Arkamızda bir de İslam âlemi vardır. Bunu da hesaba katacağız. Onların müzaheretini bugün için elzemdir. İngilizleri ancak bu sayede yerlerinde tutacağız. Komünistliği ilân etmek de bugün için imkânsızdır. Evvelâ dâvayı memleketeye anlatmak lâzumdur. Şimdi bizim tek bir hedefimiz vardır. O da harbi, mücadeleyle kazanmak, istilâyı ortadan kaldırmaktır. Zaferi kazandığımız zaman, şartlarınızı daha sakin ve rahat bir ruh hali içinde düşüneceğiz!...

Miralay Budiyeni riyasetindeki Rus heyeti çok ümüdvar idiler.

Mustafa Kemal Paşa, modern düşünceli, ileri görüşlü bir askerdı. Her şeyi safha, safha halletmek dâvasında idi. Dürüst bir insan tavrı ile kendilerine her şeyi açıkça söylemişti. O halde bu büyük mücadelenin eşğinde duran adama, Türklere hemen yardım edilmeli idi. Nitekim Havza konuşmasının büyük yardımı olmuştu. Miralay Budiyeni gerek Lenin'in, gerek Stalin'in ve gerekse Troçki'nin en mutemed adamı idi. Tam bir Rus olan ve askerlikten başka bir şey bilmiyen, ihtilal şeflerine körü körüne merbut bulunan miralayın görüşüne itimat etmek lâzım geliyordu. O, Sovyet Rusyaya avdet ettikten ve Mustafa Kemal Paşa da askerlikten istifa ederek, milli kongrelerde riyasete seçildikten ve İstanbul hükümeti ile Padişaha fiilen meydan okuduktan sonra, Rusyadan istediği her şeyi, top, tüfek, cephane ve altın rubleyi alabilmiş, bilhassa Sovyetlerin yardımı, büyük taarruzdan evvel, en verimli bir safhaya ulaşmıştı. Mustafa Kemal fiilhakika, padişahlığı, hilâfeti kaldırmış, fakat komünistliği kabul etmemişti. Çünkü ne Türk an'aneleri ne İslam akideleri, bu mezhebe imkân vermezdi. Mustafa Kemal Paşa da hem Türk ve hem Müslümandı.

Hüsamettin ERTÜRK - 2 Devrin Perde Arkanı s: 30-42

Pınar Yayınevi - İstanbul / 1964

M. Kemal'in Budiyeni ile buluşması, bir tek Ertürk'ün anılarında anlatılmaktadır. S. Yerasimos, Budiyeni'nin bu tarihte Türkiye'de olmadığını belirtmektedir. Ancak, gerçekleştiği belirtilen buluşmayı, kuşkuyla karşılansa da yine de aktarmayı uygun gördük. E.M.

Sovyetlerden alınan ilk yardımlar:

Mustafa Kemal Paşa'nın isteği ile Sivas Kongresinden sonra (Eylül 1919) Rusların yardım olanaklarını araştırmak üzere Rusya'ya giden Halil Paşa Temmuz 1920'de yüz bin lira değerindeki altınla Moskova'dan ayrılmıştı. İlk Sovyet yardımı ile yola çıkan Halil Paşa, Türkiye ile Sovyet Rusya arasında kara bağlantısı olmadığından büyük güçlüklerle ve yolları kesen Ermenilerle mücadele ederek Nahcivan'a varmıştı. Daha sonra Karaköse'ye geçerek külçe halindeki altınları Karaköse'deki Tümen Komutanı Cavit Bey'e teslim etti. Altınlar 8 Eylül 1920 günü Erzurum'a ulaştı. Hastahanedeki kantarda tartılarak teslim alındı. İki yüz kilo kadarı Doğu Ordusu için alıkona- rak, öbürleri Ankara'ya gönderildi. (72)

Sovyet Rusya hükümeti Dışişleri Halk Komiseri Mösyü Çiçerin 3 Haziran 1920'de Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanına yazdığı mektuba olumlu yanıtından sonra, Bekir Sami Bey'in başkanlığındaki kurul, henüz daha Erzurum'dayken Bakanlar Kurulunun 11 Haziran 1920 tarihli kararıyla Lazistan milletvekili Osman Bey yardım malzemelerini sağlamış, anlaşma ve sözleşme yapmak yetkisiyle Sovyet Rusya Hükümeti yanına delege olarak gönderilmişti. (73)

Osman Bey'e gerek siyasi alanda ve gerekse askeri alanda alınacak kararları ve sözleşmeleri bağlama yetkisi de verilmişti. Sovyet Rusya hükümetinden silah, cephane ve paradan başka birçok şeyler istenmişti, Türkiye'ye ancak 20.000 tüfek, 200 makineli tüfek bir miktar top ve cephane verebileceklerdi. (74)

Osman Bey, Fransız savaş gemilerinin Rusya kıyılarını bombardıman ettiğini, bu nedenle, deniz ulaşımının güvensizliği yüzünden bu güne kadar birşey yollanamadığını bildirmekte, pek yakında bir kısım silah ve cephanenin yola çıkarılacağını 18 Ağustos 1920 günü Genelkurmay Başkanlığına bildirmişti. (75)

Birinci parti olarak 21 Eylül 1920'den, 15 Ekim 1920 gününe kadar, 2.815 adet İngiliz tüfeği ile 1.885 sandık İngiliz piyade cephanesi Trabzon'a yollanmıştı. 500 adet İngiliz piyade tüfeği ile 250 sandık İngiliz piyade cephanesi de Giresun Alayı için Osman Ağa'ya verilmişti. (76)

2 Kasım 1920 günü ikinci parti olarak Rostov'dan otuz iki vagon silah ve cephaneye sekiz adet 7,5 luk İngiliz sahra topu gelmişti. Trabzon'da bulunan tümen, araç göndermediğinden zor durumda kaldığı da yazısında belirtilmekteydi. (77)

Sovyet Rusya'dan başka Fransa ve Hint Müslümanlarından da yardım gördük. Sovyet yardımı üzerinde uzun uzun durmamızın nedeni, bu yardımların büyük bölümünün (tamamına yakını) Karadeniz'den taşınmasıdır. *

Öbür yardımlara da kısaca değinirsek şunları görüyoruz: Fransızların Adana'yı tahliyesi sırasında verdikleri çeşitli cins tüfeklerin toplamı 10.089, fişek sandıkları toplamı ise 1505'dir. (78)

* Sovyet Rusya'nın yapmış olduğu yardımlara ilişkin, Sovyet resmi kaynaklarında belirtilen yardımlar kitabımızın 1922 yılı olaylarını incelediğimiz bölümün sonunda anlatılmıştır.

Fransızlar, bıraktıkları bu silah ve cephanelerden başka, düzgün durumdaki on adet uçağı da Türkiye'ye hediye etmiş bulunuyorlardı. (79)

Hint müslümanlarının yardımı: Sonunda 125.000 İngiliz lirasına varan Hint yardımının bir kısmı, ordu giderleri için kullanıldı. Fakat büyük bir kısmı saklanarak ileride yeni bir meclis binası yapılmasına ve ilk milli bankanın kurulmasına harcandı. (80)

KARADENİZ'DE TAŞIMANIN BAŞLAMASI

Silah ve cephane sağlanması amacıyla Mayıs 1920 başlarında Sovyetler Birliği'ne gönderilen kurulun Karadeniz kıyılarıyla yakın Rus limanları arasında yapılacak taşımacılık için elde bulunan araçların niteliklerini, saptaması gerekiyordu. Umur-u Bahriye Müdüriyetince Trabzon'daki Aydınreis gambotu komutanlığından bu konunun incelenmesi istendi. Yapılan incelemede çevre iskelelerde bulunan motorlu 20 tekne ile taşımının yapılabileceği bildirilmişti. Bunun üzerine, gerçek sahipleri tarafından kullanılacak olan bu teknelerin Aydınreis gambotu emrine girmesi, gerekli onarımlarının yapılması için yeteri kadar güverte ve makine subayının gönderilmesi, böylece kurulacak olan "Bahriye Kaçakçı Müfrezesi"nin Doğu Cephesi Komutanlığı emrine verilmesi Ağustos 1920 başında kararlaştırıldı. Bu konuda Milli Savunma Bakanlığınca Doğu Cephesi Komutanlığına verilen emirde ⁽⁸¹⁾:

- "1. Kaçakçılık Müfrezesinin 3. Tümen Komutanlığına bağlı olarak çalışmasının uygun olduğu,*
- 2. Rus limanlarıyla kıyılarımız arasında yapılacak nakliyat için elde Rüşumat No: 4 ile Gazal römorkörü ve motorlu kayığın bulunduğu,*
- 3. Bunlar için gerekli personelin tamamlanmasına çalışıldığı ve bu amaçla kolordu bölgesindeki bahriye ihtiyatlarından motorcu, yağcı, ateşçi, porsun ve serdümen gibi zanatkar er'atın Trabzon'a gönderilmesi,*
- 4. Sivil kişilerin malı olan motorlarla da taşımının mümkün olduğu ve bunların harcamalarının şimdilik onaylanmak üzere olan Umur-u Bahriye Müdüriyeti bütçesinden karşılanacağı,"*

bildirilmektedir.

1920 yılında kıyılarımızı ve buralardaki liman başkanlıklarını iki bölüme ayırabiliriz.

a. İtilaf devletleri ya da Yunan işgali altındaki limanlar; Zonguldak, Ereğli, Mersin ve Iskenderun'u Fransızlar; Kuşadası'nı Antalya'ya kadar olan kıyıları İtalyanlar; Marmara'daki limanları Yunanlılar; Erdek ve Bandırma'yı İngilizler ve Yunanlılar; Samsun da bir süre İngilizler tarafından işgal edilmişti. ⁽⁸²⁾

b. Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümetinin yönetiminde olan limanlar, çeşitli liman başkanlıkları emrinde olup, bunların sınırları ise şöyle ayrılmış bulunmaktaydı ⁽⁸³⁾:

Samsun liman başkanlığı; Rus sınırı-Meset (İnebolu batısında)

Zonguldak merkez liman başkanlığı; Meset - Keften

Antalya merkez liman başkanlığı; Antalya - Güllük (Küllük)

1920 yılında Karadeniz ve öteki sularımız Bağılaşık Devletler savaş gemilerinin sıkı gözetlemesi altında bulunuyor ve deniz ulaştırmaları denetleniyordu. Karadeniz batısındaki limanlar da Fransızların denetimi altındaydı.

Özellikle Eylül 1920'de Rize, Trabzon ve Sinop limanları çeşitli İngiliz ve Fransız savaş gemilerinin dostça olmayan ziyaretlerine sahne oluyordu. Aydınreis ve Preveze gambotlarının Rus limanlarına gönderilmesinde bu ziyaretlerin büyük etkisi olmuştur.

7 Ekim 1920'de bir Fransız muhribi Sinop'ta Preveze gambotunu yokladı. 17 Ekim 1920'de İngiliz muhripleri Seyrüsefain İdaresinin (şimdiki Deniz Yolları) Reşit Paşa vapurunu Giresun'dan çevirerek Trabzon'a gitmesini önlemeleri, 12 Kasım 1920'de bir İngiliz uçak gemisinin Bartın Boğazı - Amasra bölgesinde bulunması, yukarıda belirtilen hareketlerin bazılarıdır. (84)

İlk taşımanın başlaması:

1920 yılı mayıs ayı başında Sovyetler Birliğine giden heyetimizin yaptığı görüşmelerin ardından imzalanan antlaşmadan sonra Rus limanlarından Trabzon'a yapılan askeri araç gereç taşınmasına Eylül 1920 sonlarında başlandı. Ankara Hükümeti, ulaştırmanın güvenli biçimde yapılabilmesi amacıyla Tuapse'ye bir temsilci göndermişti. Rize ve Lazistan milletvekili Osman Bey, Tuapse'de askeri konsolosluk yapacaktı. Bu limandaki Sovyet makamlarının verecekleri silah cephane ve askeri malzemeyi teslim alıp taşımayı yapacak gemilere yükleyeceklerdi. Türk gemileri de bu limanda kaldıkları sürece bu makamın emrinde bulunacaklardı.

Alınan askeri malzeme, Trabzon'da kara ve deniz subaylarından kurulu bir kurul gözetiminde boşaltılacak ve özel olarak yaptırılan bir ambara depo edilecekti. Bu ambar sonra da bir cins "doğrudan geçiş ambarı" oluyordu. Bundan sonra da alınacak emre göre, silah, cephane ve malzeme ya kara yoluyla cephelere gönderilecek ya da aynı yere deniz yoluyla ulaştırılacaktı. İnebolu ya da Samsun'a deniz yoluyla getirilecek oradan da kara yoluyla cepheye gönderilecekti. (85)

Böylece, Eylül 1920'den başlamak üzere Rus limanlarından başlatılan ilk taşıma, hemen hemen yıl sonuna dek para ile tutulan sivil motorlarla yürütüldü. Ancak bu biçimde yapılan taşıma sırasında malzemenin bir bölümü yolda kayboluyordu. Yıl sonuna doğru, 12 Kasım 1920'de Ereğli'de bulunduğu sırada Ulusal Hükümetçe el konulan "Rusumat No. 4" romörkörü de taşıma işlerinde kullanılmağa başlandı ve ilk seferini Tuapse'den yaptı.

Bu döneme kadar sivil motorlarla yapılan seferlerle getirilen malzeme-yi Trabzon'da Kafkas ordusu teslim alıyordu. Bundan sonra Trabzon'da bir Bahriye Nakliyat Komutanlığı ve daha sonra da Samsun'da aynı biçimde bir komutanlık daha kuruldu. Samsun'daki deniz birliği aynı zamanda yörenin asayişinden de sorumlu tutulduğundan yörede gönüllü asker* de toplamaya başladı.

Preveze gambotu Novroseski'ye giderken Sinop'ta bıraktığı 2 - 4, 7 milimetrelilik top bir kamyonu yüklenerek bu müfrezenin emrine verildi.

Trabzon'dan Samsun'a ve İnebolu'ya kaçak savaş malzemesi gönder-

* Bu deniz askerlerinin giysisi (üniforması da diyebilirsiniz) kalpakta siyah şerit ile paletle üstte kırmızı altta yeşil çift şerit, haki elbise kilot pantolon ve siyah getri idi.

mek için sivil kişilerin özel araçlarından da yararlanılıyor ancak bu motorlara bir güvenlik önlemi olarak, subay ve silahlı erler veriliyordu. Başlatılan taşımacılığın hangi koşullar altında yapıldığını göstermesi bakımından "Turgut" motoruna verilmiş olan emri görmek çok ilginç olacaktır. O günün zor koşullarına örnek olması bakımından bu motorlardan birisinde ödev alan bir subaya verilen emir aşağıda yazılmıştır (86):

"Turgut motoruna memur üsteğmen Müfit Nihat Efendiye:

1. Trabzon'dan İnebolu'ya nakledilmek üzere Rize'li Ahmet Efendi'nin sahip olduğu Turgut motorunda görevlendirilecektir.

2. Aşağıda anlatılacak görevleri yapabilmek için güvendiğiniz iki askeri yanınıza alacak ve beraber götüreceksiniz.

3. Yapmaya memur edildiğiniz görev, Trabzon limanından İnebolu'ya cephaneye götürecektir. Bu sefer 42703 kilo piyade cephanesi ve 18000 kilo sahra topu cephanesi, 4632 kilo kurşun malzemedir. Bu arada motora tüfek ve sahra topu da yüklenecektir. Hiçbir kayba meydan vermeden bu eşyayı yerine teslim ettikten sonra aynı motorla Trabzon'a döneceksiniz.

4. Size verilecek olan Aydınreis gambotundan bir eri Samsun'a vardığınızda Samsun Müfreze Komutanlığına teslim edecek ve adı geçen komutanlıktan teslim senedi alacaksınız.

5. Askeri nakliyat yapan gemi ve teknelere yardım etmek üzere Tirebolu, Giresun, Vona, Samsun, Sinop, Ayancık ve İnebolu'da yardım istasyonları kurulmuş olduğundan gereksinimlerinizi sağlamak için bu istasyonlara başvuracaksınız.

6. Uğradığınız limanlarda, liman başkanına yolunuzda düşman olup olmadığını soracak ve oradan alacağınız bilgilere göre yolunuzu sürdüreceksiniz.

7. Uğradığınız limanlarda yabancı savaş gemilerinin kontrolüne uğramak ihtimali belirdiği zaman yükünüzü emin bir ambara boşaltacak; boşaltmaya zaman kalmazsa sığ suda geminizi oturtacak ve taşıdığınız malzemeyi de geçici olarak denize atacaksınız. Geminin harekete hazır duruma getirilmesinden sonra denizdeki cephaneyi yeniden yükleyip yolunuzu sürdüreceksiniz.

8. Seyirde düşman gemilerine rastlayıp da onlar tarafından muayene edilmek ihtimali belirirse cephanenizi denize atacaktır; buna da vakit yoksa geminizi batıracaksınız. Bu gibi hallerde geminin mürettebatı filikalarla karaya çıkarılacaktır.

9. Limanlara varışınızı liman başkanları şifresiyle Trabzon Liman Reisi'ne bildireceksiniz. Bunun gibi limandan hareket gün ve saati de aynı adrese şifreli olarak bildireceksiniz.

10. Aldığınız görevde başarı sağlarsınız ödüllendirileceksiniz, aksi halde cezalandırılacaksınız."

Başlangıçta sivil motorlarla yapılan taşımacılık, "Bahriye Nakliyat Mufrezesi" emrine giren GAZAL romörkörü ve RUSUMAT No.4'den başka dört tane de büyük motor ödevlendirilmişti. Böylece Eylül-Aralık 1920 başına kadar dört motor, bir kez GAZAL ve iki kez de RUSUMAT'ın yaptığı seferlerle birlikte, Tuapse'den toplamı 3387 tüfek, 3590 kasatura ve öbür aksamaları, 3624 sandık cephaneyi Trabzon'a getirdiler. Bundan başka, GAZAL ve yedeğindeki DÂNÂ yelkenlisi, her seferinde en az 300 ton eşya taşımışlardır. (87)

Askeri araç gereç taşıyan gemilere verilen emir çok kesin hükümler taşımaktaydı. Taşımacılığa ilk olarak yüzbaşı Adil komutasındaki "Rûsumat No. 4" gemisi başladı. Gemi komutanına verilen emrin son maddesi şöyle diyordu (16 Ocak 1337 - 1921):

" Seyir sırasında düşman gemilerine rastlayıp da geminizin düşman tarafından ele geçirilmesi söz konusu olursa ilk önce geminizi kurtarmak çaresini araştırarak; buna olanak bulunamazsa geminizi batıracaksınız. Düşman eline düşecek mürettebatınız kesinlikle onlara yaptığınız göreve ilişkin bilgi vermeyecektir. " (88)

Emrin son maddesinden çıkan anlam çok açıktı. Anadolu Hükûmeti Sovyet Rusya'dan alınacak savaş malzemesinin cinsinin açığa vurulmasından sakınca duyuyordu. Sovyetlerden savaş araç gereci aldığımız belli olursa Karadeniz'de düşman daha etkili önlemler alırdı. Bu nedenle taşıma işi çok gizli tutuluyordu. Yunanlılar, yardım olasılığını düşünmedikleri için Karadeniz'e çok sıkı denetim getirmediler. Önlemler sertleşse, denetim sıklaşırdı askeri malzeme taşımak çok zorlaşırdı.

Bu silah ve cephanenin Tuapse'den getirildiği günlerde Trabzon'da önemli olaylar ortaya çıktı. Pontuscular büyük Rum topluluklarıyla Trabzon dolaylarında yıkıcı eylemlerle bulunuyorlardı. İstanbul Hükûmeti de Trabzon dolaylarında fesatçı bir kitle bulunduruyordu. Ermeni ve Kürt demekleri de yıkıcı çalışmalarda bulunuyorlardı. Batum dolaylarında da silahlı çatışmalar sıklaşmıştı.

SEVR ANTLAŞMASI

1920 yılı ortalarına gelinceye kadar Batum'da bulunan İngilizler pekçok siyasal karışıklıklar yaratmışlardır. Bu sırada Azerbaycanlılarla Gürcüler de birbirleriyle çarpışıyorlardı. Sovyet yönetimi de bölgede ki etkinliğini günden gündene artırmaktaydı. Bundan ötürü Anadolu Hükûmeti 22 Haziran 1920'de Doğu bölgesinde kısmi seferberlik ilan etmiş ve Doğu cephesinde sıkı güvenlik önlemleri aldirmişti (89).

Karadeniz'de taşımanın başlamak üzere olduğu sıralarda, 10 Ağustos 1920'de İstanbul Hükûmetince Sevr antlaşması imzalandı.

Sevr Antlaşması onaylanmadığı, üstelik Kurtuluş Savaşımızla böylesi niyetlere son verildiği için, hiç bir zaman yürürlüğe girmemiştir. Şu var ki, bugünkü ve yarınki kuşakların iyice bilmeleri gereken bir ibret belgesi" olarak

kalmaktadır. (90)

Antlaşma metni ayrıntılı olarak incelendiğinde, özellikle karşılıklı çeşitli öneriler ve bunların sunulmuş belgeleri gözönünde tutulduğunda, ortaya bir yenilgi belgesinin ötesinde, Avrupa Emperyalizminin, yalnız kendisinin avlanma alanı saydığı Avrupa Ankarasından atmağa kararlı olduğu Türkiye'ye karşı girişilmiş bir yok etme savaşının son aşaması çıkmaktadır. Birinci Dünya Savaşına son veren belgelerden ne Versailles, ne Saint - Germain, ne de Neuilly Antlaşmalarında bu derece insafsız katı, acımasız hükümlere rastlanmaz. (91)

Sevr Antlaşmasının Deniz Kuvvetleriyle İlgili maddeleri kısaca şunlardır (92):

** Osmanlı limanlarında gözaltı edilmiş bulunan bütün savaş gemileri başlıca Müttefik Devletlere kesin olarak teslim edilmiş sayılacaktır.*

** Balıkçılık ve polis hizmeti için en fazla yedi ganbot ve altı torpidobot kullanılacaktır. ¹*

** Ganbotlar 77 milimetreden daha küçük çapta iki top ile, makineli tüfekten oluşan hafif silahlar taşıyabilirler.*

** Türkiye'nin öngörülen onüç parça geminin dışında, başka savaş gemisi yapması ya da edinmesi yasaktır.*

** Ganbotlar 600 ve torpidobotlar 100 tonu geçmiyecek, bunlar ancak yirmi yıl sonra yenileriyle değiştirilebilecektir.*

** Reşitpaşa, Tiri - Müjgan, Millet, Giresun ve Akdeniz yardımcı gemileriyle 60, 61, 63 ve 70 No.'lu şirket vapurları, Seyri Sefain idaresine teslim edilecektir.*

** Türkiye'de yapılmakta olan - denizaltı gemilerini de içine almak üzere - bütün gemiler yok edilecektir.*

** Denize ait olan bütün silahlar, cephane ya da başka deniz savaş gereçleri ile mayınlar ve torpiller kesin olarak Başlıca Müttefik Devletlere teslim edilmiş olacaktır.*

** Müttefikler - Arası Deniz Kuvvetleri Denetleme Komisyonu, subay ve er'at sayısını saptayacak, arta kalanlar iki ay içinde terhis edilecektir.*

** Mürettebat gönüllü olacak, subaylar aralıksız 25, astsubay ve erler 12 yıl hizmet edeceklerdir.*

** Osmanlı ticaret filosunda hizmet görenler, askeri eğitim görmeyecektir.*

** Boğazlar Komisyonunun 2 idaresindeki bölgelerde bulunan telsiz*

1) Bu gemiler Osmanlı Deniz Kuvvetlerini oluşturacak ve 201. maddede öngörülen Bağlaşıklar - Arası Deniz Kuvvetleri Denetleme Komisyonunca, aşağıdaki gemiler arasında seçilecektir:

GANBOTLAR: Aydınreis, Burak Reis, Sakız, Preveze, Hızır Reis, Kemal Reis, İsa Reis.
TORPIDOBOTLAR: Sivrihisar, Sultanhisar, Dıraç, Musul, Akhisar, Yunus.

2) Yetkisi bir hükümetinkine eşdeğer olan Boğazlar Komisyonu, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya ve Birleşik Amerika Devletleri üyelerinden oluşmakta ve Cemiyet-i Akvam'a kabullerinin ardından, istedikleri takdirde, Rusya, Romanya ve Bulgaristan da üye olabilmekteydi. Komisyonun etki alanı, Marmara kıyıları ile Akdeniz ve Karadeniz boğazlarına kadar uzanmaktaydı.

telgraf istasyonları teslim edilecek ve yenileri kurulmayacak.

** Deniz hava kuvveti personeli iki ay içinde terhis edilecek ve uçaklar teslim edilecektir.*

** Oniki ada, İtalyanlara ve öteki Ege adaları Yunanistan'a verilmektedir.*

KURTULUŞ SAVAŞINDA İSTANBUL'DAN ANADOLU'YA SİLAH KAÇIRILMASI VE DENİZCİLERİN ÇALIŞMALARI:

Kurtuluş savaşı sırasında, Anadolu'da açılan cepheyi desteklemek için hem Karadeniz'den hem de İstanbul'dan büyük yardımlar yapılması savaşın kazanılmasında önemli etken olmuştur.

Mondros Mütarekesi'nden sonra can ve mal emniyetini sağlamak, Anadolu için istihbarat, askeri malzeme, subay ve memur gönderilmesi gibi hususlarda mümkün olabilen her yardımı yapabilmek için İstanbul'da gizli gruplar kurulmuştu. Bu konuda ilk adımı İttihat ve Terakki Cemiyetinin ileri gelenlerinin İstanbul'u terk ederken siyasi cepheli Karakol Cemiyetini kurmakla atmıştır (93).

Önceleri bazı yurtseverlerin girişimleriyle kurulan yardım örgütleri, daha sonra Ankara Hükümeti'nin desteğiyle gizli ve resmi grupların kurulmasıyla daha da güçlenerek büyük hizmetler görmüşlerdir.

Anadolu Hükümetinin gereksindiği büyük topları, uçakları kaçırıp zamanında cephelere yetiştiren İstanbul yeraltı örgütlerini ve deniz subaylarının kurup yönettikleri Muavenet-i Bahriye örgütünün çalışmalarını, özellikle, yayımlanan anılardan yararlanarak belirtiyoruz. *

19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıkan Mustafa Kemal "kurtuluş hareketinin" tüm seyrini en ince ayrıntısına dek tasarlamış olarak ilk toplantısını Amasya'da yapmış, Erzurum ve Sivas Kongreleriyle mücadele yollarını iyiden iyiye açmış, önemli kararlar almıştı. Ayrıca "Anadolu ve Rumeli Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti" adıyla bir örgüt de kurarak bütün ulusu ve dağılmış haldeki orduyu kurtuluş amacı çevresinde toplamaya başlamıştı. Sivas kongresinden sonra Ankara yönünde yola çıkan Mustafa Kemal, konaklaya konaklaya geçtiği her yerde ulusal davayı anlatarak, yani yaktığı bağımsızlık ateşinin alevini göz kamaştırıcı biçimde çevreye saçarak 27 Aralık 1919'da Ankara'ya ulaşmıştı.

Mustafa Kemal, Sivas kongresinde, İstanbul'da "manda" tartışması yapanlara ve işgal güçlerine;

"Tam bağımsızlık istiyoruz" diye, haykırırken İstanbul'da da, Teşkilat-ı Mahsusa'nın desteğiyle birçok gizli örgütler kurulmaktaydı.

Anadolu'da Ulusal Mücadele başlarken, elde silah, cephane, savaş araç gereci yok denecek kadar azdı. Mondros Bırakışmasına göre ordunun elindeki silahların büyük bölümü toplatılmıştı. Ankara Hükümeti mücadelenin yürütülebilmesi için üç kaynaktan silah sağlamayı düşünüyordu:

* Anadolu'daki Ulusal Mücadeleye destek olan gizli örgütlerin anlatıldığı bu bölümde, özellikle "Felah" grubunun çalışmaları anlatılırken Emekli korgeneral Ekrem BAYDAR'ın anıları olduğu belirtilen "Mustafa Kemal'in gizli örgütünü ben idare ediyordum" başlığı altında Ekim 1970 yılında Cumhuriyet Gazetesinde Sami KARAÖREN imzasıyla yayımlanan ve 28 gün süren yazı dizisinden geniş ölçüde yararlanılmıştır.

Muavenet-i Bahriye grubunun çalışmaları da H. HİMMETOĞLU ve E. NUTKU'nun kitaplarından ve Yakın Tarihimiz, cilt I ve cilt III'ten yararlanarak hazırlanmıştır.

- 1- *Anadolu'da henüz toplanmamış olan silahlar.*
- 2- *İstanbul ve Gelibolu'daki depolardan kaçırılacak silahlar.*
- 3- *Sovyet Rusya'dan alınacak olan yardımlar.*

İstanbul'da işgal güçlerinin denetiminde bulunan cephaneliklerden silah kaçırılması çok zordu... Ancak başarılmak zorundaydı...

Mondros Silah Bırakışması ve özellikle İzmir'in işgal edilmesiyle sıranın İstanbul'da geleceğini sezen bazı yurtseverler, bu bölgede örgütler kurmaya başladılar. Daha önce de belirtildiği gibi, İttihat ve Terakki'nin önde gelen üyeleri, İstanbul'dan ayrılırken siyasi yanı ağır basan Karakol Örgütünü kurarak gizli örgütlere öncülük etmiştir.

İşgal güçlerinin kendi güvenlikleri, azınlıkları koruma ve özellikle de Anadolu'ya yapılacak her türlü askeri bilgi aktarımı ve yardımları engellemek bakımından aldıkları önlemler ve kurdukları örgüte karşı, Türkler de can ve mallarını korumak, Anadolu'ya bilgi aktarmak, silah kaçırmak, gizli yollardan subay gönderebilmek için sayıları sınırlı gizli örgütler kurmuşlardır.

Mustafa Kemal'in Samsun'a çıktığı günlerde kurulan Karakol Örgütü'nün dışında aynı günlerde M. M. Grubu kurulmuştu. Müsellah Milli Müdafaa Teşkilatı, kısaca "Mim Mim" Grubu olarak anıldı.

İstanbul'un işgali ve Karakol Cemiyeti merkez üyelerinin Anadolu'ya geçmesinden sonra, İstanbul'da çok sayıda Milli Grubun ortaya çıktığı görülmektedir.

Kurulan bu gizli gruplar şunlardı (94):

1. *Karakol Cemiyeti (Sonraki adları Zabitan Grubu, Yavuz Grubu)*
2. *Müdafaa-i Milliye Teşkilatı (Sonraki adı Milli Müsellah Kuvvetler Teşkilatı) M. M. Grubu*
3. *İmalat-ı Harbiye Grubu*
4. *Hamza, Mücahit, Muharip (Sonraki adı Felah Grubu)*
5. *Muavenet-i Bahriye Grubu*
6. *Namık Grubu*
7. *Kaçakçılık Grubu*
8. *Çatalca Trakya Teşkilatı*
9. *Ferhat Grubu*

daha birçok grup bunları izledi.

İşgal altında bulunan İstanbul'da, yabancı istihbarat elemanları, işgal güçleri şubayları, Ermeni komitecileri, Yunanistan hesabına çalışan yerli Rumların tehdidi altında bu örgütlerin Anadolu için çalışabilmeleri olağanüstü özveri örnekleridir.

Kimi zaman birbirlerinden habersiz, kimi zaman birlikte çalışan bu örgütler, Genel Kurmay (Erkan-ı Harbiye) ile tek tek ilişkili olarak çalışmalarını sürdürmüşlerdir. Bu durum, bir grup yakalanacak olursa, diğer grupların ele geçmemesi için bir karşı hazırlık niteliğindedir (95). Gruplar zaman zaman

kendi içinde bölünmüş, zaman zaman temkinli olmak zorunda kaldıklarından adlarını değiştirmişler, bu yüzden bir çok örgüt adı ortaya çıkmıştır. Beşler Grubu (96), Sebat-ı Milli Grubu, Sandalcılar Örgütü, Yıldırım Grubu, Vefa Grubu, Ay Grubu, Namık Grubu, Ferhat Grubu, Müsellah M. M. Grubu.

İstanbul'da ilk silahlanma ve direnme örgütünü kuranlar deniz subaylarıydı. **Şehremini Örgütünü** piyade yüzbaşı Emin Ali ile güverte yüzbaşı İsmail Hakkı kurmuşlardı. Deniz Makine yüzbaşı Safranbolu'lu Hakkı ile Giritli Mehmet de **Topkapı Örgütüne** katılmışlardı. **Kadıköy'de kurulan örgüte** bahriye fırkateyn katibi Nihat, güverte yarbay Hüsamettin, doktor Hakkı Şinasi Paşa dahildiler. **Kasımpaşa Örgütünü** güverte binbaşı Muhittin, binbaşı Sami, makine kolağası Kasımpaşa'lı Mehmet, katip Tevfik, eczacı Vasıf kurmuştu. Güverte yarbay Selahattin Bey de **Beylerbeyi Örgütünde** çalışmıştı (97). M. M. Grubu Ankara'da kurulunca İstanbul'da da Felah Grubu ile Yavuz Grubu kurularak uyumlu bir işbirliğiyle çalışma yapılmıştır. Bu grupları İstanbul'da Kurmay Binbaşı Ekrem (BAYDAR, İstanbul Polis Müdürlerinden), **Yavuz Grubunu** da Kurmay Yarbay Muğlalı Mustafa (sonradan General oldu) yönetiyordu. Felah ve Yavuz Gruplarında çalışan deniz subayları, Güverte Binbaşı Şemsettin, Güverte Üsteğmen Hasan, Güverte Yüzbaşı Hakkı, Yüzbaşı İsmail idi. (98)

Bu örgütler içinde Felah Grubu, Mustafa Kemal tarafından Binbaşı Ekrem'e (BAYDAR) kurdurulmuştur (99). Bu örgüt Ulusal Mücadele'de inanılmaz işler başarmıştır. Bunlardan birkaçı: Ağır topların (1,5 tonluk) Anadolu'ya kaçırılması. Top kamalarının İngiliz cephaneliklerinden sökülerek Sakarya Meydan Muharebesi öncesi ordumuza ulaştırılması, Anadolu'ya subay kaçırılması ve en önemlisi de Büyük Taarruz öncesi Yunanlıların planlarını alarak Mustafa Kemal'e ulaştırmalarıdır ki, Yunanlılara indirilen son darbeye bu olağanüstü başarı çok önemli rol oynamıştır. (100)

Felah Vatan grubu, Anadolu'daki Ulusal Mücadeleye yardım amacıyla İtilaf Devletlerinin ve Ferit Paşa Hükümetinin baskılarına karşın İstanbul'da kurulan çeşitli gizli örgütlerden biri olup personel ve çeşitli savaş araç gereci ile cephanenin kaçırılmasında değerli hizmetlerde bulunmuştu. (101)

Ulusal Hükümetten para yardımı gören Grup, başlangıçta altı subaydan oluşan bir ekip olarak çalıştı. Wrangel ordusu artıklarından yedi uçağın 500'er lira ikramiye karşılığı kendi havacıları ile emrimize girmeleri konusunda başvuru ve Antalya'ya kadar getirilmek üzere uçak, torpido, mayın ve hafif ateşli silahlar satmak için yapılan İtalyan teklifleri de, bu Grupa yapılmıştı. (102)

Cephanenin kaçırılması işini ayarlamak için, içinde bulunulan politik durumun, işgali yapan devletlerin ilişkilerinin bilinmesi gerekiyordu. Bilinmesi gereken herşey en ince ayrıntısına kadar saptanmıştır. Politik hava özette şöyleydi (103):

1. *Fransızlar, Abdülaziz zamanından beri Osmanlı İmparatorluğunun: aldığı iki milyon altın borca karşılık İngilizlerden Batı ve Güney Doğu'ya*

kendilerine vermeleri için söz almışlardı. İşgalci devletlerin liderliğini yapan İngilizler verdikleri sözde durmamışlar, Batı Anadolu'yu Yunanlılara işgal ettirip, Fransızlara da Güney Doğu Anadolu'yu vermişlerdir. Bundan dolayı Fransızlar, İngilizlere karşı şiddetli bir kırgınlık duygusu içindeydiler.

2. İtalyanlara gelince; kendilerine Antalya - Muğla bölgesi gibi turistik bir bölge verilmesine karşın memnun olmamışlardı. Zira İtalya'nın burunu dibinde Adalar Denizine tamamen egemen ve Anadolu'ya da sığınmış büyük bir Yunanistanın kurulmasını çıkarlarına uygun görmüyorlardı.

Her iki devletin de yani Fransızların ve İtalyanların çıkarları zedelenmiş, yalnız Yunanlılar tatmin edilmişti. Elbette İngilizlerin bunda başka bir çıkarı vardı.

Bu nedenle Fransa ve İtalya'nın İngiltere ile işgalden biraz sonraki günlerde politik ilişkileri gergin bir hale girmiş bulunuyordu.

Anadolu'ya silah, cephane ve insan kaçırmakta bu gergin durumdan geniş ölçüde yararlanıldı. Gizli serviste görevli olan elemanlar bu yolda girişilen hareketleri plana uygun şekilde sonuçlandırmaya başlayarak Ankara'yı sevince boğdular. (104)

Mustafa Kemal'in Gizli Servisinin Başkanı Ekrem Baydar ilginç anılarında taşıma işini de şöyle anlatıyor (105):

" Anadolu'ya sevk edilecek silah ve cephanenin fedakâr ve kahraman Karadenizli gemicilerimiz vasıtasıyla ufak partiler halinde takalarla sevkini mümkün görüp işe başlamıştık. Kahraman gemiciler, boyuna silah ve cephane taşıyorlardı. Fakat, sevk edilen partiler küçük olduğundan Ankara'yı tatmin etmiyor hem de bu yolla ağır silah sevk edemiyorduk. Ağır silahların sevk-i için özellikle büyük tonajlı gemilere ihtiyaç vardı.

Bu nokta çok önemliydi.

Düşündük, incelemeler yaptık, dikkate değer bir nokta meydana çıktı.

Fransızların Karadeniz ticari seferleri yoktu. Karadeniz'e İtalyanların Loyt - Triyestine kumpanyasına mensup gemiler sefer yapıyordu.

Politik gerginlikten yararlanarak Loyt - Triyestine kumpanyasını, Anadolu'ya silah ve cephane naklinde kullanmayı mümkün gördük.

Bu esas üzerinde çalışmalara başladık. Bu çalışmalarımız bir sonuç alıncaya kadar epey sürdü.

Anadolu'ya silah ve cephane kaçırma işi çok önemliydi ve deniz taşıma işlerini mutlaka organize etmemiz gerekiyordu.

İncelemeye koyulduk, İstanbul'da deniz taşıma işlerinde çalışan ve bu işte uzmanlaşmış kimler vardı acaba? Herkese güvenilemeyeceği ve bir açıklama yapılamıyacağı da gözönünde tutulmalıydı...

Deniz taşımacılığı ile uğraşan yüzlerce kuruluş vardı İstanbul'da. Bu nedenle bu kuruluşların sahiplerini, adamlarını, kuruluş başkanlarını çok ciddi

olarak ele aldık. İncelememiz oldukça uzun sürdü. Fakat iyi sonuç almanın bir şartı iyi bir inceleme değildi mi?

Sonunda en mükemmellerini bulduk. Deniz taşıma işleri kuruluşunun birinin başında Himmetzade Hüsnü vardı. Bu zatın vatansever bir kişi olduğu milli duygularla dolu ve deniz taşıma şirketindeki durumunun bizim gördüğümüz hizmete elverişli olduğu anlaşılmıştı. Dahası var. Loyt - Triyestino Şirketinin İstanbul temsilcisiydi.

Böylece Anadolu'ya silah ve cephane taşıma işleri iki bölüme ayrıldı ve iki kanaldan yapılacaktı.

1. Ağır silahlar ve ağır malzeme Loyt - Triyestino vapurları ile ticari eşya gibi taşınacak.

2. Hafif malzeme, silahlar ve personel sevki ise fedakar Karadeniz çocuklarının idaresindeki yelkenlilerle yapılacaktı. Bu işi de yine Himmetzade Hüsnü bey idare edecekti.

Titiz ve uzun çalışmalardan sonra işler planlandığı şekilde yürümeye başladı. Taşıma meselesi de en mükemmel bir şekilde organize edildi.

Karadenizli gemicilerimizin idaresindeki yelkenliler, Boğaz'daki İngiliz kontrolundan büyük bir rahatlıkla sıyrılıp kurtularak Gelibolu'ya malzeme ve insan taşımaya başladılar."

MUAVENETİ BAHRIYE GRUBU

İstanbul'daki askeri depolardan, Kasımpaşa'daki tersaneler, havuzlar ve fabrikaların ambarlarından savaş araç gerecini Anadolu'ya kaçırmak amacıyla kurulan gizli örgütlerden birisi de "Muaveneti Bahriye" grubudur.

Deniz subayları tarafından kurulan bu resmi gizli örgüt, yalnız ambarlardan silah, cephane kaçırmakla kalmayıp, işgalcilerin gözetimi altında bulunan Türk gemilerinden topları söküp; ambarlardan uçakları kaçırp Anadolu'ya göndererek, Ulusal Kurtuluş Savaşımıza destek olmuştur.

Anadolu'nun gereksindiği subayların çok büyük bölümünü yine bu örgüt, deniz yolundan kaçırmıştır.

1 Ocak 1921'de Ankara Bahriye Dairesi örgütü kurulduktan sonra İstanbul'daki denizcilikle ilgili gerekli subayları ve bazı malzemenin Anadolu'ya kaçırılması ve aynı zamanda haber alma işleri üzerinde de duruldu. Gerçekten İstanbul'daki deniz depolarında Anadolu'yu ilgilendirecek birçok malzeme hatta top, tayyare, tüfek, mayın gibi değerli savaş araç gereci bulunmaktaydı. Ankara Bahriye Dairesi Anadolu'nun gereksinimlerini ve elde bulunanları gözönüne alarak İstanbul'da gizli ve resmi bir örgüt kurulmasını istedi. (106)

Genel Kurmay Başkanlığı, İnebolu Haber Alma Subaylığı kanalıyla Mühacit (Felah) Grubuna yazdığı resmi yazı ile "denizi ilgilendiren malzemenin" kaçırılması için bir an önce bir "Bahriye Şubesi" kurulmasını istiyordu. Bu yazı şöyleydi (107):

Mücahidine aittir: İnebolu İstihbarat Zabıtlığına

Teşkil edilemediği iŧar edilen Bahriye Şubesi zevatı atiyeden vücuda getirilebilir. Mumaileyhim ŧimdiye kadar Anadolu ile temas ve muaveneti lâzıma ifa etmekteledir. Muhaberat ve sevkıyatı için yalnız biri ile mesela Selahattin Beyle veya mumaileyhin irade edeceği bir arkadaşla temas edilmesi ve bu suretle ümuru bahriyenin de tedviri muvafık görölmektedir. Hususatı bahriye için muktazi tahsisat ayrıca gönderilecektir.

*Erkânı harbiye Umumiye Rs. V.
Fevzi*

Genelkurmay Başkanlığı her ne kadar kurulmasını istediği örgütün personelinin gene İstanbul'da kurulmuş bulunan örgütlerden seçilmesini istiyorsa da, Umur-ı Bahriye Müdürü aynı düşüncede değildi.

Öte yandan İstanbul'da bu tarihlerde yine Genelkurmay Başkanlığına bağılı resmi gizli örgütler de vardı. Fakat bu örgütler daha çok kara araçlarıyla taşıma yapıyorlar ve bilgileri de bu tür savaş malzemesi konusunda yoğunlaşıyordu. Bu nedenle Umur-ı Bahriye Müdürü Şevket Bey, İstanbul'da Anadolu Kadrosuna dahil (MUAVENETİ BAHRIYE GRUBU) adlı ve doğrudan doğruya bahriyelilerden oluşan bir örgüt kurmak istiyordu. Genel Kurmay Başkanlığı'nın önerdiği Genel Kurmay Dairesi Hareket Şube Müdürü Binbaşı Selahattin Bey ve arkadaşlarının dışında, yalnız bahriyelilerin oluşturduğu bağımsız bir gizli örgüt kurmak istiyordu. Uğraşlarının sonunda bunu da başardı ve Ekim 1921'de bu gizli örgüt kuruldu. (108)

Muaveneti Bahriye Grubu aşağıda adları yazılı olan deniz subaylarından kurulmuştu (109):

Kalyon Kaptanı, Mehmet Nazmi Bey
Fırkateyn Kaptanı, Haydar Bey
Korvet Kaptanı, Azmi Bey
Korvet Kaptanı, Zeki Bey
Korvet Kaptanı, Feyzullah Bey

Yardımcı subaylar da şunlardı:

Deniz Katip Binbaşı, Ahmet Tevlik Bey
Binbaşı, Şemsi Bey
Binbaşı, Laz Ahmet Bey
Makina Yüzbaşı, Ziya Bey
Makina Yüzbaşı, Naim Bey
Makina Kıdemli Yüzbaşı, İzzet Bey
Makina Yüzbaşı, İsmail Bey

Üsteğmen, Talat Bey
Üsteğmen, Hüseyin Bey
Tayyareci Selahettin Bey

Muaveneti Bahriye Grubunun Başkanı Yarbay Nazmi Bey, hem İstanbul Hükümeti emrinde komodorluk yapıyor, hem de Anadolu için çalışıyordu.

Muaveneti Bahriye Grubunun kuruluşu tamamlandıktan sonra, Ankara Hükümeti'nin gereksinimi olan deniz subayları İstanbul'dan gönderilmeye başlandı. Ancak Genel Kurmay Başkanlığınca uygun görülen deniz subayları olacaktı. Genel Kurmay Başkanlığı İstanbul'dan Anadolu'ya gelecek deniz subaylarının görevlerini kolaylaştırmak amacıyla gereken yardımların yapılması için de emir verildiğini 29 Mayıs 1921'de Milli Savunma Bakanlığı'na bildiriyordu. (110)

Muaveneti Bahriye Grubu kurulduktan sonra İstanbul'dan Anadolu'ya silah ve subay kaçırma işi çok genişlemişti. Önceleri Marmara kıyılarındaki limanlara ve Kocaeli'ye karadan yapılan ulaştırmaya bir süre sonra olanak kalmamış, buralar tamamen denetim altına alınmıştı. Bir kısım Türk gemileriyle Karadeniz'e yapılan ulaştırmayı da işgalciler tam denetimleri altına almışlar, bu yoldan da taşımacılığı önlemişlerdi. Ancak Muaveneti Bahriye Grubunun en önemli başarısı, ulaştırmayı yabancı denizcilik kuruluşlarının gemileriyle yapmış olmasıdır. Hele bu gemilerin, savaşın galipleri olan Fransız ve İtalyan bandıralı olmaları, ulaşımı tam bir güvence altına almıştı. (111)

Bu arada Ulusal Hükümetçe gereksinme duyulan deniz subayları da sağlandı. Bu alandaki çalışmalar, Bahriye Dairesinin, az olan kadroları dolaşısıyla artık subay gönderilmemesi hakkındaki bildirisi üzerine, 16 Ekim 1921'de sona erdi. Bu tarihten sonra, ancak olağanüstü istekler karşılığı subay gönderildi. (112)

Ulusal Hükümetten para yardımı gören Grup, başlangıçta 6 subaydan kurulu bir örgüt olarak çalıştı. Wrangel ordusu artıklarından 7 uçağın 500'er lira ikramiye karşılığı kendi havacılarıyla emrimize girmeleri konusundaki başvuru ve Antalya'ya kadar getirilmek üzere uçak, torpido, mayın ve hafif ateşli silahlar satmak için yapılan İtalyan önerileri, bu Gruba yapılmıştı. (113)

Muaveneti Bahriye Grubunun çalışmalarının farkına varan İngilizler, 21 Ekim 1921 günü Babıali'ye başvurarak Grup Başkanı Deniz Yarbay Nazmi'nin işten uzaklaştırılmasını istediler. Bunun üzerine Haliç Komodorluğuna Deniz Albay Cevat Bey atandı. Bahriye Dairesi, Gruba yardım etmek üzere İstanbul'da kalmak ya da Ulusal Hükümet emrinde ödev almak konusunda Yarbay Nazmi'yi serbest bıraktı (30 Kasım 1921). (114)

Muaveneti Bahriye Grubu, 15 Aralık 1921'de Milli Savunma Bakanlığı'nın emriyle Felah Grubuyla birleşti. (115)

Bu iki Grubun birleşmesi gizli çalışmaları aksatmadı. Muaveneti Bahriye grubu yine yardımlarını sürdürdü.

Aralık 1921 başında Grup'un Felah Grubuyla birleştirilmesi üzerine, bi-

rincisinin başlangıçtanberi çekmekte olduğu para darlığı, ikincisinin emrine yetenek kadar ödenek yollanması ve bunun harcanmasına her iki grubun yetkili olduğunun bildirilmesi üzerine ortadan kalktı. Yine bu ay başından itibaren Yarbay Nazmî'nin eski işine devam ettiğini görüyoruz. Bu sırada Grup, bütün işlerini bundan böyle Felah Grubu aracılığıyla yapmak, ancak bir emir ya da isteği gerektirmeyen ve meslekle ilgili işlerde doğrudan doğruya Bahriye Dairesi ile yazışmak için emir almıştı (116).

Muaveneti Bahriye Grubu, yalnız Deniz Kuvvetlerine değil, piyade silahları, el bombası ve telsiz aygıtları gibi malzemeleri yollayarak kara kuvvetlerine de yardımda bulunmuştu. (117)

Gönderilen askeri malzemeler, Karadeniz'de İnebolu, Samsun, Trabzon, Ereğli ve Amasra'ya; Ege ve Doğu Akdeniz'de de Fethiye, Antalya ve Mersin'e; Marmara'da İzmit ve Karamürsel iskelelerine çıkarılmaktaydı. Geri alındıktan sonra, İzmit de bu iskeleler arasına girdi. (118)

1923 yılının Şubat ayın başında, Felah Grubu'nun ödevi İstanbul Komutanlığına devredildi ve Muaveneti Bahriye Grubu'nun ödevi de böylece bitmiş oldu. (119)

SUBAY VE SİLAHLARIN İSTANBUL'DAN KAÇIRILIŞI:

Kurtuluş Savaşını kazanmamızdaki en önemli etkenlerden birisi silah ve cephanenin bulunması; bunların Anadolu'ya kaçırılmasıdır.

Anadolu'daki Ulusal Harekete katkıda bulunan silah ve cephanenin önemli bir bölümü İstanbul'daki depolarda bulunuyordu. Ancak, İstanbul öyle sıkı gözetim altında tutuluyordu ki, değil silah kaçırmak, toplu iğne kaçırsanız işgalcilerin hemen haberi olurdu. İşgal güçlerinin yoğun olduğu bu kentten silah ve cephaneler nasıl kaçırılacaktı?

Her çeşit zorluğa karşın, yurtseverler canları pahasına bu işi başardılar. Bu yurtseverler; subaylar, rıhtım hamalları, taşıma kuruluşları sahipleri, kayıkçılar, deniz yollarının (İdaresi Mahsusa) korkusuz kaptanları ve deniz işçileridir. (120)

Ankara, İstanbul'daki silah, cephane ve gereçlere gereksinim duyunca ilk olarak güvenilir yurtseverler bulundu. Bunlardan (Hüsnü HİMMETOĞLU başkanlığında) bir Kaçakçılık örgütü kuruldu. Bu örgüt köprü yanında Reşadiye caddesinde, deniz kenarında gümrük malı bulunduran bir depo kiraladı. Depo bulunduktan sonra gelen savaş araç- gereçlerini yerleştirecek ve oradan mavnalara yükleyecek taşıyıcı işçiler örgütü kuruldu. Başlı başına bir sorun olan vapur ve vapura yükleyecek işçilerin bulunması da bu Kaçakçılık örgütünün başardığı en zor işler arasındadır.

Kaçırma işlerinde kullanacakları vapurları, gemileri yabancı bandıralı gemiler arasından seçiyorlardı. Çünkü İşgal İstanbul'unda her araç ve yol sıkı denetim altındaydı. Türk vatandaşı olanların gemileri yabancı bandıra taşıyacakları bile kaçakçılıkta kullanmak çok tehlikeliydi. Kaldı ki yabancı şirketlerin gemilerini bulmakda o kadar kolay değildi. Ancak, sonuçta bütün bu zorluklar

aşıldı ve Anadolu'nun gereksinmesi olan silah, cephane, top, uçak ve subaylar kaçırılarak Ulusal Mücadele'ye destek olundu.

Çeşitli depolardaki savaş araç gereçlerinin bir bölümü, depolara yerleştirilen örgüt adamları kanalıyla ya çalınır; ya da uygun koşullardan yararlanılarak dışarı çıkarılırdı.

İstanbul'da görevli devlet memuru ve işçilere aylık ödemelerde güçlük çekildiği için, savaş araç gereçleri de dahil olmak üzere depolarda bulunan her şey satılmaya başlandı. Kaçakçılık örgütü de itilaf devletlerin temsilcilerinin gözetiminde yapılan bu satışlardan yararlanarak aldıkları top, silah, mermi gibi akla gelebilen her türlü savaş aygıtını hemen Anadolu'ya geçiriyordu.

Kaçırılan araç gereçleri ya doğrudan doğruya depodan alınır; ya da Ayasofya camii yanındaki gizli depoda saklandıktan sonra her gün köprü başındaki depoya taşınırdı. Araba ve kamyonlarla yapılan taşımayı, Atatürk'ün yanında er rütbesinden başlayarak yüzbaşılığa kadar yükselen Ahmet Ağa yönetirdi.

Savaş araç gereci yüklenen gemiler "La Fransez" deniz taşımacılık kuruluşunun gemileri olduğu ve Fransız bayrağı taşıdığı için şüphelenilmiyordu. Bu gemilerin kaptanları Rus'tu ve parasal çıkarlar sonucunda kaçakçılık örgütüne bağlanmışlardı. Durum böyle olunca taşınacak mallar herhangi bir zarar görmeden Anadolu'ya götürülebiliyordu. Bu mallar genellikle inebolu limanına indirilirdi.

Önce Yavuz grubunun istekleri doğrultusunda taşıma ve gönderme yapan Kaçakçılık örgütü, daha sonra "Felah" ve "Muavenetli Bahrîye" örgütlerinin sağladıkları savaş araç gerecini de taşımaya başladı.

Anadolu'ya ulaştırılacak silah, cephane, Sirkeci ya da Eminönü hamallarınca Valide iskelesinden mavnalara doldurulurdu. Taşınacaklar arasında top gibi ağır gereçler varsa örgüt elemanlarından olan Rıhtım müdürünün yardımıyla vinç sağlanır, bununla yüklenirdi.

Gönderilen silah ve cephane başka adlarla sandıklanırdı. Bunlar: top ise tezgâh; mermi ise hurda demir; tüfek ise kazma ve kürek gibi uydurma adlarla belgeler düzenlenirdi. Daha sonra da ihracat müdürünün bilgisiyle örgüt için çalışan muayene memurlarından biri tarafından açılışı yapılır ve onay işleri tamamlanırdı. Buraya kadar olan ilk aşamalardaki işlemler yapıldıktan sonra Baş Müfettiş ve Kolcular tarafından denetlenerek daha önce ilişki kurulan deniz taşıma kuruluşlarından birinin gemisine yüklenirdi. Bu yükleme işleri de örgüte bağlı liman işçileri tarafından yapıldı. Varış limanında da iş adamı adı altında, aslında Anadolu Hükümetinin bir adamı tarafından teslim alınırdı.

Silah ve cephanelerin kaçırılışına örnekler:

Sivil denizciler de kendi aralarında gizli örgütler kurmuşlardı. Bu örgütler Haliç Komodor Muavini Binbaşı Fevzi Bey'in en büyük yardımcılarıydı. Yükleme ve boşaltmayı kara ekibi yapıyordu. Mavnacılar, motor ve takacılar-

dan oluşan ekip ise deniz taşımacılığını gerçekleştirdi. Denizyolları İdaresi'nin bazı kaptan ve tayfaları, bazı Fransız, İtalyan vapurlarının Lostromo ve gemicileri Muavenet-i Bahriye Grup'unun elemanlarıydı. M. M. ve Felah Gruplarının bir kısım taşımacılığı da bunlarla yaptırılıyordu. Pazarlı Eyüp- Reisoğlu Mustafa Kaptan, Babaoğlu Ahmet Reis Tahsin Kaptan ve Yakup Reis ve Hüsnu (HİMMETOĞLU) bunların belli başlı öncüleriydi. (121) Sivil kaptanlarımızın ve denizcilerimizin Kurtuluş savaşımız sırasında İstanbul'da gördükleri hizmetler ve cesaret örnekleri, Cumhuriyet tarihimizin unutulmaz abideleridir. Başardıkları işler Anadolu'daki Türk ordusunun çabucak büyüüp güçlenmesine neden olmuştur (122).

Bu gözûpek denizcilerimizin çalışmalarında Felah Grubu ile Berzenci Grubunun ve özellikle Muaveneti Bahriye Grubunun büyük etkisi olmuştur. Bu yoldan kaçırılan askeri araç gereçler Marmara, Karadeniz ve Akdeniz kıyılarına çıkarılarak Ankara Ordusuna teslim edilmiştir.

Karaağaç Cephanelik baskını:

Çok önemli kaçakçılık olaylarından birisi de Karaağaç cephaneliğine yapılan baskındır. Birinci Dünya Savaşının sonunda ambarlarına çok bol miktarda silah ve cephane depo edilen Haliç'teki Karaağaç askeri deposuna yapılan baskın olağanüstü bir başarıdır.

Bu baskın için ilk toplantı, 1920 yılının Ekim ayında, Çeşme meydanındaki Rize otelinin bir odasında yapıldı. Gizli örgüt elemanlarından Topkapı'lı Mehmet, Hemşin'li Mehmet, Ali Osman, Mustafa Kaptan, Hemşin'li Mahmut ve Tahsin Kaptan bir araya geldiler ve baskını en ince ayrıntılarına kadar hazırladılar. Bunların dışında, Karaağaç cephaneliğinin ambar memuru Eyüp'lü Nazmi Üsteğmen Bey' de kendi görevi başında, örgütün tasanısının yürütmesine yardımcı oldu. (123)

Deniz yüzbaşı Nazif Bey'in sağladığı yüzer tonluk iki takadan birinin adı Avniye, öbürünün adı İsmet idi. Birincisini Pazarlı Eyüp Reisoğlu Mustafa, ötekisini ise Pazarlı Babaoğlu Ahmet Kaptan yönetecekti.

1920 yılının Ekim ayının karanlık bir gecesinde Haliç'te Ayakapı önünden motorlu iki taka kıyıdan gecenin suskunluğunu bozarak ayrıldılar.

Avniye önde, İsmet arkada olmak üzere Eyüp Sultan yönünde ilerleyen bu teknelerin patirtisinden başka bir ses duyulmuyordu. Bu motor seslerini kısmak için egzost borulan suyun içine kadar uzatılmıştı. Gecenin karanlığında hareket belli olmasın diye hiç kimse sigara bile içmiyordu. Toplanan 80 gözûpek adamın bir kısmı kış ambarlara, bir bölümü başaltına yerleştirilmişti. Hepsi çömelmişler, oturmuş, seslerini kesmişler, heyecandan kulak kesilmişlerdi. Her iki motorun, gecenin zifiri karanlığında hafif ışıklarla aydınlatılan Haliç kıyılarına yanaşmadan Karaağaç önlerine gelişinde hiçbir olay olmadı. Sessiz sedasız geldiler. Hemşin'li Mehmet, Ali Osman ve Tahsin Kaptan da, Azapkapı'dan bir sandalla açılarak depo önüne gelmişlerdi.

(*) Berzenci Grubu: Bahriye İmamı Ahmet Berzenci tarafından kurulmuş, Felah Grubunun bir parçasıydı. (NUTKU - 72)

İki tekne cephaneliğin iskelesine yanaşırken nöbetçinin sesi duyuldu: "Yanaşma..."

Mustafa Kaptan da umursamazlıkla karşılık verdi: "Denize dökülecek cephaneleri yükleyeceğiz, yabancı değiliz..."

Nöbetçi buna şiddetle karşı koyarken tekne yavaş yavaş kıyıya yanaştı, Mustafa Kaptan iskeleye atlayarak gidip nöbetçinin koluna girdi. Onu kandırmaya uğraşıyordu. Mustafa Kaptan nöbetçiyi oyalarken, sandaldakiler de karaya çıktılar. Daha önce tasarladıklarını gerçekleştirmeye koyuldular. İlk hamlede nöbetçi onbaşının ağzı mendille tıkandı, kolları bağlandı. Hemşin'li Abdullah duvar üzerindeki İngiliz nöbetçinin ayaklarından çekerek düşürdü ve arkadaşları da bir hamlede kısıvrak bağladılar. Bir kaç Türk fedai de, muhafızların koşuşlarına baskın yaparak, tabanca ile tehdit edip onları da teslim aldılar. Bütün bunlar çok kısa bir sürede yapılmıştı.

Tahsin Kaptan ile Ali Osman önceden anlaştıkları ambar sorumlusu Eyüp'ü Üsteğmen Nazmi'nin de yardımıyla cephaneliğin kapısını kırıp, silah deposunu açtılar. İnsan gücünün çok üstünde bir çabayla mermi sandıkları, silahlar taşınıp, teknelere yerleştirilmeye başlandı. Bu sırada Jandarma takma adıyla tanınan Hasan, emrindeki arkadaşlarıyla ellerindeki silahlarla, ağızları mendille, kolları iplerle bağlı bulunan ve sayıları otuza yakın askerin gözcülüğünü ve muhafızlığını yapmaktaydı. Arada sırada denizden geçen sandal olunca hemen yere yatıp kendilerini göstermemeye uğraşıyorlardı. Depodaki malzemelerin değerlisini ve önemlisini depo sorumlusu Üsteğmen Nazmi işaret ediyor, baskını yapanlar da sandıkları, torbaları yüklenerek teknelere koşuyorlardı. Her an yakalanmak korkusu, heyecanı içinde bu ağır yükleri taşıyarak iş görmek insanın dayanma gücünü yıpratıyordu. Yükleme işi bittikten sonra yurtseverler önemli bir kaygıya düştüler. Bağlı muhafızları ne yapacaklardı?

Onları burada bırakıp gidemezlerdi. O zaman yakalanmaları işten bile değildi. Kısa bir tartışmadan sonra onları da yanlarına alıp götürmeye karar verdiler.

Gençler bu otuz muhafızı sırtlayıp Avniye motoruna getirdiler ve başaltında tutsak ettiler. Kaportayı kapatıp başına iki silahlı nöbetçi koydular.

Motorlar, şafak sökmeden köprüden geçebilmek için aceleyle hareket ettiler. Geldikleri gibi sessizce oradan ayrıldılar. Önce Mustafa Kaptan'ın Avniye motoru, onun ardından Ahmet Kaptan'ın yönetimindeki İsmet motoru iskeleyden hareket ederek Haliç'in ortasından köprüye doğru yol almağa koyuldu. Şimdi daha tehlikeli bir yolculuk başlamıştı. Her iki motor, Ayakapı'ya uğrayarak teknelerin üstüne konacak brandaları ve boş meyva sepetlerini yükledi. Yurtseverlerin bir bölümü burada karaya çıktı, motorlar yollarına devam ettiler.

Unkapanı köprüsünün altından olaysız geçtiler. Karaköy köprüsünün giriş ve çıkışlarını denetleyen inzibat subayları, gizli teşkilat üyesi olduklarından bu motorların geçişinden haberdar edilmişlerdi.

Alaca karanlıkta köprülerin altından geçtiler. Böylece her iki motor güneş doğarken adalar önüne vardı. Marmara, gecenin bu sessiz saatlerinde hızla katedilerek, Anadolu yakası tutulmuştu. Çıkarma Karamürsel'e yapılacaktı.

Sabaha karşı kıyıya ilk varan İSMET motoru oldu. Halk motordakileri coşkun gösterilerle karşıladı. Ancak zaman ilerledikçe cephaneleri ve tutsakları taşıyan Avniye motorunun gözükmemesi herkesi telaşa ve heyecana düşürdü. Bunun üzerine motora işaret vermek üzere Karamürsel Kaymakamı ve aynı zamanda askeri polis şefi yüzbaşı Tevfik Bey görünür bir yerde büyük bir ateş yaktırdı.

Karamürsel'de bu hazırlıklar yapılırken, Avniye motoru Darıca önlerinde arızalanmıştı. Kıyıda biraz açıkta karakol yapmakta olan düşman donanmasının bir kaç gemisi belli belirsiz seçilmekteydi. Gemilerin varlığı makinistleri büsbütün telaşa düşürdü. Her kafadan bir ses çıkıyordu. Böyle bozuk bir motorla yola devam edilemeyeceği, bunun çok tehlikeli olduğu söylenmeye başlandı. Karamürsel'li Fedai takma adıyla anılan İsmail de: "İleri gidemiyoruz, ortalık aydınlanınca yakalanacağız, bari cephaneyi denize dökelim" dedi.

Kaptan bu söylenenleri soğukkanlılıkla karşılayarak: "Dediğinizi yapalım ancak herşeyden önce motoru çalıştıralım" dedi.

Gergin bekleyiş sonunda makinistler uğraşarak arızayı giderdiler ve az sonra da Karamürsel kıyılarına varıldı. Halk, gelenleri çılgın gibi kucakladı. Silah ve cephane boşaltıldı. Tutsaklar hükümet yetkililerine teslim edildi. Hepsisi de Anadolu kuvvetlerine gönüllü olarak katıldılar. İngiliz tutsaklar iade edildi. Aynı zamanda Kaymakam vekili olan Yüzbaşı Tevfik, sevinç içindeki halkın başında boşaltma işini yönetti.

Bir gün sonra çıkan İstanbul gazeteleri, Karaağaç deposu soygununu iri başlıklarla duyurdular. İngilizler bu olaya çok kızmışlar ve İstanbul Hükümetini sıkıştırmışlarsa da bir sonuç alamamışlardır. Tutuklamalara ve işkencelere karşın yurtseverler yılmadan, korkmadan çalıştılar. Her iki motor da on gün sonra meyva ve sebze yüklü olarak Haliç'e döndüler.

Öteki cephanelik baskınları:

Karaağaç baskınından sonra, tüm işkencelere ve baskılara karşın cephanelik soygunları bitmedi. Yurtseverler kısa bir süre sonra da Kağıthane'de fişekhaneyi soydular. Bu soygun başarıyla yapılmasına karşın, olumlu sonuçlanmadı. Cephane yüklü tekne ele geçti. Genç takma adlı makinisti yakalayan İngilizler cephanenin hepsini denize döktüler. İngilizler daha önceden belirlemiş oldukları gizli örgüt üyesi olduğunu düşündükleri herkesi işkenceden geçirdiler ancak, hiç kimse yakalanmadı. (124)

Depolardan uçak kaçırılması:

6/ 7 Kasım 1921 gecesı gizli örgüt üyesi iki kişi, Bahriye'nin Haliç'teki kereste ambarının kapısında bulunan nöbetçi tabancayla korkutarak elin-

den silahını aldılar ve onu bağlayarak bir odaya kapattılar.

O sırada ambarın önünde iki atlı araba belirdi. Arabalardan, sivil elbise bir subay yönetiminde on kişi indi. Az sonra, başka bir arabayla on kişi daha gelip ötekilere katıldılar. Bunlar da taşıyıcı hammallardı.

Önce iki uçak gövdesini ambardan çıkardılar, arabalara yerleştirdiler. Bu çok kolay olmuştu. Sıra motorlara gelince güçlük başladı, bunlar çok ağırdı. Ellerinde cayraskal da yoktu. Ambarın bir köşesinde buldukları cayraskalın da yardımıyla sırt hammallığıyla arabalara taşıdılar. İki uçak, motorlarıyla birlikte kısa sürede arabalara yerleştirildi ve teknelerin bulunduğu iskeleye doğru hızla yol alındı.

Şafak sökmeden köprülerin altından geçen bir motorlu mavna İzmit'in yolunu tuttu. Marmara'yı gündüz geçmek daha güvenliydi. İşgal kuvvetleri denetimlerini gece daha sıklaştırıyordu.

Marmara'ya açılan mavna ertesi akşam İzmit'e yanaştı. Kıyıda beklemekte olan örgüt mensupları, iskeleye yanaşan mavnaya üşüştüler, içindeki değerli malzemeleri çok kısa sürede boşalttılar. İki uçak gövdesiyle, iki motor ve oniki araba teslim alındı. (125)

Aynı gece sabaha karşı İzmit Tersane iskelesine yanaşan bir başka mavna, Muaveneti Bahriye Grubunun gönderdiği iki 37 mm.lik Snayder topu getirmişti. Bu Fransız yapısı toplar, iskelelerde demirli bulunan gambotlardan gizlice sökülmüştü. Uzun menzilli olan bu topların zaman yitirilmeden Ankara'ya ulaştırılması gerekiyordu. Bundan sonrası kara ulaştırmasını yüklenenlerin başarısına bağlıydı.

Kurtuluş Savaşına katılmış olan deniz subayı Emrullah NUTKU, bir başka top söküp kaçırma olayını kitabında şöyle anlatıyor (126):

"Bu olaydan bir ay önce de 2.10.1921 akşamı, Tuzla koyunda demirli ve İngiliz destroyerlerinin sürekli denetimi altında bulunan Yavuz zırhlısından çıkardıkları iki tane 8,8 mm.lik seri atışlı Alman Krupp topu ile kürsülerini denizciler getirip teslim ettikleri (Muaveneti Bahriye üyeleri sökmüştü E. M.) zaman Milli Kuvvetler bayram etmişlerdi. İzmit'te bu taşıma işlerini yöneten örgütün başındaki Yenibahçeli Yarbay Şükrü Bey, bahriyelilere her gün teşekkür mektuplarıyla yeni talimat veriyor, Anadolu ordusunun ihtiyaçlarını bildiriyordu. İstanbulla İzmit arasında Türk denizcileri sanki vatanseverlik yarışına çıkmışlar gibi, durmadan gidip geliyorlar ve sanki mekik dokuyorlardı. İzmit kapısından Anadolu'ya parça parça, küçük araçlarla silah ve askeri malzeme oluk gibi akıyordu. İnönü savaşlarında kullanılıp, tükenenin yerine bunlar konuyordu."

Subayların İstanbul'dan Kaçırılışı :

Daha önce altı çizildiği gibi Muaveneti Bahriye olsun ya da öteki gizli gruplar olsun silah, cephane kaçırma yanında, Anadolu'ya subay kaçırmayı da başarmışlardır.

Atatürk'ün kurdurduğu gizli teşkilatın başkanı olan General Ekrem

Baydar anılarında subay kaçırma işini nasıl yaptıklarını şöyle anlatıyor: "Ankara Hükümeti her önüne geleni Anadolu'ya kabul etmiyordu. Mustafa Kemal'e katılmak isteyenler, önce Ankara'dan bize bildiriliyor, teşkilatımızca incelendikten sonra vereceğimiz rapora göre kabul veya reddediliyordu. Eğer biz sakınca görmezsek o şahsa milli kuvvetlere katılma şerefine izni Ankara tarafından veriliyordu. Bu iş de, bir izin vesikası ile gerçekleşiyordu.

İstanbul'dan verilen vesika, Ankara Hükümetinin bana gönderdiği ve üstünde "Güneş" yazılı mühürle damgalanıyor, sonra ben imza ediyordum. Mühür ve imza örnekleri İnebolu Mevkii Komutanlığında bulunuyor, gelenlerin izin vesikası orada inceden inceye gözden geçiriliyordu. İnebolu'ya vesikasız gidenler ise geri çevriliyorlardı. İngiliz ajanlarının ve ilâf devletlerine sempati-zan olanların Anadolu'ya sızmamaları için bu önlem alınmıştı. Çünkü çeşitli akımlar vardı. Amerikan Mandası, İngiliz Mandası isteyenlerden tutunuz da, din sömürücüsü Halife taraftarları Anadolu'da isyanlar çıkarmak için can atıyorlardı. Yalnız Mustafa Kemal, Türk'ün bağımsızlığını istemekteydi ve büyük Türk ulusunun kendi kendini kurtarıp büyük devlet kuracağı inancı içinde Anadolu'da bir bayrak gibi dalgalanan tek başına Mustafa Kemal'di." (126)

Kurtuluş Savaşına katılan bir deniz subayı olan Emrullah Nutku da anılarında, Muaveneti Bahriye tarafından, Anadolu'ya gönderilen subayların, gönderilme yöntemlerini şöyle yazıyor (127): "Muaveneti Bahriye Grubu önce kendi adamlarından güvenilir kimseleri Fransız ve İtalyan gemilerine personel olarak yerleştirmeyi başardı. Bu yabancı gemilerde makinist, ateşçi, gemici hattâ, kaptan olarak pek çok Türk denizcisi vardı. Bu durum grubun işini kolaylaştırdı. Birçok subaylar sivil elbiseler ve değişik kimlikleriyle yolcu gibi bu vapurlara sevkedildiler. Çoğu Karadeniz yoluyla Kurtuluş Savaşına katılmış oldular."

Kurtuluş Savaşıyla birlikte deniz harp okulunda bir takım kıpırdanışlar başlamıştı. Kimi öğrenciler tek başına kaçarak Anadolu'ya gidiyor, kimi öğrenci de okulun cephane ve silahlarını bir motora yükleyerek, Yalova'da Ulusal Güçlere, Kuvay-ı Milliye Kumandanı Kara Fatma'ya teslim ediyordu.

Deniz Harp Okulundaki kıpırdanışlar Muaveneti Bahriye Grubunu da harekete geçirmiş ve örgütlü kaçırmalar başlamıştır. E. Nutku, anılarının bir bölümünde şunları yazıyor: "Muavenet-i Bahriye Grubu bu durumu sezmiş ve olayları Ankara'ya rapor etmişti. Bahriye Dairesi de o sırada kadroları doldurmak için genç elemanlar arıyordu. Belki de gizlice yaptırdığı aşılama ve kışkırtmanın da bunda etkisi olmuştu. Sonunda Ankara'dan gelen şifreli bir telgraf üzerine Muavenet-i Bahriye Grubu harekete geçerek onbeş kişilik bir gönüllü teğmen grubunu (*) Samsun'a ulaştırmanın hazırlıklarına geçti. Ana-

(*) Sonradan Türk donanmasında önemli mevkieer işgal eden, büyük görevler yapan bu genç subay adayları şunlardır:

Sadettin Suphi Özmen (1498-Tuğamiral), Zeki Taftdil Bayat (1492-Tuğamiral), Sabri Vefik (1493), Şükrü Hüseyin Dağlı (1491), Muhtar Hidayet Bindal (1494), Lütfü Kerem (1496), Zühtü Poyraz (1499), Halit Sabri (1500), Nafı Haydar (1501), Mukadder Birkan (1502), Ali Kızılay (1503), Edip Şehsüvaroğlu (1504), Zeynelabidin Gölü (1505), Rifat Müfit Özdeş (1508- Tuğamiral), Kenan Fevzi Serenoğlu (1509), Tevfik Halit Erören (1510), Kemalettin Bozkurt (1511-Koramiral), Fahrettin Akyollu (1512), Münci Asım Ülhan (1498).

dolu'ya geçip istiklal ve kurtuluş savaşına katılmak için can atan bu genç teğmenler bu habere çok sevindiler. Birçokları ailelerine bile haber vermeden hazırlıklara başladılar. Bunlardan onbeş tanesi yolculuğa hazır olduklarını bildirince grup da "Gülnihal" vapurunda hepsinin yerlerini hazırlattı, biletleri alınarak değişik kimlik cüzdanları ve gizli memurların gözetimi altında vapura yerleştirildiler.

Gülnihal vapuru, 15 Şubat 1921 günü öğle vakti, Sirkeci rıhtımından hareketle Kızkulesindeki kontrol formalitelerini de geçirerek, Boğaz'dan olaysız geçip Karadeniz'e çıktı."»

E. Nutku anılarında bir başka kaçırılma olayını şöyle anlatıyor: «Ankara'da kurulan Umur-u Bahriye Müdürlüğü (Bahriye Dairesi Reisliği'ne) çevrilince, Anadolu'daki deniz birliklerinin artmasından, yeni subay kadrolarını doldurmak işiyle görevlendirilen Muavenet-i Bahriye Grubu, İstanbul'daki güvenilir deniz subaylarından otuz kişilik bir liste hazırlamış ve Bahriye Dairesinin bu subaylar hakkında onayını alınca da bunların, Karadeniz yoluyla, İnebolu, Samsun ve Trabzon'a ulaştırılmasını sağlamıştı. Ancak bu subayların gönderilmesi için bazı tedbirler alınması şarttı. O sırada Karadeniz'e hareket edecek olan Seyrisefain İdaresinin ÜMIT vapurunda kamaralar hazırlanmış, biletleri alınmıştı.

Hareket günü 31 Aralık 1920 olarak belirlenmişti. O gün senenin son günüydü ve Hristiyanlar yılbaşını kutlamak için hazırlıklar yapacaklarından, Ümit vapurunun aranması da baştan savma yapılacaktı. Ancak beklendiği gibi olmadı, İngilizler çok sıkı aramaya giriştiler. İçindeki askeri malzemeyi buldular ve seferi iptal ettiler. Yolcular, Sirkeci rıhtımında demirli bulunan Reşit Paşa vapuruna aktarıldı. Bu vapur da sefere hazır değildi, bir hafta sonra hareket edilebildi.

9 Ocak 1921 sabahı hareket eden Reşit Paşa vapuru, ertesi gün İnebolu'ya yanaştı ve subay yolcularını indirdi.»

Yine aynı anılardan özellikle İtalyan Loid-Triestino Kumpanyalarının gemileriyle de pek çok deniz subayının Anadolu'ya kaçırıldığını öğreniyoruz.

Bir deniz subayının Anadolu'ya geçişini kendi kaleminden vererek canlı bir örnek sunmak istiyoruz. Albaylıktan emekliye ayrılan deniz subayı Abdurrahman BENLIOĞLU'nun kaçış, cephane kaçırış öyküsü, yine Kurtuluş Savaşına katılan bir deniz subayı olan E. Albay Celaleddin ORHAN'ın "Askerlik Hatıralarım" adlı anılarında şöyle anlatılıyor:

ABDURRAHMAN BENLIOĞLU'NUN KAÇIŞI

1920 yılında küçük AKHISAR topridobotunda vardiya subayı olarak Haliç'te kıçtan kara yatan donanmamızın bütün gemilerinde olduğu gibi âtıl durumda bulunan subay kafilesinin bir mensubu idim. İstanbul galip Avrupa devletlerinin işgali altında bunalmış durumda idi. O sırada Anadolu'da milli hâreket başlamış müstevli Yunan Ordusunun ilerlemesini durdurmak için Türk Milleti Mustafa Kemal Paşa önderliğinde hayat memat mücadelesine girişmişti. Milli Mücadeleye katılmayan Osmanlı Padişahı Vahdettin Anadolu'da şahlanan Kuvâyi Milliyeye karşı; Kuvâyi İnzibatiye adıyla teşkil edilen bir kuvvetin Çerkes Anzavur namile ma'ruf bir yobaz idaresinde Bandırma havalesinde deniz yolu ile sevk edilmesine irade etmişti. Bizim AKHISAR torpidosu Bandırma vapuruna yüklenen bu kuvveti muhafız olarak Karabiga'ya götürme me'cbur edilmiştir.

Bir akşam üstü Kabataş'tan hareketle ertesi gün Karabiga'ya muvasalatımızda İngiliz IREN DUCK dretnotuyla bir muhribin limanda demirli bulunduğunu gördük. Hemen iskeleye yanaşarak durumu tahkike giriştik. Evvelemirde gemimize gelen Liman Reisi ile temas ettik. Sahilde dolaşan Anzavur'un çeteleri ile karşılaştık. Kabataş'tan alalacele kalktığımız için askerin ekmek tayını almaya fırsat bulamamıştık. İkinci kaptanımız Yüzbaşı Avni beni ekmek tedârîki için fırına yolladı. Fırından bir kaç torba bayat ekmek koparıp gemiye dönmüşümki, sahil yolundan dolu dizgin, al bayraklı bir süvari kuvvetinin gelmekte olduğu görüldü. Gemi Komutanı sūr'atle İskeleyden avarı (ayrılma) emrini verirken Çerkes çetecilerinden bir kaç gemiye atlamak istedi.

Fakat buna meydan vermeyerek açıldık. Karada silah çatışmaları olurken, demir atarak o geceyi açıktaki geçirdik. Ertesi gün sızan haberlere göre, Karabiga'yı basan süvari kuvvetinin Biga yolu ile Balıkesir'den gelen bir Kuvâyi Milliye süvari kolu olduğu anlaşıldı. İki gün demir üzerinde geçirilerek kazan arızası yüzünden İstanbul'a döndük. O zaman Karabiga'da kalıp Milli Harekâta katılamadığıma eseflenip dururken, Mektebi Bahriyeye kısım zabiti tayin emrini aldım. Ve derhal mektep müdürü merhum Şevket beyin huzuruna çıkıp vazifeme başladım. Güverte 2. sınıfın (Emekli Amiral Vehbi Dümer'in sınıfı) kısım zabıtlığında hizmetimi ifa ederken Anadolu'daki Milli Harekâtın gidişatını herkes gibi ve heyecanla takip etmekte ve bu meyanda mektepteki piyade silah ve cephanesini Yalova yolu ile Anadolu'ya kaçırmak imkânını devamlı araştırmakta idim.

Bir cuma tatil günü ilk vapurla İstanbul'a indim. Ve doğruca Gülhane Parkına varıp orada bir kaç arkadaşla buluşmak fırsatını aramayı kararlaştırdım. Parkın kapısından içeriye girdiğimde vakti ile Rüşdiye arkadaşım Erzincanlı Ziya ile karşılaştım. Ziya çok telaşlı ve ürkek bir tavırla benimle konuşmak bile istemedi. Acıyarak onu teskin ve teselli etmek is-

teyince, kendisinin İngiliz polisince ta'kip edildiğini fısıldaması üzerine koluma girip birlikte hızlı bir yürüyüşle arka sokaklardan dolaşarak Harbiye Nezaretine vardık. Telaşının sebebini öğrenmek için ısrarıma dayanamayarak, bir gece evvel Zeytinburnu'ndan topçu mermisi aşırıp bir motöre yükleme işinde çalıştığını ve geceyi Gülhane parkının ağaçları altında sızarak geçirdiğini söyledi. Ve Harbiye Nezaretindeki FELAH VATAN GRUBU'nun fedâi gönüllüsü olduğunu söyleyince, ben de Mektebi Bahriye'deki piyade silahlarını kaçırmayı düşündüğümü kendisine açtım. Bu niyetimi Grup Amirliğine bildirmek üzere; kendisini konuştuğumuz yerde bekleme şartı ile benden ayrıldı. Bu arada ben bu tesadüfün hayırlı olacağını ima ederek düşünceye dalmışken Ziya kolumdan tutup beni koridorun dibindeki bir odaya götürdü. Meğersem bu grup İstanbul'dan Anadolu'ya silah ve mühimmat kaçırmaktaki mükellef gizli bir askeri Grup amir. Odada iki Yarbay birisi Yüzbaşı üç subayla karşılaştım. Sonradan bunların Muğla'lı Mustafa* ve Eyüp beylerle Yüzbaşı Ekrem* olduklarını Ziya'dan öğrendim.

Mektepteki mavzer tüfeği, tabanca ve cephanelerinin miktarlarını, tasarladığım kaçırma imkânını Grup erkânına bildirerek birlikte bir plan hazırladık. Bu eslahe, emtebin camii altındaki iki büyük odada 1. sınıfın yüzbaşısı Beykozlu Hakkı'nın nezâreti altında idi. Daha evvel mevcut defterini gizlice bulup kayıt kopyasını çıkarmıştım. Felah Vatan grubunda tertiplettiğimiz plana göre, nöbetçi olduğum gece mektep mendireği içerisinde girmesine müsaade edeceğim motörlü takayı, talebe yattıktan sonra rıhtım köşesindeki direk önüne getirip aborda (yanaştırdıktan) ettikten sonra silah deposunun pencerelerinden mavzer ve cephanelerini dışarıdaki efrada ki (miktarı 20 askerden ibaretti) verip elden ele teslimle çabucak motöre yükleme faaliyetine girişildi. Takriben bir saat zarfında 480 aded mavzerle 150 Şinayder tabancası ve 250 sandık cephanesi ve kasaturalar motöre yüklendi. O gece Yunan Donanması (Averof, Kalkış ve muhripler) ada açığında demirli bulunuyordu. Ve Heybeli'de oturan rum zahire tüccarı Vasilyedis köşkünün Donanma mürettebatına ziyafet çekmekte idi.

Vapur iskelesi yanındaki gazino Heybeliada'yı işgale me'mur Fransız Senegalli askerlere kışla hizmeti görüyordu. Ziyafetin dağılması çok geciktiğinden düşman Yunan denizcilerinden kaçakçılığımızı gizlemek imkânı kendiliğinden sağlanmış oldu.

Senegalli Fransız askerlerinin bumunun dibinde vuku'bulan bu gece yarısı hareketini sezdirmemek hususunda bu Fransız müslüman müstemlike askerlerinin çavuşu yardımcı oldu. (Kapıya nöbetçi koyduğumuz bizim Mehmetçikle iyi dostluk kuran bir Senagalli çavuş idi).

Gerek silahları motöre taşıyan efradı seçmekte gerekse mektep revirimiz üst kat odalarında yatan subayları ve hademeleri rıhtım tarafına geçirmemek gibi hayâtî icraatta bana mektebin muhaiz bölüğü Başçavuşu-

* Emekli General Mustafa MUĞLALI ve Ekrem BAYDAR.

şu Kasımpaşalı Rahmi Çavuş candan yardımcı oldu ve bu firar ve kaçakçılık planını Rahmi Çavuşla kafa kafaya vererek tatbit ettik.

Rıhtımdan avara ettiğimizde saat ikiyi geçmişti. Felah-ı Vatan gruplu arkadaşım Ziya'da bu harekâta yanımda çalıştı. Motörün kaptanı Yarımcı'lı Muharrem Reis meğerse akşamdan kafayı tutsülemiş Ada'nın çamları altında sızıp kalmış. Bunu sonradan öğrendim. Motörün makinisti ile tayfası o gece tekneyi silahları ve cephane sandıklarını istifte canla başla çalıştılar. Tam işimizi bitirip hareket edeceğimiz sırada yanımda bir kaç talebe peyda olmasını. Bunların, hatırladığıma göre, Şeref Ra'fet, Ekrem, Saadetin ve Sırrı Galip olduklarını ve bana kendilerinin de birlikte götürmemi yalvardılar. Bir kaç gün sonra tekrar geleceğimi ve sınıfça onları hep birlikte götürceğimi va'd ederek heyecanlarını teskine çalıştım.

O sırada müsait bir poyraz rüzgarı çıkınca sevincime payan olmadı. Hedefim Yalova'ya gün ağarmadan evvel varmak emelimiz tahakkuk edeceğine alamet olan bu rüzgarın kuvvetlenmesine dua ederek yelkeni de hisa edip Büyükada gerisinden Yalova istikametinde yola düzüldüm. Resmi kıyafetimi değiştirmek hatta nöbet kemerini çıkartmak aceleden aklıma bile gelmemişti. Saat beş raddlerinde karşımda beyaz bir sütun belirdi. Yaklaşınca bunun Yalova deresi ağzındaki bodur fener kulesi olduğunu fark ederek biraz daha sokulunca dere ağzına tesâdüfen ulaştığıma sevindim.

Derenin ağzına yığılan kum ve çakıllar içeri girmemize mâni oldu. Karada bir kaç kişi göründü. Onlara seslenerek kimliğimizi bildirdik. Biraz sonra hayli kalabalıklaşan adamlara yedek halatımızı uzattık ve gönderle de dayanarak tekneyi dere ağzından içeriye derinleşen suya zor zahmet sokabildik. Bu sırada kıyıya yakın ağır yolla geçmekte olan küçük bir Torpidobot göründü. Bunun karakol hizmeti yapan Yunan torpidosu olduğuna hüküm ederek faaliyetimizi örtmek için dere kenarındaki söğüt ağaçlarını siper edip gözetledik. Torpido bir müddet tarassuttan sonra Bozburun istikametinde çekilip gitti.

Yalova ve havalisi evvelce düşman taarruzuna uğradığı için köyleri boşalmış, bazılarıda yakılmıştı. Halktan sorup öğrendiğimize göre bu havalide kuvvet olarak Kuvâyi Milliye'nin Kara Fatma Çetesi bulunuyormuş. Ve bir dağ köyünde karargâhı olduğunu bildirmeleri üzerine, derhal bu fedâkâr çete reisi kadına buluşmak için haber yolladık. İkinci vakti sıralarında kardeşi Sabri Reisle birlikte bir manga süvârî ile geldi. Kendisine silahları teslim etmek teklifimize karşı Hersek'te kurulan Nokta Kumandanı bir süvârî müfreze ile birlikte geldi. Bizim eski çarkçı yüzbaşısı olup harbi umumide nizamiyeye geçen Edirneli İsmail Hakkı olduğunu öğrendik. Yiyeceğimiz hiç yoktu. Metruk bostanlarından mısır ve patlıcan koparıp ateşte kızartarak gıdamızı sağlamak çaresine başvurduk. Nokta Kumandanı Yüzbaşı Hakkı'ya silahları ve mühimmatı sayarak teslim edip senedi

aldıktan sonra, ya'ni Yalova'ya vardığımızın üçüncü günü sabahı motöre atlayıp Nokta Kumandanı ile anlaşmamız veçhile Karamürsele ve oraya karadan taşınacak silahları tekrar yükleyip İzmit'e götürme planımızı tatbika tevesül ettikse de Darıca önünden geçerken oradaki Yunan karakol torpidosu tarafından yoldan çevrildik.

Torpidonun bordasına yanaştığım zaman bereket versin resmi elbisemi Nokta Kumandanına bir branda torba içinde teslim etmiştim. Yunan askerleri motörü inceden inceye aradılar. Elimizde İstanbul'daki Fransız Kaptan De Part'undan (Liman reisinden) alınan resmi vesikayı (KI, İstanbul'daki Fransız İşgal ordusuna İzmit'ten patetes getirmeğe memur olduğumuza dâir vesikayı) ibraz ederek ellerinden kurtulduk (Felah-ı Vatan Grubu bu işi pek mahirâne düşünmüş.) Yunan torpidosundan verilen talimata göre Körfez'in Karamürsel kıyısını değil, Hereke kıyısını takiben. İzmit'e gitmemize müsaade edilmekte idi. İzmit'e doğru seyr ederken diğer bir Yunan torpidosunun Körfezden çıkış rotasını ta'kiben bize doğru gelmekte olduğunu gördük. Rotayı bozmayarak salimen İzmit'e ulaştık.

İzmit'te Kocaeli Müşavir-i Bahriliği hizmeti yeni ihdas edilmiş ve Müşavir-i Bahri olarak İstanbul'dan Binbaşı Celal Beyin bir hafta evvel vazifeye başladığını kendisinden öğrendik.

Felah-ı Vatan Grubundan yedine verilen vesikada Harekâtı Milliye'de münasip bir hizmete tayinim zikr edildiğinden, Celal Bey Ankara'ya Bahriye Dâiresine keyfiyeti telgrafla arz etti. Gelen cevapta İzmit'te Kocaeli Müşaviri Bahriliği emrinde İzmit Liman Reisliği hizmeti idi. Bu emre göre, İzmit'te Liman Reisliği vazifesine başladım. Arkadaşım Topçu Milazim-i evveli (Üsteğmeni) Ziya'nın İstanbul'a iâdesi Milli Müdefaa Zat İşleri Dairesinden İzmit Mevki Kumandanlığı vasıtası ile kendisine tebliğ edildi. İzmit Liman Reisliğine üç ay kalıp, bilahare Ankara'da Bahriye Dâiresi Harekât Şubesine tayin edildim. (*)

(*) E. De. Albay Abdurrahman BENLİOĞLU'nun Anadolu'ya kaçış öyküsü hiç değiştirilmeden, Celaleddin ORHAN'ın, Askerlik Hatıralarım adlı kitabı s: 28'den aktarılmıştır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM DİPNOTLARI

- (1) GTİH - VII. cilt, s: 34.
- (2) GITH - VII. cilt, s: 34.
- (3) a. g. e. s: 45
- (4) a. g. e.
- (5) a. g. e. s: 66.
- (6) TİH, V. cilt, s: 11 - TİH, VII. cilt, s: 66
- (7) TİH, V. cilt, s: 11 - 12.
- (8) a. g. e. 12.
- (9) a. g. e
- (10) a. g. e
- (11) a. g. e
- (12) E.NUTKU - Denizden sesler Geliyordu, s: 30, İstanbul/1973
- (13) A. BÜYÜKTUĞRUL, IV. cilt, s: 452 ve TİH, v. cilt, 21.
- (14) A. BÜYÜKTUĞRUL, s: 455.
- (15) E. NUTKU - Denizden Sesler Geliyordu. s: 30-31
- (16) A. BÜYÜKTUĞRUL, a.g.e. IV. cilt, s: 480
- (17) E. NUTKU, a.g.e. 48
- (18) M.İŞİN, a.g.e., 37- karşılaştırma: A.BÜYÜKTUĞRUL, IV. cilt, s: 481
- (19) Samsun müfrezesi kumandanlığına Binbaşı Ahmet Halis, Trabzon Nakliyatı bahriye kumandanlığına Binbaşı Fahri, Ereğli Müfrezesi bahriye-kumandanlığına da Binbaşı Hulusi beyler atandı. (E.NUTKU, a.g.e. 35, A. BÜYÜKTUĞRUL - a.g.e. 477, M. İŞİN, a.g.e. 16)
- (20) A. BÜYÜKTUĞRUL, 437,
- (21) E. NUTKU a. g. e 48 GTİH V. cilt s: 21
- (22) GTİH. V. cilt s: 21.
- (23) A. BÜYÜKTUĞRUL IV. cilt s: 480
- (24) E. NUTKU s: 48.
- (25) M. İŞİN a. g. e. s: 37 karşılaştırma A. BÜYÜKTUĞRUL, IV. cilt s: 481.
- (26) BÜYÜKTUĞRUL a. g. e s: 482.
- (27) M. İŞİN - TH (Deniz Cephesi, s: 40) - E. NUTKU, a. g. e, 51.
- (28) GTİH, V. cilt s: 22
- (29) a. g. e
- (30) GTİH - V. cilt, s: 18 / Türk Kültürü, sayı: 129, s: 730, Temmuz - 1973
- (31) TİH, V. cilt, 18 / Türk Kültürü, a.g.s. 730.
- (32) TİH, V. cilt, 18 / Türk Kültürü, a.g.s. 730.
- (33) a. g. e.
- (34) Emrullah NUTKU, Denizden Sesler Geliyordu, s: 36.
- (35) a. g. e.
- (36) M. İŞİN, a. g. e. 32.
- (37) Türk Kültürü, 730.
- (38) Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, İstiklal Harbi V. cilt, s: 19.
- (39) Bu iki gambot, yalnız 1921 yılı içinde 6500 ton savaş malzemesi taşıdıkları kayıtlarla saptanmıştır. E. NUTKU a. g. e. s: 44.
- (40) A. MÜDERRISOĞLU- Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları, s: 496-497 den seçmeler. Ankara / 1981 - Yapı Kredi Bankası yayını.
- (41) F. ARMAOĞLU - Siyasi tarih, s: 310-311, Ankara - 1983 / İş Bankası yayını
- (42) Stefanos Yerasimos, Türk - Sovyet ilişkileri, s: 107 - Gözlem Yayınları, İstanbul 1979.
- (43) Mehmet Gönübol - Olaylarla Türk Dış Politikası, s: 17 Alkım Kitabevi Yayınları, Ankara - 1989.
- (44) a. g. e. 18
- (45) a. g. e
- (46) a. g. e. 18
- (47) K. Karabekir, İstiklal Harbimiz s: 60-61'den aktaran S. Yerasimos, a. g. e. 109.
- (48) K. Karabekir, a. g. e. 49-50'den aktaran S. Yerasimos, 109.

- (49) K. Karabekir, a. g. e. 50'den aktaran S. Yerasimos, 109.
(50) Yalçın Küçük - Türkiye Üzerine Tezler c: 2, s: 107 - Tekin Yayınevi, İstanbul.
(51) S. Yerasimos - a. g. e. 107.
(52) a.g.e. 107.
(53) a. g. e. 108.
(54) K. Karabekir - a. g. e 266'dan aktaran S. Yerasimos, a. g. e. 108.
(55) S. Yerasimos, a.g.e. 109.
(56) a. g. e. 110
(57) a. g. e. 113
(58) a. g. e. 111
(59) a. g. e. 113.
(60) a. g. e. 115.
(61) Y. Küçük, a. g. e. 108- 109.
(62) Y. Küçük - a. g. e. 110.
(63) A. Fuat Cebesoy, Moskova Hatıraları s: 78'den aktaran Y. Küçük - a. g. e. 119.
(64) Yerasimos - a. g. e. 127.
(65) a. g. e.
(66) K. Karabekir - İstiklal Harbimiz, s: 765 - Merk Yayıncılık / İstanbul - 1988.(4) TİH - VII. cilt, s: 113 - Ankara / 1975.
(67) TİH - VII. cilt, s: 113.
(68) M. GÖNLÜBOL - a. g. e. 19.
(69) a. g. e.
(70) a. g. e.
(71) a. g. e. 114 / Bu 10 milyon altın ruble verilmesine ilişkin karar konusunda A. MÜDERRİSOĞLU'nun çalışmasında daha değişik bir yorum bulunmaktadır. Bu yorumda şöyle deniyor (a. g. e. 514-515) : "Sovyet Rusya, Moskova Antlaşmasının resmi metni dışında on milyon altın rublelik bir para yardımıyla bulunmaya söz vermiştir. 1921 ve 1922 yıllarında çeşitli partiler halinde gelen Rus altınlarının tutarı 10 milyon altın rubleyi bulmaktadır. Nitekim, Türkiye'nin Aralık 1920-Mayıs 1922 tarihleri arasındaki ilk Moskova Büyükelçisi Ali Fuat Paşa (Cebesoy) 1958 yılında bir tarih araştırmacısına Sovyetlerin on milyon altın rubleyi tamamen ödemiş olduklarını ifade etmiştir.
Sovyet resmi belgeleri de, Nisan 1921'de 4 milyon, Mayıs- Haziran 1921'de 1,4 milyon, Kasım 1921 de, 1,1 milyon ve Mayıs 1922 de 3,5 milyon olmak üzere 10 milyon altın rublelik yapıldığını göstermektedir. (F. ARMAOĞLU - Siyasi Tarih, s: 630'da dip not'tan alıntı)
Türk ve Sovyet kaynaklarınca doğrulanan 10 milyon altın rublelik Rus yardımı, Moskova antlaşmasının resmi metni dışında yapılan anlaşma gereği yapılan yardımdır. Halil Paşa'nın Temmuz 1920 de beraberinde getirdiği 100.000 lira değerindeki külçe altın ile Ekonomi Bakanı Yusuf Kemal (Tengirşek) Bey 6 Ekim 1920 günü Moskova'dan dönerken 1 milyon altın ruble getirmişti. Moskova Antlaşmasından önce Anadolu'ya ulaştırılan bu değerler de hesaba katıldığında, para yardımlarının 11 milyon altın ruble ve 100.000 lira değerindeki külçe altınlar olduğu sonucuna varılmaktadır.
Bununla beraber, incelemelerimiz sırasında daha az ve daha çok para yardımı alındığını belirten araştırmacılara rastlamış bulunuyoruz. Ancak bu farklılıkların on milyon ruble değerindeki altın ile on milyon rublelik altın veya bunların Türk parasına çevrilmesinde Osmanlı kaimesinin ölçü alınmasından doğmuş olabileceğini sanmaktayız."
Yusuf Kemal TENGİRŞEK'in, Vatan hizmetinde adlı anılarında (s: 217'de) şunlar yazılı: "... Rusya Cumhuriyet hükümetinin 1921'den itibaren Türkiye'ye ihtiyacı iktisadiyesi için her sene altın olarak on milyon ruble vereceğini mutazammın bir mektup alındı. "Z. SARUHAN, c: 3, s: 438'de de bu konuda şunlar yazılı: "...Alıp verilen mektuplara göre de Sovyetler Türkiye'ye her yıl on milyon altın ruble yardımda bulunacak..."
Bütün bunlar göstermektedir ki, Sovyetler bu yardımı bir kez yapmış bir daha yapamamışlar ya da yapmamışlar. (E. M.).
(72) A. MÜDERRİSOĞLU - a. g. e. 510-511.
(73) TİH - VII. cilt, 114.

- (74) a. g. e.
(75) a. g. e.
(76) a. g. e.
(77) a. g. e.
(78) Kazım ÖZALP, Milli Mücadele, c: 1, s: 221 - TTK, Ankara / 1985.
(79) A. MÜDERRİSOĞLU - a. g. e. 523.
(80) Lord KINROSS - Atatürk, s: 457 - Sander yayınları, İstanbul / 1980.
(81) GTİH- V. cilt, s: 23.
(82) GTİH - V. cilt s: 25.
(83) a. g. e.
(84) a. g. e.
(85) A. BÜYÜKTUĞRUL , a. g. e. s: 482.
(86) A. BÜYÜKTUĞRUL, a. g. e. s: 485 -Karş . GTİH V. cilt s: 207.
(87) GTİH - V. cilt, s: 26
(88) GTİH, V. cilt,s: 219 - A. BÜYÜKTUĞRUL, a. g. e. s: 484.
(89) A. BÜYÜKTUĞRUL, a. g. e. s: 484.
(90) Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri - Seha L. MERAY, Osman OLCAY s: IX - 1977, Ankara
(91) a. g. e.
(92) a. g. e. s: 100 ve GTİH, V. cilt s: 209.
(93) H. MİMMETOĞLU - Kurtuluş Savaşında İstanbul'un Yardımları, c: 1, s: 80 İlk Matbaası - İstanbul, 1975.
(94) Hüsemeddin ERTÜRK - Teşkilat -ı Mahsusa ATASE Kütüph. Transk. Metin sf. 65, Marşal Fevzi Çakmak'ın eklemiş olduğu dip not.
(95) Beşler Grubu: İttihat Terakki ileri gelenlerinden Kara Kemal tarafından düşünülmüştü. Anadolu'nun her tarafına yayılması ve bu geniş teşkilatla müdafaa düşünülmüştü. Grup Merkez heyeti beş kişi olacak, zincirleme, her kişiye bağlı beşerli gruplar halinde çalışılacaktı. (H. ERTÜRK - Milli Mücadele'de Teşkilat-ı Mahsusa sf. 134)
(96) E. NUTKU - a. g. e. s: 73.
(97) a. g. e.
(98) E. Baydar'ın anıları, 6 Ekim 1970, Cumhuriyet Gazetesi, y. hz. S. Karaören
(99) a. g. g. y. d.
(100) GTİH - V. cilt, s: 57.
(101) E. Baydar anıları 19 Ekim 1970 tarihli Cumhuriyet.
(102) a. g. g. y. d.
(103) E. Baydar'ın anıları - 10 Ekim 1970 Tarihli Cumhuriyet Gazetesi
(104) a. g. g. y. d.
(105) H. HİMMETOĞLU-Kurtuluş Savaşında İstanbul ve Yardımları, c: 1, s: 252.
(106) a. g. e.
(107) a. g. e. 253.
(108) a. g. e. 254.
(109) Sinan ŞAHİN, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Kurtuluş Savaşında Türk Bahriyesinin Deniz Harekât ve Faaliyetleri- A.Ü. Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü-1989
(110) E. NUTKU - a. g. e. 79 / Yakın Tarihimiz, c: 1, s: 413.
(111) TİH - V. cilt, s: 57.
(112) a. g. e. 58.
(113) a. g. e. 60 / H. HİMMETOĞLU, a. g. e. 255 / E. NUTKU - a. g. e. 75.
(114) TİH - V. cilt, 57 / HİMMETOĞLU , a. g. e. 255.
(115) TİH - V. cilt, 60.
(116) a. g. e. 57.
(117) a. g. e. 58.
(118) a. g. e. 61.
(119) Bu konu, Hüsnü Himmetoğlu tarafından yazılan "Kurtuluş Savaşında İstanbul ve Yardımları" adlı değerli belgesel anı kitabında ayrıntılı biçimde anlatılmıştır. Bu bölüm hazırlanırken adı ge-

çen kitaptan çok geniş ölçüde yararlanılmıştır.

(120) Yakın Tarihimiz, c: 1, s: 412/ E. Nutku, s: 74/ H. HİMMETOĞLU, c: 1, s: 280 vd.

(121) E. NUTKU, s: 74 / Yakın Tarihimiz, 412.

(122) Karaağaç deposu baskını, Hüsamettin ERTÜRK- İki devrin Perde Arkası, s: 516 / Yakın Tarihimiz, c: 1, s: 412 ve E. NUTKU, a. g. e. 75'ten yararlanılarak hazırlanmıştır.

(123) H. ERTÜRK - a. g. e. 519. Adı geçen kitapta bu motorun sahibinin Beyoğlu Merkez Memuru Şevket Bey olduğu belirtilmiştir.

(124) Yakın Tarihimiz, c: 1, s: 412 / E. NUTKU, a. g. e. 78.

(125) NUTKU, a. g. e.

(126) 12 Ekim 1970 tarihli Cumhuriyet gazetesi.

(127) E. NUTKU, a. g. e. 82-113 arası.

1921 YILI GENEL DURUM

İnönü Muharebeleri ve bu dönemdeki Ayaklanmalar:

Bağlaşık Devletler ileri sürdükleri barış koşullarını zorla kabul ettirmek amacı ile, Yunanlıları 22 Haziran 1920'de Milne hattından genel bir taarruza geçirmişlerdi. Yunanlıların bu taarruzu kısa zamanda gelişmiş, ulusal güçlerin büyük bir bölümü dağılmış; 61 nci, 23 ncü, 57 nci tümenler geri çekilmiş ve Yunanlılar Bursa-Uşak-Sarayköy hattını elde etmişlerdi. (1)

Yunanlıların bu başarısını iyi değerlendiren Anadolu Hükümeti, kuvvetli, disiplinli ve eğitimi iyi bir ordu kurulmasına ve ulusal güçlerin de ordu kuruluş ve kadrosuna alınmasına karar vermişti.

Ancak, Çerkez Ethem ve taraftarları ile Büyük Millet Meclisi üyelerinden bazıları buna karşı çıktıklarından, kararn bütünü ile uygulanması gerçekleşmiyordu.

Hükümetin daha önceden verdiği düzenli ordu kurma kararını gerçekleştirmek amacı ile toplanan Bakanlar Kurulu 9 Kasım 1920'de şu emir ve komuta değişikliği kararını vermişti. (2)

"Batı Cephesi aşağıdaki şekilde iki kısma ayrılmıştır. Kuzey Cephesi; İzmit, Ertuğrul, Eskişehir, Kütahya sancaklarını kapsar.

Kuzey Cephesi Komutanlığını, seferde ordu komutanlığı yetkisi ile Genelkurmay Başkanı Albay İsmet üzerine almıştır.

Güney Cephesi; Afyonkarahisar, Isparta, Burdur, Denizli, Aydın, Men-teşe ve Antalya sancakları ile Konya ili, Silifke ve Niğde sancaklarını ve Adana merkez sancağını kapsar.

Güney Cephesi Komutanlığını; ordu Komutanlığı yetkisi ile, İçişleri Ba-bkanı Albay Refet üzerine almıştır. Kuzey ve Güney Cepheleri Komu-tanlıklarının emirleri altında bulunan birlikler ve görevleri ayrıca Genel-kurmay Başkanlığınca saptanacak ve bilhare bildirilecektir. Her iki cephe komutanlığı doğrudan Genelkurmay Başkanlığına bağlıdırlar..."

Yukarıdaki emre göre 10 Kasım 1920 akşamı; Kuzey Cephesinin adı

Batı Cephesi olarak değiştirildi. (3)

Bu sıralarda yeni seçimlerle işbaşına gelen Yunan Hükümeti, Bağlılıkların güven ve yardımlarını sağlayabilmek amacıyla yeni bir harekâtı gerekli görmüştü. Ayrıca, yeni Meclisin açılışı sırasında, Yunan Kralı Konstantin yaptığı konuşma ile savaşa devam edileceğini açıklamıştı.

Aralık 1920' de Çerkez Ethem ve kardeşlerinin Ulusal Hükûmete karşı başlayan isyan hareketleri; Yunanlılar'ın bu yöndeki siyasi ve askeri görüşlerinin gerçekleştirilmesine yardımcı olmuş, böylece İnönü Muharebeleri başlamıştı.

Çerkez Ethem'in dışında, daha önceleri Yunanlılara karşı direnmeyi sürdürmüş Milis kuvvetlerinin belli başlılarından olan Demirci Efe, Sarı Efe gibi milis komutanları, ordu emrine girmemekte direndiklerinden bunlarla da uğraşmak gerekmiş ve bu direnmelerin kırılması başarılmışsa da, bu sırttan hançerler, Yunanlıların ilerlemelerine yardımcı olmuştu.

Yunanlılar, 6 Ocak 1921 günü asıl kuvvetleriyle kuzeyden, Eskişehir genel istikametinde; zayıf bir kuvvetle de Uşak'tan İslamköy, Banaz istikametinden ileri harekâta başladılar.

Kuzeyden, Bursa bölgesinden ilerleyen Yunan Kuvvetleri, Türk örtme birliklerini geri atarak 9 Ocak günü öğleden sonra İnönü mevzilerine taarruza başladılar.

Yunanlıların, çok üstün kuvvetlerle İnönü mevzilerine karşı giriştikleri bu taarruz, çetin direniş karşısında kırılmış ve düşman (11 Ocak) sabahı eski mevzilerine çekilmek zorunda kalmıştı.

Güney Cephesi'nde ise İslamköy-Banaz kesiminde ilerleyen Yunan kuvvetleri daha 7 Ocak'ta geri çekilmişlerdi.

11 Ocak öğleye doğru Yunanlılar'ın çekildiklerini anlayan Batı Cephesi Komutanı, süvarileriyle, çekilen kuvvetleri izlemeye ve piyade birlikleriyle de İnönü mevzilerini yeniden işgale karar vermiş ve bu kararını uygulamıştı.

Yunanlılar, düzenli Türk ordusuyla yaptıkları bu ilk çatışmada yenilerek çekildiler. Böylece İnönü'de bir savunma ve yıpratma savaşı yapılmış oluyordu. Bundan amaç, zaman kazanılarak Türk ordusunun hazırlıklarını yeterince geliştirmekti. Bu bakımdan yenilen düşman ordusu izlenmedi.

Muharebeye katılan Yunan kuvvetlerinde 227 Subay, 15816 er, 12500 tüfek, 120 ağır makineli tüfek ve 72 top vardı. (4)

Muharebeye katılan Türk birliklerinde ise; 8500 personel, 5500 tüfek 47 ağır makineli tüfek ve 28 top vardı. (5)

Muharebenin Sonuçları:

İnönü muharebeleri, Anadolu'da Türk Ulusunun varlığını ve küçümsenmeyecek bir savaş gücüne ulaştığını kanıtlamış, Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükûmetinin içte ve dışta tanınmasına yol açmış ve saygınlığının artmasını

sağlamıştı.

Düzenli bir ordunun kurulmasının ilkeleri gerçekleşmiş ve milletin, yeni kurulmakta olan orduya güveni artmıştı.

İsyan ocakları söndürülmüş, yurt içinde güvenlik, düzen ve yasaların egemenliği sağlanmıştı.

İsmet İnönü, Birinci İnönü muharebesiyle ilgili olarak şunları söylüyor; "Birinci İnönü utkusu olmasaydı Ulusal Hükümet kurulamazdı. Çerkez Ethem ile Yunan ordusu birlikte ülkeye egemen olurlardı." (6)

İkinci İnönü Muharebesi (23 Mart - 1 Nisan 1921):

Yunanlılar Anadolu'ya ilk çıkışlarından 25 gün içinde tüm Batı Anadolu'yu ele geçirmişler ve şimdi de Orta Anadolu'ya ilerlemeye çalışıyorlardı. Bu bakımdan hazırlıkların çabuklaştırılması ve Yunan kuvvetlerinin bir an önce imha edilmesi gerekiyordu. Düzenlenen kuvvetler son hızla gerekli askeri gereçlerle donatılıyor ve eğitimleri tamamlanarak cephelere gönderiliyordu. Düşmanın I. İnönü muharebesinde bozulmuş, henüz hazırlıklarını yeterince tamamlamamış olan ordunun kendine güvenini çok yükseltti. Ayrıca gerek İstanbul Hükümetini ve gerekse İtilaf Devletlerini de çok şaşırttı. Yunanlılar artık yer yer geriliyorlardı. Ne yazık ki uygarcı davranmadılar. Uğradıkları bu yenilgi nedeniyle kasaba ve köylerimizi yakmağa başladılar.

Bu başarıdan sonra, 20 Ocak 1921'de, Türkiye Millet Meclisi Hükümetince "Teşkilatı Esasiye Kanunu - Anayasa"nın maddeleri saptandı ve dolayısıyla özgürlük ve bağımsızlığımızın temeli atıldı.

Yunanlılar Birinci İnönü'deki başarısızlık ve sarsılan saygınlıklarını yeniden elde etmek, Sevr'le elde ettikleri kazançlara tam olarak sahip olabilmek ümidi ile geniş çapta bir taarruza gerek duydular. Bu arada İngilizler de sürekli olarak kışkırtıyorlardı. Bu taarruzla, kurulmasına başlanmış olan düzenli bir Türk ordusunun kuruluşunu da baltalamak amacındaydılar. Bu nedenle Birinci İnönü'den iki ay onüç gün gibi kısa bir süre sonra, tam ve köklü bir hazırlık yaparak 13 Mart 1921 gün yeni bir taarruza başladılar. (*)

Yunanlılar 23 Mart 1921 sabahı Bursa ve Uşak bölgesinden 3 ncü ve 1 nci Kolordularıyla ileri harekâta başladılar.

Kuzeyden ilerleyen Yunan Kolordusu, Bursa yöresinden Yenişehir, Boğazköy ve İnegöl yönünde ilerleyerek İnönü mevzilerine taarruza geçti. Yunanlılar önce sağ kanattan taarruzlarını geliştirmek istediler. Aynı zamanda bütün cephede, İnönü mevzilerine de, taarruzlarını sürdürmekteydiler. Bu taarruz karşısında İnönü mevzilerinin merkez ve sol kanadında bazı gerilemeler oldu. Ancak, Türk subay ve erlerinin canları pahasına gerçekleştirdikleri direnişleri karşısında Yunan taarruzları geri püskürtüldü.

* Bu muharebeye katılan Yunanlıların Anadolu'daki genel silah varlığı; 41550 tüfek, 720 ağır makineli tüfek, 220 top, 3100 kılıç olarak saptanmıştı. (G.B.H.D. Türk İstiklal Harbi VII nci cilt, S: 234) Türklerin genel silah varlığı ise; 34175 tüfek, 235 ağır makineli tüfek, 104 top, 3500 kılıçtan oluşmaktaydı. (a.g.e.)

Buna göre, Yunan ordusu 7373 tüfek, 485 ağır makineli tüfek, 166 top silah üstünlüğüne sahipti. Türklerde yalnız 400 adet kılıç fazlalığı vardı.

30 Mart günü Yunanlılar yeniden taarrûza geçtiler. Türk sağ kanadı, karşı taarruzlarla bu Yunan taarruzunu da geri attı. Bu arada Ankara'dan yetiştirilen kuvvetlerle sarsılmış bulunan Türk sol kanadı berkitildi. Bundan sonra yapılan bir karşı taarruzla Yunan saldırı gücü iyice kırıldı.

Yunan kuvvetleri 31 Mart'ı 1 Nisan'a bağlayan gece ve 1 Nisan sabahı çıkış mevzilerine çekilmeye başladılar. Böylece ikinci İnönü Muharebesi de Türk Ordusunun utkusu, çok sayıda kayıplara uğrayan Yunan Ordusu'nun yenilgisiyle sonuçlanmış oldu. (*)

Birinci ve İkinci İnönü Muharebeleri sırasında, Anadolu'da genel durum özetle şöyleydi: (7)

Doğu Cephesinde Gürcistan ile olan sorunlar barış yoluyla çözümlenmiş ve Gürcistan birlikleri Ardahan ve Artvin'i boşaltmışlardı. Güney Cephesinde Fransız ve Ermeniler aylardan beri kuşattıkları Antep'i 9 Şubat 1921 günü ele geçirmişlerdi.

İç cephede 1 ncı İnönü Muharebelerinden önce Ethem Ayaklanması bastırılmış, 2 ncı İnönü muharebesinden önce 6 Mart 1921'de başlayan Koçkiri ile Pontus Rum ayaklanması sürmekteydi.

2 ncı İnönü utkusundan sonra Fransa ile görüşmeler başladı. Ve Fransız birlikleri Zonguldak'tan, İtalyan birlikleri de Antalya'dan çekildi. İkinci İnönü Muharebesi sırasında Yunanlılarca işgal edilen Adapazarı, arkasından İzmir Türk birliklerinin taarruzları ile geri alındı.

(*) İkinci İnönü Muharebesinde Türk Ordusunun kayıpları:

Subay; şehit 42, yaralı 102, esir 4, kayıp 2, firar 4.

Erler; şehit, yaralı, kayıp, firar 4800 kişi.

Yunan ordusunun kayıpları; 360 subay, 4920 erdir.

(İsmet GÖRGÜLÜ - Türk İstiklal Harbi - S: 93, Kestâş Yayını, İstanbul, 1985).

KÜTAHYA - ESKİŞEHİR MUHAREBELERİ (8-25 TEMMUZ 1921)

Yunanlılar; Ankara genel doğrultusunda ilerleyerek Anadolu'da işgallerine karşı koyan Türk kuvvetlerinin direncini kırmak; Ankara'yı ele geçirerek Sevr Antlaşması hükümlerinin daha ağır biçimde uygulanmasını sağlamak; Türkleri Anadolu'dan çıkarıp, tarihi Bizans İmparatorluğunu yeniden canlandırmak ve MEGALO - İDEA'yı gerçekleştirmek düşünceleriyle, İngilizlerin de politik ve ekonomik desteğini sağlayarak yeniden taarruza karar verdiler. Böylece İkinci İnönü Muharebesi'nin de acısını çıkarmış olacaktı. (8)

21 Temmuz 1921'de başlayan Eskişehir Muharebesi Batı Cephesi birliklerinin Sakarya gerisine çekilmesi ile (25 Temmuz 1921) sona erdi.

Bu muharebeler sonunda Eskişehir, Kütahya, Afyonkarahisar gibi büyük ve stratejik önemi bulunan kentler elden çıktı.

Ancak Yunanlılar, bu kez de iki kat silah üstünlüklerine karşın, Türk ordusunu kesin sonuçlu bir meydan muharebesinde zorlayıp yenememişler ve isteklerine boyun eğdirememişlerdi.

Batı ordusunun Kütahya'da yenilerek Sakarya doğusuna çekilmesi ülkede büyük bir üzüntü yarattı. İstanbul camilerinde mevlütler, Ankara'da dualar okunuyordu. Böyle bir sırada padişah kurtuluşu İngilizlerden bekliyor, hanedanın ılımlı üyesi olan Mecit Efendi, Horace Rumbold'a şöyle söylüyordu (9): *"Damat Feri'te itimat eden Sultan delilik etti. Milliyetçilerin politikası da deliliktir. İngiltere Türkiye ile beraber çalışmalıdır."*

Türkiye Büyük Millet Meclisi son derece heyecanlı tartışmalara sahne oluyordu. 24 Temmuz günü Milli Savunma Bakanı Fevzi Paşa, tıraşı uzamış, toz içinde yorgun yüzü ile Meclis kürsüsüne çıkarak, tarihi günler yaşandığını, büyük kayıplara uğranıldığını, ordunun en uygun mevziye çekildiğini bildirdi. Bu nedenle Ankara'daki Hükümet dairelerinin Kayseri'ye gönderilmesinin karar altına alındığını söyledi.

Erzurum Milletvekili Durak Bey, buradan geriye bir adam atamayız dedi. Dersim Milletvekili Diyar Ağa da kürsüye çıkıp "Efendiler buraya kaçmaya mı yoksa kavgaya ederek ölmeye mi geldik" diye haykırdı.

Ankara'da ümitsizlik artmıştı. Yenigün Gazetesi Kayseri'ye taşındı. Ankara Müftüsü halk arasında güven yaratmaya çalışıyordu. Yunanlılar kentten yararlanmasın diye, gereğinde Ankara'nın tahribi için hazırlıklar yapıldı.

Milletvekilleri sorumlu komutanların cezalandırılmasını istiyorlardı. Fevzi Paşa kendisinden başka kimsenin sorumlu olmadığını söyledi. Sevilen kişi olduğu için onun sözü Meclisteki, gerginliği biraz yatıştırdı. Bir Meclis kurulunun cepheye gönderilmesine, gerekirse milletvekillerinin askerlerle yan yana savaşa katılmalarına karar verildi.

1921 yılı Meclisinin gösterdiği direnç ve kararlılık Türkiye Cumhuriyeti

(*) Yunanlılar yaptıkları seferberlik Anadolu'daki kuvvetlerini 11 tümene çıkardılar. Böylece savaş güçleri 96.000 tüfek, 1000 makineli tüfek ve 350 topa yükseldi. Bunun karşısındaki Türk Ordusunun savaş gücü ise 55.000 tüfek, 416 makineli tüfek ve 162 top idi.

Meclisinin örnek olacağı ve onur duyacağı bir meclis olarak yaşayacaktır.

Fevzi Paşa, gerçeği, Mecliste açıkladığı zaman ordu Sakarya gerisine çekilmekteydi. Yunan ordusu, şiddetli bir takip yaparsa, Türk ordusunun Sakarya doğusunda da, kesin sonuçlu bir muharebeyi kabul etmemesi gerekebilirdi. Yunanlılarda da Türk ordusunun Ankara doğusuna çekilmesinden kuşku duyanlar vardı (10).

Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa'nın orduyu iyi yönetemediğinden yakınan milletvekilleri de vardı. Gerçekte de Kütahya - Eskişehir yenilgisinin tek sorumlusu İsmet Paşa idi. Fevzi Paşa sorumluluğu üzerine aldı. Belki Mustafa Kemal Paşa da zeki, çalışkan bir komutandan yoksun kalmak istemedi. Kazım Karabekir Paşa'nın yararı vardı. Ali Fuat Paşa Moskova'da elçiydi. Koçkiri hareketi nedeniyle Mecliste Nurettin Paşa'ya sempati gösterenler vardı. Refet Paşa Dumlupınar muharebesinde başarı gösterememişti. İsmet Paşa ise iki İnönü muharebesini kazanmıştı. (11)

Mustafa Kemal, Söylev'de, Kütahya - Eskişehir muharebelerini şöyle anlatmaktadır (12):

"Bizim ordumuzun çoğunluğu başlıca, Eskişehir'de ve Eskişehir kuzeybatısındaki İnönü dayangalarında ve Kütahya - Altıntaş dolaylarında toplanmıştı. Afyonkarahisar yöresinde iki tümenimiz vardı. Geyve'de ve Menderes bölgesinde ise birer tümenimiz bulunuyordu.

Yunan ordusu da, Bursa'da bir ve Uşak doğusunda iki kolordusunu toplu bulunduruyordu. Menderes'te de bir tümeni vardı.

Yunanlıların saldırıları üzerine yapılan ve Kütahya-Eskişehir savaşları adıyla anılan bir savaşlar dizisi vardır. On beş gün sürmüştür. Ordumuz, 25 Temmuz 1921 akşamı büyük bölümüyle Sakarya doğusuna çekilmişti. Ordumuzun çekilmesini zorunlu kılan nedenlerin dayanaklarını belirteyim:

İkinci İnönü savaşından sonra genel seferberlik yapmış olan Yunan ordusu, asker, tüfek, makineli tüfek ve top sayısı bakımından bizim ordumuzdan önemli ölçüde üstündü. Temmuzda Yunan ordusu saldırıya başladığı zaman, Ulusal Hükümet'in ve Ulusal Savaşım'ın gelişimi, bizim genel seferberlik yapmamıza ve böylece ulusun bütün kaynaklarını ve araçlarını, başka hiç bir şey düşünmeksizin, düşman karşısında toplamamıza henüz uygun ve elverişli görülmemişti. İki ordu arasındaki kuvvet, araç ve koşul oran-sızlığının elle tutulur başlıca nedeni budur. Bunun sonucu olarak, özellikle tümenlerimizin daha taşıtlarını sağlayıp tamamlayamadığımızdan bunların hareket olanakları yoktu. Yunan ulusunun bütün gücüyle yaptığı bu saldırı karşısında bizim, askerlik yönünden, temel ödevimiz, Ulusal Savaşım'ın başından beri izlediğimiz ödevdi ki, o da: "Her Yunan saldırısı karşısında kaldıkça bu saldırıyı, direnerek ve uygun devinimler yaparak durdurmak ve boşa çıkartmak ve yeni orduyu kurmak için zaman kazanmak" diye özetlenebilir. Son düşman saldırısı karşısında da bu temel ödevi gözden uzak tutmamak gerekiyordu. Bu düşünce ile 18 Temmuz 1921 günü İsmet Paşa'nın Eskişehir güneybatısında, Kocahisar'da bulunan karargahına giderek durumu yakın-

dan inceledikten sonra, İsmet Paşa'ya genel olarak şu yönergeyi vermiştim: 'Orduyu, Eskişehir kuzey ve güneyinde topladıktan sonra düşman ordusuyla aramızda büyük bir aralık bırakarak çekilmek gerekir ki, orduyu derleyip toparlayıp güçlendirebilelim. Bunun için Sakarya doğusuna değin çekilebilirsiniz. Düşman hiç durmadan ilerlerse hareket üssünden uzaklaşacak ve yeniden destek örgütleri (menzil hatları) kurmak zorunda kalacak; herhalde beklemediği birçok topraklarımızı düşmana bırakmaktan dolayı kamuoyunda doğabilecek iç sarsıntıdır. Ama zamanla, elde edebileceğimiz başarılı sonuçlarla bu sakınca kendiliğinden ortadan kalkacaktır. Askerliğin gereğini duraksamadan uygulayalım. Başka türden sakıncalara karşı koyarız.'

Bu muharebeler sırasında Türk ordusu esaslı bir yenilgiye uğratılmış ağır bir darbe yemişti.

Muharebe kayıpları:

"Kütahya - Eskişehir Savaşlarındaki Türk ordusu kayıpları:

121 subay, 1522 er şehit; 267 subay, 4714 er yaralı; 54 subay ve 320 er esir; toplam olarak kayıp sayısı 6978 kişiydi. Ayrıca 55 makinalı tüfek, 18 top kaybı vardı. Muharebeden hemen sonra (26 Temmuz) Batı Cephesi karargâhından alınan resmi bilgiye göre 30809 er firar etmiştir. Bu erlerin 30122 si silahlarıyla birlikte firar etmiştir.

Yunanlıların kayıpları ise; kesin olarak saptanamamıştır. Eldeki eserlerden çıkarılabilen ve inandırıcı olmaktan uzak bilgilere göre; 1 nci 2 nci ve 3 cü Kolordu kayıpları, 32 subay, 1052 er ölü; 139 subay, 3495 er yaralı olmak üzere toplam olarak 4714 asker muharebe dışı kalmıştı." (13)

Görüldüğü gibi, Türk ordusundaki firar sayısı toplam kaybın beş katı kadardır. Üstelik ulaştırmanın yapıldığı en önemli güzergâh olan Eskişehir. Afyon, Kütahya demiryolu da tamamen Yunanlıların eline geçmiştir.

SAKARYA MEYDAN SAVAŞI (26 Temmuz - 10 Ekim 1921)

Batı Cephesi Birlikleri, Kütahya - Eskişehir savaşlarını yitirince daha uygun bir arazi kesiminde düşmanı karşılamak üzere Sakarya ırmağı doğusuna çekildiler. Bu arazi kesiminde 25 Temmuz 1921 günü yerleşerek, burada hendekler, koruyucu engeller hazırlamaya başladılar.

14 Ağustos 1921 günü Bozan-Koşma-Çifteler doğusu - Mecidiye ve İşcehisar hattından harekete geçen Yunan ordusu karşısında bulunan Türk örtme birlikleri örtme savaşları vererek düşman harekâtını 22 Ağustos 1921 gününe kadar geciktirmişlerdir. Bu geciktirmeden yararlanan Batı Cephesi birlikleri bu süre içinde, savaşmak için gerekli olan hazırlıklarını tamamladı. Aynı zamanda Büyük Millet Meclisi, 5 Ağustos 1921 günkü toplantısında Mustafa Kemal Paşa'ya, Meclisin yetkisiyle Başkomutanlık görevini de vermişti.

24-30 Ağustos 1921 gününe kadar Yunanlıların yaptığı cephe, kanat ve kuşatma savaşları birçok dalgalanmalardan sonra Türk ordusu tarafından durduruldu.

31 Ağustos - 5 Eylül 1921 tarihleri arasında Yunan ordusu cepheden yarma girişimine hız verdi. Savunma bölgesinin duyarlı yeri olan Çal dağının bir bölümünü ele geçirdi. Böylece Türk ordusunun merkezi oldukça tehlikeli bir duruma girmiş oldu. Cepheye yetiştirilen yeni kuvvetlerle Çal dağı kuzey doğusunda Türk ordusu yeniden bir savunma düzeni aldı. 5 Eylül 1921 gününe kadar düşmanın taarruz gücü olduğu gibi kırıldığından ilerlediği noktada kalarak hendekler açmaya, engeller kurmaya giriştiler.

6 - 13 Eylül 1921 tarihleri arasında Türk ordusu karşı taarruza başladı.

Düşman 12/13 Eylül gecesi çekilmek zorunda kaldı. Bu geri çekilme 13 Eylül gününde de devam ederek Türk süngüsünün gücü karşısında dayanamayarak Sakarya batısına atıldı.

22 gün, geceli gündüzlü süren savaşlarda Türk ordusu çok yorgun düşmüş, cephanesi çok az kalmış ve önemli kayıplara uğramıştı. (*)

Sakarya meydan savaşının sonucu son derece önemlidir.

Kurtuluş Savaşına olanaksızlıklarla başlayan Türk ulusu, önce halkın

(*) Türk ordusunun kayıpları şöyledi:

Şehit: 277 subay ve 5436 er

Yaralı: 1058 subay ve 17422 er

Tutsak: 23 subay ve 805 er

Kayıp: 31 subay ve 8602 er

Toplam kayıp: 33654 kişi

Yunan ordusunun kayıpları da şöyledir:

Ölü: 3958 kişi (208 subay)

Yaralı: 18955 kişi (700 subay)

Kayıp: 354 kişi

Toplam kayıp: 23267 kişi

bağrından çıkan küçük Kuvâ-yı Milliye birlikleriyle kuvvetli ve düzenli düşman ordularıyla çarpışmaya başladı. Yokluk ve yoksulluklara karşın Türk halkı varını yoğunu harcayarak yarattığı ordusu ile, kendisinden çok güçlü olan Avrupa'nın şımarık çocuğu Yunan ordusunu Sakarya Meydan Savaşında bozguna uğratarak Kurtuluş Savaşının ve Türk tarihinin akışını değiştirdi. (14)

Emperyalistlere karşı verilen bu ilk bağımsızlık mücadelesi ezilen, sömürülen uluslara örnek oldu. Dünyadaki bağımsızlık hareketine öncülük etti.

Bugün dünya haritasında pek çok bağımsız ülke görebiliyorsak, bu, Sakarya Savaşının dünyaya armağanıdır.

Sakarya Savaşından sonra siyasi durum:

Türk ordusunun, Doğu Cephesinde, Ermenileri yenmesi 2 Aralık 1920'de Gümrü Antlaşmasını sağladı. 10 Ocak 1921'de Birinci İnönü utkusunun kazanılması, öngörüşmeleri yapılmış olup da kesin sonuca bağlanamayan görüşmeler, 16 Mart 1921'de Moskova Antlaşmasının imzalanmasına neden olmuştur.

Moskova Antlaşması İkinci İnönü utkusundan iki hafta önce imzalanmış ve Sovyet Rusya hükümeti her olasılığa karşı Gümrü Antlaşması ile Türkiye'ye bırakılan Türk topraklarının geleceğiyle ilgili kararı uygulamadan önce bir süre beklemeyi uygun görmüştü. Sovyet Rusya yöneticilerinin, Sakarya utkusundan sonra Türklerin en son darbeyi indirerek başarılı olacakları konusundaki kuşkuları dağıldı. 13 Ekim 1921'de de Moskova'nın aracılığıyla Ankara Hükümeti ile Güney Kafkas Cumhuriyeti arasında "Kars Antlaşması" yapıldı.

Bu antlaşma ile Ankara, doğu sınırlarını güven altına almış oldu. Ermeni tehlikesine karşı konuşlandırılan dört tümenli, güçlü "Şark ordusu" artık Batı'da kullanılabiliirdi.

İngiliz, İtalyan ve Yunanlılarla çıkarları çatışan Fransızlar Sevr'den üç ay önce (Mayıs 1920) Adana cephesinde bir ateşkesle, Türk devletini siyasi bir varlık olarak onaylamışlarsa da, Ulusal Hükümetle ilişkilerin artırılması yönünde bir çaba harcanmamıştır.

Türk ordusunun Sakarya meydan savaşını kazanması Fransızların kararsızlığını ortadan kaldırdı ve 20 Ekim 1921'de "Ankara Antlaşması" imzalandı.

Ankara antlaşması, yeni Türk devleti karşısında Bağılaşık Devletler cephesini zayıflattı. Fransa gibi önemli bir güç yeni Türk devletini tanıyordu. Böylece, Türkiye ile Fransa arasındaki kör döğüşüne dönen savaş sona ermiş, Güney Cephesinin boşaltılması ve bölgedeki kaynaklardan Batı Cephesinin pekiştirilmesi ve desteklenmesi sağlanmıştı.

Sakarya utkusu Bağılaşık Devletlerin Yunanlılara güvenlerini azaltmış, bu devletler Sevr Antlaşması ile kendilerine sağlanan çıkarları yeniden silahla elde etme denemesine girişmeden diplomasi yolu ile korumak yolunu seçmişlerdir.

1921 YILINDA DENİZ HAREKETLERİ

1921 yılı başında Osmanlı donanmasının çalışır durumda yalnız iki gemisi vardı. Preveze ve Aydınreis.

Bağlaşık Devletler İstanbul Hükümetini sıkıştırdınca Samsun limanında demirli bulunan bu iki gambotun İstanbul'a geri çağırıldığını daha önce belirtmiştik. Anadolu Hükümetinin de bu isteği geri çevirdiği daha önceki sayfalarda anlatılmıştı. İsteğin geri çevrildiği gün Türkiye Cumhuriyeti denizciliği için tarihi bir gün olmuştur. Böylece Cumhuriyetin ilk deniz gücü kurulmuş oluyordu.

1921 yılı sonunda elimizde bulunan ve el konan teknelerin niteliklerini inceleyerek, ilk deniz gücünün durumunu görelim:

AYDINREİS Gambotu: 512 tonluk ve 435 ton yük taşıyabilir; hızı 7 mil, 2-4, 7 cm'lik top taşıyor, Şubat 1919'da kıyı korunması için Trabzon'a gönderilmiş, 15 Eylül 1920'de Novrosesky'e kaçırılmış; Nisan 1921'den itibaren Türkiye'ye silah ve cephane taşımaya başlamıştır.

PREVEZE Gambotu: Nitelikleri benzer olup, Eylül 1920'de Novrosesky kaçırılmış, Nisan 1921'den itibaren taşıma işine başlamıştır.

FULYA motoru: (Eski Yunan teknesi) 300 ton yük taşıyabiliyor. 28 Haziran 1920'de Giresun'da el kondu.

AYYILDIZ Motoru: (Eski Yunan teknesi) 120 tonluk bu motor 95 ton yük taşıyabiliyor, 6 mil hız yapıyor. Aydınreis Gambotu Novrosesky'e giderken 16 Eylül 1920'de yolda keres-te yüklü olarak yakalayıp el konarak önce Tuapse'ye gönderildi. Sonra, Trabzon'a getirilerek taşımada kullanıldı. Daha sonra içine mayın rayları da döşenerek mayın gemisi olarak kullanıldı.

GAZAL Romorkörü: 45 tonluk bu tekne 30 ton yük taşıyabiliyor ve 7.5 mil hız yapıyordu. İstanbul Askeri taşımacılığı emrinde iken görevle Ereğli'ye gelişinde 6 Ekim 1920'de Ulusal Hükümetçe el kondu.

MEBRUKE Motoru: (Eski Yunan teknesi) 90 tonluk tekne 75 ton yük taşıyordu. Hızı 4 mil. Gazal romorkörüyle birlikte Ereğli'de el kondu.

- RUSUMAT No. 4:** 85 tonluk romorkör 60 ton yük taşıyor ve 6 mil hız yapıyordu. Ereğli'de iken Kasım 1920'de el kondu. İlk seferini 12 Kasım 1920'de Tuapse'ye yaptı. 29 Eylül 1921'de Tirebolu yöresinde Eynesil'de bir Yunan muhribi tarafından bastırıldı.
- SELAMET Motoru:** (Yunan Samolet) Bu yelkenli 5 ton yük taşıyabiliyor ve 4 mil hız yapıyordu. 13 Aralık 1920'de Rize'de el kondu.
- ŞAHİN Vapuru:** (Abranosyan Kumpanyasından), 1320 tonluk vapur 850 ton yük taşıyabiliyor ve 6-7 mil hız yapabiliyordu. Aralık 1920'de Ereğli'ye geldiği sırada el kondu ve gambotlar gibi korunma için başlangıçta Novro-sesky'ye gönderildi. Sonra taşımacılıkta kullanıldı ve 25 Ekim 1922'de Amasra limanında fırtınadan battı.
- BATUM Römorkörü:** (Eski adı Yunan Petros) yandan çarklı vapur; 120 tonluk ve 80 ton yük taşıyabiliyordu. Hızı 5 mil. Batum'dan İstanbul'a gelirken Trabzon'a düşünce 3 Mart 1921'de el konmuş ancak, teknesi çürük ve kazanları da akmakta olduğundan bir iki sefer sonra onarıma alınmışsa da onarımı tamamlanamamıştır.
- ALEMDAR Kurtarma:** 362 tonluk bu romorkör 10 mil hız yapabiliyordu. 23 Ocak 1921'de personeli tarafından İstanbul'dan kaçırıldı. Yolda Fransız karakol gemisi tarafından yakalandıysa da yeniden kurtulup Ulusal Hükümet'e katılmayı başardı.
- İNÖNÜ :** (Eski Yunan motoru), 49 tonluk bu motor 30 ton yük taşıyabiliyordu. Hızı 4 mil. 1 Nisan 1921'de Sinop'ta el kondu.
- ZONGULDAK Motoru :** Haziran 1921'de Zonguldak kentinin ele geçirilmesinden sonra burada el kondu.
- ARSLAN Motoru:** 12 tonluk motor 5 mil hız yapabiliyordu. Eylül 1921'de el kondu. Gaz yakıtı ile çalışan motora, sonradan baş tarafına bir nordenfeld (top) kondu.
- 1 ve 2 No.lu
Motorganbotlar:** 40 tonluk bu gambotlar 20 mil hız yapabiliyordu. Ruslardan satın alındı. 9 Ekim 1921'de Türk bayrağı çekildi. Birer küçük toplarıyla, makineli tüfekleri vardı.

Ancak yapım hatası olarak çok arızalanıyorlardı.
DÂNÂ* Yelkenlisi: 300 tonluk. Gazal romorkörü yedeğinde çekildi.
SİNOP Motoru: 15 tonluk bu motor 4 mil hız yapabiliyordu. Ereğli Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığınca el konarak Trabzon'a gönderildi.
ŞİLE Yelkenlisi: 250 tonluk. Sinop'ta el kondu.
HÜDAVERDİ Motoru: 6 tonluk, 4 mil hız yapabiliyor. Gaz yakıtıyla çalışır.
İK DAM Motoru: 20 tonluk, 4 mil hızında. Gaz yakıtıyla çalışıyordu.
DERYA Motoru: 8 tonluk. Gaz yakıtıyla çalışırdı. 3.7'lik hoşkins topu vardı.
KEŞŞAP Motoru: Komutanlık motoru
TECRÜBE Motoru: Komutanlık motoru
TURGUT Motoru: Komutanlık motoru
KAHRAMAN : Yelkenli mavna

Bunlardan başka elde kullanılan irili ufaklı öteki motorlar ise şunlardı: HİKMET- YAVUZ - MERSİN - GÜLCEMAL Yelkenlisi - GÜLBAHAR Yelkenlisi - İRFAN - KARAKAŞ - ALTAY - CEYLANI BAHRI - BAHRI CEDİD - ŞÜKRAN ve HAYRETTİN Motoru.

Düşman Gemilerinin Gücü

"Anadolu Donanması" adını verdiğimiz bu küçük ve eski teknelerden oluşan deniz gücümüz karşısındaki düşman gücün boyutları ve savaş yetenekleri neydi?

Ulusal Kurtuluş savaşı sırasında sularımızda İngiliz, Fransız, İtalyan, İspanyol, Japon, ABD ve Yunan savaş gemileri bayrak dalgalandırıyor-du.

İngiliz ve Fransız savaş gemileri her ne kadar bir iki kez kıyılarımızı bombardıman ettilerse de, bizim için asıl tehlike Yunan savaş gemileriydi.

Cephane ve silah taşınmasında en büyük engel Yunan savaş gemileriydi.

Kurtuluş Savaşı süresince sularımızda harekâta bulunmuş olan Yunan savaş gemilerinin nitelikleri ve güçleri aşağıda gösterilmiştir.

* DÂNÂ: Bilgiç, bilici.

	<u>Yapım yılı</u>	<u>Tonaj</u>	<u>Hız/mil</u>
Kilkis ve Lemnos	1905	13.000	17
Averoff zırhlı kruvazörü	1910	10.118	22,5
Helle hafif kruvazörü	1912	2.600	20
Panther, Jerax, Leon ve Aetos muhripleri	1911	908	32
Keravanos ve Neagenea muhripleri	1911	750	32,5
Thyella, Sfendoni, Lonchl ve Naphratoussa muhripleri	1907	400	30,5
Doxa, Aspis, Nikl ve Velos muhripleri	1907	350	30,5
Aigli, Thetis, Dophne, Arethusa, Alcyon			
Doris torpidobotları	1912	125	25

Ayrıca, yardımcı kruvazörler, mayın arama tarama gemileri ve taşıt gemileri bulunmaktaydı. Adı geçen gemilerden yalnız Helle kruvazörü ile bir torpidobot ve yardımcı kruvazör, Ege ve Doğu Akdeniz'de dolaştılar. Geri kalan gemilerin tümü Karadeniz'de harekât yapmıştır.

İki savaş gücü karşılaştırılırken onların ateş güçleri, yani sahip oldukları silahlar oranlanmaktadır. Bunu yaptığımız zaman da Türklerin sahip oldukları deniz gücüyle düşmanlarımızın sahip oldukları arasında çok büyük fark olduğu görülmektedir. Ortaya çıkan sonuç son derece ürkütücüdür.

Bu büyük düşman ateş gücüne karşın "Anadolu Donanması" nasıl kuruldu? Nasıl başarılı olabildi? Dayandıkları güç neydi?

Bu güç: "Kuvâ-yı Milliye" ruhu idi....

YUNAN donanması gücü toplam 48.500 ton, İngiliz donanması gücü toplamı 119.000 tondur. Bunun yanında Jül Feri, Leon Gambeta, Pars gibi muhripler de vardı. ABD, Japon, İtalyan ve İspanyol gemileri de çeşitli tip ve nitelikteydi. "Anadolu Donanması" ile tüm düşman donanması gücünün oranı 1/60'tır. Yunan donanması gücü ile karşılaştırdığında oran 1/30 dur.

İngiliz filosu	119.000 ton
Fransız filosu	44.000 ton
İtalyan filosu	20.000 ton
Yunan filosu	48.500 ton
İspanyol filosu	11.000 ton
ABD filosu	7.000 ton
Japon filosu	3.000 ton
+	
Toplam	252.500 ton

Ortalama iki yılı aşkın bir savaş süresince aralıklarla ele geçirilerek ulaşım ve taşımacılıkta kullanılan İrili ufaklı 42 teknenin toplam tonajı yakla-

şık olarak 8000 tonu bulmaktadır ki, daha önce görüldüğü gibi Türk Karadeniz kıyılarını ablukaya (kuşatmaya) alan 48.500 ton tutarındaki (çok büyük bölümü yeni ve toparlarla donatılmış) Yunan deniz kuvvetleri karşısında, hele savaşın sonlarına doğru el konulan 1200 tonluk Trabzon'la, 22.000 tonluk Samsun hariç tutulursa, 1/30 oranından daha da az bir değer göstermektedir.

1921 YILINDA DENİZ ÖRGÜTLERİ

Denizden silah ve cephane taşınmasının ve taşıma için kullanılan araçların artması; İzmit'in tarafımızdan geri alınması; Karadeniz'de düşman donanmasının harekete geçmesi gibi nedenlerden ötürü, deniz kurum ve kuruluşları kuruldu.

Ankara'daki "Umur-ı Bahriye Müdüriyeti'nin" adı daha sonra "Bahriye Dairesi Riyaseti'ne" çevrildi ve Başkanlığına da Binbaşı Şevket Bey atandı. Bu kuruluşa yaklaşık 158 güverte, 67 makine, 5 doktor, 1 inşaiye olmak üzere toplam 231 kişi katıldı. Bu subaylar Trabzon, Samsun, Ereğli, İnebolu, Amasra, İzmit, Fethiye, Batum, Novrosesky, Tuapse, Eğridir ve Emis'te kurulan deniz kuruluşlarında görev aldılar.

Deniz taşımacılık işlerinin tümünü artık, Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı yürütüyordu. Başında Binbaşı Fahri (Aczi) Bey bulunuyordu. Gemilerin hareketini, silah ve cephanenin nereden nereye taşınacağını, gelecek cephane ve araç gereçlerin yerlerine zamanında ve düzenli olarak ulaşmasını sağlıyordu. Gemi komutanlarına kapalı zarf içinde son derece açık ve kesin emirler vererek taşıma işini büyük bir anlayış, özveri ve disiplinle yürütüyordu.

Samsun'da da bir "Müfreze-i Bahriye Komutanlığı" kurulmuştu ve Komutanı Binbaşı Hayri Bey'di. Zamanla burada ayrıca bir "Divanı Harbi Bahri" ve "Bahriye Sıhhiye Müfettişliği" kurulmuştu. Divan-ı Harb-i Bahri Reisi Yarbay Halis, Sıhhiye (Sağlık işleri) Müfettişi ise Albay Fuat Bey'lerdi.

Ayrıca, daha sonra Mayıs 1921'de Samsun'da "Bahriye Mektebi" açıldı. Burada öğretim görerek çıkan sınıf daha sonraki günlerde büyük ölçüde önemli işler başaracaklardı.

Karada ve kıyılarda kurulan kuruluşlar:

A- Bahriye Dairesi Reisliği:

Her geçen gün, Ankara Hükümeti'nin, Karadeniz'de taşıma yapan gemi ve çeşitli deniz araçları çoğalmaya; bunun dışında deniz cephesindeki subay ve er sayısı hızla artmaya başladı. Bu da askeri güç demekti. Bunun düzene sokulması gerekirdi.

Kara ordusunu besleyen silah, cephane gibi askeri araç gerecin deniz yoluyla taşınması zorunluluğu, Genel Kurmay Başkanlığı'nı harekete geçirdi.

Çünkü bu işe düzen verilmesi gerekiyordu.

İngiliz ve Yunan donanması çok sıkı denetime başlamıştı. Türk gemilerine göz açtırmıyordu. Bu da silah ve cephanenin zamanında taşınamaması demekti. Buna göz yumulamazdı. Bunun dışında ara sıra da olsa, korku salmak amacıyla da olsa kıyılarımızı bombardıman ediyorlardı.

İşte tüm bu gerçekler göz önüne alınınca, deniz olaylarına daha bir önemle eğilme gereği doğdu.

Saydığımız bu nedenlerden ötürü Umur-u Bahriye örgütü genişletildi ve "Bahriye Dairesi Reisliği" adı altında yeniden örgütlendi. (1 Mart 1921).

Daire Başkanlığına yine Yüzbaşı Şevket getirildi.

Emekli Amiral Afif BÜYÜKTUĞRUL'a göre: "Reislik" terimi aslında Genelkurmay Başkanlığının Daire Başkanları için kullanılmaktaydı. "Harekât Dairesi Reisi; Eğitim Dairesi Reisliği, Ulaştırma Dairesi Reisliği gibi... Şimdi de bunlara bir de "Bahriye Dairesi Reisliği" ekleniyordu.

Demek ki denizcilere deniz harekâtı sevki idaresinde bir sorumluluk verilmiş ve bu sorumluluk Genelkurmay Başkanlığı Bahriye Dairesi Başkanlığına bir kara Kurmay Albay atanmak suretiyle deniz harekâtının sorumluluğu da onlara verilmişti. Belki de bu suretle hareket etmenin bir nedeni de Anadolu'da Milli Mücadeleye katılan deniz subaylarının binbaşidan yukarı rütbeye malik olmamaları olabiliirdi (15)

Ulusal Hükümetin bütün kurum ve kuruluşları gibi bu Daire de her türlü yokluk ve zorluklar altında dört yıl didinerek, özellikle Karadeniz'deki taşımayı başarılı biçimde yürütmekle, Batı cephemizin hareketlerini desteklemiş ve utkunun kazanılmasında önemli rol oynamıştır. (16)

B- Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı:

Bu kuruluş, Trabzon Kaçakçı Müfrezesinin 26 Ekim 1920'den itibaren "Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Müfrezesi" adı ile bir süre çalıştıktan sonra genişletilerek 9 Şubat 1921'de kurulmuş ve Kurtuluş Savaşındaki deniz kuruluşlarının en önemlisi olmuştur.

Önceleri Rusya'dan getirilen silah ve cephanenin taşınmasını yönetiyordu. Ekim 1921'den sonra Batum yolu ile Doğu cephesinden yapılmasına başlanan taşımanın da düzenli bir biçimde yürütülmesini sağlamıştır.

Trabzon ve Samsun'daki, bakım ve onarım atölyelerinin çalışma ve işletme denetimlerini yapacaktı.

Yükleme ve indirme şubesi, konu ile ilgili olan bütün istasyonların çalışma şekillerini saptayacak, boşaltmanın gizliliğini ve çabuklaşmasını sağlayacaktı.

Ana yükleme ve indirme istasyon komutanları Trabzon ve Ereğli'de idi. Bir aralık Batum'da da bu istasyonlardan bir tanesi kurulmuştu. Ereğli yükleme ve indirme istasyonunun İnebolu ve Akçakoca'da birer şubesi vardı.

C- Ereğli Nakliyatı Bahriye Kumandanlığı:

İstanbul'dan ve Trabzon'dan Akçakoca'ya gizli deniz yolundan, savaş araç gereci getiriliyordu. Sonradan Ereğli'den Doğu Karadeniz'e doğru gizli bir kömür yolu açmak zorunluluğu doğdu.

Zonguldak limanının genel ticarete açık olması nedeniyle, gizli olarak yükleme boşaltma yapılması olanaksızdı. Halbuki kömür Zonguldak'ta idi.

Gizli kömür yolu Ereğli'den açıldı. Bu liman Birinci Dünya Savaşında Rusların batırdığı yüzlerce gemi ya da motor leşleriyle dolu idi. Henüz bu batıkların yerleri tam olarak belirlenemediğinden düşman gemileri (İngiliz, Fransız, Yunan) limana giremiyorlardı.

17 Nisan 1921'de Ereğli'de bir "Deniz Nakliyatı Komutanlığı" kuruldu ve başına da Güverte Binbaşı Hulusi (803) getirildi. (17)

Ereğli, yalnızca gizli kömür yolu olmuyordu. Bölgedeki deniz taşımacılığının yönetileceği; taşımayı yapacak gemi ve motorların her türlü gerekseme ve güvenliklerinin sağlanacağı bir liman olacaktı.

Ereğli Nakliyat Komutanlığı, Sinop ve daha batısındaki liman başkanlarına da emir vermek yetkisini taşıyordu. Hava koşullarının elverişliliğine göre, savaş araç gereci taşıyan teknelerin hangi limanda yükleme ve boşaltma yapacağını o emrediyordu.

Böylelikle Ereğli, Batı Karadeniz'deki askeri kaçak araç gereçlerin taşınmasında çok önemli stratejik bir nokta oldu. Gelen gidenin tüm kayıtları da burada tutuluyor ve bu tutanaklar, günlük olarak Bahriye Dairesi Başkanlığı'na ve Milli Savunma Başkanlığı'na bildiriliyordu.

Bütün Kurtuluş Savaşımız süresince Ereğli bu önemini korudu. Sonradan Sovyet Rusya'dan alınan motorlu gambotlar da, bu limana dayanarak Yunan ticaret gemilerine saldırılar düzenlemişler ve bazılarını da el koymuşlardı.

Bu kuruluştan önce liman başkanının yönetiminde "**Ereğli Bahriye Müfrezesi**" adında küçük bir birlik de vardı ki, oraya gelen her gemiye el koyup Trabzon'a göndermiş ve ulaştırma filosunu güçlendirmişti. **Gazal** romorkörüyle, **Dâna** yelkenlisi, "**Rûsumat 4**" balıkçı gemisi, **Mebruke** motorlu mavnası, 850 tonluk **Şahin** şilebi hep bu müfrezenin ganimetleriydi.

D- Batum, Tuapse ve Novroseski Kıdemli Deniz Subaylıkları:

16 Mart 1921'de Moskova Antlaşması imzalandı. Bu antlaşmanın hükümlerine göre, Türkler tarafından işgal edilmiş bulunan Batum boşaltıldı.

Şubat ayında Batum'u işgal ettiğimiz zaman buraya dört deniz subayı ile az sayıda er gönderdik. Bunların ödevi limanın bakım tutumunu yönetmek ve eldeki araçların kullanımını düzene koymaktı.

Batum boşaltılınca bu subay ve erlerde geri çağırıldı. (19 Mart 1921).

Daha sonra Batum, Tuapse ve Novroseski Kıdemli Deniz Subaylıkları

kuruldu. Bunların ödevi, Rus limanlarından yollanacak silah, cephane ve askeri araç gereci hazırlamak, yüklemek ve bunları taşıyacak olan gemilerin hareketlerini düzenlemektir. Bundan başka, mazot, gaz, benzin ve makine yağı gibi maddeleri, başlangıçta, kömür karşılığında ve sonraları da satın alma yolu ile, motorlu gemilerimizin, uçaklarımızın ve motorlu araçlarımızın gereksinmelerini sağlamışlardır. Bu alanda yerel Şehbenderlik ve Konsolosluklarla birlikte çalışan Kıdemli Deniz Subaylıklarının kaldırılması bir aralık öneri olarak sunulduysa da, deniz taşımacılığının bir beceri işi olması karşısında bu öneri kabul edilmedi. (18)

Bu subaylıklar aynı zamanda istihbarat çalışmalarını da düzenliyorlardı.

E- İrkâp ve İhraç Kumandanlıkları (Yükleme ve Boşaltma):

1921 yılı başlarında kurulan Trabzon, İnebolu ve Batum İrkâp ve İhraç Kumandanlıklarının ödevi; taşıt gemilerimizi yüklemek ve boşaltmaktır. Bunlardan Batum'daki, sonradan Kıdemli Deniz Subaylığına dönüştürüldü.

Ereğli ve Akçakoca'da da birer yükleme ve boşaltma memurlukları bulunmaktaydı.

F- Samsun Bahriye Divan-ı Harb-i Daimisi ve Ganaim-i Bahriye Mahkemesi

Samsun Müfreze Komutanlığına bağlı iki tane askeri mahkeme vardı. Bunlardan birinin adı "Deniz Daimi Divan-ı Harbi" idi. Bu askeri mahkeme 25 Nisan 1921'de kuruldu.

Öbür mahkeme "Ganaim-i Bahriye Mahkemesi"; Şubat 1921 ortasında kuruldu. Bu mahkeme, çeşitli tarihlerde zorla elkonan, silahla el konan gemilerle ve elde edilen araç gereçlerle ilgili sorunları çözüp bir karara bağlamakla yükümlüydü.

İlk mahkemenin aldığı ve sonuçlandığı davalardan örnekler:

Dönemin havasını yansıtmaları açısından ilginç olduğu için veriyoruz.

"Bu Divan-ı Harbin ilk baktığı dava Aydın Reis ve Preveze gambotlarına Novroseski Limanında, Federatif Sosyalist Cumhuriyetinin bayrağının çekilmesine razı olan subayların işlediği suçtu. Mahkeme bu davadan herhangi bir suç unsuru bulamamıştı. Geminin komutan vekili Yüzbaşı Mithat (Işın) da bu davada beraat etmişti. İkinci dava da, Yunan bandırasıyla yakalanan Enosis vapuru içinde bulunan altınlar oldu. Enosis'i yakalayan motorgambot Komutanı Yüzbaşı Necati (sonradan Amiral Necati ÖZDENİZ) yakaladığı altınlardan bir kısmını zimmetine geçirmekten suçlanıyordu. Mahkeme bu davada da suç unsuru bulamamış ve 1923 yılına kadar süren davadan sonra Necati (ÖZDENİZ'i) beraat ettirmiş; Genelkurmay Başkanlığı da yaptığı başarılı hiz-

metten ötürü, bu subayı, Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanıyla birlikte 7500 lira ile ödüllendirmişti. Üçüncü dava, Komünistlik propagandası yapmak suç zannı ile Havacı Yüzbaşı Kırımlı Hüseyin ve Makine Yüzbaşısı Züh-tü aleyhine açılan dava oldu. Bu suçlara mahkeme gereken ceza-i hükmü vermişti.

Bunlardan başka Askeri Mahkemeye başka bir dava gelmemiş; yani denizciler, yaptıkları büyük hizmetin değerini takdir etmiş ve mahkemeye düşecek hiçbir suç işlememişlerdir." (19)

G- Samsun Deniz Harp okulu:

Ulusal hükümet emrine kendiliklerinden girmeleri nedeniyle eğitimleri eksik kalmış olan Deniz Teğmen ve Harp Okulu öğrencilerini yetiştirmek üzere Samsun'da açılan bu okul, işgal edilmiş bir yapıda, sekizi teğmen ve biri Deniz Harp Okulu öğrencisinden oluşan öğrenci kadrosuyla 28 Mart 1921'de öğretime başladı.

Nisan 1921'de İstanbul Muavenet-i Bahriye Heyetinden istenen 15 teğmenin 9 Mayıs 1921'de katılmasıyla öğrenci sayısı yükseldiyse de, şiddetli gerksinim nedeniyle 31 Mayıs'da dört ve 2 Haziran'da dokuz teğmenin Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı emrine ve bunun emrindeki gemilere atanmaları nedeniyle öğretime son vererek, okul 25 Eylül 1921'de kapatıldı. (20)

H- Amasra Bahriye Bataryası:

Trabzon'dan batıya ve buradan Trabzon yönüne yapılan taşımada gemilerimizin gerektiğinde sığınabilecek ve korunabilecekleri güvenli bir limana gerekseme vardı.

"Amasra", doğanın, Türk denizlerine bağışladığı küçük bir limandı. Türk denizciler de, Kurtuluş Savaşımız sırasında bu limanı kullandılar.

Birinci Dünya Savaşı sırasında burası, ilkel tesisleri olan, küçük bir deniz-hava üssüydü. Basit uçaklarla keşif uçuşları yapılmıştı.

Silah bırakışmasının imzalanmasından sonra burası askeri açıdan kullanım özelliğini yitirmişti.

Amasra' da, Mayıs 1921 başlarında "müstahkem mevki" kuruluşu çalışmaları çabuklaştırıldı. Ertuğrul yatından sökülen iki tane 47 mm.lik Armstrong ve Deniz ambarından çaldırılan üç tane seri ateşli 37 mm. çapında otomatik Vickers topunu da, Muavenet-i Bahriye Grubu, Amasra'ya göndermeyi başarınca "müstahkem mevkiin" kuruluşu çok çabuklaştı. Kara ordusundan verilen iki adet 120 mm.lik topla burası çok güçlü bir deniz üssü oldu. (21)

I. Amasra Deniz Tayyare İstasyonu:

Amasra, güçlü bir deniz üssü durumuna getirilince, eski keşif uçakları

istasyonu da işlerlik kazanacaktı.

Güverte Tayyareci Binbaşı Savmi (788) bu üssün ilk komutanı olarak atandı. (22)

Kasım 1921'de, Binbaşı Savmi, havacılığa istekli olduklarını bildirmiş olan 2 güverte ve 2 makine teğmeni ile birlikte, İnebolu'da bulunan, Birinci Dünya Savaşından kalmış ve buraya İstanbul Muavenet-i Bahriye Örgütü tarafından gönderilmiş olan üç deniz uçağını yükleyerek, Aralık ayı sonlarına doğru Amasra'ya geldiler. (23)

Böylece Amasra, Batı Karadeniz'deki taşımayı ve öbür deniz harekâtlarını korumaya yarayan, keşif ve taarruzun yönlendirilebileceği gerçek bir deniz üssü olmuştu.

K- Kıyı Gözetleme İstasyonları:

Haziran 1921 ortasından beri kurulmasına başlanan ve sonradan iletişim araçları ile de donatılan bu istasyonların ödevi, düşman gemilerinin harekâtını izlemek ve bunları saptayıp taşıt gemilerimize, Liman Başkanlıkları kanalıyla Bahriye Dairesi ve Nakliyat-ı Bahriye Komutanlıklarına bildirmektir.

Bu istasyonların, adı geçen kuruluşlarla bilgi alış verişini çok düzenli biçimde sağlaması nedeniyle, kaçak silah ve cephane, düşmana yakalanmadan yerlerine ulaştırılabilmektedir.

Aynı zamanda gemilerimizin gidiş ve dönüşlerini izleyen bu istasyonlar, gemilerin bağlı oldukları komutanlıkları saati saatine bilgilendirince, taşıma gemilerimizin harekâtlarını izlemek son derece kolaylaşmıştır.

Farklı tarihlerde işletmeye açılan kıyı gözetleme istasyonları şunlardır (24):

Bababurnu (Ereğli)	Papazburnu (Samsun)
Amasra	Kalemevkii (Giresun)
Kerempe	Kemberburnu (Pazar)
İnceburun (Sinop)	Absalah (Hopa)
Sinop	

Birinci Dünya Savaşında, Sinop'ta Malekşah köyüne yaptırılmış olan telsiz istasyonu da, gözetleme istasyonlarının kurduğu haberleşme ağına katılmıştı. Bu istasyon bir yandan deniz kuvvetlerinin haberleşmesini sağlarken, öte yandan Batı Cephesi Komutanlığı ile Kara Kuvvetleri Kastamonu ikmal merkezi arasındaki haberleşmeyi de sağlıyordu. (25)

Kara Kuvvetlerinin haberleşme hizmetinde bulunan telsiz istasyonu yalnızca Malekşah'ta bulunan istasyon değildi. Konya'daki telsiz istasyonunu bahriyeliler yönettiği gibi orduların sahra telsiz makinelerini de bahriyeliler işletiyorlardı. Kara Kuvvetlerindeki telsiz muhabercilerine makina Yüzbaşı Ahmet Ali komuta etmekteydi. Bundan ötürü Bağımsızlık Savaşının telsiz haberleşme kısmında denizcilerin takdire şayan hizmetleri dokunmuştu. (26)

L- Fethiye Bahriye İhtiyat Grubu:

Kuşadası - Antalya kıyılarının gözetlenmesi,
Ege'deki Yunan ve İtalyan adalarından haber toplama,
Kaçakçı ve çeteciler ile mücadele etmek amacıyla,
1921 yılı Mart başlarında "Bizci Grubu" "Bahri İzci Grubu" adı ile, doğ-
ruca Batı Cephesi Komutanlığına bağlı gizli bir birlik kuruldu.
Komutanlığına da 16 Mart 1921'de Binbaşı Necip (817) atandı. (27)

M- İzmit Bahriye Komutanlığı:

İzmit Yunanlılardan geri alınınca (28 Haziran 1921), Marmara Denizin-
deki kaçak askeri araç gerecin taşınması çok büyük önem kazandı. Bu deniz
yolunun kullanılması gerekiyordu.

Öte yandan Kocaeli yarımadasının ve İzmit Körfezinin askeri açıdan
önemi nedeniyle Yunanlılar yeniden saldırabilirlerdi. Bu olasılığı da gözardı
etmemek gerekiyordu.

Bu nedenlerden ötürü Bahriye Dairesi İzmit Körfezinde savunma dü-
zeni almak gerekmesi duydu. Milli Savunma Bakanlığının düşünce ve
emirlerine göre bu önlemler şunlardı (28):

- Körfezin önemli noktalarına mayın dökülmesine hazırlanılacaktı
- Gerekli noktalara batarya konacak ve cephanelikler yaptırılacaktı.
- Körfezde saldırgan düşman gemilerine karşı torpido silahı kullanmak
olanakları araştırılacak ve torpido atacak araç inşa ettirilecekti.

28 Haziran 1921'de kurulan bu Komutanlığın başına Güverte Binbaşı
Celâl (310) (Köprücü Celal) atandı. (29)

N- Ernis (Van) Tersanesi:

15. Kolordu Komutanlığı, 9 Eylül 1920'de bu tersanenin durumunu
açıklayarak Van Gölünde gemilerin taşımacılığına gerek görmüştü. 1921 Şu-
bat ve Mart aylarında Ekonomi Bakanlığına gönderilen yazılara göre, Muradi-
ye (Bargiri) çevresindeki petrol ve Ludur'daki kömür madeni işletildiği taktir-
de araçlar harekete geçebilecek ve böylece yalnız posta taşımacılığında
yılda 2000 lira birikim sağlanacaktı. (30)

Deniz Ulaşımında Tekâlif-i Millîye Uygulaması:

Deniz taşımacılığı; Trabzon ağırlıklı olmak üzere, Samsun, Amasra, İz-
mit ve Zonguldak'taki bu kuruluşlarla ve yukarıda adları sayılan irili ufaklı tek-
nelerle işe başlayarak gücünün çok üstünde büyük başarılar gösterdi.

Karadeniz'deki silah ve cephane taşımacılığı 1920 ve 1921 yılları için-
de, bir yıl kadar, Bağlaşık Devletler karakol (devriye)gemilerinden pek büyük
baskı görmeden yürütüldü. Ancak, taşımanın artması üzerine Yunanlılar, bu

deniz cephesine de büyük önem vermeye başladılar. Hemen, Karadeniz'e kendi savaş gemilerini gönderdiler ve belli başlı limanlarla öbür önemli hedefleri bombardımana başladılar. Yıldırma ve korkutma amacı güden bu bombardımanlardan ilki, 4 Temmuz 1921'de Amasra, 5 Temmuz 1921'de Samsun bombardımanlarıydı.

Taşıma kendi limanlarımız arasında olmakla birlikte daha çok Sovyet Rusya'nın Novrosesky, Tuapse ve Batum limanlarından Trabzon, Samsun, İnebolu limanlarına taşınan silah ve cephaneden oluşuyordu. İstanbul'dan kaçırılan silah ve cephanenin büyük bölümü de gene bu yolla taşınıyordu. Taşımacılığın hız kazanmasından çok kısa bir süre sonra, Karadeniz'de Bağlaışıkların ve sonra da Yunanlıların güçlü ve göz açtırmayan denetimleri altında bu kadar uzak yerler arasında başarı ile yapılan taşıma ve ulaştırma, daha önce anlatılan "Deniz Örgütleri" sayesinde olmuştur.

Yoktan yaratılan "Anadolu Donanması" ile, cephane ve silah taşınması; Karadeniz'de verilen mücadele, Türk deniz tarihinin en ilginç olaylarıdır.

Daha önce kısaca söz ettiğimiz silah, cephane ve subayların kaçırılışında kullanılan ulaşım yollarını ve deniz ulaşımında Tekalif-i Milliye Uygulamasını açıklamaya çalışacağız.

Ulaşım Yolları

Deniz Ulaşım Yolları (31)

Kurtuluş Savaşını besleyecek silah ve cephane fabrikalarından yoksun Anadolu, savaşı Anadolu dışından türlü şekillerde sağlayacağı silah ve cephane ile yürütmek zorundadır. Bunun için başlıca iki kaynaktan yararlanmak yoluna gidilmişti: Osmanlı İmparatorluğunun savaş stoklarının bulunduğu ve mütarekeden sonra toplanan silah ve cephanenin depolandığı İstanbul'daki depolardan Anadolu'ya savaş gereçleri kaçırmak ve Rusya'dan sağlanan silah ve cephaneyi Anadolu'ya aktarmak. Sakarya Muharebesinden sonra Fransa ve İtalya'dan satınalma yoluna da gidilecekti. Bütün bunlar deniz ulaşımını gerektirmekteydi. İzmit'e kadar düşman işgali altında bulunan kara ve demiryolundan yararlanarak İstanbul'dan silah ve cephane kaçırmak mümkün değildi. Rusya ile Erzurum arasında demiryolu bağlantısı bulunmakla beraber, demiryolunun Ermenistan ve Gürcistan topraklarından geçmesi ve bu iki ülkenin dostça olmayan tutumlarından dolayı demiryolundan yararlanmak mümkün olmuyordu. Kaldı ki, Erzurum'a kadar demiryoluyla ulaşım sağlansa bile, Erzurum'dan öteye demiryolu uzanmıyor ve Erzurum'u Ankara'ya bağlayan ulaşım elverişli karayolu bulunmuyordu. Bu nedenle, İnönü Muharebelerinde bile cepheyi takviye için merkezi Erzurum'da bulunan bazı Doğu Ordusu birlikleri, Trabzon üzerinden deniz yolu ile İnebolu'ya ve oradan karayolu ile cepheye ulaştırılabiliyordu. Trakya'nın işgal altında bulunması, silah satınalınabilecek Avrupa ülkeleri ile kara bağlantısını kesmiş, bu ülkeleri

tamamen denizaşırı ülke haline getirmişti. Kısaca, Anadolu'nun silah ve cep- hane ikmalî için tek yol, denizyolu oluyordu. Hava yoluyla insan ve eşya taşınmasına ise o günlerde hiç bir ülkede henüz başlanmamıştı.

İstanbul'daki düşman denetimi ve yönetimi altında bulunan depolardan silah ve cephane kaçırılmasına 1919 yılı yazında küçük girişimler halinde başlanmış oluyordu. 1921 yılı Mayıs ayından itibaren depolardan kaçırılabilen malların daha büyük partiler halinde ve daha büyük gemilerle taşınması mümkün olmuştu.

Millî Mücadelenin ilk yıllarında İstanbul'daki yurtseverler gizlice depolardan silah ve cephane kaçırıyorlar, genellikle Haliç'te bulunan depolardan çalınan malzeme küçük motorlar veya takalarla gece yola çıkarılıyordu. Ek- soz dumanı lastik borularla denize verilir, motor sesi önlenir, ışık yakılmaksızın Karamürsel'e doğru tehlikeli bir yolculuk başlardı. Gizli örgütlerimiz hangi düşman gambotlarının ne zaman devriyeye çıkacağını bildirir, Marmara'da el- den geldiği kadar güvenlik sağlanmağa çalışılırdı. Karamürsel'de karaya çı- karılan malzeme, oradan kara yoluyla Bursa üzerinden Anadolu'nun elinde bulunan en yakın demiryoluna ulaştırılırdı. Ne var ki, karayolunun nispeten az kullanılması nedeniyle daha hızlı ve malzemelere daha az hasar verici olan bu elverişli ulaşım yolu, düzenli ordunun kurulmasına başlanmasından önce tıkanmış bulunuyordu. Büyük Millet Meclisinin açılışından iki ay sonra genel taarruza kalkan Yunanlıların Bursa dahil olmak üzere Marmara kıyılarını işgal etmesiyle, Karamürsel üzerinden ulaşım olanağı kaybedilmiş oluyordu.

Karamürsel'in Yunanlıların eline geçmesinden sonra, İnebolu üzerin- den Ankara'ya malzeme ve insan ulaştırılması önem kazanmıştı. Ancak, kü- çük teknelerin her mevsimde Karadenize çıkamamaları, İstanbul boğazındaki kontrol barajlarını aşamamaları ve boğazdan çıkmak fırsatı bulabilenlerin de Karadeniz'de devriye gezen işgal kuvvetlerinin devriye gemilerine sık sık ya- kalanmaları İstanbul - İnebolu deniz ulaşımını büyük ölçüde engelliyordu. Bu- nun için, yabancı bayrak taşıyan teknelerden de faydalanmak yoluna gidil- mişti. İstanbul'da faaliyete geçen M. M. Grubu, Anadolu mücadelesine yardımı şeref sayan bazı yabancılar ve Ermeni yurttaşlarla işbirliği yaparak, La Fransez kumpanyasının gemilerinden yararlanmak suretiyle çok düşük ücretlerle İstanbul depolarından kaçırılan silah ve cephanenin İnebolu'ya ulaştırılmasını sağlıyordu. Bu arada bazı yabancılar önemli miktarlarda rüş- vet veriliyordu.

Rusların yardım olarak verdiği silah, cephane ve öteki malzeme, Rus- ya'nın Karadeniz'deki kıyılarımıza yakın Novorossiysk ve Tuapse limanlarından alınıyor, Samsun ve İnebolu üzerinden Anadolu içlerine ulaştırılıyordu. İngiliz- lerin işgali altında bulunan Batum; daha sonra Gürcülerin eline geçmiş, fakat düşmanca davranışlarından ötürü 23 Şubat 1921 günü kuvvetlerimiz Ba- tum'u işgal etmişlerdi. Ruslarla 16 Mart 1921 günü imzalanan Moskova Ant- laşması uyarınca Batum'dan çekilmiş, fakat limandan yararlanma hakkını saklı tutmuştuk. Böylece kıyılarımıza daha yakın olan Batum limanından da

yararlanma olanağı doğmuş, ilk iş olarak, İngilizlerin Beyaz Rus Vrangeli Ordusuna göndermek üzere Batum'a yığdıkları ve şehri işgal ettiğimiz zaman ele geçirdiğimiz silah ve cephane nakline başlanılmıştı.

Kurtuluş Savaşının tek Türk Deniz Gücü, Doğu Karadeniz'de faaliyet gösteren ve daha çok Rus yardımlarını taşımakla görevlendirilen, toplam tonajı üç bin dolayında olan 17 küçük tekneden ibaretti. Halkın ücret karşılığı takalarla yaptığı taşımalarla ulaşım desteklenmiş oluyordu.

Anadolu'nun Karadeniz'den desteklenmesi önem kazanmağa başlayınca, örgütlenme gereği ortaya çıkmıştı. Kurulan "İstihbarat Dairesi" (Haberleşme Dairesi) Karadeniz'deki işgal kuvvetlerinin devriye gemilerini izleyerek limanlara bilgi veriyor; ayrıca kurulan iki "Deniz Nakliyatı Kumandanlığı" (Deniz Ulaşım Komutanlığı) Trabzon ve Ereğli'de üslenerek, biri Rusya'dan, öteki İstanbul'dan yapılacak ulaştırmayı düzenliyordu. Bunların dışında, Karadeniz kıyılarında birçok gözetleme istasyonu kurulmuş, görülen düşman gemilerinin limanlara bildirilmesi sağlanmıştı.

Kara Ulaşım Yolları (32)

İstanbul'dan ve Rusya'dan deniz yoluyla taşınan malzemeler için Anadolu'nun tek giriş kapısı İnebolu olmuştu. Bir ara Samsun ve Sinop gibi limanlardan da yararlanılmış ise de, bu limanlara yakın iç bölgelerde Pontus devleti kurmak amacındaki Rum çeteleri faaliyet gösterdiklerinden, ulaşım güven içinde yapılamıyor, binbir güçlükle temin edilen malzemenin Rum çetecilerinin eline geçmemesi için İnebolu üzerinden ulaşım tercih ediliyordu.

İnebolu, küçük bir liman olmakla beraber, Karadeniz kıyılarını Ankara'ya bağlayan karayolunun başlangıç noktası olması bakımından önem kazanıyordu. İnebolu'yu korumak amacıyla, yirmi mil batıda bulunan Amasra limanı bir üs, daha doğrusu dayanak yeri haline getirilmiş, kıyıya toplar yerleştirilmişti.

İnebolu - Ankara arasındaki yol yağışlı havalarda çamur deryası haline dönüşen eski bir kervan izinden başka bir şey değildi ve Kurtuluş Savaşı dönemine kadar hiçbir zaman önem taşıyan bir karayolu olmamıştı. Normal olarak İnebolu - Ankara arası (İnebolu - Ecevit - Kastamonu - Çankırı üzerinden Ankara) 11 günlük bir karayolu yolculuğunu gerektiriyordu.

Ancak kuvvetli koruyucu birliklerinin sağladığı güvenlik altında ulaşım yapılabilen Samsun - Ankara yolu, yolun güven verici olmamasına karşılık, evvelden beri önem taşıması nedeniyle Anadolu'nun iyi yolları arasında sayılmaktaydı. Samsun'dan başlayarak Havza - Merzifon - Çorum - Sungurlu üzerinden, Ankara'ya normal koşullarda 14-15 günde varılabiliyordu.

Tekâlif-i Milliye (Ulusal Yükümlülük) Emirleri:

Yunanlılara indirilecek en önemli darbeden (Sakarya Savaşı) önce

Anadolu Ordusunun durumu hiç de iç açıcı değildi. Askeri giderleri karşılayacak güç yoktu. Ancak, ordunun her hangi bir yolla donatılması gerekiyordu.

5 Ağustos 1921'de Başkomutan seçilen Mustafa Kemal Paşa, yoksul ve yorgun düşmüş Anadolu halkına güvenerek, inanarak son bir kez yardım istemeye karar verdi. Aslında başka çıkar yolu da kalmamıştı.

Özgürlüğü uğruna vanni yoğunu ortaya koyacağını bildiği halkının yardım edeceği inancındaki Mustafa Kemal, 7-8 Ağustos 1921 günleri Tekâlif-i Milliye emirlerini yayınladı.

Başkomutan, silaha, arabaya, çiviye kadar her şey istiyordu. Düşman ordusunu yok etmek için sahip olduğunuz tüm varlığınızı vatan uğruna orduya verin diyordu.

Tekâlif-i Milliye (Ulusal Yükümlülük) on emir olarak yayınlanmıştır. On ayrı konuyu kapsayan emirler içinde beş numaralı deniz ulaşımında Tekâlif-i Milliye uygulamasını içeriyordu. **Beş numaralı emir şöyledir** ⁽³³⁾: *"Ordu ihtiyacı için evvelce alınan taşıt araçlarının dışında, halkın elinde kalan her türlü taşıt aracıyla (at arabası, öküz arabası, kağı, at, eşet, katır, deve, deniz motoru, taka) halk ayda bir defa olmak ve yüz kilometreyi geçmemek şartıyla orduya ait malzemeyi istenen yere kadar taşıyacaktı. Taşıma hizmetleri parasız yürütülecek, kimseye ücret ödenmeyecekti."*

Deniz Ulaşımında Tekâlif-i Milliye Uygulaması (34)

Tekâlif-i Milliye Emirlerinin uygulanmağa başlanmasıyla, Karadeniz'deki ulaşım birden bire büyük önem kazandı. Zira, Doğu Anadolu ile İç Anadolu'nun demiryolu bağlantısı yoktu. Rusya'dan Kars üzerinden gelen demiryolunun en uç noktası Erzurum'du. Doğu Anadolu'da ulaşım elverişli yolların kısır oluşu, kara ulaşımını güçleştiriyor ve uzun zaman alıyordu. Bu nedenle, Erzurum ve Kars üzerinden Karadeniz kıyılarına indirilen malzemenin oradan İnebolu'ya deniz yoluyla ulaştırılması tek çıkar yol olmuştu.

Ağustos 1921 yılı başlarına kadar Karadeniz kıyılarında takacılar için değişik bir yükümlülük uygulanmaktaydı. Yaşıtları ile birlikte silah altına çağrılan takacılar cepheye gönderilmiyor, kendi takalarıyla malzeme taşımak suretiyle askerlik görevlerini yerine getiriyorlardı. Küçük motorlu deniz taşıtı olan takalar, o günlerin en önemli ulaşım hizmetini yürütüyorlardı. Deniz Kuvvetlerine ve özel kişilere ait takalara oranla daha büyük teknelerle Rusya'dan getirilen mallar Trabzon'da takalara dağıtılıyor, oradan takalarla İnebolu'ya taşınıyordu. Çeşitli deneyler ve acı kayıplardan sonra bu tür ulaşımın en elverişli ulaşım olduğu anlaşılmıştı. Takalar Karadeniz'de devriye gezen düşman gemilerinin gözünden daha kolay kaçabiliyor, yakalandığı takdirde kayıp daha az oluyordu (*).

Beş Numaralı Tekâlif-i Milliye Emri yayınlandıktan sonra Karadeniz'deki özel kişilere ait bütün tekneler seferber edilmişti. Doğu Anadolu'dan

(*) Methi BAYAR - İstiklal Savaşında Türk Denizcileri - (Çeşitli bölümlerden seçmeler).

Tekâlif-i Milliye Emirleri uyarınca toplanan mal ve malzemeler, kara ulaşım kolları ile en yakın Karadeniz kıyısına indiriliyor, oradan yükümlü takacılar tarafından Trabzon'a taşınıyordu.

Trabzon limanında Teğhizat-ı Harbiye Komisyonu adlı bir komisyon kurulmuştu. Bu komisyon, Rus limanlarından getirilen silah ve cephaneyi, Batum'da ele geçirilen İngiliz stokları ile Doğu Ordusundan cephelere gönderilen malzemeyi küçük takalara bir düzen dahilinde dağıtarak İnebolu'ya ulaştırılmasını sağlıyordu.

Deniz Kuvvetlerine ait tekneler ile daha büyük olan özel kişilerin Tekâlif-i Milliye ile hizmet yükümlülüğü altında bulunan tekneleri, Karadeniz'deki düşman devriyesi tehlikesi nedeniyle Trabzon'un batısına geçmiyorlardı. Bir tehlikeli durum doğunca, hızla geri dönerek en yakın Rus limanına sığınmağa çalışıyorlardı.

Büyükçe teknelerle Trabzon'a, oradan taka ve küçük motorlarla İnebolu'ya yapılan taşıtırma için gerekli güvenlik tedbirleri Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlıklarınca alınmaktaydı. Liman Başkanlıklarından kıyı gözetleme istasyonları aracılığıyla devriye gezen düşman gemilerinin durumunu öğrenen Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı ulaşımı buna göre düzenlemekteydi. Takalar çoğu zaman düşman devriye gemilerinin 40 mil ardından aynı yönde seyredereklerdi. Düşman gemilerinin geri dönüşleri halinde, durumu devamlı uğrarak yol boyunca bilgi aldıkları liman ve gözetleme istasyonlarından öğrenir ve kıyılarda uygun buldukları yerlere gizlenmeğe çalışıyorlardı. Düşman devriye gemilerinin ani dönüşleriyle yakalanan çok taka olmuştu. Bir kez, Deniz Kuvvetlerimizin "Rüsumat Dört Numara" adıyla anılan 300 tonluk büyük teknelerden bir kaçakçı izleme gemisi, düşmanın ani dönüşünden habersiz olarak devriye gezen bir savaş gemisiyle karşılaşmış, çarpışma sonucu batırılmıştı.

Beş Numaralı Tekâlif-i Milliye Emri uyarınca başlayan bu tür deniz taşıma yükümlülüğü, Sakarya'dan sonra zafere kadar devam etmiştir.

Beş numaralı Tekâlif-i Milliye emrine göre, pek çok tekneyle taşıma yapıldı. Bunlar, 35-80 sandık arasında küçük çapta mermi veya buna denk ağırlıkta cephane yükleyebilmektedirler. Örneğin, bunlardan biri olan Derviş Motoru, taşıdığı bu cins eşya arasında 9 sandık Rus altınını da Samsun'a götürmüştü. (35)

KUVÂ- YI MİLLİYE DONANMASINA KATILAN YENİ GEMİLER :

Mustafa Kemal 19 Mayıs 1919 günü Samsun'a çıktığında, Sinop ve Trabzon'da iki gambotun olduğunu daha önce belirtmiştik. Aydın Reis ve Preveze gambotları "Kuvâ-yı Milliye" ya da "Anadolu Donanması"nın çekirdek gemileri olmuştur.

Daha sonra silah ve cephane taşınması artınca, deniz taşıma araçlarına büyük gereksinime doğdu. Deniz araçlarının bir bölümü deniz ticaretiyle uğraşan kimselerden para karşılığı kiralandı; bir bölümüne el kondu (yabancı bayraklı ya da Osmanlı deniz işletmeleri gemileri), bir bölümü de yurtsever denizciler tarafından İstanbul'dan kaçırıldı. .

Kaçırılarak Anadolu donanmasına katılan, Anadolu'daki savaşıma omuz veren bu küçük gemilerden birisi de ALEMDAR(*)'dır. Bu gemi İstanbul'dan kaçırıldıktan sonra, güçlü savaş gemilerinin yapabileceği işleri yapmış; olmazları gerçekleştirmiştir.

Ulusal Savaşımızda denizdeki tek savaşımızın kahramanı olan ALEMDAR'ın sayesinde Fransızlar Anadolu Hükûmetiyle antlaşma bağtlayarak denizlerde Türk bayrağının egemenliğini ve Ankara Hükûmetinin varlığını tanımışlardır.

Seyri Sefain İdaresinin (Deniz Yolları İşletmesi) tahlisiye (kurtarma) gemisi Alemdar, işgal altındaki İstanbul'dan, bir avuç korkusuz Türk denizcisi tarafından kaçırıldı. Karadeniz'de Fransız gambotuyla savaştı; tutsak alındı, İstanbul'a götürülürken yeniden savaştı, bu kez Fransız gambotunu tutsak aldı. Bu inanılması çok güç bir olaydı ancak, gerçektir.

Ulusal güçlere katılarak silah, cephane, asker taşıyan Alemdar, deniz yolundan kaçan Rum Pontus çeteleriyle de savaşarak, Türk deniz tarihinde önemli bir yer tuttu.

(*) ALEMDAR'ın Türk deniz tarihi için, özellikle de Ulusal Savaşım için çok önemli olan harekâtı anlatılırken alıntı yapılan kaynaklar sayfaların altında gösterilmemiştir. Alemdar'ın anlatımı için yararlanılan kaynaklar şunlardır: 1 - Afif BÜYÜKTUĞRUL, Cumhuriyet Donanması c: 4, 2- Nahit ÇAPANER, Kurtuluş Savaşında Deniz Kahramanları, 3- Cevat ÜLMAN, Kurtuluş Savaşında Karadeniz 4- Mithat İŞİN, İstiklal Harbi Deniz Cephesi, 5- Emrullah NUTKU, Denizden Sesler Geliyordu, 6- Celalettin ORHAN, Askerlik Hatıralarım, 7- Nurettin PEKER, Öl Esir Olma, 8- Zeki SARUHAN, Kurtuluş Savaşı Günlüğü, c: 1 ve c: 2, 9- TİH - V. cilt (Saim BESBELLI), 10- Yakın Tarihimiz Dergisi c: 1, 11- Harp Akademileri Yayını, Atatürk'ün Deniz Stratejisi, 12- Türk Kültürü Dergisi, Deniz Kuvvetleri sayısı No: 129 ve No: 117 13- Erol MÜTERCİMLER, Desanlaşan Gemiler.

Deniz Kuvvetleri Dergisinin, sayı: 543, Mart 1989 tarihli sayısında Alemdar'la ilgili ilginç bir yazı yayınlandı. Alemdar'ın İkinci Komutanı olduğu belirtilen Deniz Güverte Üsteğmen Tevetoğlu Ali Dursun tarafından kaleme alınan rapor, 19 Mayıs Üniversitesince düzenlenen "Uluslararası Tarih Boyunca Karadeniz Kongresine", tebliğ olarak sunulmuştur. Ali Dursun'un oğlu Fethi TEVETOĞLU tarafından sunulan tebliğden alıntı yapılmamış ancak olaya ışık tutacağı inancıyla kitabın sonuna ek yapılmıştır.

Alemdar Anadolu'ya Gltmek İçin Hazırlanıyor:

Karadeniz'de kış aylarının ünlü fırtınaları sürerken, Kuruçeşme'de, demirli duran Alemdar'ın tüm ocakları yanmakta ve islim tutmaktadır. Tarih 23.1.1921 (36). Alemdar bu akşam kurtarma görevinin dışında bir göreve gitmenin heyecanlı tartışmasına sahne olmaktadır. Dondurucu soğuğun hüküm sürdüğü bu kış akşamında Alemdar, baş ve kığın fenerlerini yakmış, nöbetçiler dışında diğer personelin kamaralarına çekildiği sessiz bir gemi durumuna gelmiştir. Ancak dışarıdan görülen bu manzaraya karşın kamaralarda olağanüstü bir hazırlık başlamıştı. Ocakçılar tüm gayretleri ile çalışıyorlardı ve tam islim tutulmuştu. Dondurucu rüzgar ılık çalarak geliyor geminin her yerini yakalayarak yerini yeni bir dalgaya bırakıyordu.

Gece saat 24.00'de çarkçı Osman Efendi son kez gemiyi dolaştı, sinti-nelerine değin her yerini gözden geçirdi. Arkadaşlarına yapacakları ödevi bir kez daha anlattı, onların ulusal duygularını okşadı. Şimdi personel de islim üzerindeydi. Baş ve kık fenerler söndürüldü. İkinci çarkçı Üsküdarlı Osman efendi komutunu verdi:

"Başüstü Bismillah viraya hazır ol."

"Bismillah vira"

Çok büyük bir cesaretle yola çıkan bir avuç insan nereye gidiyordu? Bu yolculuk nasıl başladı?

"İdare-i Mahsusanın" yolcu vapurlarından "TİRİMÜJGAN", Bafra'da karaya oturmuştu. Bunun üzerine İstanbul'dan, Süvari Trabzonlu Osman Bey yönetiminde Alemdar kurtarma gemisi uzman bir ekiple olay bölgesine gönderildi. Alemdar'ın Çarkçısı Üsküdarlı Osman Efendi, Yağcısı Süvarinin oğlu Hikmet Efendi de gemide bulunmaktaydı. Çarkçı Osman Efendi, kurtarma çalışmaları sırasında görevli olarak Samsun'a gönderildi. Samsunlular, İstanbul'da olup bitenleri öğrenmek amacıyla Osman Efendiyle dostluk kurdular. Osman Efendi de Damat Ferit Hükümeti'nin yaptığı onur kırıcı davranışları yüreği kanayarak anlatıyordu. Samsun Müdafa-i Hukuk Cemiyeti'nin uyanık, gözü pek üyelerinden Ömer (Karataş) ve arkadaşları, Osman Efendinin vatanseverliğinden yararlanarak, Trabzon ve Samsun'da silah ve cephaneye yığıldığını, halk araçlarının bunları taşımağa yetmediğini, Karadeniz'de Alemdar gibi gemileri ivedi gereksinim duyulduğunu anlattılar. Yalnız anlatmakla kalmadılar, İstanbul'a dönünce, gemiyi kaçırmayı için ikna ettiler.⁽³⁷⁾

Tirimüjgan kurtarma işi zorlaşınca, sökmesi, taşınması kolay olan bölümlerini alarak, geri döndüler ve Kuruçeşme önlerine demirlediler. Geminin çarkçısı Osman Efendi, Kuvayı Milliye'nin Karadeniz'de gemiye şiddetle gereksinim duyduğunu düşünerek, Alemdar'ı Anadolu'ya kaçırma tasarıları yapmaya başladı. Bu düşüncesini gemi kaptanı Trabzon'lu Osman Efendi'ye açtı.

Gemi kaptanı Osman Bey yaşlılığını öne sürerek kendi yerine geminin yağcısı ve lostromosu olan oğlu Hikmet'i götürmesini söyledi. Bunun üzerine kaçırma hazırlığı başladı.

23/24 Ocak 1921: Fırtınalı gecede vira demir ederek yola çıkan Alemdar'ı pek çok tehlike bekliyordu. Ancak, tehlikeli yolculuğa kimsenin aldıracağı yoktu. Çılgınca tasarımı gerçekleştirmeye çalışan bir avuç insanın başarma şansları hiç yok gibiydi, eğer yakalanırlarsa kurşuna dizilirlerdi, yakalanmazlarsa bu fırtınalı denizde boğulabilirlerdi. En kötüsü de peşlerine düşecek düşman gemisi ile savaşmak zorunda kalırlarsa, kesinlikle denizin dibini boyarlardı.

Görüldüğü gibi her üç durumda da kesin, tek olasılık vardı, ölüm... Ancak başardıkları takdirde Ulusal Güçlere gerekli olan deniz aracını ulaştırmış olacaktı ki, bu hizmetin büyüklüğü ve önemi yanında tüm tehlikeler göze alınır. Ve aldılar da...

Boğaz'da karakol bekleyen İngiliz savaş gemisinin önünden geçerken, İngilizler, nereye gittiklerini sormaları üzerine; "Karadeniz'de batmak üzere olan bir gemiyi kurtarmaya gittiklerini" söyleyerek İngiliz gemisini atlattılar, 12 mil olan hızlarını kazanlarını zorlayarak 14 mile kadar çıkartarak Ereğli'ye yol verdiler. Simsiyah bulutların gökyüzünü kapladığı bu fırtınalı günde, azgın dalgalara bata çıka yol alan Alemdar'daki personelin sinirleri son derece gerginleşti. Ele geçmemek için makinelerini son güçle çalıştırmakta olan Alemdar, özgürlüğe doğru yol alıyordu.

Yakalanmak ve Mustafa Kemal'in Ulusal Güçlerine ulaşamamak korkusu ile geçirilen ızdıraplı bir geceden sonra, 24 Ocak 1921 sabahı saat 08.00'de Karadeniz Ereğlisi'ne gelerek Çobançeşme önüne demirlediler. Sabah esen serin rüzgarın yüzleri rahatlatan oksajışını duyarak karaya çıktılar. Çıkar çıkmaz da sevinç gözyaşları ile toprağı öptüler, başta Ereğli Liman Başkanı Nazmi Bey olmak üzere Ereğli halkı ve yerel direnişçilerden İpsiz Recep, Devrekli Muharrem Çeteleri gelerek geçmiş olsun dediler ve sevinç gösterilerinde bulundular.

İstanbul'daki Müttefik Donanması Baş Komutanı İngiliz Amiral Galtrop, İngiliz ve Fransız donanmasına her ne pahasına olursa olsun Alemdar korsan gemisinin yakalanmasını, eğer bu başlanmazsa batırılmasını emretti. Bu emir, denizaltı avcı muhriplerine, hücum botlarına, şasörlere ve Zonguldak'taki Fransız kuvvetlerine değin her yere ulaştırıldı.

Amiral Galtrop bu emirleri yağdırırken, Alemdar'ın Ulusal Güçlere katılışı büyük bir sevinçle "Ankara'ya" bildiriliyordu (38).

ANKARA: Bahriye dairesine şifre - Ereğli, 25.1.1921 Alemdar gemisi dün gece Kuruçeşme'den üçüncü çarkçısıyla 8 mürettebatı tarafından kaçırılarak Kuvayı Milliye'ye iltihak etmek üzere limanımıza iltica etmiştir.

Gemi taht-ı emniyette olup talimatınıza makine başında intizar ediyorumuz.

Karadeniz Ereğli Liman Reisi Nazmi

Alemdar'ın Ereğli'den Ayrılışı

ANKARA: Bahriye Dairesine şifre - Ereğli 26.12.1921 Alemdar gemisinin nerakısı ikmal edilerek süvari İsmail Kaptan, Yüzbaşı Adil Bey nezaretinde Trabzon'a hareket ettirildi.

Karadeniz Ereğli Liman Reisi Nazmi

Ereğli Liman Reisi Nazmi Bey yazışmalar sonunda Alemdar'ın noksan-sız olarak Trabzon'a gönderilmesi emrini aldı. Bunun üzerine gerekli eksiklikler giderilerek gemi "vira demir"e hazırlandı. Hem bu yolculuk hem de daha sonra verilecek olan ödevlerin yerine getirilebilmesi için, Alemdar'a deneyimli, deniz kurdu mürettebat gerekliydi. Ereğli'de Birinci Dünya Savaşı'ndan dönme usta denizciler çoktu. Liman Reis'i Nazmi Bey bunları biliyor ve tanı-yordu. Bu zor görevi başarabilecek olanları topladı, durumu anlattı, gururlarını okşayıcı sözlerle konuşmasını sürdürdü:

"Evladlarım, haydi gidin eşyalarınızı getirin, sizi Alemdar gemisine verdim. Düşmanla çarpışan ordumuza silah, cephane taşımak üzere gemiyi Trabzon'a götüreceksiniz. Vatan sizden hizmet bekliyor. Uğurunuz, yolunuz açık olsun."

Nazmi Bey'in yürekleri işleyen baba sözleri yiğit denizcileri coşturdu. Evlerine koştular. Gereksinim duyacakları ne varsa omuzladıkları gibi soluğu Alemdar'da aldılar.

Liman Reis'i Nazmi Bey'in çağrısına koşan bu yiğit denizcilere ekmek ve katık parası olarak Ereğli Müdafaa-i Hukuk Cemiyetince onar lira verilmiştir.

Kutsal ödevler almak üzere Trabzon'a doğru yol alan geminin eksik olan personeli, Liman Başkanı Yüzbaşı Nazmi Bey'in özel çabaları ile sağlanabilmişti. Ereğli'deki gönüllü halktan başka, Ankara'da Bahriye Dairesi'nin onaylaması ile Ereğli'de katılan deniz subayları da vardı. Bu subaylar İstanbul'dan Anadolu'ya silah kaçırmakla tanınmış, yakalandıkları halde kaçmalarıyla ün salmışlardı. Alemdar'ı kaçıran Çarkçı Osman Efendi hastalandığından tedavi için Ereğli'de kalmıştı.

25 Ocak 1921'de personel ve tüm gereksinimleri karşılanan Alemdar'ın gemi salonunda Liman Reisi Nazmi Bey ve subaylar toplanarak Trabzon'a gidişin rotasını saptadılar. Buna göre izlenecek yöntem şöyle tasarlandı:

Fransızlar, Zonguldak'ta kömür kuyuları olan Fransız kuruluşlarının adamlarını ve çıkarlarını korumak amacıyla Mondros bırakışmasından yararlanarak Zonguldak'ı işgal etmiş olduklarından, burası tehlikeli idi. Alemdar Zonguldak açıklarından geçerken ışıkları söndürülecek, karanlıkta sessizce kaçacaktı. İlk iskele Amasra Limanına varınca, geminin kara boyalı rengi, ki-reç badanası ile beyazlatılacak ve brandalarla uydurma donanım yapılarak biçimi değiştirildikten sonra Kerempe, Inceburun rotası ile Sinop limanına gi-

rilecekti. Buradan da bilinen rota ile Trabzon'a varılacaktı. Fakat yıldız karayel fırtınası arttığından ve gemi limandaki yelkenliden 80 ton kömür alabildiğinden 26 / 27 Ocak 1921 gecesi saat 03.00'te vira demir etti ve aile yakınları ile Ereğli'lerin candan uğurlayışları ile ayrıldılar.

Alemdar'ın Ereğli'ye geldiğini ve sessizce yeni sefere hazırlandığını gizlice izleyen Ereğli'de yaşayan Rumların, bu durumu, telefon ve özel adamları ile Kandilli'deki Fransız ve İtalyan ajanlarına bildirmeleri üzerine, Zonguldak'tan, İstanbul'daki Başamiral Galtrop tamamlayıcı haberi almış ve kızgınlığından Boğaz'da sorumlu karakol gemilerini sıkıştırarak; her ne pahasına olursa olsun, yakalanmasını emretmişti.

EK: ALEMDAR'I KAÇIRAN PERSONEL LİSTESİ

27 Ocak 1921 akşamı, Alemdar'ı Ereğli'den yola çıkarken personelin adı (*):

Birinci süvariliğe: İsmail Hakkı - Emekli sivil

İkinci kaptanlığı : Rizeli Ali Bey - kaptan

Çarkçıbaşılığa : Beykozlu Adil Bey

İkinci çarkçı ve makine lostromoluğuna : Hikmet Efendi

Serdümen : Recep Kahya

Serdümen : Rifat Reis

Ateşçi : Göreleli Yusuf

Güverte lostromosu: Ali Reis

Kamarot : Salih

Öbür kamarot musevi Avram, Alemdar'ı İstanbul'dan kaçırmış olmakla birlikte, Ereğli'de başka bir göreve atanmıştır.

Ereğli'den alınan öbür personel:

Ereğli'nin Orhanlar mahallesinden Hasan Canver

Ereğli'nin Orhanlar mahallesinden Yakup Taftan

Ereğli'nin Orhanlar mahallesinden Fikri Ulusulu

Ereğli'nin Orhanlar mahallesinden Çırakların Hilmi

Ereğli'nin Orhanlar mahallesinden Çekirgeoğlu İsmail

Ereğli'nin Akarca mahallesinden Tefik Tetik

Ereğli'nin Kozlu mahallesinden Tahsildar Hasan

Ereğli'nin Ketenciler köyünden Tahir

Ereğli merkezden İstanbullu Ömer

Ereğli'nin Orta köyünden Şaban

Ereğli'nin Orta köyünden Ali Dursun Tevetoğlu

Ereğli'nin Kırımlı mahallesinden İstanbullu Reşat

Ereğli'nin Mürtaza mahallesinden Hacı Yakup'un Tahsin

(*) Personel listesi: N. PEKER - Öl, Esir Olma. 25-26 ve A. BÜYÜKTUĞRUL- Cumhuriyet Donanması, C: 4, s: 517'den alınmıştır.

Alemdar'ı kaçıran personelin kımlığı:

1. Liman reisi binbaşı Nazmi bey,

Süvariliklerinde, müsadere ve savaş araçları taşımakla, Liman Reisliklerinde, Milli Mücadeleye yararlılarıyla tanınmıştır. Hatta Amasra Liman Reisi iken hazırladığı mayınlarla İstanbul limanındaki Yunanlıların Averof zırhlı kruvazörünü batırmak istemişse de, siyasi ve askeri sakıncalardan ötürü Ankara Hükümetince izin verilmemiştir. Milli hislerine kapılarak gizlice yapar düşüncesi ile Amasra'dan İnebolu Liman Reisliğine atanmıştır.

İstanbul'daki Dz. subaylarının girişimi de başarısız kaldı.

2. Çarkçı Osman Efendi

Üsküdar - Kadıköy, Yeldeğirmeninde emekli binbaşı olarak otururken 1944 yılında ölmüştür. Eşi Ayşe hanımdan başka kimsesi yoktur. Alemdar gemisini Kuvâ-yı Milliye'ye kaçıran bu kaptandır. (Osman efendi Prof. Dr. Mümtaz Soysal'ın babasıdır. E.M.)

Temmuz / 1953 tarih ve 43 sayılı Deniz Mecmuasının 2446'ıncı sayfasında ve ayrıca gazete ile yayınlanan tefrikalarda Alemdar'ın İsmail Hakkı kaptan ve Çarkçı başı Adil bey taraflarından Ereğli'ye kaçırıldığı yazılmışsa da, yanlıştır. Alemdar'ı ilk kaçıran Çarkçı Osman Efendidir. İsmail Hakkı Kaptanla Çarkçıbaşı Adil bey Ereğli'de Alemdar'a atanmışlar ve kahramanlığı yaratmışlardır.

3. Birinci Süvari, İsmail Hakkı Kaptan

İlk Bahriye Gedikli zabıtlarından iken emekliye ayrılarak Ereğli'de sivil karantine memurluğu yapan, İtalyanca, Fransızca bilen ve atak konuşmalarından ötürü Arnavut diye anılan bu kaptanın yaş, bilgi, tecrübe ve sivil olmasına itibar edilerek süvari olarak atanmış ve Çarkçı Yüzbaşı Adil beyin kontrolüne bırakılmıştır.

4. İkinci kaptan Yüzbaşı Muzaffer Ali Bey

Aslen Rizelidir. Kuvayi Milliye için üç beş defa Ereğli'den Zonguldağa başka vasıtalarla silah ve cephane kaçırdığından Fransızlar tarafından yakalanarak Ereğli adındaki yandan çarklı römorkörle İstanbul'a getirilirken Ereğli'ye yakın kıyılarda abdesti geldiği bahanesiyle tualete girerek penceresinden denize (dönen çarkın üzerinden olağanüstü bir maharetle) atlamak suretiyle kaçan sabıkalı bir Kuvayi Milliyecidir.

5. Çarkçı ön yüzbaşı Beykozlu Âdil bey

Aslen Rizelidir. Zırhlı Osmâni Çarkçıbaşı Miralay (Albay) Kasım

Bey'in oğludur. Rize'de 53. alay K. Kaymakam (Yarbay) itfaiyeci İsmail Hakkı Beyin kardeşidir. İstanbul'dan Kuvayi Milliyeci subayları ve silah, cephaneleri Anadolu'ya kaçırdığından ve Paşabahçeli keresteci Ağa Hüseyinoğlu Ahmet Efendinin sağladığı silahlar ve çetecilerle Beykoz baskını yaptığından her ikisi de idama mahkûm edilmişlerdi. Ahmet Efendi İnebolu'ya, Âdil Bey de Bulgaristan'a kaçmışlardı.

Bunun üzerine Yunan subaylarıyla gelen yerli Rumlar, Ahmet efendinin Safiye Çeşmesi No. 3 evini basarak yağma etmişlerdi. Adil Bey, Bulgaristan yoluyla Karadeniz Ereğlisi'ne gelerek Alemdar Çarkçıbaşılığına atanmıştır. Şahin ve Alemdar gemilerinde kahramanlıklar yaratmış, evlenmemiş, mesleğinde bilgili, atılgan, yurtsever bir denizcimizdi.

30 Ağustos 1922 zaferinden sonra deniz yollarının Aksu vapurunda Çarkçıbaşı iken 1935 yılı Trabzondan Rize'ye gelirken yolda ölmüştür. Cenazesi eski Kuvayi Milliyeci arkadaşı meşhur Mataracı Mehmet Efendi tarafından karaya çıkarılarak kahramanlık şerefine uygun bir törenle, toprağına verilmiştir. Yunanlıların yaptığı zulûmden üzülen Ahmet Efendi de hastalanarak zaferden sonra Paşabahçeye dönmüşse de 1924'te ölmüştür. Her ikisinin de ruhu şâd olsun. Aciz yazara (Nurettin Peker E.M.) Adil Beyle görüşmek kısmet olmamışsa da, bu bilgilerle elde tek kalan resmini, Adil Beyin teyzesi oğlu olup İstanbul M. M. gizli teşkilatındaki çalışmalarıyla tanınan Beykoz Merkez Muhtarı Nihat Mert vermiştir.

6. İkinci Çarkçı ve Makine Lostromosu-Hikmet Efendi

İstanbul'da kalarak oğlunu feda eden Trabzonlu Osman Beyin oğludur. Yağcı Hikmet diye anılmaktadır. Alemdar'dan ayrılmayan kahramanlardandır.

7. Güverte Lostormosu Ali Reis

Üsküdarlı olup Kuvayi Milliyeye çalıştığından İngilizlerce Malta'ya sürülürken kaçmıştır ve Alemdar'ı Ereğli'ye kaçıran kahramanlardandır.

8. Serdümen Recep Dayı (Kâhya)

Rizeli olup İstiklâl Savaşının tek deniz şehitidir. Eserde hüviyeti yazılıdır.

9. Serdümen Rıfat Reis

Trabzonlu yiğit bir denizcimiz olup Alemdar'ı kaçıranlardandır. Hüviyeti saptanamamıştır.

10. Ateşçi Göreleli Yusuf

Hüviyeti saptanamamıştır.

11. Kamarot Salih
Hüviyeti saptanamamıştır.
Personelin kimlikleri; Nurettin Peker'in yazmış olduğu kitaptan alınmıştır. (Öl, Esir Olma, s: 28-29).

Alemdar'ın Yolda Yakalanışı

Ereğli Limanında Alemdar'ın personeli, kömür, su, yiyecek ikmali yaptıktan sonra, gemi 26/27 Ocak 1921 gecesi sabaha karşı hareketle Sinop veya Trabzon'a gitmek üzere makinelerini harekete geçirdi. Gemi yola çıkarken, Ereğli'deki Rumlar, geminin yeni bir sefer için hazırlandığını Zonguldak ve Kandilli'deki Fransız ve İtalyan casuslarına bildirdiler.

Alemdar'ın makineleri "tam yol ileri" komutuyla denizi yutmaya başladı. Limandaki batıklar geçildi. Ağıza varılıp burun dönüldü. Süvarinin emri tüm gemiye yayıldı; "Lumbozları karartın, dışarı ışık sızmasın, açıkta, güvertede sigara içmeyin; düşman görmesin... Çok dikkat edin, bu günler unutulmaz."

"Burnu döndük, Zonguldak yönünde yol alıyoruz. Tam yol fayrap"

Gemi, Ereğli Ölüce fenerini bordaladığı sırada; o zamana kadar tüm ışıklarını söndürmüş, top ve makineli tüfekleri ile ateşe hazır durumda avını bekleyen Fransız C-27 motorgambotu, birden bütün ışıklarını yakarak Alemdar'a saldırdı.

Dümen kırıp Alemdar'ı bordalarken, istoper edip teslim olması uyarısında bulundu. Tuzağa düşen Alemdar'ın süvarisi üç düdükle çekerek istoper ettiğini bildirdi. Hızla rampa eden Gambottaki Fransızlar;

"Siz, Alemdar değil misiniz? Nereye gidiyorsunuz?.."

"Evet, Alemdarız, Amasra limanında batmış bir gemiyi kurtarmaya gidiyoruz."

"Hayır, siz İstanbul'dan kaçtınız. Biz sizi bekliyorduk. Durunuz, karşı gelerseniz batırılacaksınız".

Bir subayla iki silahlı Fransız askeri Alemdar'ın köprüüstüne çıkarak gemi kaptanını tehditleri altına aldılar.

İsmail Hakkı Kaptan iki yanındaki otomatik tabancaları görünce köpürdü ve gambotun komutanına bağırdı:

"Bu tabancalar ne oluyor? Bıraksınlar da selamette iş göreyim..."

Fransız komutan emir verdi:

"Tabancalarınızı indirin..."

Ardından Alemdar'ın kaptanına:

"Haydi kaptan... İstikamet Zonguldak limanı, önümüze düşün."

Bu olayları soğukkanlılıkla ancak, üzgün bir çehreyle izleyen serdümen Recep'in bir eli dümen dolabında öbür eli havada seslendi:

"Süvari bey... süvari bey... bana emir verme. Hür olmayınca çalışmam. Esirliği bilirim. Ölürüm esir olmam."

Bunun üzerine süvari İsmail Kaptan: "Recep dayı çare yok... Hele Zonguldak'a gidelim. Hükümet'e ve Fransızlara durumu anlatırız."

Serdümen Recep çok sinirlenmişti. "Hangi hükümet... Öl esir olma" dedi.

Recep Kahya öteki serdümen arkadaşına seslenerek dümeni ona bıraktı ve köprü üstünden ayrıldı. İşinin başında olan Adil beyin yanına giderek kuşklarını anlattı. Silahsız Alemdar'ın bu hızlı gambot önünden kaçamayacağına şöyledi.

"Yola devam" kararı verildi.

Zonguldak'a doğru yöneldiler. Bu acıklı sonu akıllarının ucundan bile geçirmeyen personel şaşkındı, üzgündü. Alemdar'ı İstanbul'dan kaçıranlardan güverte lostramosu Ali Reis arkadaşlarına: "Arkadaşlar ben denize atlayıp kurtulmaya çalışacağım. Biz gemiyi kaçırdık. Hem de Malta kaçaklarındayım. İstanbul'a götürülürse beni kurşuna dizerler. Pisi pisine ölürüm. Eğer kurtulamaz boşulursam vatan uğurunda şerefimle şehit olurum" dedi.

Bu sözleri dinleyen arkadaşları bir anda sarsıldılar. Ancak, çabuk toparlandılar. Başta Adil Bey olmak üzere, "Hayır olmaz Ali Reis, gemi kanaldan seyrediyor. Göz göre göre ölümün kucığına atılmana razı olamayız. Sabret bakalım. Gün doğmadan neler doğar." dediler. Arkadaşlarını yüreklendirdiler ve denize atılmasına engel oldular.

Kozlu önlerine geldiklerinde bu kez de üsteğmen Rizeli Ali gemi komutanına seslendi: "İsmail Kaptan biraz daha kıyıya sokul. Ben bir cankurtaran yeleği sardım. Karaya çıkıp ulusal hükümete durumu bildireyim."

Üsteğmen korkuyu aklının ucundan bile geçirmiyordu ancak, fırtınanın ayaklandığı dalgalar bu girişime olanak tanımayacak kadar korkunçtu. Komutan bu isteğe izin vermedi.

"Olmaz Efendi Kaptan; sabırlı ol, elbet bir çaresini bulacağız. Hükümete haber veriniz."

Alemdar boynu bükük önde yol alırken, C- 27 de dümen sularında seyrederek avını kaçıtmamak için onu sürekli olarak projektörleri ile göz altında tutuyordu. Tüm personel son derece üzgündü. Malta sürgünleri listesinde bulunan Ali Reis denize atlayıp kurtulmayı tasarlıyordu. Yine de birbirlerine destek olarak ertesi güne umutla bakmaya başladılar. Yarın ne getirecekti?

Saat 7'de Zonguldak'a geldiler. Fransızlar sevinçli, Türkler ise son derece üzgündüler. Fransızlar bu başarılarından dolayı birbirlerini kutlarken, Alemdar'a giren birkaç Fransız da arama yapıyordu. Danimarkalılardan kalma hiç bir işe yaramayan 6 tüfekle, 6 tabancayı ve bu arada buldukları, ekmek, sebze bıçaklarını da aldılar. Beykoz'lu Adil Bey'le, Çarkçı Ali Bey'in sakladıkları iki tabancayı bulamadılar.

Saat 08.00'de, Alemdar'a Fransız bayrağını kışında dalgalandıran bir filika yanaştı. İçinde işgal güçlerinin Karadeniz komodoru ve Zonguldak li-

man başkanı, Fransız deniz yüzbaşı Tilli vardı. Yüzbaşı Tilli, iki kara ve dört deniz erinden kurulu silahlı bir manga getirmişti.

Alemdar'ın komutanı ve subayları onu konukseverlikle lumbar ağzında karşılamışlardı. O da çok nazik davrandı:

"Bonjur kaptan" diyerek Alemdar Komutanının elini sıktı. İsmail Hakkı Kaptan da aynı nezaketle karşılık verdi.

Yüzbaşı Tilli geminin komutasını eline almıştı. Komutan kamarasına yerleşmiş, emirler veriyordu. Beraberinde getirdiği silahendazları geminin çeşitli yerlerine dağıttı ve nöbete soktu. İsmail Hakkı Kaptanı çağırarak kömür durumunu sordu. Aralarında geminin gereksinimleri ile ilgili olarak kısa bir konuşma oldu. Fransız yüzbaşısı daha sonra:

"Alemdar'ı İstanbul'dan kaçırانlar kimlerdir?"

"Onların hepsi Ereğli'de. Biz gemiyi Ereğli'den teslim aldık."

"Hemen hareket edeceğiz. Demiri vira ediniz."

"Ne tarafa gideceğiz?"

"Ereğli'ye..."

Tilli, kaçak Alemdar'ı İstanbul'daki amirlerine eliyle götürüp teslim etmeyi çıkarlarına daha uygun görüyordu. Üstelik bu işin çok kolay olacağını sanmıştı. Çünkü Türkleri tanıımıyordu. Ancak Fransızların Barbaros'un torunlarını Akdeniz'den, Mehmetçikleri de Çanakkale'den iyi tanımış olmaları gerekirdi.

27 Ocak 1921 günün öğle vakti, Alemdar, Zonguldak limanından çıkmış, batıya yol vermişti. Balkaya önlerine geldiklerinde Tilli emrini değiştirdi:

"Doğru İstanbul'a gideceğiz."

C- 27 Fransız gambotu Alemdar'ı bir mil geriden izlemekteydi.

İstanbul rotasında seyredilirken, Alemdar'ın tutsak kahramanları bu durumdan kurtulmanın yollarını aramaya başladılar. Eğer İstanbul'a varırlarsa Nemrut Mustafa Paşa divanında yargılanacaklar, ya İngilizlerin ünlü hapishanesine tıkilacaklar ya da darağacını boylayacaklardı. Bile bile ölüme gidilemezdi. Gemideki Fransızlara belli etmeden birbirleri ile buluşarak anlaştılar. Fransızları bağlayarak gemiyi bir yere bindirmeyi kararlaştırdılar. Tasarıları şuydu: Kıç güvertede bulunan telleri (Tirimüjganı kurtarmak için önceden alınanlar) istif ediyor gibi yapacaklar, aralarında kavga çıkaracaklardı. Muhafızlar kavgacıları ayırmaya geldiği zaman da üzerlerine saldırarak silahlarını alacaklar, onları bağlayıp hapsedeceklerdi. Bu iş için de parolayı kararlaştırdılar, İsmail kaptan "Alabanda sancak" diye bağırdığı anda hepsi ok gibi fırlayıp gerekeni yapacaklardı. Peki, Fransızların hepsi kavgayı ayırmaya gelmezlerse ne olacak? Bunun da kolayını buldular. İçlerinde kemence çalmasını bilenler hemen harekete geçerek, öbürleri de horan'a başlayacaklardı. Böylece kavgaya gelmeyen Fransızlar da horan'a geleceklerdi. Herkesin ödevi belirlendi. Ali Bey'le Adil Bey herkesi dolaşarak tasarıyı en ince ayrıntısına kadar anlattılar... İş uygulamaya kaldı.

Kıçüstünde toplanan birkaç kişi, tel halatların istifi yüzünden birbirine

hakaretle sille, tokat kavgaya tutuştular, ancak, Fransızlar ayırmaya gelmediler. Durumun akışını gören İsmail kaptanla, Adil Bey kavgayı ayırdılar, Kavgacıları barıştırdılar, haydi 'horan'a diyerek onları aşağı davet ettiler. Az sonra aşağıdan kemençenin kıvrak sesi, Karadeniz'in oynak türküsü yukarı doğru yayılmaya başladı. Kavgayı ayırmayan Fransızlar, oyuna dayanamayıp geldiler. Aralarına katılan konukların tamamlandığını görenler kaşla gözle işaretleştiler. İsmail kaptan gür sesiyle parolayı verdi. "Alabanda sancak, ha çocuklar."

Fransızca bilen İsmail kaptan Tilli'yi oyalarken, birden bire "Alabanda Sancak ha çocuklar" diye bağırmaya başladı. Herkes daha önce belirlenen ödevlerini yıldırım hızı ile yerine getirmeye başladılar. Adil Kaptan, Hasan (CANVER) ve İostromo İsmail, tabancalı olan Yüzbaşı Tilli'nin üzerine çullanıyorlar ve etkisiz duruma getirerek harita odasına kilitleyorlardı. Aşağıda ise oyuna kaptıran Fransızlar daha ne olduğunu anlayamadan üzerlerine yıldırım gibi saldıran Türklerden kurtulamayıp çok kısa süre içinde etkisiz kılındılar, silahları alınıp subay salonuna hapsedildiler. Artık, Fransızlar ürkek bir durumda ölümü bekliyorlardı.

Adil Bey tutsaklara Fransızca konuştu: "Hürriyetimizi, vatanımızı kurtarmak için böyle harekete mecburduk, korkmayın, bundan sonra Türklerin konuğusunuz. Canınız canımız kadar değerlidir, ancak yanlış bir davranışta bulunmayın rica ederim...", diyerek Türk'ün merhametini sergiledi.

Şimdi Alemdar'da gerçek bir bayram havası esiyordu. Tüm personel sarmaş dolaş olmuştu, esareten özgürlüğe kavuşmanın tadını çıkarıyorlardı.

İsmail kaptan; "İstikamet Ereğli, makineler fayrap" emrini verdi.

Serdümen Recep Reis, dümen dolabını çevirdi, Ereğli'ye dümen kırdı. Fransız C- 27, Alemdar'ın geri döndüğünü görünce, o da dönerek tam yolla gelmeye başladı, şimdi nefesleri kesen kovalamaca başlıyordu.

Alemdar kurtulmuş sayılmazdı. Oniki mil gibi kendi gücünü de zorlayan hız yapmasına karşın C- 27 yirmiiki mille kovalıyordu. Bu özgürlüğe kaçış çok sürmedi.

Şimdi C- 27, Alemdar'ın önüne geçmek istiyor, başaramıyor, ardına geçiyor, top ve makineliilerini çevirerek İstanbul'a dönmesini istiyordu. Her şeyi göze alan Alemdar dönmeyince de, makineliileri ile sürekli ateşe başladı.

Durum bir an umutsuzlaşıyordu. Alemdar'ın galvanizli saçtan yapılmış gövdesine, mermiler etki yapmayınca, baştaki top ile Alemdar'ın baş tarafına ateş açtılar. Gemideki Fransızları da öldürünüz korkusu ile Alemdar'ı batıracak biçimde atış yapamıyorlardı. Bu nedenle Alemdar'a yanaşmak ya da bindirmek istemediler.

Gambotun üstünlüğüne karşın yeniden tutsak olmaktansa, ölümü yeğleyen personele İsmail Kaptan; "elinde silah olan ateş etsin" emrini verdi. Tilli'nin başındaki Hasan (CANVER) dışarı fırlıyor elindeki Fransız tabanca ile ateş ediyordu. Adil Bey, Fransızlardan alınan tüfekle, kendilerine birkaç metre yaklaşan ve rampa yapmak isteyen gambotun top başındaki nişancısına

lombozdan ateş ederek cansız yere seriyor, ötekiler de ellerindeki silahlarla ateşe devam ediyorlar ve top başına gelmeye çalışanları etkisiz duruma getiriyorlardı. Umarsız kalan gambot ateş ederek geri kaçmaya başladı. Bu arada kahramanca karşı koyan Türklerden ölen ve yaralananlar oldu.

Kurşun yağmuru altında dümen dolabını korumasız olarak yöneten Recep Reis (39) vurulunca, geminin yön değiştirerek açığa doğru sürüklendiği görüldü. Adil bey ve arkadaşları dümen köprüsüne koşarlarsa da kurşun sağanağı nedeni ile sokulamadılar. Geçen her saniye onlar için çok değerliydi. C- 27'nin makineli tüfeklerinin bu bölüme çevrilmiş olmasına karşın Adil Bey son bir çabayla yukarı sıçradı, dümen vaftının kapalı olduğunu gördü. Lostromo İsmail, savaşa katılmak amacıyla kapının önünden ayrılınca, Tilli, pencerenin camını kırarak aşağı atlamış ve vaftı kapatmış, bu nedenle de dümen çalışmıyormuş. Hemen vaft açıldı, dümen doğrultulurken Tilli'de biraz hırpalandıktan sonra yeniden kamaraya kilitlendi.

Artık, sonu yavaş yavaş belli olan mücadele sürerken, Alemdar da Ereğli'ye yaklaşıyordu. C - 27'deki Fransızlar durumun kötüye gittiğini görünce, son bir çare olarak bombalar, kancalar, baltalarla yeni bir saldırıya hazırlanıyorlar ve rampa ederek güverte savaşı yapmak üzere yeniden saldırıyorlardı. Alemdardakiler de aynı biçimde karşı koyuyorlardı. Fransızlar tasarılarını uygulamada biraz geç kaldılar. Alemdar, Ereğli limanı ağzına gelmişti.

Alemdar, son hızla, beyaz köpükler saça saça limandan içeri girerken, top ve makineli sesini duyan Ereğli halkı kıyıda toplandı ve güç kazandırıncı sözlerle bağırırmaya başladı. Bazıları, sandallarla Alemdar'a yardıma gittiler. Birkaç kişi gemiye çıkarak Fransızlarla çarpıştı.

Alemdar'ın Çobançeşmesi önlerine bildirmesine engel olmak isteyen gambot, kıyı ile Alemdar arasına girerek savaşmayı sürdürdü. Gambot, rampasına 100 metre kala, kıyıdaki siperlerden, İpsiz Recep ve arkadaşlarının yayılım ateşi başladı. Kıyıdan gelen ateş çok şiddetliydi. C - 27 iki ateş arasında kalmıştı.

İki ateş arasında kalan Fransızlar üç top daha savurdular. Bunlardan biri Alemdar'ın bacasına isabet etti. Bu arada Gambot da yara almaya başladı. Kurşun yağmuru Fransızları bunalttı, bunun üzerine top ve makineli bırakarak güverti boşalttılar. Bunu gören bir grup Türk, sandallarla yanaşıp gambota atlamayı düşündü.

Kıyıdaki siperlerden açılan yoğun yayılım ateşine karşı koyamayan ve sandalların saldırışı karşısında manevra olanağı bulamayan C - 27, çözüm yolunun kaçmakta olduğunu anladı. Tornistan yaparak gözden kayboluncaya kadar son hızla tomistanla çekip gitti. Kıyıda kilerin sevinçleri, Alemdardakilerin gözyaşları ile birleşti ve mutluluk yumağına dönüştü.

Nefesleri kesen bu mücadele iki saat sürmüştü. Alemdar kendini kurtarmış, çok büyük bir utku kazanmıştı. Bu savaşta kaybımız, yürekli serdümen Rizeli Recep Kahya şehit ve üç yaralı olup, Fransızlarınki ise, 2 ölü ve 3

yaralıdır. Biri Yüzbaşı Tilli ve 4'ü er olmak üzere beşi de tutsaktır.

Süvari, karaya bindirmekten vazgeçmiş, yolu kesmişti. Buraları iyi bilen İsmail ve Ali kaptanlar gemideki İhsan Bey'in yardımıyla, Ereğli ağzındaki batık gemilerin leşlerini aştılar. Çobançeşmesi önünde, Kavakdibi denilen yere hafifçe baştankara ettiler. Kurtuluşun mutluluğu içindeki personel sarmaş dolaştı, hepsi güvertede toplandı ve Türk bayrağı gândere çekildi. Düşmanın yeniden geri geleceği bilindiğinden gemi içindeki değerli eşyalar ve personel karaya çıkarıldıktan sonra şintine muslukları açılarak daha sonra yüzdürülmek üzere küpeşteye kadar oturtuldu.

27 Ocak 1921, gemi seyir defterine (jurnaline) bir büyük gün olarak işlendi.

Kastamonu ve Havalisi Kumandanlığına ()*

Ereğli saat 17.00 27.1.1921

"Dün gece Fransız tahtelbahir muhribi tarafından yakalanıp Dersaadete sevkolunan Alemdar vapuru mürettebatı yolda muhafızlarını basarak Ereğli limanına iltica etmiştir. Esnâyi firarda tahtelbahir muhribi tekrar yetişerek iki saat kadar mürettebata ateş etmiş ve mürettebat tarafından mukabele olunmuştur. Yüzbaşı Tilli ile 4 asker esir olup bizim üç asker yaralı bir tanesi şehittir (40). Esnâyi ilticâda mürettebatı teşci için üzerlerine sandallar çıkarılmış ve böylece limana sokulmuştur. Limanda gemi tekrar düşman eline düşmek için batırılmasına emir verilmiştir. Sahilden muhrip üzerine ateş alan devam etmekte olduğu ve lazım gelen tafsilat arz olunacağı."

Limani Reisi Nazmi

Bu başarıdan çok memnun olan Muhittin Paşa hemen (Genelkurmay) Erkanı Harbiye ile görüşmüş bu raporun altına el yazısı ile (Gösterilen gayret için beyânı memnuniyet ve tebrikat edelim. Alemdar'ın batırıldığı da isabet. Fransız yüzbaşısı ile efradının muhafazasını Ereğli'ye yazalım. Ve cereyan eden ahvelden Erkanı Harbiye'yi Umumiye'ye serian haberdar edelim. Müsadememin neticesini alınca ona göre emir veriniz.)

MUHİTTİN

Erkânî Harbiyeye 27.1.1921

Alemdar'ın Boşaltılması Batırılması

Alemdar'ın, silahlı bir karakol gemisinin elinden savaşarak kurtulması haberi, İstanbul'da bomba gibi patladı. Hiç şüphesiz işgal kuvvetleri komutanlarının o gece uykuları kaçtı. Ne de olsa tüm saygınlıkları zedelenmişti. O geceyarısı Fransız amiraline gereken buyruklar verilmişti. Fransız bahriyesine utanç veren bu olayın hıncını almak için, Karadeniz'e çıkan üç savaş gemisinden oluşan Fransız filosu, 28 Ocak 1921 sabahı Ereğli limanı önüne gelmişti. Fransız amirali Türk hükümet yetkililerine bir ultimatom verdi. Bu

(*) N. PEKER, a. g. e. s: 37

nota üç temel maddeyi içeriyordu: (41)

- 1) *Esir edilen Fransız subayı ile erlerin geri verilmesi,*
- 2) *Fransız gambotuna ateş açarak zarara yol açan Alemdar personelinin teslimi.*
- 3) *İstanbul hükûmetinin malı olan Alemdar gemisinin verilmesi.*

Bu temel isteklerin dışında bazı istekler de vardı. Amiral bu notayı verdikten sonra çok kalmadı. Ereğli önünde bir muhrip bırakarak öteki iki gemi ile limandan ayrıldı. Bu gemiler öğleden sonra Zonguldak'a doğru gittiler. Ereğli kasabası bombardıman edilmek tehlikesi ile karşı karşıya kaldığından halk, evlerini boşaltarak, boş arazilere ve tepelere doğru uzaklaştılar. Türk topçuları ise mevzilerine girmiş, her an başlayacak bir top ateşine karşılık vermeğe hazırlanmışlardı.

Fransızlar üç almak için geri döneceklerdi. Bu durumda da gemi elden çıkacaktı. Geminin elden çıkmaması için de bir takım önlemler alınmalıydı.

Liman Başkanı Nazmi Bey, Alemdar'dan dışarıya çıkarılması kolay olan değerli araçlarla, gemi personelinin dışarı çıkarttı. İhsan (AKMAN)'a deniz valflarını (sintine musluklarını) açtırarak, yeniden yüzdürmek üzere küpeşteye kadar oturtularak batırıldı. Alemdar Çobançeşmesi önünde sığ suya oturtulmuş, neredeyse batmış bir durumdaydı.

Tutsak alınan Fransız yüzbaşı Tilli ile dört Senegalli Fransız eri askeri garnizonda konuk edilmişler ve göz hapsine alınmışlardı.

Fransız muhribi 28 Ocak 1921 akşamına kadar limanda kaldı. Her gece projektörüyle kasabayı aydınlattı. Özellikle Çobançeşmesi kıyısında yarı yarıya batmış bir durumda yatan Alemdar'ın başını bekledi. Gündüzleri de bazı gösteri hareketlerinde bulundu. Ancak beş gün süren bu tavırlarla Fransızlar bir sinir savaşına girmişlerdi. Bugünlerde halk da, kenti korumak için önlem alan askeri kıtalar da tedirgin olmuşlardı.

Bölge komutanı Muhittin Paşa bu ültimatomu B. M. M. Hükûmetinin incelemesine sunmakla beraber bunu kendisine ileten Fransız subayına sözle şu yanıtı verdi:

"Fransız esirlerini geri vermeye hazırız, fakat kahramanlar verilmez. Geleneğimiz değildir. Alemdar gemisi bize gerekli..." (42)

Beş Fransız tutsak, 28 Ocak 1921 günü Ereğli'den içeri gönderdiler.

29 Ocak 1921'de Fransızların Valdek Rouso zırhlısı kruvazörü ile 2 Torpido muhribi Ereğli önlerinde gösteri yaptıktan sonra Zonguldak'a demirlediler. Fransız Amiral Dumenil, Alemdar'ın tutsak aldığı 5 Fransız'ın geri verilmesini istedi. Muhiddin Paşa ise, bundan böyle Alemdar'la Osmanlı sancağını taşıyan gemilere karasularımızda dokunulmaması konusunda söz verilirse esirlerin geri verilebileceğini, ters bir davranış gösterilirse esirlerin yaşamlarının garanti edilemeyeceğini söyledi.

1914-1918 Savaşı'nın galip devletlerinden biri olan Fransa'nın bayrağını gururla dalgalandıran donanmalarından bir gemilerinin, küçük kurtarma

gemisi Alemdar'a yenik düşmesi, hatta esir vermesi Fransızlar'ın çok ağrına gitti. Üstelik bu akıl almaz serüvenin yankıları gittikçe büyüyordu. Silahsız bir küçük geminin bir savaş gemisini üstelik de Bağlaşıkları Zonguldak'taki temsilcisi Fransızlar'ın bir gemisini yenmesi ve beş askeri tutsak alması dünya denizcilik tarihinde şimdiye kadar yazılmamıştı. Kırılan onurlarını Ereğli önlere gönderdikleri iki torpido ile kurtarmak isteyen Fransızlar, yakarız yıkarız diyerek tehditler savurdular. Ancak karşılarında Ulusal Güçlerin korkmaz temsilcisi Muhiddin Paşa'yı buldular. Fransızlar'ın karşılarında yaşamla özgülüğü eş değerde tutan Türk vardı.

Uzun süren görüşmelerden sonra Muhittin Paşa'nın ve dolayısı ile de Ankara Hükümetinin kararlı karşı koymaları ile Fransızlar istenen koşullara boyun eğdiler.

Ankara Hükümeti'nin Siyasal gücünün Kabul Edilmesi

Alemdar'ın benzersiz başarısının ertesi günü Ereğli önüne gelerek Fransız tutsakların teslimini; yoksa bombardıman edeceğini bildiren Amiral Dumenil'in ultimatomuna ve deniz gösterilerine aldırış eden olmadığından, Fransızlar zorunlu olarak Türk hükümetinin koşullarını kabullenmek zorunda kaldılar. Tutsakların geri verilmesi ve Alemdar'ın Ereğli'de hareketsiz kalması koşulu ile karasularımızdan 10 mil açıklarına kadar gemilerimize dokunmama garantisi etmişlerdir.

Zayıf zamanımızda yapılan bu antlaşmanın önemi çok büyüktür. Ankara hükümetinin mücadelesini kabullenmek isteyen iç ve dış karşıt güçler bu antlaşmanın gerçekleşmesi ile Kurtuluş Savaşımızın yasallığını kabullenmek zorunda kalmışlardır.

Tartışmalı görüşmelerden sonra, Fransızlar ilk anlayışı gösteren; ulusal, siyasi varlığımızı tanıyan ilk devlet olması nedeni ile Ankara Hükümeti'nin sempatisini kazanmışlardır. Bu anlayış Ankara itilafnamesine yol açmış, Mudanya ve Lozan'da destek olmuştur.

18 Ocak 1921'de Ulusal davaya ihanet eden Çerkes Ethem çetesi yok edilmişti, 10 Ocak 1921'de kazanılan Birinci İnönü Savaşı umutları artırmış, bu utkudan üç gün sonra Alemdar özgürlük yolunu seçerek Mustafa Kemal'in emrine koşmuştu. Şimdi de Fransızlarla anlaşma yapılarak Türk Ulusuna çok büyük bir direnme gücü ve özgürce yaşama bilinci veriliyordu.

Alemdar'ın Ereğli'den Trabzon'a Kaçırılışı

Ordumuz tarafından kazanılan Birinci İnönü ve 23 Mart 1921'de Yunanlılarca başlatılmış olan İkinci İnönü muharebeleri sırasında, Ordumuzun, denizden yapılmakta olan asker, malzeme, silah ve cephane takviyesine engel olmak amacı ile, düşman 26 Mart 1921'de tüm kıyılarımızda denizden abluka ilan etti. Özellikle Kütahya, Eskişehir ve Sakarya muharebeleri sırasında

ve daha sonraki günlerde bu abluka gittikçe şiddetlendi. Birçok limanlarımız da bombalandı. Bu durumda Ulusal Hükümetin bir küçük yelkenli kayığa bile gereksinimi vardı.

Ereğli'de Çobançeşmesi önünde, karaya gitmemesi için çifte demirle demirli bulunan Alemdar'ın Fransızlarla yapılan anlaşmaya göre, Milli Mücadelenin sonuna kadar hiçbir harekete karışmadan Ereğli'de demirli kalması gerektiğinden, Trabzon'a gitmesi için açıktan emir verilemiyordu. Bu nedendir ki fırtınalarla karaya gitmemesi için çifte demirle güven altına alınması gerekmişti. Bununla beraber Alemdar gibi bir tekneye çok gereksinim vardı. Hem gemi karaya gitmemesi için emniyet önlemleri alınıyor hem de yeni süvari ve subaylarla kadrosu dolduruluyordu. Gizliden gizliye yeni bir yolculuğa ve serüvene hazırlanıyordu.

29 Haziran 1921 günü Bahriye Dairesi Reisi Şevket (DORUKER) Bey ansızın ve gizlice Ereğli'ye geldi. Alemdar'ın komutanı Kd. Yzb. Nuri (PEKERGİN) ile yaptığı görüşmede:

"Nuri Bey, cephane ve çeşitli taşınacak mallar için gemiye, dolayısı ile de Alemdar'a son derece gereksinimimiz var. Fransızlarla yaptığımız anlaşmaya göre size resmen emir veremiyoruz. Sorumluluğu üzerinize alarak Alemdar'ı Trabzon'a çıkaracaksınız. Yolda düşmana yakalanırsan sorumlu sen olacaksın, haydi yolun açık olsun." diyerek, alınacak önlemler kararlaştırıldı.

Şevket Bey, Müfreze Komutanı Reşat ve Ereğli Nakliyatı Bahriye Komutanı Hulusi Bey'lerle gizlice görüştükten sonra 2 Temmuz 1921 günü İnebolu Motoruyla, İnebolu yolu ile Ankara'ya gitti.

Ertesi günü gemi oturduğu yerde yüzdürülüp başı deniz tarafına çevrilererek yeniden olduğu yerde korumaya alındı. Ancak geminin bu hareketini gören Rumlar hemen Zonguldak'taki Fransızlara durumu ihbar ettiler. Bunun üzerine bir Fransız motorganbotu Ereğli'ye gelerek Alemdar'a bir subay gönderdi. Alemdar'dan Müfrezemize durum işaretle çakıldı. Müfreze komutanının emri ile Fransızca bilen Teğmen Celal (Celaledin ORHAN) Alemdar'a gitti.

Fransız subayı: "Böyle denize açılmaya hazır bir durum almış olmanızın nedeni nedir?"

"Burası açık liman, mevsim ise fırtına mevsimidir. Gemi dalgalarla oynuyor ve karinası dibe vuruyor. Denizlerle parçalanmasına engel olmak için karadan sağladığımız büyük demirlerle demirledik. Amacımız, kışı tehlikesizce geçirmektir."

Ertesi gün bir Fransız muhribi gelerek geminin durumunu bir kez daha inceledi. Bu incelemeler sık sık yinelenirdi.

Eylül ayı ile beraber Karadeniz'de fırtınalar mevsimi de başlamıştı. Alemdar'ı Trabzon'a kaçırmak için Zonguldak'taki Fransız motorganbotlarının denize açılmayacakları kadar sert bir havadan yararlanmak üzere haftalar-dan beri bekleniyordu. 24 Eylül günü başlayan Kestanekarası fırtınası gittikçe şiddetini artırarak, Fransız motorganbotunun Zonguldak limanından dışarı çı-

kartmayacak değin şiddetlenince Alemdar'a gün doğdu. Gece karanlığında Alemdar'ın hareketini sağlamak için geminin fayrap ettiğinin Ereğli'deki Rum casuslarca görülüp ihbar edilmemesi amacı ile karada önlem alınmıştı. Hareketi gizlemek amacı ile, bir kısmı Ereğli'li olan Alemdar mürettebatına fırtına öne sürülerek evlerine gitme izni verilmediği gibi, karaya da tek kişi çıkartılmamış ve hatta dikkati çekmemesi düşüncesi ile gemiye er'at için de ekmek, yiyecek bile alınmamıştı.

24/25 Eylül 1921 gecesi fırtına bütün şiddeti ile sürerken Alemdar denize açılmağa hazır bekliyordu. Bu kertede şiddetli bir fırtınada düşman denize açılmayacağı gibi Alemdar'ın da çıkabileceğini düşünemezlerdi. Çünkü, o korkunç havada gece denize açılmak demek, kesinlikle ölümü göze almak demektir. Böyle havalarda Karadeniz'in kapkara suları daha bir ürküntü verici koyuluğa bürünüyor. Ancak, Kurtuluş Savaşı gibi bir ortamda ölümden korkmak hiçbir yurtsever denizciye yakışmazdı. Bu savaşta ölüm ve herhangi bir tehlike düşünülemezdi.

Kıyı gözetleme istasyonlarımızla Liman Reisliklerinden gelen şifre ve telefonlardan, bölgelerinde, hiç bir düşman savaş gemisi görülmediği anlaşıncı hareket emri verildi. 24/25 Eylül 1921 gecesi Alemdar, Ereğli'den Trabzon'a gitmek üzere demirlerini keserek, büyük bir sessizlik içerisinde, Karadeniz'in hırçın dalgalarına gömülerek, karanlıklar arasında özgürlüğün aydınlığına yitip gitti.

O gece, ne telyazı memurları; ne de Müfreze komutanlığında görevli subaylar uyudu. Sabaha yakın Amasra'dan şifre telyazı geldi. Alemdar'ın sağ salım Amasra'ya girdiğini yazıyordu. Herkes derin bir nefes aldı...

Alemdar'ın siyah renk olan boyası kurşuni renge boyandı, branda bezinden sahte bir baca daha eklenerek, Amasra'da bulunan subay ailelerinden alınan çamaşırlardan da bir Fransız bayrağı yapıldı, bu bayrak gemiye çekilip ertesi günü Samsun'a doğru yola çekildi.

Gemi fırtına nedeni ile Samsun'a uğramadı. Bir yandan azgın dalgalar; Vona'ya sığınmış olan Yunan muhripleri, öte yandan kıyılarda dolaşan düşman gemileri bu hareketi hem zorlaştırıyor hem de gemiyi beklemekte olan Trabzon'daki görevlileri umutsuzluğa sürüklüyordu. Alemdar, Samsun'dan kalktıktan sonra yakalanmamak için ve güvenlik nedeniyle hiç bir yere uğramadığından Trabzon'da üzüntülü bir hava esiyordu. Halk artık Alemdar'ın batırıldığına inanmaya başlamıştı. Tam bu sırada Alemdar yeni büründüğü biçimiyle, alay sancakları ile donatılmış ve arka direğinde büyük bir Türk bayrağı dalgalanarak Trabzon'a giriyordu. Gemiden yükselen tekbir sesleri ile, geminin, Trabzon mendireğine aborda olması, çok duygulu sahnelerin yaşanmasına neden oldu. Alemdar'ın yazdığı destan günlerce Trabzon'da yankılandı durdu.

Birkaç gün sonra, gemi Sovyet Rusya'dan cephaneye getirmek üzere Novoroseski limanına hareket etti. Oradan getirilen ilk malzemeler İkinci İnönü Savaşı'na yetiştirildi.

Ereğli'den geldiğinden beri Türk ve Rus limanları arasında savaş araçları taşıyan Alemdar, silahlandırıldıktan sonra taşıma işlerinde çalışan kahraman teknelerimizi korumak ve Karadeniz'de güveni sağlamakta kullanıldı. Bu işte de korkusuzca ödevler yaptı.

7 Haziran 1922 Çarşamba günü ünlü Yunan savaş gemisi Averof'u peşine takarak, Rus limanlarından 2000 tonluk cephaneyi yüklemiş gelmekte olan Şahin gemisine yol açtı. Böylece Şahin, Samsun limanına gelerek yükünü boşalttı. Alemdar'ın cesareti ile güçlü Yunan donanması atlatıldı ve bu cephaneler Samsun'a boşaltıldı. Samsun - Ankara yolu ile de ve çoğu kez deniz yolu ile İnebolu'ya gelerek karadan cephaneye ulaştırıldı. 26 Ağustos 1922 "Büyük Taarruza" yetiştirildi. Yine Alemdar tehlikeyi göze alarak düşman donanması önünde ölüm dansı ederken, Şahin vapuru 29 uçağı bu kesime yoldan Trabzon'a ulaştırmıştır.

Alemdar'ın bu hareketi Balkan Savaşı'nda Hamidiye kruvazörünün harekâtına benliyordu. Alemdar bu başarısından sonra bir hafta dolaşarak Romanya'dan 30 mil açıktaki 24 saat daha karakol yaptıktan sonra yağ ve kömür için Amasra'ya döndü ve gereksinimleri karşılanması için Alemdar'ın topları karaya çıkarıldı.

RÜSUMAT NUMARA 4

"Rüsumat Numara 4" gemisinin Kurtuluş Savaşına katılması Nakliyatı Bahriye Komutanlığı'nın kurulduğu dönemde Ereğli'de bulunması ve böylece el konarak "deniz gücümüz" emrine geçmesi ile başlar.

Rüsumat, Anadolu Donanmasının en köhne gemilerinden biriydi. Yapım yılı o zaman bile bilinmiyordu. 85 tonluk bu geminin elli yıllık olduğu sanılıyordu. Bu balıkçı teknesi ulusal güçlere katıldıktan sonra ilk seferini 12 Kasım 1920'de Tuapse'ye yaptı. Ondan sonra da hiç durmamacasına çalıştı. (43)

Fırtınalı havalarda teknesinin saç levhaları zangır zangır titrer ve delin-dikçe çimentoyla yamanırdı. Tekneye içinden bakılınca geminin betondan yapıldığı izlenimi uyanırdı. Ancak Kuvayi Milliye ruhundan aldıkları güçle, Türk denizcilerinin elinde böyle bir tekneye bile Karadeniz'de destanlar yaratılmıştır.

Paçavralarla, betonlarla, ziftlerle yamanarak dümen tutan bu gemilerin yarattığı olaylar benzerlerine dünya denizcilik tarihinde kolay kolay karşılaşılamayacak olaylardır.

Bu geminin komutanı Yüzbaşı Mahmut** gözü karalığı ve soğukkanlılığı ile tanınırdı. Neşesinden ötürü de "paskal" adı takılmış ve öyle ünlenmişti.

(*) (Rüsumat No: 4) adlı geminin olayları, 15 EKİM 1937 ve 16 EKİM 1937 günlerinde yayımlanmış olan TAN gazetesinden alınmıştır. TAN gazetesindeki yazı dizisi bu geminin komutanı olan Mahmut GÖKBORA ile konuşularak gerçekleştirilmiştir.

(**) Mahmut GÖKBORA, Sicil No: 1223 (M. İŞİN, a. g. e. s: 44)

Doğu cephesinde Ermeniler bir daha toparlanmamak üzere ordumuzun eline pek çok savaş araç gereci bırakmışlardı.

Anadolu ordusu İnönü utkularını kazanmış, Kütahya - Eskişehir savaşlarını vermiş, Sakarya savaşının başlamasına bir haftaya yakın bir süre kalmıştı.

Kazım Karabekir Paşa ordusunun doğuda Ermenilerden elde ettiği çok sayıdaki savaş araç ve gereçlerini Batum'dan yükleyerek son hızla Sakarya cephesine ulaştırmak üzere Aydınreis ve Preveze gambotlarıyla Şahin vapuru, Gazal ve "4 numaralı Rûsumat" römorkörleri ödevlendirilmişlerdi. Bu taşımayı öteki gemilerimiz olaysız yürüttülerse de Rûsumat'ınki olaylı oldu.

Bu yükü taşımak üzere elimizdeki bütün gemiler ve bir çok küçük tekne ile birlikte Rûsumat'da Batum'a vardı.

Ele geçirilmiş olan savaş araçlarıyla yüklü katar, Batum dalgakıranına girdikten sonra hemen işe başlandı ancak, çoğunluğu Ermeni olan liman işçileri sandıkların taşınmasına yanaşmadılar. Bunun üzerine bütün subaylar, erler ve Batum'daki Türkler bu taşımaya gönüllü koştular.

Rûsumat'ın payına iki tane 8, 8 lik yepyeni İngiliz topu ve 354 sandık cephaneye düştü. (44)

Rûsumat bu ağır yükü alınca, pek yüksek olmayan güvertesi hemen hemen deniz yüzeyiyle bir oldu. Gece hareket için hazırlandı. Gündüz harekete olanak yoktu. Çünkü Yunan devriye gemileri, limanı en iyi biçimde gözetleyebilecek bir yer olan sınıra yakın Mahrival'da bekliyorlardı. Ayrıca Batum'daki Rum ve Ermeniler de Yunan gemilerine bilgi ulaştırıyorlardı.

Bu tarihlerde Karadeniz'in hemen her yerinde düşman savaş gemilerinin hareketi, abluka girişimleri bir kat daha arttı.

12 Temmuz 1921'den bu yana panter sınıfından bir Yunan savaş gemisiyle bir yardımcı kruvazörü sürekli olarak Trabzon ile Batum arasında çok sıkı Karakol geziyorlardı. Harıl harıl dolaşıp cephaneye taşıyan gemilerimizi arıyorlardı.

Düşman filolarından biri 17 Temmuz 1921'de Rize limanına girmiş, Mustafa Reis'in karpuz ve tütün yüklü 15 tonluk teknesini batırmış; kentin çarşısına düşen mermilerden biri, bir kadının ölümüne, bir çocuğun da yaralanmasına neden olmuştu. (45)

İkinci Yunan filosu ise, aynı gün, Vonæ limanındaki sivil kişilerin malı olan uç takayı batırmıştı.

Bu zorlu günlerde Batı cephesinin top ve cephaneye ivedi olarak gereksinimi vardı. İşte bu nedenledir ki; RÛSUMAT hemen liman ağzında, yanıbaşında ve kıyı boyunca süren, düşman devriyelerine, kuşatmasına, kıyı bombardımanlarına karşı makinelerini çalıştırarak hareket etti (16-17 Temmuz 1921 gece). (46)

Gecenin karanlığında, Rûsumat'ta ışık sızmasını diye sigara bile içilmiyordu. Trabzon'a vardıklarında işler yolunda gidiyordu.

Bir yandan çatlayan denizlerde yuvarlana yuvarlana yol alıyorlar, bir

yandan da limanlara uğrayarak düşman hakkında bilgi topluyorlardı.

Trabzon'da bir takım eksiklerini giderdikten sonra yeniden Batı'ya hareket etti.

Gemi komutanı Yüzbaşı Mahmut (GÖKBORA) aldığı emir gereğince uğradığı limanlardan düşmanla ilgili bilgi edine edine kıyıya otururcasına seyrederiyordu.

Böylece yol alarak 17 Temmuz 1921'de Ordu'ya geldiler. Buradan da gerekli bilgileri topladıktan sonra hemen yola çıkmak istiyorlardı. Gemi, Ordu limanına girer girmez liman başkanı pür telaş geldi. Limanlar komutanının resmi bir telyazısını gösterdi.

Bu telyazıda *"Ereğliden Doğu'ya doğru bir düşman kuvvetinin gelmekte olduğu, bu nedenle Ordu'da emre uyulması gerektiği..."* bildiriliyordu. (47)

Daha bir hafta önce, 8 Temmuz 1921'de, düşman Ordu limanı açığında Denizyollarının Giresun vapurunu tutuklayarak içindeki askeri olmayan eşyaya el koymuştu. Gazal römorkörümüzün birinci çarkçısı Yüzbaşı Sudi* (Arap Sudi) ile iki erimizi ve bir sivil savaştası olarak almış, Yunanistan'a göndermişti.

Gemi komutanı Yüzbaşı Mahmut bu haberi alınca çok ivedi olarak karar vermek zorunda kaldı.

Bu durumda gemiyi yola çıkaramazdı. Şimdiye dek dokuz kez kazasız, belasız cephane taşımış olan Rüşumat'ın yükünü boşaltmaktan başka çözümleri yoktu. Bu kararını uygulamaya koyuldu.

Kıyıya çok yakın, sık suya demirledi.

Şafakla birlikte gelen ikinci bir telyazıyla da, *"topların cephaneleriyle birlikte Ordu'ya (Ordu kenti) çıkarılması emredildi"* (48). Ancak, ne vinç vardı ne de iskele.

Denize yeniden açılmak, üstün düşman önünde yok olmak demekti. Gemi yakalanıp batırılsa bile içindeki savaş araçları, cephane ve topları yok olmamalıydı. Gece olsaydı belki yine düşmanı atlatıp önünden kaçabilirlerdi ancak hava çok aydınlıktı. Düşman gemileri de İnceburun'dan kıyıyı tarayarak geliyorlardı.

"Rüşumat No. 4" Ordu kenti limanında kapana kısılmış gibiydi.

Komutanın usundan tüm olasılıklar yıldırım hızıyla geçerken, bir anda çözümleri buluverdi.

Bir savaş aldatmacasına baş vuracaktı.

Gemi tıka basa cephane doluydu. Önce bunların boşatılması gerekiyordu.

Ordu kenti içinde çığırtkan dolaştırıldı. Halk işini gücünü bırakıp limana üşüştü.

Liman Başkanı, hükümet memurları, Ordu halkı candan gayretlerle çalışmaya koyuldular. Kayıklar yan yana getirildi, üstlerine kalaslar döşendi,

(*) Yüzbaşı Sudi Yunanistan'da esir kampında çok büyük işkenceler gördü ve orada öldü. (E. NUTKU, a. g. e. 163).

göz açıp kapayıncaya dek kurulan bu eğreti iskelenin üzerinden topları geçirdiler. Cephaneleri taşıdılar. Akşamın alacakaranlığı bastırırken gemideki bütün savaş araçları karaya çıkarılmış bulunuyordu. Toplar sökülerek parçalar halinde, cephaneyle birlikte depoya yerleştirildi.

Komutan Yüzbaşı Mahmut, Rüsumat'ı daha ileriye aldı. Herhangi bir tehlike karşısında teslim olmamak için gemiyi batırmaya karar verdi. Bu nedenle valfin civatalarından altı tanesini gevşettiler. Aynı zamanda gemide yangın çıkarmak amacıyla baş tarafa da gazla ateşleme düzenekleri yerleştirdiler.

18-19 Temmuz 1921 gecesini olaysız geçti. 19 Temmuz 1921 sabahı hava çok güzeldi. Her yan sessizdi. Deniz çarşaf gibiydi.

Dafni kruvazörü ile Panter sınıfı bir muhripen oluşan Yunan filosu Vona'da kayıkları aramış, limanlar arası taşınan mallar hakkında soruşturma yapmıştı. Ancak, Türk kayıklarından bilgi sızdıramadılar.

Bunun üzerine daha fazla yakıt harcamamak için Dafni kruvazörü muhripi de yedeğine aldıktan sonra, ağır yolla kıyıya çok yakın devriyeyi (karakolu) sürdürmeye başladı.

Gün iyice ağardığı sıralarda Ordu kentindeki karadaki gözcüler, doğudaki ufuktan beliren iki kuşku lu lekeyi belirlediler.

Biraz sonra bunları çok açık seçik saptayabildiler. İki gün önce Bababurnu'ndan doğuya geçtiği bildirilen, düşmanın yardımcı kruvazörü ile bir muhrip, doğuda Vona koyundan kıyıyı çok yakından izliyor, Ordu'ya, Kalecik Burnuna doğru yaklaşıyordu.

Ordu kentinde bir telaştır başladı. Liman çavuşu kıyıya doğru hem koşuyor, hem de avazı çıktığı kadar bağıırıyordu:

"Düşman geliyor... düşman geliyor..."

Onun bağıırmasıyla Rüsumat'ın komutanının kruvazörü görmesi bir oldu. Rüsumat'ta silah olarak dört İngiliz mavzeri vardı. Bu silahları kaparak Dafni'ye saldıracak değillerdi. Geminin sapasağlam düşman eline geçmesi de işlerine gelmiyordu. Çarkçı başı Arif aşağıya koşarak valfi açtı. Sular bütün şiddetiyle makine dairesine saldırmaya başladılar. Rüsumat yavaş yavaş sığ suya oturmaya başladı.

Komutan subay ve erlere derhal emir verdi: "Terki sefine...."

Yunan kruvazörü artık o kadar yakınlaşmıştı ki güvertedeki askerler açıkça seçilebiliyordu. Düşman yardımcı kruvazörü de limana inmiş, içinde silahlı bir müfreze bulunan işkampaviyesini* denize indirerek liman açığında demirli bulunan küçük Rize motorunda arama yaptı.

Rüsumat'ın komutanı geminin baş tarafına gaz yağı dökülerek yangın çıkarılmasını emretti. Bu bir aldatmacaydı. Ancak, daha da inandırıcı olması için, "Terki sefine" emrini yüksek sesle yineledi.

Az sonra geminin baş tarafından alevler yükselmeye başladı. Er'at subaylar ve komutan gemiden ayrıldılar. Bir bölümü küçük bir botla, bir bölümü

(*) İşkampaviye: Yardımcı bir deniz aracı. Açıkta demirleyen büyük savaş gemileriyle kıyı arasında ulaşımı sağlar.

de yüzerek kıyıya çıkabildiler. Gemi bir yandan sulara gömülürken öte yandan da cayır cayır yanıyordu.

Sular çok sığ olduğundan gemi güvertesine dek battıktan sonra öylece kaldı. Yangın da gittikçe gücünü artırdı.

Yangın Rüsumat'ın baş tarafındaki ambara da sıçradı. Buraya ve baştafllara bilinerek bırakılan döküm halindeki piyade cephaneleri ateş aldı, patlamalar başlayınca işkampaviye durdu. Semaforla (*) gemisine işaret yazdı. İşkampaviyeyi geri çağırdılar.

İşkampaviye Rize motorunun bordasında daha fazla kalmadan ve Rüsumat'a yanaşmadan ve hiç yaklaşmadan Dafni kruvazörüne doğru yollandı.

İşkampaviye kruvazörün mataforasına (**) asıldıktan sonra düşman bir de kurusıkı top attı ancak, bunun ne anlama geldiğini hiç kimse anlamadı.

Her halde; Yunanlılar bir yıldan fazla bir süre bu sulara yaptıkları hareketlerin bir sonuca ulaştığını göstermek amacıyla top atmış olsalar gerektir. Üstelik kış bayrak direğine büyükçe bir Yunan bayrağı çektiler. Ondan sonra top atışı yaptılar.

Düşman kruvazörü atışın ardından savulup gitti. Kruvazörün uzaklaşmasıyla birlikte hemen gemilerine dönen Türk denizcileri, başüst güvertenin yandığını, baş direğin yanıp devrildiğini görmelerine karşın yine de çok sevindiler. Gemi küpeşteye kadar batmış, makine dairesine de su dolmuştu ancak, gemiyi harekete geçirecek bölümlerde hasar yoktu. Gemileri kurtulmuştu.

Duracak zaman değildi. Olayları kıyından izlemekte olan Ordu halkı da yardıma koştu. Gümrüğün çok ilkel yangın tulumbasını bir takaya yerleştirerek Rüsumat'a yaklaştılar, askerin ve halkın olağanüstü çabalarıyla yangın söndü. Gemiye yeniden yüzdürmek için çözümler düşünmeye başladılar. Rüsumat'ın içindeki suları boşaltmak kolaydı, ya gerisi...

İlk iş makine dairesine dolan yağlı sulara dalarak valfı yerine koymak ve kapatmak gerekliydi.

Sonunda bunu yapacak kahraman da bulundu. Hamdi adında çocuk denebilecek yaşta bir genç. "Ben yaparım" dedi.

Başçarkçı Arif, Hamdi'ye makine dairesinde deliğin yerini ve nasıl bağlanacağını öğretti.

Hamdi de, hiçbir beklentisi, çıkar düşüncesi olmadan; yalnız vatan sevgisinin verdiği güçle, yağlı, kirli sular içine dalarak, bu daracık cehennemi yerde kınistin valfını binbir güçlkle kapayabildi.

Eğer valf kapatılamasaydı geminin suyu boşaltılamazdı.

Daha önceden sağlanarak gemiye getirilen her kap, bakraç, güyüm, maşrapa ne varsa sürekli olarak çalıştı. O gün, Ordu'ya limanlarımızla Batum arasında çalışan İtalyan Lui-Tiryestino denizcilik şirketinin Remo vapuru gel-

(*) Semafor: Gemilerde işaretlerle haberleşmek için kullanılan bayrak biçimli aygıt.

(**) Matafora: Sandalları, filikaları ve bazı gemi aletlerini asmaya yarayan ve gemilerin bordalarında (yan taraf) bulunan dikmeler.

mişti. Bu vapurdan da su boşaltma tulumbasını ödünc aldılar ve bir kaç saat içinde Rûsumat'ı yüzdürecek duruma getirdiler.

Tekneye hiçbir zarar gelmemişti. Ancak gemi kumluğa o kadar çok oturmuştu ki kendi kendine yüzemedi. Bir karış su kalmayıncaya dek boşalan tekneyi çekmek gerekiyordu. Kazan ızgaraları, ocakları yarı yarıya ortaya çıkmıştı. Ordu belediyesinden sağlanan fındık kabuğu ile kazanlar fayrap edildi ve yine fındık yağı ile makineler yağlandı, stim kaldırıldı. Geminin göz demiri (*) denizin derin tarafına atılarak tel halatla vince alındı. Yüksek stimle makineler tam yol çalıştırılırken vincin ırgatı (**)da döndürülerek tekne yavaş yavaş çekildi. Rûsumat yerinden oynadı, yüzdü ve denize doğru süzülerek harekete geçti.

Halkın çılgınca alkışları ve "yaşa" sesleri arasında kırık direk, kopuk burunla Trabzon'a yollandılar.

Rûsumat'ın kıçında yalnız küçük bir direği kalmış baş tarafı yanmıştı. Kırık direk kopuk burunla düşmanın bulunduğu yöne, Trabzon'a, denizlere yol verdi.

Kıyılara yığılmış Ordu halkının çılgınca alkışları ve hançerelerini yırtarcasına bağırarak "yaşa" avazeleri Karadeniz'in enginlerine yayılıyordu.

20 Temmuz 1921 akşamı Trabzon'a vardı. Denizcilerin ve halkın coşkun gösterileriyle limana girip dalgakırana yanaştı.

Rûsumat'ın Ordu limanından ayrıldığının ertesi günü Yunan savaş gemileri Ordu'ya geldi. Liman arandı. Rûsumat'ın battığına inanıyorlar fakat batığı bulamıyorlardı. Durduğu yerden yok olan bu Türk gemisinin, nasıl olup ta ortadan kaybolduğuna akıl sır erdiremediler.

Kıyıya birikmiş olan halk düşman filosunun şaşkın şaşkın çevreyi aramasına dakikalarca güldüler.

Daha sonra 22 Ağustos 1921 günü Kılıks zırhlısı da yanındaki beş bacalı bir muhrip ile Ordu limanına girdi, çevreyi aradı. Limanda bulunan Gülnihal vapurumuza el koydu. Ancak, yerinde yeller esen Rûsumat'la ilgili olarak hiçbir ip ucu elde edemediler.

Kılıks'da halkın alaylı gülüşlerini ardında bırakarak İstanbul'a yol verdi.

Anadolu Donanması Rûsumat'a yeniden kavuşmuştu. Türk denizcileri gemiye "Gazi" sanını takmışlar, onu "Gazi Rûsumat" adıyla anıyorlardı, fakat şakacı kişiliğiyle tanınan gemi komutanı Paskal Mahmut bu adlandırmayı abartmalı bularak, kaza geçiren anlamına gelsin diye, gazi değil bizim "kazi Rûsumat" derdi. Bu olaylar nedeniyle, başta komutanları olmak üzere geminin bütün tayfası ödüllendirilerek sevindirildi. (49)

Rusumat onarım için Batum'a gönderildi. Preveze ve Aydınreis gambotlarıyla İtalyan Remo vapurunun hoşgeldin düdükleriyle karşılandı.

Orada onarım için çok fazla para istediklerinden, bu işi gemi subayları yüklediler. Dışarıdan yalnızca kereste aldılar ve güverte bölümleri iyice,

(*) göz demiri: gemilerin kullandığı ana demir.

(**) ırgat: Yatay kollarla birkaç kişi tarafından çevrilen, küçük ve hafif tekneleri karaya çekmek, karada yürütmek ya da dalıyan sökerken çapaları kaldırmakta kullanılan aygıt.

sağlam bir onarım gördü. Yanan baş direk kesildi ve gemi tek direkli kaldı. Rusumat bir ay sonra limanlar arası cephane taşımaya hazırıldı.

Yunan savaş gemileri Rusumat'ı arıyor

Rusumat'ın serüveni bu kadarla bitmedi. Çileli gemi sürekli olarak Yunan donanmasının gözetimindeydi. Hele Ordu'daki olaydan sonra her yerde onu arıyorlardı. Bu arada Rusumat'tan alamadığı hıncını bir kaç küçük tekneden aldı. Terme limanında bulunduğu üç küçük kotrayı topa tutarak batırdı.

Rusumat'ın onarımının bitirilmesi Sakarya'da kazanılan utkuyla aynı günlere denk geldi. Yeniden vatan için ödev yüklenmeye hazırıldı.

25/26 Eylül 1921, gece yarısı.

Top, cephane, tüfek, mitralyöz gibi silahlarla sessizce Batum'dan batıya doğru denizleri yutmaya başladı. Düşman savaş gemileri eskiye oranla daha sık devriye dolaşmaya başladılar. Sık sık kıyılarımıza inip baskın yapıyorlardı. Sakarya yenilgilerinin acısını gemilerimize ve denizcilerimize ödettirmek istiyorlardı.

Vızır vızır işleyen düşman karakol gemilerinin arasından sıyrılan Rusumat, ertesi gün Trabzon'a geldi. Buradan da alınan yeni emir üzerine Samsun'a yol verdi.

Düşman gemilerini gene atlatarak 28 Eylül 1921 sabahı güneşin doğuşuyla birlikte Samsun'a vardılar. Rusumat alkışlarla karşılandı. Liman işçilerinin candan çalışmalarıyla gemi çok kısa sürede boşaltıldı. Çaparılar, gemi limana iner inmez geminin çevresine koşuştular ve soluk almadan çalışarak cephaneyi taşıdılar. Geminin bordasında hemen her an en az on çaparı buluyordu. Yine o gün Rusumat Trabzon'a dönüş seyrine başladı.

Yunan gemilerinin gece ve gündüz, sürekli olarak karakol yapmalarına karşın cephane taşımayı başarıyorlardı. Düşmanın ruhu bile duymuyordu.

Yunan Gemileri Rusumat'ı Yakalıyor

Yunan savaş gemileri, ara sıra açık denizden kıyıya doğru birdenbire baskınlar yapıyorlar, birkaç ufak tekneyi batırıyorlardı. Gene de Türk denizcilerinin gözünü yıldıramıyorlar, ulusal orduya silah yetiştirilmesine engel olamıyorlardı.

Ünye ve Vona limanlarına uğrayarak düşmanla ilgili bilgi topladılar. O gün, düşman filosu hiç bir yanda görülmemişti. Yola devam ettiklerinde hava bozmakta ve görüş uzaklığı azalmaktaydı. O gece olaysız geçti. 29 Eylül 1921 sabahı güneş doğarken Tirebolu bordalanmıştı. Artık Trabzon'a yaklaşmışlardı. Bu sıralarda düşman dikine bir rota ile Atine'nin doğusundaki Kemer Burnuna inmekteydi.

Güneşin doğuşuyla birlikte şiddetli bir yağmur ile yıldızdan rüzgar esmeğe başladı. Rusumat ve düşman gemileri birbirlerinden habersiz biri do-

ğuya öteki batıya gidiyordu.

Kıyı koruma ve gözetlemeden düşman gemileri görülmüş, batıdan doğuya gelmekte olan Rusumat'ı uyarmayı gerekli görmüş ve bunu ivedi bir tel-yazıyla bildirmişti. Ancak, iletişim tek kanaldan yapıldığı için gemidekiler bunu zamanında alamadılar ve olan bitenden habersiz Samsun'dan ayrıldılar.

29 Eylül 1921, gün doğuşuyla beraber Tirebolu geçildi. Görele üzerlerinde iken yağmurla bastıran kuzey rüzgarı gücünü arttırdı. Dalgalar o kadar büyüdü ki, adamakıllı sallanmaya başladılar. Görele'yi iyice arkada bıraktıktan sonra ortalığı yoğun bir sis tabakası kapladı. Bu durumda ufuktaki düşman gemilerini görmek olanaksızdı.

Birdenbire İnesil köyü önünde yağmurun ve havanın yaptığı sis tabakaları arkasında bir duman belirdi. Uzaklık bir ya da birbuçuk mildi.

Rusumat'takilerde bunun Trabzon'dan kalkan bir İtalyan yolcu gemisi-dir kanısı uyanmakla birlikte, düşman gemisi olma olasılığını da gözardı etmediler.

Gene de ne olur ne olmaz diyerek, kendilerini güvenceye almak için de kıyıya yaklaşmaya başladılar.

Bir kez daha heyecanlı anlar başladı.

Rusumat'ın vardıya subayı Üsteğmen Reşat, ufuktaki görüntülerin belirginleşmeye başladığını söyledi. Komutan köprü üstüne geldiğinde duman ikileşmişti. Gemilerin tüm ayrıntıları ortaya çıkmıştı. İlyce gözetlendiğinde bunların Yunan savaş gemileri olduğu açıkça belirlenmişti.

Komutan biraz daha kıyıya sokulmak için, "sancağa gel" emrini verdi.

İnesil deresi önlerine gelmişlerdi ki iki düşman gemisini de tüm çıplaklığıyla karşılarında gördüler.

Çok geçmeden karşılarına iki torpido ile bir ulaştırma gemisinden oluşan düşman filosu çıkmıştı. Onlar da Türk gemisini görmüş, fırtına ve yağmura bakmadan üzerlerine geliyorlardı.

Düşman gemileri Yeroz Burnu açıklarında Rusumat'ın üstüne yol vermiş görünüyordu. "Rusumat Numara 4"ün kıyıya gittiğini sezen düşman gemisi toplarını çevirerek hemen ateşe başladı.

Geminin düşman eline geçmemesi için kıyıdaki geniş kumsalda kara-ya oturtulmasından başka çözüm yoktu.

Bu kez yakalanmışlardı. Rusumat'ta silahta yoktu. Düşman gemisi topa tutuyordu.

Komutan gemiyi kayalardan uzak bir yere oturturken ilk isabeti de aldılar. Mermi baş tarafı bulmuştu. Artık kınistin valfını açmaya zaman kalmamıştı, gemi boş olduğundan kıyıya iyice yanaşmışlardı.

Komutan Yüzbaşı Mahmut aylarca önce olduğu gibi bir kez daha "Terki sefine" emri veriyordu. Ancak bu kez verilen emir acı bir gerçeği içeriyordu.

Gizli belgeleri ve geminin seyir defterini yaktılar.

Rusumat'ın sandalını suya indirirken bir yandan da askerlerin çoğu yü-

zerek karaya çıkmağa uğraşıyordu. Bu sırada yağan mermilerden biri geminin sandalına isabet etti ve onu parçaladı. Başka sandal da olmadığı için herkes denize atladı.

Bu sırada Yunan muhripi yedek halatını sökmüş ve yardımcı kruvazörden ayrılarak yakından ve serbestçe topçu ateşine başlamıştı.

Rüzgar yıldız karayelden oldukça şiddetli esiyordu. Buna karşın bu denize aldırın yoktu. Rusumat'ın subayları ve erleri kendilerini dalgalara attılar.

Komutan Yüzbaşı Mahmut gemisinin küpeştesini gözyaşlarıyla öperek kendisini azgın dalgaların koynuna bırakan son kişi oldu.

Düşman gemileri iki yandan çapraz ateşe başladılar. Rusumat'tan çok karaya, Türk denizcilerinin arkasına saklandıkları kayayı hedef alarak ateş ediyorlardı.

Bu arada mermilere hedef olan Rusumat bir iki yara aldı.

Hem kıyının uzak oluşu hem de soluganlar nedeniyle karaya çıkmak çok zorlaşmıştı.

Geminin bayrağını beline sararak kurtaran Yüzbaşı Mahmut'u dalgaların içinden gözüpük serdümen Trabzon'lu Osman çavuş kurtarıyordu. Komutan bir don bir fanila kıyıya zor çıktı.

Düşman gemileri attıkları elliden fazla mermiden ancak üç tanesini "Rusumat No. 4"e isabet ettirebildiler. Yarım saat süren ateşten sonra çekilip gittiler.

Yunan gemilerinin kıyıda uzaklaştığını gören Türk denizcileri barınacak bir yer bulmak için köye doğru yürümeye başladılar. Ara sıra arkalarına bakıp bunca zaman yazgı birliği ettikleri gemilerinin, boynu bükük, dalgaların arasında yatışına yürekleri ezilerek bakıyorlardı.

Kurtuluş savaşımız boyunca batırılan tek tekneimiz olan Rusumat'ın öylece bırakılmasına gönülleri razı olmuyordu.

İnsil köylüleri denizcilerimize kucaklarını ve sıcak yuvalarını açtılar. Bu davranışlar üzüntülerini bir parçacık ta olsa azaltıyordu.

Rusumat'ın düşmana yakalanması çok büyük şanssızlıktı. Kıyı gözetleme, haber alma ve öbür istihbarat kaynaklarından gelen bilgilerin değerlendirilmesi, bunların dışında akla gelebilecek her şey tersine işlemişti.

Düşman savaş gemileri Karadeniz'in doğu bölümünde en son 23 Eylül 1921'de, Samsun açıklarında batı yönünde seyrederken görülmüş ve bundan sonra izlerine hiç bir yerde rastlanmamıştı.

Ertesi gün gelen düşman bu kez açık bir rota izlemiş ve Rize açığında her zamanki gibi öbür gruptan devriye nöbetini teslim aldıktan sonra "baskın biçiminde" bu harekate girişmişti. Bu sonuçta hava koşullarının kıyıda ve gemiden gözetlemeğe uygun olmamasının ve gemiye bildirilememesinin de etkisi olmuştur.

Gemi komutanı Görele postahanesine kadar giderek olayı telyazı ile Trabzon'daki Deniz Komutanına bildirdi (50).

Telgraf
adet: 1

İnesil'den
Mühim ve müstaceldir.
Dakika fevri mucibi mesuliyettir.

Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanına

29 Eylül - 337 saat dokuzu yirmide düşmanın bir nakliyesi ile beş bacalı bir torpidosu nağıhani surette İnesil açıklarında üzerimize hücum etmesi ile derhal sefine İnesil önünde karaya vurularak kinistin açtırılmış ve terk sefine edilmiştir. Düşman derhal bombardımana başlayarak kırkı mütcevaz mermi andaht eylediği halde sefineye ancak beş mermi isabet etmiştir. Akşamı mühimmeden ırgadı parçalamıştır. Ve sancak başomuzlukta su kesiminde ufak bir rahne açmıştır. Düşman bir saat bombardımandan sonra şimali garbi istikametine açılmıştır. Zabitan ve efrat lehülhamd bir ziyaa uğramayarak İnesilde hükümeti mahalliye ile ahali mahalliye'nin fevkalâde muavenetleri ile şimdilik iskan edildiğini ve sefinden denizin fevkalâde dalgalı olması münasebetiyle hiç bir eşya kurtarılamadığı gibi şimdilik sefineye girmek te kabil olmadığından sahilde bulunduğumuz cihetle acele muavenete ihtiyacımız bulunduğumuz maruzdur efendim.
Zevalde yazılmıştır.

29 Eylül - 337
Rusumat Süvarisi
Mahmut

Bu telyazı şöyle özetlenebilir :

« Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığına
İvedi ve dakika yitilmesi suçtur.

29 Eylül 1921 saat 9.20'de iki düşman gemisi önümüze çıkarak İnesil önünde saldırınca gemiyi kumsala oturtarak terk ettik. Kırktan fazla mermiden beşi tekneye rastladı, ırgat parçalandı, sancak başomuzlukta su kesiminde delik açıldı. İnsanca kaybımız yok. Köy halkının yardımıyla şimdilik barındırıldık. Fırtına yüzünden gemiden bir şey kurtarılamadı, yardımınızı ve emrinizi bekliyorum.»

Telyazıyı alan Trabzon postahanesi zaman yitirmeden komutanlığa götürdü.

Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanı Binbaşı Fahri birkaç gün sonra İnesil'e "Tecrübe romorkörünü" bazı araçlar gönderdi.

Bu yardım gelene dek, Rusumat'ın kahraman denizcileri İnesil halkıyla birlikte gemiyi yüzdürmeye giriştiler. Ancak, kıyıda çatlayan (*) dalgalar teknenin kurtanılma girişimlerini engelliyordu.

Tekne aldığı mermi yarasından sancağa (sağ tarafına) yatmış olduğundan doğrultup yarasını dış tarafından kapamadan gemiyi yüzdürmek olanaksız görünüyordu.

Tecrübe romorkörünün getirdiği araçlarla çalışmalarını hızlandırdılar.

(*) solugan: Kıyılara vuran dalgaların yeniden geri dönüşüdür. Fırtınalı havalarda çok güçlü olur. Çattak diye de adlandırılır.

Bu işe köy halkı da candan katılıyordu.
Havanın durgunlaştığı her an canla başla çalışılıyordu.

Rusumat batıyor

Bir yandan su boşatılıyor, öte yandan dalgalar çok daha fazlasını geminin içine sokuyordu. Yorulmadan, yılmadan, usanmadan her gün çalıştılar. Ancak su hiç azalmıyordu.

Olaydan on beş gün sonra kurtarma çalışmalarının çok ilerlediği bir sırada düşman gemileri gene geldiler.

Kıyıya çok yaklaşan düşman, batan Rusumat'a yaklaştı, gemiyi ve durumunu iyice gözetti. Hiç kuşkusuz kurtarma girişimlerini ve yapılanları gördü.

Az sonra her iki düşman gemisi, korumasız, umarsız, boynu bükük Rusumat'ı top atışına tuttular. Hareketsiz bir hedefe ateş talimi yaparcasına mermilerini yağdırdılar.

Kırk mermi savurdular. Büyük çaplı üç tanesi teknenin su kesimine rastlayarak parçaladı. Artık Komutan da, Çarkçıbaşı da gemiden umutlarını kestiler. Yunan gemileri de ateşi kesmişti.

Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanı da olay yerine gelerek durumu gördükten sonra, kurtarma çalışmalarına son verdi.

Pusula, dümen dolabı gibi işe yarayacak aygıtları söküldükten sonra, teknesi Karadeniz'in dalgalarına bırakıldı.

"Rusumat Numara 4" Kurtuluş Savaşımızda pek çok yurt ödevleri yüklenip başarıyla yerine getirdikten sonra, şimdi gemiler mezarlığındaki yerini almak için bekliyordu...

Karadeniz'in hırçın dalgalarına hedef olan Rusumat şanlı deniz tarihimizin unutulmazlar sayfasındaki yerine çoktan yerleşmiş oldu.

Rusumat'ın subay ve erleri, kendilerinin bir parçası olan pek çok zorluğu, azgın denizleri birlikte aştıkları gemilerini son bir kez doya doya seyrettikten sonra, göz yaşları içinde oradan uzaklaştılar ve yurt savunmasında yeni ödevler yüklenmek üzere İnesi'den ayrıldılar.

Gemi Komutanı Yüzbaşı Mahmut (Albay GÖKBORA), İkinci Komutan Üsteğmen Reşat (Albay TALAYER), Başçarkçı Yüzbaşı Arif, Teğmen Yusuf, Teğmen Fahrettin (AKYOLLU), Teğmen Cevat (TALUĞ) ve tüm personel Kurtuluş Savaşımızın kahramanları olarak deniz tarihimizdeki yerlerini aldılar.

Batum ile Samsun arasında yaptığı 10 seferde 1070 tüfek, 7459 sandık mermi, 993 kasatura, 88 mm.lik 8 top ve 2244 sandık top mermisini "Bati Cephesine" ulaştırmayı başaran "RÜSUMAT NUMARA 4", Karadeniz'in karanlıklarında kaybolurken, bir savaş kahramanı olarak belleklere yazıldı. (51)

ŞAHİN VE GAZÂL (Mayıs 1921)

Şahin, Abranusyan Denizcilik Şirketinin 25 yıllık oldukça yeni gemisiydi.

1920 yılının son aylarında Karadeniz Ereğli Limanına uğradığı sırada el konularak Ulusal Hükümetin deniz gücüne katıldı. (*)

Gemiye Ereğli'de el konuduktan sonra gambotlar (Aydın Reis ve Preveze) gibi bir süre gözlerden uzak kalması için Novroreski'ye gönderildi. 1921 yılının başında da Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı emrinde taşımacılığa başladı.

4 Mayıs 1921. Şahin Batı Karadeniz'e yaptığı seferden Trabzon'a yeni dönmüştü. Üçüncü Kafkas Tümeni'nin sekizinci alayından 1000 kadar er'le, top ve 200 ton kadar çeşitli savaş araçlarını İnebolu ve Amasra'ya çıkarmıştı.

Bu sırada Ulusal Güçler İnönü utkusunu kazanmış, Eskişehir - Kütahya savaşlarının eşiğindeydiler. Yunanlıların Batı cephesinde bir taarruza hazırlandığı günlerdir seziliyordu. Bu nedenle Trabzon'daki üçüncü Kafkas Tümeni Trabzon'dan Batı'ya taşınıyordu. Deniz'de düşman savaş gemilerinin devriyeleri de sıklaşmıştı.

Batı Karadeniz'e yeni bir sefer yapması için emir almıştı. Ancak, bu koşullarda çok zor olacaktı.

19 / 20 Mayıs 1921. Şahin'e, Batı Karadeniz'e taşınması için, üçüncü Kafkas Tümeni Karargâhı, ağırlıkları, 150 mekkâre ile 4000 tüfek ve 1500 sandık piyade mermisi yüklenmişti.

Bunları İnebolu ve Akçaşehir'e çıkaracak ve dönüşte de Ereğli ve Kilimli'den Trabzon'a 800 ton kömür getirecekti.

Şahin vapuru aldığı bu emir üzerine, yüklediği savaş gereci ile 19 / 20 Mayıs 1921 gecesi Trabzon'dan hareket etti. 22 Mayıs günü Giresun'a vardı.

Burada düşmana ilişkin bilgiler toplandıktan sonra Batı'ya doğru yol almaya başladı. Ancak, Batı'ya yaklaştıkça tehlike artıyordu. Hem düşmana daha çok yaklaşıyorlar hem de kıyılardan bilgi toplamak güçleşiyordu.

Bütün bu olumsuz koşullara karşın yüklenilen ödev başarılmak zorundaydı.

Şahin'in bir an önce yükünü boşaltıp dönmesi gerekiyordu.

Gemi komutanının çekindiği çok önemli bir nokta vardı: Gemiye askerlerle birlikte cephaneye yüklenmişti. Taşıma yönergesi, insanlarla cephanenin bir arada taşınmasını yasaklamıştı. Üstelik denizde düşman da vardı. Her çeşit tehlikeyi göze alarak silahsız gemi ile düşmana doğru gidiliyordu.

Bu taşıma başlı başına bir cesaret örneğidir. Olağan koşullarda böyle bir taşıma yapılamazdı ancak, ölüm kalım savaşı verildiği bu ortamda usa sığmayacak pek çok olay başarılı biçimde sonuca ulaştırılabilirdi.

İşte bu taşıma da bunlardan biriydi.

(*) 1300 tonluk bu gemi 850 ton yük taşıma kapasitesine sahipti. Hızı da 7 mil'di.

Gözükara komutan böylece, bütün 3. Kafkas Tümenini Karadeniz boyunca taşıdı. Hem de 7 mil hız yapabilen gemi ile...

Gemi komutanı, elde araç olmayınca her şeyi göze alarak bu yüklemeyi yapmıştı.

Bu koşullarda Karadeniz'i yutacaklardı.

25 Mayıs 1921 sabahı. Çatalburnu bordalandı. Sis vardı. Olağandışı bir durum ve olay yoktu. Fakat öğleden sonra sis dağıldı. Şahin kıyı boyunca ilerlerken Sinop açıklarında iki duman görüldü. Ne olur ne olmaz diyerek gerekli önlemler alındı.

Sis biraz daha sıyrılınca iki gemi belirdi.

Gemilerden biri Fransız bandralı yük gemisiydi, öteki ise onun güvenliğini sağlayan Fransız muhribiydi. Bu gemiler gündeğusu yönüne seyrediyordu.

Gemiler gözden kaybolmadan hava birdenbire sertleşti. Rüzgar fırtınaya dönüştü. Denizler büyüdü. Şahin fırtınadan kaçmak için Sinop'a döndü.

Sinop Liman Başkanı, Şahin'in komutanına şifreli bir telyazı gösterdi.

Amasra'dan gönderilen bu şifrede, üç bacalı bir muhribin doğuya geçtiği bildiriliyordu. Bu nedenle o gün limanda geçirildi.

Bu bilgiyi aldıktan sonra geri dönülmesi gerekirdi. Ancak, gemi komutanı her ne pahasına olursa olsun yüklendiği ödevi yerine getirecekti.

Ertesi gün fırtına dindi. Hareket edildi. Akşamın karanlığından yararlanarak kıyıya çok yakın seyrediyorlardı. Akçaşehir'e varıldığında deniz sakin, hava durgundu. İki saatte gemi boşaltıldı.

Şahin yüklendiği kutsal ödevini aksaksız ve başarıyla yerine getirmiş oldu.

Aldığı emir gereğince Ereğli'den 500 ton kömür ve Kilimli'den de 300 ton kömür yükleyip hemen dönüş seyrine başladı.

Bu sırada, bu bölgede, Fransızların sürekli ve rahatsız edici izlemesinde kaldı.

Zonguldak Fransızların denetimindeydi. Bu nedenle de Ereğli ve Zonguldak denizlerinde, kendi egemenlik alanlarıymış gibi davranıyorlardı. Bu bölgede Fransız askerleri de vardı (*).

Liman Başkanı da Şahin'in komutanını uyardı. Fransızların kışkırtıcı davranışlarını gözardı etmesini önerdi.

Şahin bu sıkıntılı ortakla mücadele ederken, Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığından şifreli bir telyazı aldı (52):

"Ereğli'de bulunan yeni deniz er'atını alıp Samsun'a bırakınız."

Hemen hareket etti.

Bu arada Fransızlarla bir çatışmaya girmemek için onlara aldatıcı bir rota verdi.

Bir süre İstanbul yönünde seyretti ve Fransız muhrip gözden kaybol-

(*) Şahin'in bu sulara bulunduğu 20 / 21 Haziran 1921'den, 20 gün sonra Zonguldak'ı boşaltmışlardır. 11-12 Ağustos 1921.

duktan sonra Ereğli'ye yol verdi.

Gece, yönünü Ereğli'yi değiştirdi; limana varır varmaz oradaki yeni erleri yüklendi ve hemen doyuya yöneldi. İnebolu'ya uğradı. Hasta subay ve erler karaya çıkarıldıktan sonra 24 saatten fazla süren sisten yararlanarak seyrini sürdürerek Samsun'a vardı. Ereğli'den aldığı erleri Samsun Müfreze Komutanlığına teslim etti.

Şahin Samsun'da iken Fransız muhriplerinin Ereğli, Cide, Bartın ve İnebolu'da sıkı gözetlemeler, aramalar yaptığı haberleri geliyordu. Üstelik bu gemiler doğuya yönelerek Samsun'a geliyorlardı. Bu nedenle ve eldeki yönerge uyarınca da iki gün Samsun'da kaldılar.

Uygun bir ortam bekleyen gemi komutanı, bastıran koyu sisten yararlanarak Trabzon'a hareket etti. Yolda bir aralık aralarında gece işaretleriyle haberleşen Fransız gemilerini de gördüler. Onlara görünmemek için de kıyıya iyice sokuldular. Ertesi gün sabahın ilk ışıklarıyla birlikte Vona feneri görüldü. Kıyı seyri sürdürülerek Trabzon'a varıldı.

Yeni bir ödevle yüklendi...

Şahin'in bu anlatılan seferi ile öbür Türk gemilerinin cephane ve asker taşımaları sırasında karşılaştıkları olaylar arasında bir değişiklik yoktur.

Üstelik yukarıda anlatılan bu olay, gemilerimizin taşıma sırasında karşılaştıkları güçlüklerin en tehlikesizidir; yalnızca bir örnektir.

Yunan savaş gemilerinin sürekli devriyelerine ve Fransızların kışkırtıcı davranışlarına karşın, verilen yurt ödevlerini eksiksiz olarak yerine getirmişlerdir.

Azgın dalgalar, çılgın deniz, sis. Düşman. Şahin'e ve ötekilere engel olamadı.

Türk denizcileri düşmanla çarpışmak kadar; cephane, silah, savaş araç gereci, asker; kısacası Batı Cephesi'nin başarıya ulaşması için tüm gereksemeleri zamanında yerine ulaştırmayı, en az karada çarpışmak kadar kutsal bir ödev saymışlardır.

Bu arada cephe gerisindeki Pontusçu çetelere de göz açtırmadılar.

Üçüncü tümenin taşınması sırasında Şahin'e eşlik eden korkusuz bir gemimiz daha vardı; *GAZÂL Romorkörü*.

Gazâl Ulusal Mücadelemizde taşımacılığa başlayan ilk gemimizdir.

6 Eylül 1920'de Ereğli'de bulunduğu sırada Ulusal Hükümet tarafından el konarak "Anadolu Donanmasına" katılmıştır. 50 tonluk bir gemiydi ve 8 mil hız yapabiliyordu.

Bu romorkör daha 20 Ekim 1920'de Sovyet Rusya'dan Trabzon'a ilk seferini yapmıştır.

Gazâl hem kendisi hem de sürekli olarak yedeğinde bağladığı 400 tonluk DÂNÂ yelkenlisi ve öteki teknelerle birlikte aralıksız olarak silah ve cephane taşımıştır.

Gazâl, 20 Kasım 1920'de Trabzon'dan Üçüncü Kafkas tümeninin dört topunu, karargâh eşyalarını, cephane ve er'atını yükledi. Yola çıktıktan kısa

bir süre sonra şiddetli bir fırtına koptu. Hem de ne fırtına...

Karadeniz'in o güne kadar gördüğü sayılı fırtınalardan birisiydi. Hiçbir gemi Karadeniz'e açılmaya cesaret edemedi.

Bu korkunç doğa olayına karşın Gazâl denize açıldı. Üstelik düşman savaş gemilerinin devriyeleri de soluk aldırılmıyordu.

Bütün bu olumsuz koşulları görmezlikten gelerek, bata çıka denizi yutmayı sürdürdüler.

Azgın Karadeniz, dev gibi dalgalar ve küçük romörkör Gazâl...

Bir aralık Aklıman'a girdi. İnebolu'ya uğradı. Düşman hakkında bilgi topladı ve zamanında Akçaşehir'e vardı; yükünü boşalttı, Trabzon'a döndü.

Bu romörkör çok zor koşullar altında yeteneğinin ve gücünün çok üstünde başarılar göstermiştir.

Şahin'in ve Gazâl'in anlatılan seferleri kıyı boyunca yapılan taşımaların çarpıcı örneklerindendir. Ancak, Sovyet Rusya'dan yapılan taşımaların nitelikleri de, koşulları da kıyıdakilerden daha farklı olmamıştır.

Olanaksızlıklar içinde, o zor doğa koşullarında başarılan cephane, asker taşınması, Batı Cephesindeki utkunun en önemli ögesidir.

BATUM VAÞURUNUN ANADOLU DONANMASINA KATILMASI (17-18 MART 1921)

Anadolu Donanması diye adlandırdığımız gemiler hiç abartmadan söyleyebiliriz ki; Kurtuluş Savaşımız süresince Karadeniz'de destan yaratmışlardır.

Bu küçük teknelerin hem ulusal güçlere katılımı hem de savaş süresince yaptıkları, yaşadıkları serüvenler inanılmayacak boyuttadır. Çok ilginç öykülerdir. Bunlardan birisi de Batum'un öyküsüdür.

Silah, cephane, savaş araç gereci taşımak için en küçük tekneden bile yardım uman Anadolu, 1921 yılının Mart ayında hiç beklemediği bir armağana kavuşuyordu. Donanma denemeyecek kerte de küçük Anadolu deniz gücüne katılan her yelkenli, vapur, gemi, cephelere ulaştırılacak daha fazla cephane demekti.

Alemdar'ın ulusal güçlere katılımının sevincinin üstüne yeni bir sevinç daha ekleniyordu.

Mart ayının puslu bir Karadeniz sabahıydı. Görüş alanı ancak bir kaç mildi.

Trabzon'un Değirmendere ucundaki tamamlanmamış küçük dalgakıranında üslenen Türk taşıma filosunun hiçbir gemisi ortada görünmüyordu. Hepsi cephane taşımaya gitmişti.

Dalgakıranın ardında yalnızca koruma motoru duruyor, koruma subayı da ortalığı nete ettiriyordu. Kaleburnu'ndaki gözcüler, açıkta sisler arasında bir gemi karaltısı gördüklerini ve uzun süredir orada durduğunu söylediler.

Üsteğmen meraklandı, hemen kaleye koştu; dürbünü eline alarak gözcülerin işaret ettikleri yönde tek bacalı bir gemi gördü.

O, yandan çarklı, romörkör tepinde bir balıkçı gemisine benziyordu. Fırışka esen poyraz onu kıyıya doğru sürüklüyordu. Üsteğmen durumu hemen komutanına bildirdi.

Komutan dalgakıranın üstüne geldiğinde gemi de tüm ayrıntıları gözle görülebilecek kadar kıyıya yaklaşmıştı.

Devriye motorunun hazırlanması emredildi. Koruma bölüğünden de bir manga silahlı er hazırlandı. Silahlı manga hazırlanıncaya dek ne olduğu tam olarak kestirilemeyen gemi limanın ağzına kadar geldi ve karaya düşmemek için demirledi. Daha fazla beklemeye gerek görmeyen Türk subaylar tabancalarının namlularına mermi sürerek koruma motoruna atladılar ve geminin yanına gittiler.

Gemiye yakından görünce hepsi çok şaşırdılar. Çünkü artık müzede durması gereken bir gemi karşılarındaydı. Yüz tonluk yandan çarklı, buharlı, köhne bir gemiydi bu... Ancak, olsun... gemiydi yine de... Anadolu Donanması için gerekliydi.

Bordasına yanaştıkları zaman, gemi kaptanı; kazanlarda arıza olduğunu ve ocakları söndürmek zorunda kaldıklarını, birkaç gün limanda kalıp ona-

rimıyla uğraşılmasına izin verilmesini istedi, yardım edilmesi dileğinde bulundu.

Trabzon Deniz Komutanı geminin adını ve ulusunu sordu, ardından da gerekli belgelerini görmek istediğini söyledi. Kaptan birden telaşlandı, anlamamazlıktan gelerek bir süre durakladı. Aradan biraz zaman geçince;

"Geminin adı Petrus..."

"Nereden gelip nereye gidiyorsunuz?"

"Batum'dan İstanbul'a gidiyoruz. Yolda kazan patladı."

"Yükünüz nedir?"

"Hayvan derisi"

"Milliyetiniz nedir?"

"Ben Bulgar vatandaşayım"

"Geminiz hangi limana bağlı, bayrağınız nedir?"

"....."

"Hangi limana bağlısınız?"

"Piraeus"

Komutan bunun bir Yunan gemisi olduğunu anlamakta gecikmedi. Sevincini belli etmemeye çalışarak bir süre sustu. Sonra üsteğmene döndü ve, "geminin belgelerini görmeliyiz" dedi.

Üsteğmen çevik bir hareketle geminin güvertesine fırladı. Gerekli belgeler gelinceye dek çevreye göz gezdirdi. Kaptan kamarasında gördüğü levhadan, geminin 1867 yılında denize indirilmiş bir balıkçı teknesi olduğunu okudu. Belgelerin gelmesine gerek görmeyen üsteğmen, kaptanı ve ikinci kaptanı alarak, gemiye yanaşmış bulunan motordaki komutanın yanına gitti. Durumu kavramakta gecikmeyen komutan hemen emrini verdi: "*Savaş halinde bulunduğumuz bir devlete ait olan bu gemiye hemen el koyun, esirleri de karaya çıkarın*".

Koruma motoru, esir kaptanı da alarak Yunan gemisinin bordasından ayrıldı, dalgakıranın arkasında kayboldu. Gemide kalan üsteğmen biraz Rumca biliyordu. Geminin tayfalarına korkmamalarını, hayatlarının güvence de olduğunu anlattı. Tayfanın içinde Türkçe konuşan bir Selanikli Rum vardı, onun çevirmenliğiyle içinde bulundukları durumu kısaca anlattı: "*Tayfa karaya çıkarılacak, gemiye Türk bayrağı çekilecek, isteyen Batum'a ya da İstanbul'a gönderilecek, hazırlanınız...*"

Bu sırada geri dönerek geminin bordasına yanaşan koruma motoru bir munga silahlı er getirmişti. Erler geminin güvenliği için hemen gerekli yerlere dağıldılar. Üsteğmen yanındaki Rum çevirmen aracılığıyla yeniden konuşmaya başladı: "Gemiye terketmeleri için tayfaya bir saat süre tanıyorum."

Koruma motorundakilere de kıyıya gidip Türk bayrağı getirmelerini, emretti. Ayrıca komutana kısa bir mektup yazarak, gemiyi teslim aldığını ve bayrak çekme törenine izin verilmesini istedi. Bu sırada gümrük koruma görevlileri de bir sandalla gelerek geminin yükünü ve gümrüklenecek eşyayı saptadılar, tutanaklar düzenlediler.

Yunan tayfalar aralarında tartıştıktan sonra ortalıktan kayboldular. Bir süre sessizlik oldu. Aradan yarım saat geçmişti ki, Yunan gemisinin bütün tayfası bavulları, sandık ve torbalarıyla güverteye çıkıp lumbar ağzında toplandılar. Ne de olsa can pazarıydı. Korkularını sezen Üsteğmen, zorluk çıkarmadan hazırlandıkları için teşekkür etti. Yaşamlarının güvencede olduğunu bir kez daha yineledi. Kentte konuk edileceklerini ve bulunabilen ilk deniz aracıyla da ülkelerine gönderileceklerini söyledi.

Koruma motoru, yedeğinde küçük bir mavnayla geldi. Bir bayrak ve komutanın yazılı emri getirilmişti. Yunanlı kaptanlar da eşyalarını almaya gelmişlerdi, kamaralarına girip bavullarını yerleştirmeye başladılar.

Güvertede ise, üsteğmen yeni gelen silahsız erleri gemiye tayfa olarak dağıtıyordu. Bu iş bittikten sonra komutan mektubunu açtı okudu. Gemiye "BATUM" adının verildiğini, Kıdemli Yüzbaşı Münir Bey'in komutan olarak atandığını ve bayrağının yarın sabah törenle çekileceğini öğrendi. (Münir Bey'in Harp Okulu numarası 1022 dir.)

Ertesi sabah, 18 Mart 1921, erken saatlerde gemiye yanaşan motorbotla Kıdemli Yüzbaşı Münir yanında bir makine subayı ve bir kaç erle birlikte geldi. Geminin Türk personeli şimdilik bu kadardı. Saat tam sekiz olunca Türk bayrağı çekildi.

"Anadolu Donanması" küçük bir gemi daha kazanmıştı. Ancak, bu tekne çok eskiydi, kovanları çürüktü ve her yanı dökülüyordu. Komutan emri gereğince aceleyle onarıma başlandı.

Ömrünü çoktan doldurmuş olan, altı hemen hemen düz tekne, harap bir ırmak romorkörüydü. Makinelerinin hareketi şansa kalmıştı. Makineler çalıştığında gemi zangır zangır titiyor, vidaları şimdi sökülecek, gemi darmadağın olacak diye personelin canı ağzına geliyordu. Geminin her sefere çıkışında yüklendiği yükten başka, bir o kadar da tampon ve çimento alması gerekecekti. Çünkü bin bir yamasından hangisinin ne zaman patlayacağı belli olmazdı.

Batum'un onarımı deniz subaylarının insanüstü çabalarıyla komutan emrinden beş gün önce bitirildi. Tekne harap ta olsa Anadolu için bir nimetti. Bu yoklukta herşey o kadar gerekliydi ki...

Batum, yaşamlarını hiçe sayarak kendisini yönetecek olan deniz subaylarının emrindeydi artık ve ilk seferine başlıyordu.

1921 yılının Nisan ayı başında Batum, ilk uzun seferini yapıp limana girdiği zaman Ereğli Nakliyatı Bahriye Komutanlığı henüz kurulmuştu. Bu komutanlık, Karadeniz kıyılarımızın batı kesiminde, ulaştırma ve boşaltma işlerinde, Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığına büyük destek olmuştu. Bu kuruluştan önce de liman başkanının yönetiminde Ereğli Bahriye Müfrezesi adında burada küçük bir birlik vardı ve oraya gelen her gemiye el koyup Trabzon'a göndermiş ve taşıma filosunu güçlendirmişti.

Samsun limanında, limanın bir mil kadar açığında, dört bacalı bir ABD muhribi yatıyordu. Mondros hükümleri gereğince "yenen" devletlerin deneti-

mi altına giren kıyılarımızda bu gemi devriye (karakol) ödevini yerine getiriyordu. Ancak, geminin personeli, Türk denizcilerinin Karadeniz'de takalar, mavnalar ve çürük çarık teknelerle yaptıkları taşımayı gördükçe hayretler içinde kalıyorlar ve duydukları hayranlık sonucunda da teknelerin hareketlerini görmezlikten geliyorlardı. (53)

Batum her seferinden dönüşünde Samsun limanının açığında demirlemiş olan ABD destroyerinin personelinin candan avazlarıyla karşılaşırdı.

Bu yıpranmış tekne, bacasına kadar silah, cephane ve top yüküyle bata çıka, bunala bunala ABD gemisinin yanından geçirdi. Yanlarından çabalararak geçen ve dünyada eşi kalmamış yandan çarklı bu köhne vapuru gülücüklerle bir an seyrettikten sonra, tüm ABD'li personel ayakta uzun uzun alkışlardı.

Kıyı, Batum'un kısık düdüğünden önce genç Amerikalıların şen ve coşkunun avazlarını duyardı.

"Hurra Batum... Hurra... Hurra..."

Batum'un komutanı hiç bir zaman bu alkışları duyamazdı. Çünkü o, geminin delinen gövdesini çimento ve çaputla kapatmaya çabalandı. Batum'un köhne gövdesi yolda kaç kez delindi. Ziftli birandalar ve çimento ile tutturuldu, yine iş gördü.

İste Anadolu Donanmasının bu en yaşlı ve köhne teknesiyle Türk denizcileri tonlarca savaş malzemesi taşıdılar, üstelik te yaşamlarını hiçe sayarak.

Bugün tekniğin ulaştığı zirvede yapılan 50.000 - 100.000 tonluk gemiler Karadeniz'in azgın dalgalarıyla zar zor baş ederken, 1921'lerde o küçücük tekneler nasıl oluyor da Karadeniz'i yeniyordu?

Türk denizcilerini ayakta tutan tek güç bağımsızlığa duyulan özlem idi. Bir de Kuvâ-yı Milliye ruhu.

SOVYET SOSYALİST CUMHURİYETİNDEN GEMİ ALMA GİRİŞİMLERİ

Haziran 1921. Türk denizcileri kaçak olarak taşıdıkları silah ve cephaneyi savaş gemileriyle taşımak zorunluğunu duymaya başladılar.

İnönü Savaşları Türklerin utkusuyla bitmişti. Yunanlıların ve İngilizlerin Karadeniz'de çok sıkı denetim ve gözetime girecekleri açıkça seziliyordu.

İşte Türk denizcileri bu girişimleri engellemek ve zayıflatmak amacıyla savaş gemisi alınmasını istediler.

Denizcilerin bu önerisini benimseyen Büyük Millet Meclisi, Dışişleri Bakanlığı kanalıyla Sovyet Rusya'dan savaş ve yardımcı gemi alınması için girişimde bulunulmasını onayladı.

15 Ağustos 1921'de, Rus Karadeniz Filosu Komutanı ile Tuapse Şehbenderimiz bu amaçla Trabzon'a geldi. (54)

Böyle bir isteğin gereği olarak 16-18 Ağustos 1921 günlerinde Trabzon'daki 13 ncü Tümen Karargâhında bir toplantı yapılmıştı. Bu toplantıya Türk tarafından Trabzon Nakliyatı Bahriye komutanı ile Tuapse Şehbenderi; Federatif Sosyalist Devletinden de Karadeniz Donanması Komutanı katılmıştı. (55)

Bu görüşmelerde Türk tarafı Ruslardan denizaltı gemileri, mayın dökücü gemiler, deniz uçakları ve 400 tane de mayın istediler.

Rus Amiral de, Novroseski'den 500 mayın ile 40 mayın taşıyacak bir mayın gemisi ve Tuapse'den de "2 motorgambot" getirmeye söz verdi. (56)

Öteki gemileri Baltık Denizinden getirme zorunluğundan ötürü, çok uzun bir süre sonra teslim edilebileceğini belirtti. Denizaltı gemisi ile uçakları Baltık'tan getireceklerini söylediyse de, bu hiç bir zaman gerçekleşmedi. (57)

Ruslar tarafından Batum yoluyla 29 Eylül 1921'de Trabzon'a getirilen iki motorgambot'a, denemelerinin yapılmasından sonra, 9 Ekim 1921'de törenle Türk bayrağı çekildi. Rus personeli ertesi günü Arslan motoru ile Batum'a döndüler (58).

Bu gemilere "1 ve 2 Numaralı motorgambotlar" adı verildi. Bunlar Trabzon'a gelmeden önce Novroseski'de onarım görmüşlerdi ve bize teslim edildiklerinde hiç te iyi durumda değillerdi.

"2 No. lunun" orta makinesi çalışmıyor ve "1 No. lunur" iskele (sol) pervanesi Ruslar tarafından denize düşürülmüştü. Bu iki gemi Trabzon'da onarıma çalışıldıysa da başarı sağlanamadı. Bundan ötürü bu gemiler 6 Aralık 1921'de Alemdar gemisi yedeğinde, Batum-Tuapse yolu ile yeniden Novroseski'ye gönderildiler ve ancak 28 Nisan 1922'de Trabzon'a dönebildiler. (60)

Her iki motorgambotun, Trabzon'daki ilk teslimlerinde taşıdıkları nitelikler :

14 tonluk bu gemilerin, hızı 20 mildir (denemede 12 ve 15 mil yapmışlardı) Tekneler ahşap.

Makineler : Her birinde 150'şer beygirlik üç motor

Harcadığı yakıt: Ulaştığı en büyük hız da 70 kilogram sıfır numaralı benzin ve

17 kilogram makine yağı
Personel : Herbirine sekiz kişi
Silahları : Herbirinde bir adet 47 milimetrelik top ve 2 makineli tñfek.
Yalnız birinde 37 milimetrelik uçaksavar.
Cephane : Herbirinde 80 atım.

Bu niteliklerinden başka, herbiri güvertesine 4 ton yük alabilmekteydi.

TÜRK SULARINDA DÜŞMAN DONANMALARININ HAREKÂTININ GENEL NİTELİĞİ

Yüzyıllar boyunca kurulan imparatorluklara göz gezdirdiğimiz zaman denizde güçlü donanmalar bulundurmuş olan devletlerin uzun yıllar yaşadığını görüyoruz.

Çünkü deniz yolu hem asker taşımak, hem de sömürülen toprakların varlıklarını taşımak için en uygun yoldu.

Tarihte uzun ömürlü İmparatorluklardan biri olan Osmanlı İmparatorluğu hiç bir dönemde (Barbaros dönemi dışında) çok güçlü bir deniz devleti olamamıştır.

İlk kurulduğu yüzyıllarda çevresindeki devletlerin yapısı gereğince kara ordularıyla göz kamaştırıcı başarılar kazanmıştır. Ancak, İmparatorluk genişledikçe deniz aşırı sömürgelerin elde tutulması zorlaşmış ve bir süre sonra da olanaksızlaşmıştır.

Osmanlı'nın ulaşmakta güçlük çektiği kendi topraklarına, güçlü donanmalarıyla öteki ülkelerin çabucak ulaşması sonucu İmparatorluk çatırdamaya, kısa bir süre sonra da parçalanıp yok olmaya mahkûm olmuştur.

Örneğin; Mısır'da Mehmet Ali Paşa'nın baş kaldırması, Donanmanın güçsüzlüğü nedeniyle bastırılmamıştı.

Tarihimizde en utanç verici yenilgilerinden biri, Balkan Savaşı'dır.

Buradaki yenilginin nedenleri arasında ilk sırada, donanmanın güçsüz olması gelmektedir.

Osmanlı halkı Averoff gibi bir savaş gemisini Donanmaya kazandırmak için ne büyük özveride bulunmuştur. Donanma Cemiyeti bile Averoff ayarında bir gemi almak için kurulmuştur.

Osmanlı padişahları, bir kaçı dışında donanmaya, denize, hiç önem vermemişlerdir. Gelenekselleşmeyen denize bağlılık, Kurtuluş Savaşımız sırasında çok büyük sıkıntılar çekmemize neden olmuştur.

Karadeniz, Ege, Akdeniz. Hepsi birer Türk Gölü olmuş. Fakat güçlü bir donanma kurma yoluna gidilmemiş.

Kanuni Döneminde Akdeniz'in "Türk gölü" olduğu söylenir. Fakat şu unutulmamalıdır ki; Barbaros sıkışmasaydı gelip Osmanlı'ya boyun eğmeyecekti. Barbaros kendiliğinden gelmeseydi, Akdeniz Türk gölü olur muydu?

Donanma Komutanı kim olur?

Yanıt çok kolay. En kıdemli deniz subayı. Fakat Osmanlı da Kaptan-ı Deryaların bir ikisi dışında hepsi karacı subaylardan tayin edilmiş.

Bu durumda denizlere nasıl egemen olunur? Egemen olunamayacağı gün gibi ortadadır.

Egemen olamazsan, tarihin gelişim süreci içinde toplumsal ve siyasal olayların gereği, İmparatorluk tarih sahnesinden çekilince, yerine kurulacak olan genç devlet "Kurtuluş Savaşını" verirken ne yapar?

Osmanlı'nın son döneminde bir tek Sultan Aziz donanmaya önem ver-

miş. Ancak O'da bu işi bilinçsizce yapınca ortaya çarpık bir durum çıkmış.

Donanmada her cins gemi olmuş. İngiliz, Fransız, İtalyanı... Kısacası, Aziz'e ne önermişlerse, almış.

Sonra ne olmuş. Abdülhamit, donanmanın, kendisini tahttan indireceği kuşkusunu düşüncelerinden söküp atamayınca; dönemin üçüncü büyük deniz gücü Haliç'te çürümeye mahkûm edilmiş. Bu durumda Balkan Savaşı çıkınca da donanmasızlıktan yenilmişiz.

Yazgı. Birinci Dünya Savaşı sonunda da elimizdeki gemiler yine Haliç'te çürümeye bırakıldılar.

Bu durumda Anadolu Hükûmeti, Kara Ordusunu destekleyebilmek için ne ile cephane taşıyacaktı. Çünkü "Anadolu İhtilalinin" başarısı cephane, silah, savaş araç gerecinin taşınmasına bağlıydı.

Anadolu Hükûmeti gemi bulmak için çabalarken istilacılar, (İngiliz, Fransız, İtalyan, Yunan) güçlerinin bir göstergesi olarak yüzlerce parçalık donanmalarıyla İstanbul'u ve tüm kıyılarımızı işgal ettiler.

Düşünceleri şuydu: Nasıl olsa bu bölgelerden Yunan ordusunu destekleyebilirlerdi. Dolayısıyla da Karadeniz'i Yunan Donanmasının denetimine bıraktılar.

Güneydeki Fransızlarla yapılan çarpışmaları gözardı edersek, Kurtuluş Savaşımızın yalnız Yunan kara ordusuyla yapıldığını görürüz.

Yunan ordusu da Ege ve Güney limanlarımızdan besleniyordu. Çünkü bu limanlarda cephe arasında demiryolu ulaşım bağlantısı rahatlıkla kurulabiliyordu.

Öte yandan Anadolu'nun kıraç bölgesinde yaşamaya zorunlu kılınan "Kemalistler" yalnızca Karadeniz'deki kaçak deniz ulaştırmasıyla destek bulabiliirdi.

Kaçak savaş araç gereçleri İstanbul'dan Karadeniz Ereğlisi'ne, İnebolu'ya; Novroseski ve Batum'dan Trabzon'a; Trabzon'dan Samsun ve İnebolu'ya taşınacaktı. Düşman gemilerinin sıkı denetimine karşın Marmara Denizinde de İstanbul'dan Yalova'ya ve Karamürsel'e aktarılmasına çalışılacaktı.

Karadeniz'de İngiliz ve Fransızlar yalnız Karadeniz Ereğlisi, Zonguldak ve Samsun limanlarını tutmuşlardı. Bu limanlardaki işgalleri de geçici bir manzara taşıırmaktaydı. (61)

Osmanlı'nın gemileri Haliç'e hapsedilmişti. Anadolu Hükûmeti'nin elinde Aydın Reis ve Preveze'nin dışında gemi yoktu. Karadeniz'de cephane taşınabilmesi için Haliç'teki gemilerin kaçırılması gerekiyordu. İşte bu olasılık nedeniyle Boğaz sıkı biçimde işgal edilmişti. Bir de Yunan gemilerinin sabotaja kurban gitme olasılığı vardı. Bunu da engellemek için Boğaz'ın her iki yakası çok sıkı denetime alındı.

Durum böyle olunca Karadeniz, Yunan gemilerine kaldı. Demek ki kaçak Türk ulaştırması ile Yunan denetimi çarpışacaktı.

Karadeniz'deki ABD savaş gemileri Türk taşımacılığına engel olmadılar. Düşmanca davranmadılar. Ancak, bunun tek nedeni yeni bir pazar ola-

naşıydı.

Ankara Hükümeti, Karadeniz'i, kara cephesini beslemek amacıyla kullandı. Bunda da çok başarılı oldu. Karadeniz'de, deniz savaşı yapılmadı. (Yalnız ALEMĐAR gemisi Fransız gambotuyla çarpışmıştır.)

Taaruzî harekâtımız yalnızca iki Yunan ticaret gemisinin ve Rum pontus çetelerinin bir bölümünün yakalanması ile sınırlı kaldı.

Yabancı Savaş Gemilerinin Harekâtı:

a- İngiliz savaş gemilerinin harekâtı:

Sömürgeci bir İmparatorluk olan İngiltere'nin bütün Ulusal Savaşımızı boyunca tek bir hedefi olmuştur: Anadolu'yu pay etmek.

Anadolu'yu parçalamanın yolu da "kara ordumuza" savaş araç gerecinin, silahın, cephanenin ulaştırılmasını engellemektir. Bu nedenle kıyılarımızı çok sıkı denetim altına aldılar.

Silah bırakışmasının hemen ardından, daha 1919 yılında Karadeniz limanlarımızı ve denizdeki ulaştırmayı çok sıkı biçimde denetime başladılar.

Bunun sonucu olarak ta, 16 Mayıs 1919'da İstanbul'dan ayrılan Bandırma'yı yakalamak için ardına muhrip taktılar ancak, başarılı olamadılar.

"Anadolu Donanmasının" ilk çekirdeğini oluşturacak olan Sinop'taki Preveze ve Trabzon'daki Aydınreis gambotları ile ilgilenmeye başladılar. Bunları İstanbul'a getirtmek için de çok uğraştılar.

1919'un Temmuz ayında Samsun'a asker çıkardılar fakat Ekim ayında bunları geri çekmek zorunda kaldılar.

Trabzon'a da bir müfreze çıkararak, Boztepe'deki, Ruslardan kalma ve henüz yerine konmamış iki tane 240 milimetrelik gemi topunun namlularını dinamitlemişler, benzer eylemi Rize'deki iki 150/45 milimetrelik gemi topuna da uygulamak istemişler fakat kasaba halkının karşı koyması ile bu işi başaramamışlardı. Bundan başka 21 Mayıs 1920'de, askeri tören yapmak amacıyla Trabzon'a bir askeri müfreze çıkarmak istemişler ise de, bu istekleri uygun görülmemiştir. (62)

Bağlaşklar arasında varılan uzlaşma sonucunda İngilizler Doğu Karadeniz'i sıkı denetim altında bulunduracaklardı.

General Milne Trabzon'u istediklerini açıkça belirttikten sonra Samsun ve Trabzon'a asker çıkarmak istemişlerdi.

İngilizler Doğu Karadeniz'de sürekli olarak bir filo bulundurdular. Bu arada Eylül 1920'de Rize, Trabzon ve Sinop limanlarına savaş gemilerini indirdiler.

İngilizlerin hem bu limanlarımızı işgal hem de iki parça gemimizi (Aydınreis ve Preveze) sürekli olarak gözetim altında bulundurmalarındaki amaçları yalnızca askeri taşımacılığımızı engellemek değildi. Çünkü bu iki gambotun taşıyacağı askeri araç gereçle bu bölgeyi işgale kalkışan İngiliz ve

Fransızlara karşı koyulamazdı. O halde, dışarıya yansıttıkları bu amaçlarının ardında daha değişik düşünceleri olmalıydı.

Gerçekleştirmeyi tasarladıklarının ilki Doğu Karadeniz'in işgaliyle Batum petrollerine ulaşmak olabilir. Bu düşüncenin eyleme dönüştürülmesi İngiliz yayılmacılığına son derece uygun düşmektedir.

Doğu Karadeniz'de filo bulundurmalarının gerçek nedenlerinden birisi de Pontus ve Ermeni çetelerini desteklemek, onlara güvence vermek olduğu son derece açıktır. Çünkü bu çetelerin isyanlarıyla uğraşan içten vurulmuş bir Türkiye onlar için kolay lokma olacaktı.

İngilizler, Yunanlıları kullanarak, Anadolu'da Türk-Yunan savaşına yol açtılar. Bu eylemleri de İngiliz siyasetinin bir gereği idi.

Türkiye'nin paylaşılmasına karar veren İngilizlerle çarpışmıyoruz da Yunanlılarla çarpışıyoruz. Halbuki "Kurtuluş Savaşımızı" İngilizlerle yapmamız gerekmez miydi? Sömürgeci olan, Osmanlının çöküşünü hazırlayan, paylaşımı ve işgalleri hazırlayıp, yönetenin İngilizler olmasına karşın Türkleri Yunanlılarla savaştırdılar.

İngilizler, Trabzon'daki tek deniz gücümüz olan Aydınreis gambotunun tüm hareketlerini çok sıkı biçimde gözetim altına alınca İstanbul Hükümeti "geri dön" çağrısında bulunmuştu.

"İngiliz denizciler, Karadeniz'de sürekli olarak savaş gemisi dolaştırırlarsa; Türklerin de bu denizde askeri araç gereç taşıyamayacaklarını düşünüyorlardı. Bunun sonucu olarak Karadeniz limanlarına pek sık geliyorlar, denetimlerini açık denizde de yapıyorlardı. Bir ara Boğaz ile Amasra arasına uçak gemisi yollamışlar ve Türklerin kaçak olarak taşımacılık yapıp yapmadıklarını bu geminin uçaklarıyla gözlem uçuşları yaptırıp saptamaya çalışmışlardı. Fakat onların çoğunlukla uyguladıkları yöntem Türk gemilerinin bulunabileceğini sezinledikleri bölgelerde muhripler dolaştırmaktı.

Sık sık dolaştırdıkları devriyelerden F-28 borda numaralı İngiliz muhribi Trabzon limanı önünde serseri bir mayına çarpmış, yara almış ve hareket edemez duruma gelmişti. Trabzon limanında demirli bulunan bir İtalyan gemisi hareket edip F-28'i yedeklemişti. Umuru Bahriye Müdürlüğü bu olayı, Trabzon Liman Başkanlığından öğrenir öğrenmez kuvvet yollayarak İngiliz gemisine el koymayı düşünmüş; fakat cephane taşımaya engel olur düşüncesiyle bu kararından dönmek zorunda kalmıştı. İngilizler ise başka bir muhrip yollayarak F-28'i Trabzon'dan götürdüler." (63)

İngiliz gemilerinin, 1921 yılında da limanlarımızı denetimleri sürdürdü gitti.

27 Temmuz 1921 : İki İngiliz muhribi Vona limanına gelmiş ve bir gün sonra kalkarak öğleden sonra Sinop'a varmışlar, Sinop mutasarrıfına başvurarak karaya çıkmak isteğinde bulunmuşlarsa da önerileri geri çevrilmiştir. Buna karşın geceyi Sinop'ta geçirmişler ve sonra uzaklaşmışlardır. Bu muhripler daha sonra Samsun'a uğramışlardır.

31 Temmuz 1921: İki muhrip, bu kez Giresun'a gelerek mutasarrıfla görüşme isteğinde bulunmuşlar ve fazla beklemeden doğuya doğru uzaklaşmışlar ve sonra Trabzon'da valiye bir mektup bırakmışlardır. Adı geçen muhripler (F 49, F 21) Rize'ye kadar seyirlerini sürdürmüşler ve ardından batıya dönmüşlerdir.

F 21, F 49 numaralı muhriplerin, 28 Temmuz - 1 Ağustos günlerinde İnebolu, Sinop, Samsun, Vona, Trabzon ve Rize'ye gelmeleri ve 26 Ağustos 1921'de yeniden Trabzon önünde görünmeleri, denetimin ne ölçüde sıkı olduğunu göstermektedir.

Ağustos ayının son haftasında Sinop, Zonguldak, Ereğli ve Akçakoca önlerinde de gözükmüşlerdi.

30-31 Ekim 1921'de İnebolu, Zonguldak, Trabzon'da yapılan esirlerin değiştirilmesinde de bir muhrip ile iki gambotları hazır bulunmuştur (64).

İngiliz savaş gemilerinin Marmara denizindeki harekâtı:

«İngiliz deniz kuvvetlerinin Marmara kıyılarındaki tehditleri ve Mudanya'ya asker çıkarmaları (65):

Günün birinde, İngiliz zırhlıları ansızın Mudanya'ya gelerek şafak vakti karaya asker çıkardılar. Mudanya'daki halkın çoğunluğunu Rumlar teşkil ediyordu. Burada, 56. Tüme ne ait çok zayıf bir piyade bölüğü vardı. Baskın halinde yapılan İngiliz çıkarması yüzünden bu bölük tek bir mermi atamamış, dağılmış, bölüğün kumandanı olan yüzbaşı yattığı otelde yakalanarak İngilizlerin eline düşmüştü.

Aynı gün yeniden gemilerine binerek Mudanya'dan çekilen İngiliz deniz piyadelerinin arkasından, ben bizzat Mudanya'ya gittim ve evlere ve kırılara dağılmış olan erleri toplayarak başlarına yeni bir kumandan verdim. Bölüğü ayrıca iki makineli tüfekle takviye ederek bu tüfekleri sokakların denize müntehi oldukları yerlere ve denize karşı ateş edecek surette yerleştirdim. Ayrıca deniz kıyısında gece ve gündüz muharebeye hazır piyade mangaları da yerleştirdim.

Bu tertibattan habersiz olan İngiliz Deniz Kuvvetleri birkaç gün sonra tekrar Mudanya önüne gelip de harp gemilerinden kayıklara ve filikalara asker doldurup kıyıya yaklaşmaya başlayınca, ilk defa olarak burada makineli tüfeklerimizin ateşleri ile karşılandılar. Zırh kaplı olmayan filikaların içine doldurulmuş olan İngiliz deniz erleri bu ateşten çok kayıp verdi. İngiliz zırhlıları, Rum mahallesinin sokakları içinde yerleştirilmiş olan makineli tüfeklerimize, Rum halkına zarar vermek korkusuyla topçu ateşi açamadıklarından bu filikaları korumak için acele zırhlıların gövdesiyle kapadılar. Bundan istifade eden piyadeler ve makineli tüfeklerimiz kıyıyı terkederek şehrin sokaklarından rahatça, zeytin ağaçları ile örtülü sırtlara çekildiler. Orada tekrar tertibatı alınca ya da İngiliz deniz erleri kasabaya tekrar çıkarıldı. İsmi ni hatırlayamadığım

tek bir jandarma eri kaşabanın doğu kenarı dışında yalnız başına bu İngiliz denizcilerine karşı müdafaada devam ederek orada şehit olmuştur. Şimdi, Mudanya'da onun küçük bir heykeli, kendiliğinden ve tek başına vatan toprağını müdafaanın kahramanlık sembolü olarak dikili durmaktadır.

İngiliz zırhlıları 35'lik ağır mermilerle bu zeytinlik sırtları bombardıman etmişlerse de sırtların üstünde büyük çukurlar açmaktan ve taşları parçalamaktan başka bir zarar verememişlerdir. 56. Tümenin, Marmara kıyılarında, ilk defa olarak İngiliz kuvvetlerine karşı silah kullanması ve bir ateş baskını ile İngiliz denizcilerine zayıat verdirmesinden sonra İngilizler bu kıyılarımıza bir kere daha asker çıkarma tecrübesini tekrar edememişlerdir.

Bu çıkarma hareketinden maksat ne idi? (66)

Sonradan anladık. Meğer İngilizler bu deniz gösterilerini ve karaya asker çıkarmaları, Bursa'daki 56. Tümeni bu bölgeye çivilemek ve yakında taarruza geçecek olan Yunanlılara karşı 56. Tümenin cepheye yardıma gitmesini önlemek için yapmışlar. Haziran ayının 22. günü Yunan ordusu bütün kuvvetleriyle (yedi tümen) saldırıya geçti. Pek tabii olarak, Marmara Bölgesinden yapılması muhtemel bir İngiliz çıkarma hareketine karşı 56. Tümen mevkiini terkedemeyerek Balıkesir Cephesine sevkedilmedi.

b- Fransız Savaş Gemilerinin Harekâtı :

Fransız savaş gemileri "Mondros Silah Bırakışmasından" sonra, Batı Karadeniz'de hareket yürütmüşlerdir.

Fransız deniz harekâtı da, İngilizlerin ki gibi Anadolu'yu pay etmeğe yönelikti. Bu nedenle kıyılarımızı denetim altına almak için yoğun çaba harcadılar.

Onlar da İngilizler gibi düşünüyordu: Eğer denizden gelecek yardım yollarını engellersek Anadolu'nun Bağlaşıklar eline geçmesi sağlanmış olacaktı.

Silah Bırakışmasının ardından 8 Mart 1919 günü Zonguldak'ı işgal ettiler.

Mustafa Kemal'in Samsun'a ayak basması ile birlikte İngiliz ve Fransızların denizlerimizdeki ortak harekâtı güç birliğine dönüştü.

Bu arada Fransızlar Karadeniz Ereğli'sini işgal etmeğe karar verdiler. Fransızlar Türk kömürlerine el koymak için Ereğli ve Zonguldak'a asker çıkardılar. (67)

8 Haziran 1920 : Fransızlar Ereğli'ye üç makineli tüfekle bir piyade bölüğü çıkardılar.

10 Haziran 1920:

Bir ağır makineli tüfekli ve iki toplu, Senegal birliğiyle desteklenmiş Fransız bölüğü Ereğli'ye çıktı. Türk direnişçilerinin bu birliklere saldıracağını haber alan Fransızlar, karşı

19 Haziran 1920: önlem olarak, bir kruvazör ve bir gambotla Ereğli dolaylarını bombaladılar.

Bu kadar az bir kuvvetle Ereğli'yi savunamayacaklarını ve işgal de edemeyeceklerini anlayan Fransızlar askerlerini geri çektiler.

Fransızlar da İngilizler gibi Ermeni ve Pontus çetelerine destek olmak amacıyla da filo dolaştırdılar.

Daha önceki bölümlerde İstanbul'da bulunan Bağlaşık Devletler komutanlarının Trabzon'da demirli bulunan Aydınreis gambotunu geri dön emri gönderdiklerini anlatmıştık. Bu emir bir Fransız gambotuyla gönderildi. Aynı biçimde Preveze gambotuna gönderilen emir de bir Fransız gambotuyla gönderildi.

28 Ocak 1921 :

1 Mart : Fransızlarla denizdeki tek çatışma Alemdar gemisinin kaçırılması nedeniyle oldu. Serdümen Recep şehit oldu.

4 Mayıs : Fransız muhrip, yardımcı kruvazör ve gambotları Sinop, Zonguldak, Trabzon limanlarına sık sık geldiler. Ereğli'ye bir Fransız denizaltı gemisi geldi.

20-21 Haziran : Fransızlar, Zonguldak limanını bir deniz üssü olarak kullandılar ve bu tarihte buradan ayrıldılar.

29 Temmuz : Bir Fransız muhripi Ereğli'ye geldi.

Fransızlar, Batı Karadeniz'deki hareketlerinde zaman zaman Pake Denizcilik Şirketinin vapurlarına da onları koruma amacıyla eşlik etmişlerdir. (68)

c- Yunan Savaş Gemilerinin Harekâtı :

Kurtuluş Savaşımız boyunca, Anadolu'da olduğu gibi Karadeniz'de de Yunan savaş gemileri ile mücadele ettik.

Yunanlılar, Türk deniz araçlarının silah ve cephanenin denizden taşınmasını engellemek ve Pontus çetelerini besleyip Anadolu'daki Ulusal Güçleri zor durumda bırakmak amacıyla Karadeniz'de gemi bulundurmışlardır.

Ulusal Savaşımız başlatıldığında çözülmesi gereken en önemli sorunun kara cephelerini beslemek olduğu anlaşılmıştı. Bu nedenle Karadeniz'deki mücadelenin sonucu karadaki savaşların sonucunu doğrudan ilgilendiriyordu.

Yunanlıların kıyılarımızdaki denetim ve gözetimi, taşıma gemilerimizin hareketlerini engelleme çabaları Kütahya-Eskişehir ve Sakarya savaşlarının sonunda çok yoğunlaştı.

Özellikle Sakarya'nın öcünü almak istiyorlardı. Öte yandan 16 Mart 1921'de imzalanan Türk-Federatif Sosyalist Cumhuriyet Antlaşmasının Türkiye açısından belirli bir rahatlatma getireceği de çok açıktı. Bundan böyle Karadeniz'de askeri araç gereçlerin taşınması çok daha olumlu koşullarda sağlanacaktı.

Doğu Karadeniz'deki Rus limanlarından Türk limanlarına silah ve cephanenin rahatlıkla taşınmaması gerekiyordu. İşte, Yunanlılar da taşımayı engellemek için kıyılarımıza ve açık denizlere daha çok ve sık devriye (karakol) koydular. Çok sık aralıklarla dolaşan Yunan devriye gemilerinden sıyrılmak olanaksızdı.

Yunanlılar 26 Mart 1921'de kıyılarımıza resmen abluka uygulamaya, yakalanan subay ve erlere korsan muamelesi yapılacağını, savaş araçlarına el konacağını, gemilerimizi batıracaklarını dünyaya açıkladılar. (69)

Bu sıkı denetim ve gözetim 26 Ekim 1921 gününden başlamak üzere uygulanacaktı. (70)

Silah ve cephane taşımacılığının çoğaldığı bu dönemde Yunan muhrip ve yardımcı kruvazörleri de bunu engellemek için ne gerekirse yaptılar. Dönemine göre en güçlü savaş gemilerine sahip olan Yunanistan en gelişmiş savaş gemisi olan Averoff'u bile bir kaç kez 'Karadeniz'e çıkardı.

Yunan savaş gemileri bir süre iki filoyla, biri batıdan doğuya doğru kıyılanımızı tararken, öbürü ters yönde hareket ederek Türk gemilerine soluk aldirmamaya çalıştılar.

Bir ara Batum'da da çok sıkı gözetim uyguladılar.

Bu dönemde Yunan savaş gemilerine verilen emir şöyleydi (71):

"Görülecek her gemide arama yapmak, bandırası ne olursa olsun gemilerdeki aramalarını gerektiğinde güç kullanarak yapmak ve yakalanan Türk motorlarının taşıdıkları araç gereçlere, ağıtlara el koymaktır. Bu arada iskele komutanlıklarına azami derecede zarar verdirilmesi de emrolundu."

1921 yılında Yunan savaş gemilerinin harekâtı soluk aldirmamacasına sürdü.

- 2 Nisan 1921 : Bir Yunan muhribi Sinop çevresinde yelkenlileri yokladı.
- 4 Mayıs 1921 : Yunan muhribi Ereğli limanına girmek için uğraşmış fakat kıyı toplarının ateşine uğramış ve sonra bu muhrip, Fil-yos, Cide önlerinde devriye (karakol) dolaşmıştır.
- 2 Haziran 1921 : Bir Yunan muhribi İnebolu açıklarında kayıkları aradıktan sonra Batı Karadeniz'e doğru açılmış ve aynı gün öbür muhrip Ereğli önünde görülmüştür.
- 5 Haziran 1921 : Daha sonra Yunan muhripleri (Panter sınıfı) Cide, Bartın, Ünye önlerinde denetimlerini sürdürmüştür.
- 9 Haziran 1921 : Kilkis zırhlısı İnebolu'ya gelerek yerel hükümete bir ültimatom vererek cephane ve bütün askerî kurumların tarafımızdan yok edilmesini istediler. Bu isteğin geri çevrilmesi üzerine, Kilkis, Türk kıyıların ilk kez bombalandı. İnebolu'yu bir saat süreyle topa tuttu. O sabah Kilkis ile birlikte bir Yunan muhribi de İnebolu önlerine gelmişti.

Kılıks'tan iki subay karaya çıkarak Kaymakam ve Liman Başkanına bir yazılı buyruk getirdiler.

İki subay aracılığıyla gönderilen bu emirde iki saat süre verilerek şunlar isteniyordu (72): " Savaş araç gerecinin yok edilmesi, topların ortadan kaldırılması ve kamalarının teslimi, kuvvetlerimizin tüfek menzili dışına çıkmalarını, halkın elindeki tüfeklerin teslimi, telefon ve telyazı iletişim yollarının ortadan kaldırılması ile aygıtlarının teslimi ve limandaki teknelerin teslimini istedi. Bu istekler iki saat içinde yerine getirilmezse ateş açıp İnebolu'yu yakacaktı".

İnebolu'da Yunanlılara karşı koyacak silah yoktu. Buna karşın İnebolu Kaymakamı ve Liman Başkanı, Yunanlı amiralin verdiği yazılı uyarıya çok sert yanıt vererek (73):

"Size verilecek hiçbir ödünümüz yoktur" dediler.

Bu yanıt üzerine saat 13.20'de Kılıks önce küçük topları ile değişik büyüklüklerde 40-50 mermi attı. Batı yönünde uzaklaştı. Kasabada 4 kayık, 5 işyeri ve 2 ev yıkılmıştı. Hükümet konağı, Liman Dairesi ve Osmanlı Bankasının camları kırıldı. Sivil halktan kimseye birşey olmadı. Cephane depoları da zarar görmedi. (74)

Yunan savaş gemilerinin harekâtı bu olaydan sonra daha hızlanarak sürdü gitti.

18 Temmuz 1921 : Bir Yunan muhripi Sinop önünde bir yelkenlide arama yaptıktan sonra onu batırdı ve aynı gün Panter sınıfı başka bir muhriple, yardımcı kruvazörü Trabzon dalgakıranını bombardıman etti ve kıyıdan verilen karşılık üzerine uzaklaştı (75).

20 Temmuz 1921 : Sinop bombalandı. Yunan muhripi ile yardımcı kruvazörü Samsun önünde Kırım vapurunu yolundan çevirerek arama yaptıktan sonra doğuya doğru yollandı. Kılıks zırhlısı Sinop'a tek bir mermi attı. Bir yardımcı kruvazörle bir muhrip te Trabzon'u bombardıman etti.

22 Temmuz 1921 : Bir Yunan muhripi Sinop'un boş topraklarına 12 mermi attı.

24 Temmuz 1921 : Kılıks zırhlısı, yanında bir yardımcı kruvazör ve bir muhrip ile Amasra'dan doğuya geçip, Kızılırmak-Sinop arasında arama yapıp, devriye (karakol) gezdi.

26 Temmuz 1921 : Sinop gözetleme kulesi ikinci kez bombardıman edildi.

29 Temmuz 1921 : Kılıks zırhlısı yanındaki muhriple Samsun'a gelirken devriye (karakol) yapan ABD muhripi onları karşıladı ve üç saat süren görüşmeden sonra Yunan gemileri uzaklaştı. (76)

30 Temmuz 1921 : Sinop önlerine gelmiş olan Kılıks, İnebolu'yu bombardıman etti. Kente dört mermi attı.

Yunanlılar bu bombardımanlardan hiçbir sonuç elde edemediler. Denizde tek bir av yakalayamayan Yunanlılar, İstanbul - Trabzon ve Batum-Trabzon yönlerinde sürekli karakol yaparak ve kaçak silah, cephane taşıyan Türk deniz araçlarını yollarından çevirmeye uğraştılar.

Buna karşın Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanı, 13. Tümen bünyesinde bulunan Karakuş motorunu alarak, Yunan gemilerini gözetlemek üzere Hopa dolaylarında karakol ödevi verdi. Gerçi bu motorun Yunan silahlarına karşılık verecek gücü yoktu. Bundan ötürü bu motorun Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığından aldığı emir yalnızca düşmanları gözetlemektir. Karakuş motorunun mürettebatına sivil elbise giydirilmiş ve teknesinde askeri hizmetlerde kullanıldığına ilişkin hiçbir kanıt bırakılmamıştı. (77)

Yunanlılar düzenledikleri devriyelerle (karakollarla) istedikleri sonucu alamadıklarını görünce karakol yöntemlerini değiştirdiler. Bu kez, bir filo batı'dan doğu'ya doğru karakol yaparken öbür filo da doğu'dan batı'ya karakol yapıyordu. (78)

Yunan savaş gemileri ağustos ayında da bombardımanı sürdürdüler.

7 Ağustos 1921 : Bir Yunan muhripi, Rize'nin Hamidiye iskelesindeki kayıklara dört mermi attı.

8 Ağustos: Bir muhripin yedeğinde bir motor ve yardımcı kruvazörünün yedeğinde bir yelkenli olduğu halde doğuya geçtikleri Vona'dan görülmüş ve aynı gün Giresun vapurunda arama yaparak bir bölüm eşyaya el koymuş, gemide bulunan Gazâl romorkörü birinci çarkçbaşı Yüzbaşı Kıbrıslı Sudi ile, Samsun Bahriye Müfrezesinin iki eri ve bir sivil kişiyi savaş esiri olarak alıp götürmüştür.

12 Ağustos - 17 Ağustos 1921'e dek bu kuvvetler Trabzon ile Batum arasında sürekli ve sıkı karakol (devriye) yapmış ise de silah ve cephane taşıyan deniz araçlarımızı yakalayamamıştır.

16 Ağustos : Bir muhrip Rize'yi 40 dakika topa tuttu. Attığı 21 mermi ile bir kadın şehit oldu ve bir çocuk yaralandı.

17 Ağustos : Bir muhrip, Vona açıklarında beş kayığı batırdı. Aynı günde Gerze'deki kayıklar da bir muhribin ateşiyle karşılaştılar.

18 Ağustos: Trabzon'a ve özellikle dalgakırana ateş açmış ise de karşılık verilmesi üzerine uzaklaşmış ve aynı gün Sinop önünde bir yelkenliyi batırmıştır.

19 Ağustos : "Rusumat No. 4" vapurunu yakaladılar.

20 Ağustos : Kılıks zırhlısı yanındaki muhriple İnebolu önünden doğuya doğru geçti.

22 Ağustos : Kılıks, Ordu'da Gülnihal vapurunda arama yaptı ve sonra doğuya doğru seyrini sürdürdü.

23 Ağustos : Kılıks, Rize'nin 10 mil açığında görüldü ve buradan batıya döndü.

24 Ağustos : Yunan savaş gemileri Vona'dan sonra Fatsa'da da kayıklarımızı aradı.

- 26 Ağustos : Aynı gemiler Amasra ve Ereğli'de de görüldü. İki torpido ile silahlandırılmış üç yük gemisinin dışında, bir kaç gemiden oluşan başka bir filo Kefken önlerinden ağır yol ile Sakarya yönüne ilerlediği ve bu bölgede sürekli olarak devriye dolaştıkları görüldü. Kılıks ve beraberindeki bir kaç gemiden oluşan 1. filo Boğaz'a yol vermiş ve bir gün sonra İstanbul Boğazından içeri girmiştir.
- 27 Ağustos : Yunanlıların iki muhrip, iki gambot ve bir silahlı yük gemisi Ereğli önlerinde görüldü (sabah).
- 27-28-29 Ağustos : Yunan savaş gemileri sürekli olarak Ereğli - Akçaşehir bölgesinde devriye dolaştılar. Kayıkları bile aradılar; gece yarıları ışıldakla taradılar.
- 30 Ağustos 1921 : Hopa ile Batum arasında iki Yunan muhribinin Amasra ile Zonguldak önlerinde bir yük gemisiyle bir muhripin; Ereğli ile Akçaşehir arasında da gambotların harekâtı sürmüştür.
- 1 Eylül 1921 : İki zırhlı, iki muhrip ve bir yardımcı kruvazörden kurulu bir Yunan filosu Terme'ye 40 civarında mermi atarak bombardıman etti.
- 3 Eylül 1921 : Bir Yunan ticaret gemisi ile bir muhrip Sinop önlerinde devriyeden sonra Alaçam'a demirlediler. Bu da o bölgedeki Pontusçu Rum çetelerine yardım etme girişimlerini gösteriyordu.
- 4 Eylül 1921 : Bu gemiler Gümenöz'e demirledikten kısa bir süre sonra da doğuya doğru yollandılar.
- 5 Eylül 1921 : Bu gemilerin İnebolu'dan doğuya geçtiği görüldü.
- 8 Eylül 1921 : Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı, Batum'a gelen İngiliz savaş gemilerinin, cephane taşıyan gemilerimizle ilgili olarak Yunan deniz kuvvetlerine, telsizle bilgi aktardığını anlamış ve bunu Ankara'da Bahriye Dairesi Başkanlığına bildirmiştir.
- 10 Eylül 1921 : Kılıks, yanında bir muhriple İstanbul Boğazından çıkarak Ereğli, Zonguldak, Amasra önlerinden kıyıyı tarayarak doğuya gitti.
- 12 Eylül 1921 : Kılıks ve beraberindeki gemiler İnebolu önlerine geldi.
- 13 Eylül 1921 : Bu gemiler Samsun açıklarında görüldü. Tirebolu'da bir kotrayı batırdılar.
- 13/14 Eylül 1921 : Bu gemiler gece Trabzon'da görüldü.
- 15 Eylül 1921 : Gemiler Rize önlerinden doğuya doğru yön değiştirmiştir. Bugün bir muhrip ile silahlandırılmış bir ticaret gemisinden oluşan filo Rize önlerinden doğuya hareket etti. Bu filo

- Tuapse - Trabzon arasında devriye dolaştı.
- 17-18-19 Eylül : Yunan savaş gemileri Ereğli - Akçaşehir arasında sürekli devriye dolaştılar.
Ereğli'ye yaklaşan Panter muhribi kıyıdan açılan tüfek ateşine 4 mermi ile karşılık verdikten sonra, Baba Bunu bombardıman ederek uzaklaştı.
- 20 Eylül 1921 : Fırtına nedeniyle bir Yunan muhribi ile yedeğindeki gemi Vona limanına sığındı. (o sırada Vona'da topumuz yoktu). Bu gemiler buradan kömür aldılar.
- 22 Eylül 1921 : Panter muhribi ve yardımcı kruvazör, Rize batısındaki Araklı iskelesine 45 mermi attıktan sonra, batıya doğru seyirlerini sürdürdüler.
- 29 Eylül 1921 : Yunan savaş gemileri "Rusumat No. 4" gemimizi batırdılar.
- 30 Eylül 1921 : Yunan savaş gemilerinin ağır yol ile Amasra önünden geçtiği görüldü.
- 1 Ekim 1921 : Gemilerin Ereğli'den geçtiği görüldü.
- 2 Ekim 1921 : Yunan savaş gemileri batan Rusumat'ın çevresinde dolaştılar.
- 4 Ekim 1921 : Vaktikebir'in üç mil açığına demirleyen muhrip, burada yardımcı ticaret gemisinden kömür aldı.
- 14 Ekim 1921 : Yukarıda sözü edilen filo "Rusumat No. 4"ü yeniden topçu ateşine tutarak, 8 mermi savurdular ve doğuya uzaklaştılar.
Bu filo devriyeyi ikinci filoya devrederek İstanbul yönüne gitti.
- 16 Ekim 1921 : Kılıks yanındaki bir yük gemisi ile Ereğli'den doğu'ya gitti.
- 17 Ekim 1921 : Aynı filo İnebolu önünde görüldü.
- 18 Ekim 1921 : Filo Sinop açıklarında dolaştı.
- 19 Ekim 1921 : Ordu limanında "Bahri Cedit" vapurunda zorla arama yaptılar.
- 20 Ekim 1921 : Rize'nin 10 mil açığından doğuya gittiler.
- 29 Ekim 1921 : Bu filo batıya doğru seyirle İstanbul'a girdi.

Ekim ayında sürdürülen sıkı denetimler sonucunda Rusumat tamamen batırdı. "Rusumat No. 4" Kurtuluş Savaşımız boyunca denizlerde yitirdiğimiz tek gemi oldu.

4-25 Kasım 1921 : Amasra, Sinop, Samsun, Tirebolu, Trabzon, Rize, Polat-hane açıklarında Yunan gemilerinin harekâtları sürdü. Akçaşehir önündeki devriyelerini de sürdürdüler.

Ancak, bu devriye harekâtı, sınırlı kuvvetle ve Ekim ayına göre daha az şiddetle, daha kısa sürede yapılmıştır.
Aralık 1921 : Karadeniz'de Yunan donanması görölmedi.

Bunun iki nedeni vardı: Birincisi, bu ayda Karadeniz'de doğa koşulları nedeniyle gemi seyri olanaksızlaşmıştı. İkincisi; Anadolu Hükümetinin siyasi alanda ve Ulusal Düzenli Ordunun askeri alanda kazandığı başarılarla, utkular düşman üzerinde caydırıcı etki yapmıştır. Daha doğrusu düşmanın gözünü yıldırmıştır.

ANKARA ANTLAŞMASI :

Sakarya utkusunun ardından Bağlaşıklarla yapılan görüşmeler olumlu sonuçlar vermiş ve 20 Ekim 1921'de Ankara Antlaşması imzalanmıştır.

Ankara Antlaşması Fransızlarla savaş halini sona erdirdiği gibi Misak-ı Milli ile ilgili olarak, yeni Türk Devletinin güney sınırının onayını sağladı. Fransa ile yapılan bu antlaşma, birlikte hareket etmekte olan İtilaf Devletleri cephesini parçaladı ve Fransa, TBMM'yi tanıdı. Güney Anadolu'nun düşman tarafından boşaltılması Türk askeri gücünün Batı Cephesinde yoğunlaştırılmasını kolaylaştırmıştır. (79)

Sakarya'nın hemen ardından Sovyet Rusya Hükümetinin aracılığıyla TBMM Hükümeti ve Güney Kafkas Cumhuriyeti arasında Kars Antlaşması imzalandı (13 Ekim 1921). Afganistan'la da bir dostluk anlaşması yapıldı.

İNEBOLU VE KASTAMONU DOLAYLARINDA LOJİSTİK DESTEK HAREKETLERİ:

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 fedakârlıklarla yaptığı görev, herkes tarafından takdir edilmiş ve milli duyguları yükselten birçok kahramanlık olayları 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 çıkarılmıştır. (80)

«İnebolu'da başlayan teşkilat, İnebolu kayıkçıları, silah ve cephane ihtiyacı karşısında:

"Mütarekeden sonra askerlik şubelerindeki 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 gönderilmiştir.

"İnebolu'da silah ve cephane taşıması 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 artıkça askeri teşkilat da genişlemiştir.

"Trabzon'dan nakliye işleri vapurla başlayınca, İnebolu iskelesi Ankara'nın en yakın ve önemli bir ikmal üssü haline geldiğinden 1920 Ağustos'unda yükleme ve boşaltma komutanlığı kurulmuş; Yüzbaşı Mehmet Ali komutan olarak atanmış ve Umuru Bahriye Müdürlüğü emrine verilmişti. Bununla beraber, Sinop ve Zonguldak'ta da birer mevki komutanlığı kurulmuştu. Önceleri İstanbul'da tüccar eşyası olarak markalı ambalajlı gelen tek tük harp gereç ve sağlık araçları, daha çok İstanbul piyasalarından alınarak İnebolu'ya gelen elbisé, kaput bezi, ayakkabı ve deri gibi orduya yarayacak eşyalardan başka, Ruslarla nisan 1920'de yapılan anlaşma girişiminden sonra, 1920 yılı boyunca Doğu Karadeniz'den gelmeye başlayan savaş malzemelelerinden çoğu bu silah komisyonuna gelir, eşya ambarlara, cephane işe şube deposuna gönderilirdi.

Deniz cihetinden 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 baştañkara ederlerdi. Bu loncanın (kayıkçılar loncası) geceli gündüzlü yaptığı fedakârlıklar şükranla anılmağa değer.

Kara cihetinden; ambar ve depolardaki eşya, silah ve cephane ilk gün-

lerde atlı, öküzlü ve mandalı kira arabalarıyla Ankara'ya gönderiliyordu. Araba başına kesin olarak 25 lira ile Ankara'ya kadar gıda maddeleri verildi. Sonraları, Inebolu-Ankara arası batman hesabıyla (bir batman sekiz kilo) 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.

Inebolu-Ankara arasında yeniden hanlar yapılmaya, kahveler açılmaya başlamıştı. Bu şosenin yapıldığı yüz yıldan 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 Inebolu - Ankara yolundaki taşımaların arttığı ve yolları tıkayacak hale geldiği kış aylarında bu hanlar, birer kervansaray halini almış, ilkel koşullara karşın, insan ve hayvan hayatını korumuşlardı.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM DİPNOTLARI

- (1) Gen. Kur.Bşk. Y. TİH-VII Cilt S: 231.
 - (2) a. g. e. 231.
 - (3) a. g. e. S: 232.
 - (4) a. g. e. S: 232
 - (5) a. g. e. S: 232
 - (6) Faik Ahmet Barutçu, Siyasi Anılar - s: 483- Milliyet Yayınları.
 - (7) İ. GÖRGÜLÜ - Türk İstiklal Harbi, s: 93, Kastaş Yayınevi- İstanbul, 1985
 - (8) İ. GÖRGÜLÜ a. g. e. 96.
 - (9) Fahri BELEN, Türk Kurtuluş Savaşı S: 335 Kültür Bak. Yayını Ank./ 1983.
 - (10) Fahri BELEN, a. g. e. s: 336.
 - (11) F. BELEN - a. g. e. - s: 336.
 - (12) SÖYLEV II. cilt, s: 445 - TDK, Ankara - 1974
SÖYLEV - H. V. VELİDEDEOĞLU, s: 319- Çağdaş Yayınları, İstanbul - 1985.
 - (13) Türk İstiklal Harbi c: II, s:537 Batı Cephesi, 4. Kısım, Kütahya-Eskişehir Muharebeleri, Ankara 1974.
 - (14) GTİH - VII. cilt, s: 333
 - (15) BÜYÜKTUĞRUL a. g. e Cilt IV s: 29
 - (16) GTİH V. cilt s: 29
 - (17) GTİH, V. cilt s: 30
 - (18) GTİH V. cilt s: 31.
 - (19) A. BÜYÜKTUĞRUL IV. cilt s: 508.
 - (20) GTİH V. cilt s: 32
 - (21) GTİH V. cilt s: 31 - E. NUTKU a. g. e. s: 62
 - (22) GTİH V. cilt s: 32
 - (23) a. g. e.
 - (24) GTİH V. cilt s: 33
 - (25) A. BÜYÜKTUĞRUL a. g. e. s: 513
 - (26) a. g. e.
 - (27) GTİH V. cilt s: 31
 - (28) Milli Savunma Bakanlığının (Bahriye Dairesi) sayı 2185 / 663, sayılı emrinden aktaran A. BÜYÜKTUĞRUL a. g. e. s: 509.
 - (29) GTİH V. cilt, s: 33.
 - (30) a. g. e. s: 32
 - (31) A. MÜDERRİSOĞLU - a. g. e. 368-370.
 - (32) a. g. e. 370 - 371
 - (33) A. MÜDERRİSOĞLU - 358 / TİH, V. cilt, 44.
 - (34) a. g. e. 371 - 372.
 - (35) TİH, V. cilt, s: 44.
 - (36) Türk İstiklal Harbi V. cilt Genelkurmay Başkanlığı Harb Dairesi Resmi Yayın - Ankara, 1964, sayfa: 34. Yıllar miladiye çevrilmiş, aylar ise çevrilmemiştir. Miladiye çevrilince 5.2.1921 olmaktadır. Fakat biz de Resmi Yayın'a bağlı kalarak aynı tarihleri kullandık.
 - (37) Alemdar'ı İstanbul'dan büyük bir cesaretle kaçıran gemi mürettebatının adları:
 1. İkinci çarkçı Üsküdarlı Osman Efendi.
 2. Üçüncü çarkçı makine lostromosu Trabzonlu Hikmet Efendi.
 3. Güverte lostromosu Üsküdarlı Ali Reis (Malta sürgünü).
 4. Serdömen Trabzonlu Rıfat Reis.
 5. Güverte tayfası iken serdömenlik ve kaptanlık yapan Recep Kahya (ilk ve son şehit).
 6. Ateşçi Göreleli Yusuf.
 7. Kamarot Erzincanlı Salih.
 8. İstanbullu Avram. (Gemide Kemal diye adlandırıldı. Ereğli'de Müslüman olarak Hidayet adını aldı.)
- Kaynak: N. PEKER ÖL, Esir Olma. s: 18 - İstanbul 1966 C. ORHAN. Askerlik Hatıralarım. s: 59 -

İstanbul 1982.

(38) N. PEKER a. g. e. s: 24.

(39) Serdümen Recep'in kimliği: Rize'nin Pekmezci köyünden 1874 doğumlu Hacı Mahmut'un oğludur. Birinci Dünya Savaşında İngilizlere tutsak olmuş Hindistan'da çok acı günler geçirmiştir. 1920'de tutsaklıktan kurtulup İstanbul'a dönmüştür. Daha sonra da Alemdar'ı kaçıarak Kuva-yı Milliye'ye katılmıştır.

Bu ailenin 1934 soyadı devriminden sonraki soyadları IPEK olmuştur. Serdümen Recep'in oğlu Mehmet İpek Denizcilik Bankası'nın İstanbul vapurunda (1959 E. M.) serdümenlik yapmıştır. (N. PEKER, a. g. e. 16.)

(40) Serdümen Recep Kahya şehit olmuştur. İstanbullu Ömer Üç yerden, Ketencilerden Tahir göğsünden, Ortaköylü Şaban başından ağır yaralanmıştır. a. g. e. s: 26.

(41) Yakın Tarihimiz. c: 1, s: 314.

(42) a. g. e. s: 314.

(43) M. İŞİN, s: 36.

(44) N. ÇAPANER, a. g. e s: 18 GTİH, V. cilt s: 43

(45) M. İŞİN, 73.

(46) a. g. e.

(47) M. İŞİN, İH, Deniz Cephesi, s: 75.

(48) TAN Gazetesi - 15.10.1937 tarihli sayısı.

(49) E. NUTKU - a. g. e. 161.

(50) N. ÇAPANER, a. g. e. 22

(51) Yıllarboyu Tarih, sayı: 8, Ağustos 1983,s: 34.

(52) M. İŞİN - TİH s: 51.

(53) N. ÇAPANER. a. g. e'in çeşitli bölümleri- TİH, V. cilt, s: 50.

(54) GTİH v. cilt s: 36.

(55) A. BÜYÜKTUĞRUL - IV. cilt, s: 518.

(56) GTİH - V. cilt, s: 36.

(57) a. g. e.

(58) a. g. e. s: 37.

(59) a. g. e.

(60) a. g. e.

(61) A. BÜYÜKTUĞRUL - CILT IV, S: 458.

(62) GTİH - V. cilt, s: 49

(63) A. BÜYÜKTUĞRUL - IV. cilt, s: 497.

(64) GTİH - V. cilt, s: 50.

(65) Rahmi APAK, Yetmişlik bir subayın hatıraları, TTK- s: 196 - Ankara - 1988

(66) a. g. e. 197.

(67) A. BÜYÜKTUĞRUL - a. g. e. c: IV, s: 496.

(68) TİH, V. cilt, 50

(69) M. İŞİN - TİH, s: 53.

(70) A. BÜYÜKTUĞRUL - c: 4, s: 525

(71) A. BÜYÜKTUĞRUL - 4. cilt, s: 526.

(72) GTİH - V. cilt, s: 47.

(73) A. BÜYÜKTUĞRUL - IV. cilt, s: 527.

(74) GTİH - V. cilt, s: 48.

(75) M. İŞİN - İH, s: 65.

(76) M. İŞİN, s: 65

(77) A. BÜYÜKTUĞRUL - IV. cilt, s: 527.

(78) TİH, V. cilt, s: 47.

(79) Çok Yönlü Lider Atatürk, Muzaffer Erendil, Gen.Kur.Bşk. yayını s: 162, Ankara - 1986.

(80) N.Peker- İstiklal savaşında İnebolu ve Kastamonu Havalisi. Deniz, Kara Harekâtı ve Hatıralar, İst, 1955.

*Kıyılarımızın genişliğine ve deniz
araçlarımızın kıtlığına karşın,
gayretli deniz subaylarımız değerli
hizmetler görmektedirler.*

1 Mart 1338 (1922)
MUSTAFA KEMAL
TBMM BAŞKANI

1922 YILI

1922 yılı Anadolu'daki genç devletin geleceği bakımından son derece önemli bir yıl olmuştur. Bu yıl, kazanılan Başkomutanlık Meydan Savaşının ardından, Yunanlılar denize dökülerek, ülke işgalcilerden kurtarıldı. Bundan sonra hızla yeni Türk devletinin kuruluşuna geçildi.

Büyük Taarruz Öncesi durum:

Sakarya Meydan savaşında taarruz gücü kırılan Yunan ordusu, Eskişehir-Kütahya-Afyon genel hattında savunma düzeni aldı. Türk ordusu da kesin sonuçlu bir taarruz için hazırlıklara başladı. Bu arada, Fransızlarla ve Ruslarla yapılan anlaşmalarla Doğu ve Güneydoğu Anadolu güvenceye alındı. Bu cepheler savaş dışında kalınca, buradan kaydırılan askeri kuvvetler Batı'da Yunanlılara karşı kullanıldı.

Mustafa Kemal Paşa, kesin sonuçlu bir taarruz için gerekli savaş gücünün yeterli biçimde hazırlanmasına inanıyordu. Bu nedenle zamana gerekseme vardı. Ancak BMM'deki karşıt gruplar, zaman kaybindan ötürü hoşnutsuzluk gösteren tavırlarını sürdürmeye başladılar. Bunlar; *"Sakarya Savaşı'ndan sonra aylar geçtiği halde, sınırlı, belirli bir cephede bir taarruz yapmalıdır ki, ordumuzun taarruz yeteneği olup olmadığı anlaşılsın"* diyorlardı. (1)

Buna karşın Mustafa Kemal Paşa şöyle diyor:

"Ordumuzun kararı taarruza geçmektir. Ama bu taarruzu geciktiriyoruz. Çünkü hazırlığımızı iyice tamamlamak için biraz daha zaman gerekir. Yarım hazırlıkla, yarım önlemlerle yapılacak taarruz hiç taarruz etmemekten daha kötüdür. Beklememizin, taarruz kararından caydığımız ya da buna muktedir olmaktan ümidimizi kestiğimiz biçiminde anlaşılması ve yorumlanması yersizdir." (2)

Yunanlıları Anadolu'dan söküp atmaya kararlı Türk ordusunun çok güçlü ve yeterli biçimde donanımı gerekiyordu.

Kesin sonuçlu taarruz düşüncesi, Sakarya savaşının ardından sürekli olarak gündemde tutuldu. Bir yandan da yurt içindeki kaynaklar harekete geçirildi. Bulunabilen ve yaratılabilecek her türlü kaynak kullanılmaya başlandı.

Mustafa Kemal, yarım hazırlıkla taarruza kalkmayı düşünmüyordu, çünkü yeterli hazırlıklar yapılmadan kalkışılacak bir taarruz, Batı devletleri tarafından desteklenen Yunan ordusu karşısında başarısızlıkla sonuçlanabilirdi.

Bu durum, geçmişte kazanılan utkuları da tehlikeye düşürebilirdi. Kesin sonuçlu bir muharebe, ancak düşman üzerinde muharebe üstünlüğü sağlamakla gerçekleşebilirdi. Muharebe üstünlüğü için, mûsademe gücü yani vurucu kuvvet, ateş gücü yani topçu, kuvvetlerin kullanılmasında becerikli yönetim, etkin lojistik destek ve öbür birtakım unsurlar gerekiyordu. Bu unsurlar o gün için, hem iç hem de dış kaynakların bulunup geliştirilmesine bağlıydı.

Bu olanakların üst düzeye çıkarılması için de zaman gerekliydi. Türk ordusu sınırlı olanaklara karşın savaş gücünü başarı için geliştirmeye başladı. (3)

Mustafa Kemal bu konuda şöyle der: *"Aslında ise, ordumuz gereksinim ve eksiklerini tamamlamak üzere bulunuyordu. Ben, daha haziran ortalarında taarruza karar vermiştim. Bu kararımdan Cephe komutanı ile Genel Kurmay Başkanı ve Milli Savunma Bakanı haberdar bulunuyorlardı. Belirttiğim tarihlerde, İzmit ve Adapazarı yönünde bir gezi için hareket ettiğim zaman, Ankara'da, Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa ile görüştüğüm zaman, o zaman Milli Savunma Bakanı bulunan Kazım Paşa Hazretlerini Sarıköy istasyonuna kadar beraber götürerek, oraya çağırdığım Cephe Komutanı İsmet Paşa ile birlikte taarruz için hazırlıkların tamamlanması hakkında karar aldık."* (4)

Türk ordusu yalnızca manevra unsuru olan süvari gücü dışında düşmana gerekli üstünlüğü sağlayamamıştı.

Pekçok olumsuz koşula karşın Büyük Taarruz 26 Ağustos 1922 sabahı Türk topçusunun ateşiyle başladı. Bu harekât her geçen gün artan Türk taarruzuyla, Türk milletin yazgısını saptayan Başkomutan Meydan Muharebesiyle noktalandı.

Büyük Taarruz 31 Ağustos 1922'den itibaren, dört yüz kilometrelik bir cephe üzerinde, düşmanın Türkiye topraklarından sökülüp atılmasıyla sonuçlandı.

15 Mayıs 1919'da İzmir'de başlayan yayılcılık 9 Eylül 1922'de gene İzmir'de sona erdirilmişti.

Türk ve Yunan gücüne esas olmak üzere, müsademe, ateş ve manevra unsurları şöyleydi:

	Subay	Er	Tüfek.	Hafif mak. Tüfek.	Ağır mak. Tüfek.	Top	Kılıç
Türk ordusu:	8659	199.283	100.352	2.025	839	325	5.282
Yunan ordusu:	6565	218.432	90.000	3.139	1280	418	1.280
Fark	+ 2094	-19.149	+10.352	-1.144	- 441	- 93	+4.002

DENİZ ÖRGÜTLERİ

Kara ordusu Büyük Taarruza hazırlanırken, denizde de yeni örgütlenmelere gitmek zorunluluğu ortaya çıktı. Yeniden düzenlemeye gerekseme duyulan kuruluşlar ve ödevleri şunlardı:

Amasra Bahriye Komutanlığı:

Bahriye Dairesi, Amasra'da bir Bahriye Komutanlığı kurulması isteğiyle 1922 başında Milli Savunma Bakanlığına başvurarak, Amasra'da yapılması gerekli görülen düzenlemenin nedenleri aşağıdaki gibi anlatıldı (5):

"Geçen yıldan beri tahkimine başlanmış olan ve bu kerede iki adet 150/45 mm.lik gemi topu ile takviye edilecek olan Amasra limanı, Batı'da nakliyat yapan gemilerimiz için gerektiğinde bir sığınma limanı olması, Rusya'dan gelmiş ve gelecek olan mayınların burada depo edilmesi (bu arada Şahin vapuru Novroseski'den 200 adet rakkaslı mayın ve iki adet 150/ 45 mm.lik gemi topu getirmiş bulunuyordu) ve burada bir de Deniz Tayyare İstasyonunun kurulmak üzere bulunması, 2 Ocak 1922'de, Ankara'daki Ukrayna Fevkalade Heyeti ile yapılan konuşmalarda kararlaştırılan taşımacılığın, Sivastopol Amasra arasında yapılacağı,

Bu limanda üslenecek olan bazı gemilerin, düşman deniz kuvvetlerine karşı harekatta bulunabileceği."

Bu öneri, Bakanlıkça uygun karşılandı. Kıyı örgütlerinde yapılması düşünülen yeni düzenlemelerle birlikte bir emir yayınladı.

23-1-1338 (1922) tarihli emir şöyle idi (6):

a - Ereğli Nakliye Bahriye Komutanlığı Amasra'da konuşlandırılmıştır. Adı geçen komutanlık Amasra'daki deniz tesislerini ve burada üslenecek olan motorgambotlarla, gemileri sevk ve idare edecek ve adı Amasra Bahriye Komutanlığı olacaktır.

b- Şimdiye kadar Ereğli Nakliye Bahriye Komutanlığı tarafından yönetilmekte olan deniz taşımacılığı ve yapılmakta olan öbür işler, Zonguldak merkez liman bakanlığı ve komodoru tarafından yapılacaktır.

c- Bahriye Dairesi emrine verilmiş olan Amasra Bahriye bataryası Amasra Bahriye Komutanlığına verilmiştir. ()*

d- Amasra Bahriye Komutanlığı, yalnız kara savunması bakımından Bolu Askerlik Dairesi Başkanlığı emrinde bulunacaktır.

*Milli Müdafaa (Savunma) Bakanı N.
Müşteşar*

(*) Amasra Bahriye Komutanlığının kurulmasından önceki günlerde, burada 12 santimetrelilik 2 kara ve 4,7 santimetrelilik iki deniz topu vardı. Bu toplar Şahin vapurunun Federatif Sosyalist Cumhuriyetinden getirdiği 2 tane 15'lik top ve Samsun'dan getirilecek bir tane 3,7'lik topa takviye edilmişti. (A. BÜYÜKTUĞRUL - a. g. e. 541 ve TİH- V. cilt 66)

Deniz Binbaşı Hulusi, 21 Şubat 1922'de Amasra Bahriye Komutanlığına atandı.

Amasra'daki deniz ticaret yoğunluğu Ereğli'ye göre daha azdı. Bundan başka İnebolu ve Samsun'a da yakındı. Uçaklarımız da rüzgârları önleyen bir dalgakıranın varlığından ötürü Amasra'da daha kolay havalanacaklardı. Çünkü bu uçaklar, kara meydanlarından değil de deniz yüzeyinden havalanıp yeniden deniz yüzeyine konabilen uçaklardı.

Karargâh, mayın deposu, yakıt deposu, top bataryası, uçak üssü ve onarım atelyesi ile, kurulabilecek bir telsiz istasyonunu bünyesinde barındıracak olan bir komutanlığın emrinde zaman zaman, 1 ve 2 No.lu motorgambotlar ile Alemdar kurtarma gemisi, Keşşaf, Sinop ve İnönü motorları bulundu. (7)

Şahin vapuru, Rusya'dan iki top getirdi. Ocak 1922 başında Şahin vapurunun Rusya'dan getirdiği ve araçsızlık yüzünden büyük zorluklarla kıyıya çıkarılabilen iki adet 150 / 45 mm.lik gemi topundan biri Mart 1922 sonunda, öteki de ancak Ağustos 1922 ilk haftasında yerine konabildi. Samsun'dan Mayıs sonunda bir tane 37 mm.lik deniz topu da gelmiş Şahin vapurunun getirdiği 200 mayından 150'si Samsun'a bırakıldıktan sonra, 50'si de Amasra'da çıkarılmıştı (8). Bu toplar Ağustos 1922'de atışa hazır duruma getirilebildiler.

Nisan ayında Sovyet Rusya'da onarım gören 1 ve 2 No.lu Motorgambotlar, makina arızaları giderilemeden Gazal romorkörünün yedeğinde 15 Mayıs 1922 tarihinde Amasra'ya getirildiler.

Trabzon'da onarılmakta olan Alemdar gemisi de Amasra'ya 12 Haziran 1922 günü geldi. Bu geminin baş tarafındaki 4.7'lik top geminin kış tarafını aktarılmış ve tekneye yeni baştan 7.5'luk iki top konmuştu. Bu toplar Kasım ayında yeniden gemiden alındı ve Amasra tahkimatına eklendi. Amasra'ya ayrıca gece atışları ve aramaları için iki tane de ışıldak getirilmişti. (9)

Amasra Bahriye Komutanlığının işlerlik kazanmasıyla birlikte elimizdeki gemilerimizin harekâtlarının yönetilmesi de hız kazandı. Gemilerimiz burada üslenmeye başladılar.

Bu arada Karadeniz'deki limanlarımızı bombardıman eden Yunan muhriplerine artık, bir tane de ikmal gemisi verileceği haberi gelmişti. Bunun için Amasra'ya gelecek olan Alemdar gemisine 8 Haziran 1922 günü Trabzon'dan hareketinde Yunan ikmal gemilerini yakalamak emri verilmişti. Bu emir şöyleydi (10):

"Alemdar gemisi Trabzon'dan hareket ettikten sonra 43 derece enleme çıktıktan sonra batı rotasını izleyecek ve İstanbul-Sulina rotası üzerinde bulunması olası olan Yunan ticaret gemilerine saldıracaktır..."

Samsun'u bombardıman eden Averoff'un ve iki Yunan muhribinin yanında bir ikmal gemisinin bulunduğu görülmüştü. İşte bu nedenle Alemdar saldırıyla ödevlendiriliyordu.

Alemdar verilen emir uyarınca devriyesini (karakolunu) sürdürmüş olmasına karşın, seyrettiği rota üzerinde bulunan Alman bandıralı bir gemiyle,

bandırsız bir gemiden başkasını görmemişti. Hızı 8 milin üstüne çıkamayan Alemdar bu gemilere yaklaşamamıştı bile.

Alemdar'dan başka burada üslenmiş olan, Rusya'dan arızalı olarak alınmış bulunan motorgambotların arızalarının giderilmesine çalışılmaktaydı. Rusya'daki ikinci onarımlarında da gerekenler yapılamamıştı. Buna karşın, Alemdar ile birlikte Batı Karadeniz'de verilen ödevleri yerine getirmeye çalıştılar.

Yalnızca "1 Numara"lı motorgambotun arızası Amasra'da ki olanaklarımız ölçüsünde giderilebilmişti.

"1 Numaralı" motorgambot, 6 Haziran 1922'de Ereğli'den benzin alarak hareket ettikten sonra, Kefken'in 35 mil kuzeyinde 32 saat süren bir keşif harekâtında bulunarak, 8 Haziran 1922'de Ereğli'ye döndü. (11)

Bu gemiye verilen ödev şöyleydi: "7 Haziran 1922'de Samsun'u bombardıman etmiş olan Yunan zırhlı Kruvazörü Averoff'un peşinde tek tek seyretmekte olan taşıt gemilerini yakalayıp yok etmek⁽¹²⁾. Fakat, bunlardan hiçbirisini görmedi. Bir Norveç, bir de İtalyan bandıralı şilep ile karşılaştı. 10 Haziran 1922 günü Ereğli'den yeniden hareket eden motorgambot, ertesi gününü de Ereğli - Amasra arasında aramalarını sürdürdü, bundan da bir sonuç alamayınca, 11 Haziran 1922 günü Amasra'ya döndü. "2 Numaralı motorgambot" ise, makina arızası giderilemediğinden üs'se bağlı kalmıştır.

Mayın taşınması:

Kurtuluş Savaşımızın başından beri kıyılarımızın savunması için mayın kullanılmadı. Bunun bir takım nedenleri vardı. Türk askeri yetkililerinin düşüncesi şu olsa gerektir: "Kıyılarda mayın kullanılırsa, düşman güçleri tahrik edilir, taşımacılığımız da tehlikeye düşer." « Amiral A. Büyüktuğrul'a göre (13): "İstiklal savaşının başından beri hiç bir liman ya da kıyı savunmasında mayın silahı kullanılmış değildi. Bunun nedeni kıyafetsizlik değil düşmanı ya da düşman taraflısı büyük devletleri tahrik edip Türk askeri nakliyatının güvenliğini zedelemek ve bu nakliyatı zarara uğratmamak isteği idi. Fakat düşman her hangi bir şekilde saldırılarını şiddetlendirirse topçu ateşiyle korunması olağan olan (olanağı olan E. M.) deniz parçalarına mayın maniaları yapılabilecekti. Mayın savaşı hazırlığı yapmak bundan gerekiyordu.»

Daha sonraları eldeki mayınlara yenilerinin katılması yoluna gidildi. Çünkü topla savunulamayacak bölgeler vardı. Bu kıyılarda mayın engelleri kurulması zorunluydu. 1922 yılının son yarısı yabancı savaş gemilerinin devriyelerinin çok hızlandığı bir dönem oldu. Bu dönem, mayın savaşı hazırlığının çok gerekli olduğunu göstermiştir.

Depo edilen mayınlar eylül ayının ortasından itibaren Trabzon, Samsun, İzmit, Akçakoca ve İzmir'e gönderildiler.

Önemli taşıma gemilerimizden biri olan Şahin, nisan ayı (1922) ortalarında Novroseski'ye yaptığı seferden dönüşte 150 tane mayınla bir tane 150/45 mm.lik gemi topu getirmişti. 50 mayını Trabzon'a çıkardıktan sonra, topu

Samsun'a ve artan 100 mayını da Amasra'ya getirdi. (14)

Amasra uçak üssü

Bu dönemde Amasra'daki uçak üssünden ve uçaklardan da yararlanma yolları arandı.

Amasra, subayların insanüstü çabalarıyla, hareketli bir deniz hava üssü durumuna getirilmişti. Bugünkü uçaklarla karşılaştırılamıyacak ölçüde ilkel olan uçaklarla keşif uçuşları yaparak Karadeniz'in kavşak noktaları denetim ve gözetim altında tutulmaya çalışıldı.

7 Temmuz 1922 tarihinde tam kadrolu bir üs haline gelen Amasra Müstahkem Mevki Komutanlığının ötekilere göre üstünlüğü bir uçak istasyonuna sahip oluyordu. Burada bulunan üç uçakla keşif uçuşları yapıyordu, ama her uçuşlarında motorlarında aksaklıklar beliren bu araçlarla uçanların her an ölüm tehlikesiyle karşılaşmaları bazı acı sonuçlar da yaratıyordu. Nitekim iki kardeş olan Teğmen Suphi ile Alaattin ikinci uçuşları sırasında şehit olmuşlardı. Ama bütün bu acıklı sonuçlar bile tayyarecilerimizi yıldırıyor, yine de görevlerine seve seve koşuyorlardı. Pilot Yüzbaşı idaresindeki bir uçak 13 Eylül 1922'de Sapanca gölüne inmek üzere Amasra'dan havalandıktan sonra motorundaki aksaklık yüzünden Akçakoca'ya mecburi iniş yapmıştı. 16 Eylül 1922'de de yüzbaşı Cemal (1237) ve teğmen Şerafettin (1495) yönetimindeki uçak yine Amasra'dan havalanıp İzmit'e giderken ancak Sapanca gölüne inebilmişti. Yüzbaşı Selahattin (1374) idaresindeki bir uçak da 25 Eylül 1922 günü Sapanca veya İzmit göllerinden birisine varmak isterken kötü hava yüzünden İzmit körfezine de inememiş, bir kanadıyla motoru sakatlanarak Sakarya ağzına mecburi iniş yapmıştı. (15)

Sözü edilen uçakların ilk uçuşları ancak 3 Temmuz 1922 (16) günü gerçekleştirilebilmişti. Bir uçak, Amasra açıklarından geçmekte olduğu bildirilen, bir yardımcı kruvazörle Panter muhribinden oluşan Yunan filosuna taarruz emri almıştı.

Yüzbaşı Şerafettin (1267) ve makine yüzbaşı Ahmet yönetimindeki uçak hemen havalanarak düşman filosuna yetişmiş ve onu bombalamıştı. Küçük çaptaki bu bombalardan biri Panter muhribinin baş tarafına isabet ettirilmişti. Aslında keşif uçağı olan bu araçla atılan iki bombadan birinin hedefe rastlatılması bile hüner isteyen değerli bir başarıydı. Elbette bu ilkel oyuncak bomba düşman muhribine öldürücü bir etki yapmamış olsa bile, o tarihten sonra, düşmanın Karadeniz'deki hareketlerini büyük ölçüde aksatmış, düşman Batı Karadeniz kıyılarına uğramaz olmuştu. Uçak üssüne dönüp bomba ve yakıt ikmali yaptıktan sonra saldırısını sürdürmüşse de kıyılardan uzaklaşarak izini kaybettiren düşman filosu bir daha görülmemişti (17). Bu uçak Panter muhribini görüp altı bomba atmış, fakat havanın puslu olması nedeniyle bombaların sonucunu gözleyememiştir. (18)

İkinci uçak da 16 Temmuz 1922 günü Cide'ye kadar bir deneme uçuşu, 8 Ağustos 1922 günü de Kefken'e kadar bir keşif uçuşu yaptı. 26 Eylül

1922'de Batı'ya giden bir uçak, Sakarya ağzında mecburi iniş yaptı. Bu uçak 13 Ekim 1922'de, Akçakoca'ya 20 mayın götürmüş olan Şahin vapuru tarafından Amasra'ya getirildi. Birinci Dünya Savaşında çok kullanılmış olan bu uçakların, onarılmasına ve bütün gayretlere karşın, artık uçuş yapamayacakları anlaşılmıştı. (19)

7 Eylül 1922'de Amasra'daki uçakların, Anadolu'dan çekilmekte olan düşmanın Gemlik, Bandırma ve Mudanya'da sıkıştırılması amacıyla, İzmit'e taşınması istenmişti. Bu uçaklardan ancak biri, 16 Eylül 1922 günü buraya gelebildi. 18 Kasım 1922'de İzmit'te, ikisi Amasra'dan ve ikisi İstanbul'dan olmak üzere 4 deniz uçağı toplanabiliyordu. Fakat bunlardan hiçbirisi ödev yüklenilecek bir duruma sokulamadı. (20)

Amasra Tayyare İstasyonu, Temmuz 1922 sonundaki bir yayınlı, "Kuvayi Havaiye Müfettişliği"ne bağlanmakta ve fakat hareket bakımından, mensup olduğu komutanlık emrinde bulunmaktaydı. (21)

Amasra deniz üssünün 1922 yılı Eylül ayındaki kadrosu bir yarbay; 4 binbaşı, yüzbaşı ve teğmen olarak 36 subay, 5 astsubay (gedikli) ve 250 erden oluşuyordu. 1923 yılı sonuna kadar uçuşlar yapılan Amasra deniz üssü Lozan'dan sonra, 1924 yılı başında İzmit'e aktarılmıştı. (22)

Samsun Bahriye Müfrezesi Komutanlığı :

1922 yılı başlarında Amasra'dan başka, Trabzon ve Samsun'un da kıyı savunması bakımından güçlendirilmesine başlandı.

Deniz subaylarından kurulmuş olan inceleme kurulu, Samsun limanının savunması için üç sıra mayın hattına ve düşmanın bunları taraması olasılığına karşı bu mayınları korumak için bir set bataryasına gereksinim olduğunu belirtmişti. Bu raporda ayrıca bu mayın dizilerini koruyacak olan topların, Anadolu'ya kaçırılmış olan Yavuz gemisinin 88 milimetrelilik iki gemi topu ile kara bataryalarından da söz edilmişti. Bunun dışında Amasra'daki iki tane 12 lik top ve Sovyet Rusya'dan alınan bir tane 15'lik topun Samsun'a gönderilmesi kararlaştırılmıştı. Ancak bu topların Samsun'a ulaşması 1922 yılı mayıs ayı ortalarına dek uzadı. (23)

Bu ödev ek olarak, Samsun Müfrezesi Komutanlığı bölgede bölücü ve yıkıcı çalışmalar sürdüren Rum Pontus çeteleriyle de mücadele emri almıştı.

Müfrezenin Ocak- Nisan aylarındaki çalışması daha çok Pontus çeteleriyle mücadeleyle geçti. 25, 50, 80 ve 100 kişilik müfrezelerle yapılan izlemelerde 142 Pontusçu ölü, bir bölümü de diri olarak ele geçirildi. (24)

Samsun Müfrezesi Komutanlığı Pontusçu çeteleri izlemekten başka, düşmanın olası bir deniz saldırısına karşı da gerekli düzenlemeleri yapmıştı.

Trabzon'da içlerine ray döşenerek mayın dökücü gemi haline getirilmiş olan Amasra ve Ayyıldız motorlarından birincisi Temmuz sonlarına doğru Samsun'a geldi. Bir aralık Samsun ve Trabzon limanlarının mayınlanması

önerildiyse de, bu tarihteki (Temmuz 1922) genel durum liman dışına mayın dökülmesini gerektirmiyordu.

Trabzon'da daha 1921 yılında bir top bataryası bulunuyordu. Bu batarya Yunanlıların Trabzon'u bombardımanında büyük bir kararlılık ve cesaretle karşılık vermiş ve Yunan gemilerini çekilmek zorunda bırakmıştı. Daha sonraları Kale bumuna Sovyet Rusya'dan ve Doğu Cephesinden getirilen toplar yerleştirildi.

Fethiye Bahriye Müfrezesi Komutanlığı :

Kurtuluş Savaşının ikinci ve üçüncü yıllarında Yunan donanması bütün kıyılarımızda, özellikle Güney Ege Denizinde sıkı bir abluka kurmuştu. Bu kıyılarımız tamamen silahsız olduğu için karasularımıza kadar sokulan düşman savaş gemileri buldukları bütün tekneleri, kayıkları bile batırmaktan çekinmiyorlardı. Bu kıyı halkına biraz nefes aldirmek için Akdeniz'de barınabilecekleri bir (müstahkem mevki) deniz üssü kurulması öngörülüydü. Bunu düşünen Bahriye Dairesi, stratejik (konumu) durumu bakımından en elverişli olan Fethiye limanını seçti ve (Fethiye Deniz Grubu) adında, bir birlik oluşturarak komutanlığına da 16 Mart 1921'de güverte binbaşı Necip (817) bey atandı. Bu gruba Kuşadası - Antalya arasındaki kıyıların korunması, denetimi ve haberalma ödevi verilmişti. Bu çetin hizmet her türlü yoksulluk içinde bile başarılacaktı. Bu yılın haziran ayında 14 subayla 60 erden oluşan kadrosu yavaş yavaş gelişerek 1922 yılında 16 subayla 250 erden kurulu bir birlik durumuna getirilmişti. Başlangıçta silah mevcudu 12 mavzer ile 1 mantelli tüfekten ibaretti. Yunanlılardan ele geçirilen 9 tonluk yelkenliye "BODRUM", 13 tonluk balıkçı yelkenlisine de "İZMİR" adı verilerek hizmete sokulan taşıtlardan başka bir de üç çifte filikaları vardı. (25)

1922 yılı başında adı, Fethiye Bahriye İhtiyat Grubuna çevrilen kuruluş, Batı Cephesi Komutanlığına bağlanmıştı. Bu grubun emrinde de gizli deniz taşımacılığı yapan yelkenliler vardı.

1922 yılı başlarında bu yelkenlilerden Doğan yelkenlisi Küllük'te, Muratresi kayığı Bodrum'da, Fethiye yelkenlisi Gökabat'ta, İzmir yelkenlisi Fethiye'de, Köçek yelkenlisi Dalyan'da, Bodrum, Zeybek ve Sakarya yelkenlileri de onarımda bulunmaktaydılar. (26)

Bu yıl başında, Grup Komutanlığı, Rodos'taki adamları aracılığıyla bir ABD kuruluşundan küçük savaş gemileri alımı için görüşülmekte, bu sırada Bahriye Dairesi de, 3 deniz uçağı ile iki gemi topunun Fethiye'ye gönderilmesi için İstanbul Muavenet-i Bahriye Grubu'na emir vermiş bulunmaktaydı. Aynı sınıftan savaş gemilerinin İtalya'dan sağlanması konusunda yapılan girişim de, ödenek olmadığından sonuç vermedi. (27)

İtalyanların 20 Nisan 1922 gününden itibaren Kuşada'sını boşaltmaları üzerine, buraya ve Söke'ye karşı bir Yunan taarruzu olursa, gösterilecek direnmeye katılmak üzere, 2 subay ve 20 erlik bir müfreze Grup'tan ayrılarak

iki makineli tüfikle birlikte Batı Cephesi Komutanlığı emrine gönderildi. Bu müfreze iki parti halinde 2 Mayıs 1922 günü Küllük'ün kuzeybatısında bir liman olan Akbük'e vardı. (28)

Fethiye'nin savunmasının güçlendirilmesi için, bu grup 25 Nisan 1922 günü İstanbul'dan kalkan İtalyan bandıralı Bokovina vapuru ile, Muavenet-i Bahriye tarafından Mersin'e iki adet 57 mm.lik, bir tane de 37 mm. lik gemi topu ile, beş tane Mercedes uçak motoru gönderilmişti. (29)

5 Haziran 1922'de yukarıda adı geçen üç topun mevzilerinin yapılmasına başlandı. Aynı tarihte, çevre köylere gelen eşkiya üzerine, jandarma ile birlikte çalışmak üzere bir mangalılık bir deniz müfrezesi gönderildi.

3 Temmuz 1922 günü Fethiye Bahriye İhtiyat Grup'un kuruluşu aşağıdaki gibiydi (30):

Deniz araçları: 37 mm.lik topla donatılmış Sakarya ve Bodrum yelkenlileri
Makineli tüfikle donatılmış İzmir yelkenlisi, Fethiye, Şahin ve Doğan yelkenli kayıkları ve dört filika.

Personel : 150 er.

Silahları : 120 tüfek, 3 makineli tüfek

Batarya : 2 tane 57 mm.lik top ile bir tane 37 mm.lik otomatik top

Burası ile gözetleme yeri ve öbür yerler arasında telefon bağlantısı, demir ve marangoz atelyesi.

Beş yataklı ve ameliyat salonlu bir revir.

Telsiz istasyonu: Aygıtları hazır ancak akım üretecek aygıtlar gelmediği için kullanılamıyor.

8 Temmuz 1922'de Grup, Muğla kıyılarının gözetleme ve korunması alanında bu bölgedeki kıtalarla birlikte iş görmek üzere, taktik bakımından Batı Cephesi Komutanlığı emrine verildi.

27 Temmuz 1922 günü, Batı Cephesi Komutanlığı, bir motorun dışında, öteki kayıkların jandarmaya devredilmesini bildirdi. Milli Savunma Bakanlığının, bu kayıkların Grup'ta alıkonulması önerisine karşın, Sakarya motorunun dışında, ötekileri jandarmaya verildi ve Grup, yalnız kendi bölgesindeki huzur ve güveni sağlamakla yükümlendirildi.

İzmir'in 9 Eylül 1922 günü düşmandan geri alınmasından sonra Batı Cephesi Komutanlığı, Fethiye Bahriye İhtiyat Grup'undan İzmir'de daha çok yararlanabileceğini düşünerek Söke yolu ile İzmir'e gelmesini emretmişti. Grup Komutanı topların korunması için Fethiye'de çok az sayıda asker bıraktı. 27 Eylül 1922 günü, 9 subay, 141 er, 109 tüfek ve 3 makineli tüfek ile İzmir'e gelen Grup, İzmir Bahriye Komutanlığı adı ile çalışmalarına başladı. (31)

Eğridir Bahriye Müfrezesi :

Antalya limanı yolu ile gelen savaş araç gereçlerinin en kısa yoldan Batı Cephesine ulaştırılması gerekiyordu. Daha önce de belirtildiği gibi elverişli bir karayolu yoktu. Bu nedenle Eğridir yolundan yararlanmaya karar verildi. 1922 yılı başlarında Eğridir gölünde bir Deniz Müfrezesi kuruldu.

Birinci Ordu üzerinden adı geçen cepheye bağlanan bu mûfrezenin taşıma ve yapım onarım işlerini görecek olan ekip ancak 22 Şubat 1922 günü Ankara'dan yola çıkarılabildi.

Bu sıralarda gölde, 1914 yılından kalma 100 tonluk "Mersinli" romorkörü, toplam 108 tonluk 5 mavna ve 20 kayık bulunmaktaydı (32). Göl içindeki ana taşıma işlerini de bir Fransız şirketi yürütmekteydi. Yerinde yapılan incelemeye göre askeri araç gerecin taşınabilmesi için burada üç deniz subayı, 40 er ve dokuz işçiden oluşan bir mûfreze kurulması gerekiyordu. İki tane de 3-40 tonluk motorlu tekne verilebilirse günde ortalama 180 tonluk bir taşıma yapılabilecekti. (33)

Bu incelemenin sonucu olarak mûfreze kurulmuş, fakat Büyük Taarruz'un yakın olmasından ötürü bu mûfrezenin işi araçların bakım ve onarımını yapmaktan ileri gidememişti. (34)

Ernis Van Mûfrezesi :

Burada görev almak üzere, 2 güverte subayı, 2 makine subayı, 1 levazım teğmeni ile 6 deniz eri, Şubat 1922 sonunda, Batum yolu ile Van'daki Müessesatı Bahriye Kumandanlığı emrine gönderilmişlerdi. Burada faydalı işler görülmesinin olanaksızlığı anlaşıncı, bu personel ekim ayında 9. Kolordu Komutanı tarafından Trabzon'a geri gönderildi. (35)

Bu kuruluşların dışındaki öteki kurum ve kuruluşlar ise şunlardır: İzmir Bahriye Komutanlığı - İstanbul Bahriye Komutanlığı - Ereğli Nakliyatı Bahriye Komutanlığı - İzmit Bahriye Kumandanlığı (36)

ZAPTEDİLEN YUNAN GEMİLERİ

Enosis Vapurunun Zaptedilmesi :

1921 yılının sonlarına gelindiğinde batı cephesindeki savaşlar olanca şiddetiyle devam ediyordu. Bu cephelere silah ve cephane ulaştırılmalıydı. Taşıma için de gemi gerekiyordu. Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanı Fahri (ACZ) Bey bir tasarı hazırlayarak Ankara'nın onayına sundu. Ankara kabul edince de hemen eyleme geçildi.

Sovyetler'den alınmış olan iki motorganbot Trabzon'a getirilerek Türk sancağı çekilmişti. Ancak bunlarda arızalar vardı. Bir süre çalıştıktan sonra onarıma gerek duyuldu. Çünkü Trabzon'a gelirken birinin bir uskuru denize düşmüş, öbürünün de bir makinesinde arıza çıkmıştı. Bunları bu durumda bırakmakla hiç yararlanılamayacaktı. Bu nedenle motorganbotların onarım için, Rusya'ya gitmesi kararlaştırıldı.

Bunlardan biri 47 öteki 37 mm'lik top taşıyan ve birer mitralyözleri olan kûçücük teknelerdi. En fazla 20 mil yapıyorlardı. Birisine "1 no'lu" ötekine ise "2 no'lu" motorganbot adları verilmişti. "1 nolu'nun" Komutanı Yüzbaşı Necati (sonra amiral olan Necati ÖZDENİZ) "2 nolu'nun" Komutanı ise Yüzbaşı Reşat (TALAYER) idi.

Motorların makinalarını Trabzon'da onaracak düzeneğe yoktu. Her ne kadar Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı emrinde ve Kal'a burnunda bir atelye vardiysa da bu motorları onaracak durumda değildi.

Ankara'daki "Bahriye Dairesi" ile yapılan görüşmeler ve Dışişleri Bakanlığı'nın Sovyetler Birliği ile yaptığı girişimler sonucunda onarımları Karadeniz Doğu Rus limanlarından birisinde yapılması kararlaştırıldı. Bu uzun görüşmeler ve girişimler nedeniyle motorların onarımı 3,5 ay gecikti. Aralık ayının ortalarında, kış fırtınalarının şiddetle hüküm sürdüğü bir mevsimde iki motorganbot, Alemdar gemisi yedeğinde onarım için Trabzon'dan hareket ettiler. Önce Batum'a uğrandı. Batum'da yapılan resmi görüşmelere rağmen bunlar onartılamadı. Onarımları Novroseski'de yapılacağı (Batum Türk Kıdemli Deniz Subaylığı tarafından) bildirildi.

Batum'dan Novroseski'ye kadar olan seyir sırasında motorlar Alemdar yedeğinde batı ve batıkariyel fırtınalarından o kadar yıprandılar ki, tekne ve makinalarında yeni arızalar başgösterdi. Yolda fırtınadan Poti ve Tuapse limanlarına sığınmak zorunda kaldılar.

Aralık sonunda Novroseski'ye varıldı. Burada onarım işlerinde yeni engeller çıktı. Özellikle, Novroseski tersanesinin fabrikasında yedek parça sağlanamamasından ve ekonomik nedenlerden engeller çıkıyordu. Türk Konso losluğu'nun yoğun uğraşı sonunda motorların özel bir tersaneye onarıma gönderilmesi onaylandı ve 1922 yılı başında karaya çekildi. Onarım uzun sürmekle birlikte çokda zor oldu.

Motorlar onarılrken Motorganbot Komutanları limanda bulunan Yunan

gemilerinin yüklerini, hareketlerini ve personel durumlarını inceliyorlardı. Limanda birkaç Yunan gemisi vardı. Bunlar deri, hububat türünden yükler olmakla birlikte gerçekte altın, gümüş, elmas gibi değerli taşların kaçakçılığını yapıyorlardı. Nakliyatı Bahriye Komutanlığı'nın emrindeki tekneler çok yıpranmışlardı; cephane taşınmasında zorluklar çıkıyordu. Cephane taşımak için yeni ve güçlü teknelere gereksinme duyuluyordu. Novroseski'de onarımları yakında bitecek olan bu motorların silahları gizlice Trabzon'dan getirilebilirse düşman ticaret gemileri ele geçirilerek bu eksiklik giderilebilirdi.

Bu düşünceye inanarak gerçekleşeceğini inanan motorganbotlardan "I Numa-ra"nın Komutanı Yüzbaşı Necati (ÖZDENİZ) cephane götürmekte olan Alem-dar gemisiyle Trabzon'a gitti. Nakliyatı Bahriye Komutanı'na bu konuda açık-lama yapmakla birlikte bir de yazılı öneri sundu. Öneri Ankara'ya iletil-di; gerekli izin alındı. Böylece "Anadolu Donanması"nın ilk deniz hareketi yapıla-caktı.

Motorlar Sovyet'lere onarıma giderken silahlarıyla cephanelerini Trab-zon'a bırakmışlardı. Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı bu silahlarla cep-hanenin Şahin vapuru ile götürülmesine ve motorlara gizlice aktarılmasıyla Yüzbaşı Necati (ÖZDENİZ)'i yükümlendirmişti.

18 Nisan 1922'de onarım tamamlanmış, Şahin vapuru ile gönderilen toplar ve cephane de geceyarısı gizlice motorganbotlara yüklendi.

Novroseski limanında birçok yabancı bayraklı şilepler ve ticaret gemi-leri vardı. Bunlar arasında bulunan Yunan ENOSIS vapurunun da birkaç gü-ne kadar limandan ayrılacağı öğrenildi. Yunan gemisinin kıyı sularından ayrı-lır ayrılmaz, motorganbotlar tarafından yakalanarak Trabzon'a götürülmesi kararlaştırıldı.

Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanı Fahri (ACZI) bey, gemi komutan-larına gerekli emri verdi. Bu emre göre;

1. Motorlar onarım için Rusya'ya giderken, sökülerek Trabzon'da alı konul-muş silahları ile cephaneleri Şahin vapuru ile Novroseski'deki motorlarımıza gönderilecek.
2. Bu silah ve cephaneler, motorlarla gizlice geçirilecek, saklanılacak.
3. Motorlar ENOSIS vapurundan iki gün önce limandan ayrılacaklar; Gelincik limanında gizlenerek ENOSIS 'i gözleyecekler.
4. Limandan hareketten önce her motor, güvertesine ikişer ton benzin ve ay-rica onbeşer günlük yiyecek (kumanya) alacaklar.
5. Şüpheli çekmemek ve tarafsızlık hukukuna riayet etmiş görünmek için, Gelincik önünde motorlardan birisinde, saklı (gizli), liman ve makina arızası yapılarak, bu nedenle limana sığınmış gibi gösterilecek.
6. Yunan gemisine Savaş Ticaret Yasası kuralları uyarınca el konacak ve içerisine en az 4 kişilik bir güç yerleştirilecek.
7. Yunan gemisi önce Rusların Batum limanına doğru yönlendirilecek; Ba-tum'a 30 mil kala gidiş yönü değiştirilerek ilk Türk limanına verilecek.
8. Bu Türk limanından, el konan gemiye bir kıta muhafız asker alınacak ve

gemi sonra Trabzon'a getirilecek.

9. Düşmanla karşılaşılsa gemi batırılacak.

20 Nisan 1922 sabahı saat 8.00'da her iki motorganbot Novroseski'den hareket etti. Alınan bilgilere göre ENOSIS'de ertesi gün hareket edecekti.

Motorlar Novroseski'ye 10 mil uzakta bulunan Gelincik limanı önüne gelince "2 Numara" bacasında koyu bir duman çıkardı ve hareketsiz kaldı. "1 No'lu" bunu yedeğini aldı ve Gelincik limanına getirdi. Limandaki Sovyet görevlilere durum anlatıldı; belirlendi. O gece orada geçirildi. ENOSIS'in 23 Nisan sabahı kalkması gerekiyordu. Ancak, kalkmadı. Durumu araştırmak için "2 Numaranın" Komutanı Yüzbaşı Reşat, Novroseski-Gelincik arası çalışan bir yolcu motoru ile gitti; 24 Nisan günü geri döndü ve ENOSIS'in bir gün sonra kalkacağını bildirdi.

25 Nisan 1922 sabahı motorganbotlarımız hazırlandılar. 1 No'lu Komutanı Yüzbaşı Necati teknesine ileri hız vererek limandan çıktı. Arkadan "2 Numara" izliyordu. Güzel bir hava vardı; motorganbotlar bir süre seyrettiler ve 5 mil keşiflemedeki dik kayalar arasında açılan Mezıp koyu önüne gelince durdular. Burada demirleyeceklerdi. Ancak buradaki çok dik, sarp kayalar nedeniyle ayrılma zorunda kaldılar, Indekopas bumuna yol verdiler. Bu kez de her ikisinin makinalarında arızalar çıktı. Hemen uygun bir demir yeri aranarak onarımına girildi.

Nihayet 26 Nisan günü oldu. Limandan ABD ve İngiliz şilepleri çıkıyor, ENOSIS görünmüyordu. Umut kesilmişti. Güneşin batmasına bir saat kala Novroseski ile Gelincik bumu arasında bir duman göründü. Motorganbotlardakileri bir heyecan kapladı. Silahlar yerlerine yerleştirildi. Tüm hazırlıklar yapıldı.

Yedi dakika içinde tüm hazırlıklar bitmiş ve motorganbotlar savaşa hazır olduklarını "1 Numara" lıda bulunan Trabzon Deniz Nakliyat Komutanı'na bildirmişlerdi. Görülen dumana yavaş yavaş yol verdiler. Az sonra duman ardındaki tekne ortaya çıktı. Teknenin "ENOSIS" olduğunu anlayınca sevinç içinde izlemeye koyuldular. ENOSIS, İstanbul rotası üzerindeydi ve olacaklardan habersiz seyrediyordu. Her iki motorganbot arka arkaya, puruvalarından köpükler saçarak Yunan gemisine doğru gidiyorlardı.

Bu arada iki terslik üst üste geldi. Önce güneş kayboldu; aradan onbeş dakika geçmeden "2 Numaralı" motorganbotun makinasında arıza ortaya çıktı. Hemen durarak onarıma başladılar. Bu arada avı da kaçırmamak gerekiyordu. "1 Numaralı" hemen son hızla ileri fırladı.

Çok karanlık bir gece başlıyordu. Hafif bulutlu olan hava nedeniyle gökyüzünde tek bir yıldız bile görünmüyordu. Bu durumda ENOSIS'iden kaçabilirdi, çok dikkatli hareket etmeye başladılar. Motorganbot ile gemi arasında on mil uzaklık bulunmaktaydı ve ENOSIS'in yanmakta olan pupa feneri onlara yol gösteriyordu.

"1 Numaralı" Türk ganbotu karanlık denizi ve havayı yarararak kıydan 35

mil açıktan ve son hızla düşman üzerine gidiyorlardı.

Artık geminin yanına varılmıştı. Kovaladıkları teknenin ENOSIS olduğunu kesinlikle anladıktan sonra iskele tarafına geçtiler ve 20 m uzaklıktan seslendiler:

"Kaptan... Stop..." birkaç dakika geçmesine rağmen ENOSIS'ten bir yanıt gelmedi. Bu durum karşısında emri silahla dinletmek zorunluluğu doğdu.

Ganbot'un topundan çıkan mermi gecenin sessizliğini yırtarak geminin on metre önüne düştü. Yükselen su sütununun son damlacıkları denizle kucaklaşırken ENOSIS'de hareketsizleşmişti. Yolcular ve mürettebat yollarını kesenlerin Türk denizcileri olduğunu anlamışlardı.

Bugüne kadar yalnızca taşımacılık yapan "Anadolu Donanması", bu hareketli ticaret savaşına da başlamış oluyordu. Düşmana, ilk topu atmak şerefini topçu Filyozlu "Halit Çavuş" kazanmıştı.

Namludan çıkıp gecenin karanlığını yırtan alev ve patlayan topun ardından, gecenin sessizliği birkez daha "teslim" bağrılarıyla bozuluyordu.

Burada oyalanıp "2 Numara"lıyı da bekleyebiliyorlardı. "2 Numara", mors ile, 8 mil açıktaki bulunduğunu ve son hızla ilerlediğini bildirdi. Her iki motordan silahlı beş asker ayrılarak, ganbotta bulunan Batum vapuru kaptanı Emekli Yüzbaşı İzzet bey komutasında ENOSIS'e geçtiler. Böylece 1100 tonluk gemi Türklerin eline geçmiş oldu. Yolcular 100 kişi kadardı; personel ise 8 kişiydi. Yunan savaş gemileri, Rus limanları ile İstanbul arasında devriye gezerek ticaret gemilerini koruyorlar ve hareketlerini izliyorlardı. Bu nedenle gemiye çıkar çıkmaz ilk olarak hemen telsizle el koydular.

Gemide bulunan yolculara, can ve mallarının güven altında olduğu ancak, en küçük karşı koymada geminin batırılacağı bildirildi. Askerler gemiye yerleştirildikten sonra ganbotlar, üzerlerine bomba, gazla bulanmış bez gibi tehlikeli olabilecek nesnelerin atılması olasılığına karşı 200 metre uzaklıktan izlemeye başladılar. Bu arada benzini de çok tutumlu biçimde kullanmak zorunda olduklarından, "2 Numaralı", ENOSIS'in yedeğine bağlandı ve Batum'a 140 derece yol verdi.

Geminin hızı 6 mil di. Tek makinaya rağmen hızı 6 mili geçen "1 numara" aradaki 200-300 metre'lik uzaklığı korumakta zorluk çekiyordu. Olaysız geçen gecenin sabahında, ilk ışıklarla birlikte yolcular güverteye doluşmaya başladılar. Kimi can korkusundan; kimi de kendilerini tutsak alan bu küçük iki motoru merak ettiklerinden toplanıyorlardı. Bir ganbotlara; birde kendi gemilerine bakıyorlar, şaşkınlıklarını gizleyemiyorlardı.

27 Nisan sabahı saat 8.00'da bulundukları yeri belirledikten sonra iki motor yer değiştirerek "1 Numara" yedeğe bağlanıyordu. Motorlar gece bir kez daha yer değiştirdiler.

28 Nisan sabahı saat 8.00'de bulundukları yer ile Batum arasında 42 mil kalmıştı. Hava kapalı, barometre düşüktü. Ölü denizler vardı. Düşman devriye gemilerinin seyir bölgesine girdiklerinden çok dikkatli olmaları gereki-

yordu. On günden bu yana düşman donanması hakkında bilgi de alamamışlardı. Eğer Trabzon'la Hopa arasında düşman savaş gemileriyle karşılaşılarsa ENOSIS'i hemen denizin dibine göndereceklerdi.

"I Numara"; yedeğe alınmasından 3 saat sonra yeniden hareket ederek keşif için gitti. Düşman savaş gemileri görünmüyordu. Batum'a giden birkaç Türk takası da işe yarayacak bilgi veremediler.

Batum'a 30 mil uzakta iken Hopa'ya rota değiştirildi. Barometrenin hızla düşüşü ve alçalan koyu renkli bulutlar yaklaşan fırtınayı haber veriyorlardı. Hava iyice karardı. İki saat süreyle Hopa rotasında seyrettiler. Öğleye doğru Hopa'ya 12 mil uzaktaydılar. Çok güçlü bir batı karayel fırtınası ortalığı altüst etmeye başladı. Dev gibi dalgaların arasında kaybolan küçük iki motor, ancak dalga tepesine çıktıklarında birbirlerini ve ENOSIS'i görebiliyorlardı. Bir an dalgalar o kadar azgınlıktaki ki ufuktaki dağlar bile görülemez oldu. Doğa ile amansız mücadeleye giren iki küçük tekne yine de sağlam kalmayı başarıyordu. Azgınlıktan denize rağmen Hopa'ya yaklaşıldıysa da iri dalgaların çatladığı bu kıyıda demirlemek olanaksızdı. Kıyıdan hızla bir deniz aracının gönderilmesi için yedilik bir tabanca boşaltıldı ve işareti alan gözüpük bir denizcinin takası ile denize atıldı ve gemiye doğru gelmeye başladı. Gemiye yanaşan takaya Ankara'ya, Bahriye Dairesine ulaştırılmak üzere durumu anlatan bir telyazı verildi. Akşama doğru Hopa'dan ayrılarak Atina'ya varıldı. Kıyıdan gemiye muhafız olarak bir manga asker alındı.

Motorlar fırtınayı çok ucuz atlattı. Denizlerin şiddetinden "2 Numaralı"nın sancak pervane şaftı siğili aşınmış, kırılmıştı. Şaft denize doğru yavaş yavaş kayıp giderken, yataklardan makina dairesine su dolmaya başlamıştı. Şiddetli fırtınaya rağmen erlerden biri soyunmuş, beline bir ip bağlayarak denize atılmış ve neredeyse düşecek duruma gelen şaftı yeniden yerine oturtabilmişti. Makina dairesinde de şaftı birçok yerinden sıkı sıkıya bağladılar ve böylece çok büyük bir tehlike atlatıldı. Bütün bunlardan düşman gemisinin hiç haberi olmadı.

Atine'deyken tutsakların Rize'ye çıkarılması ve geminin de Trabzon'da boşaltıldıktan sonra Amasra'ya gönderilmesi emri alındı.

29 Nisan 1922 sabahı Rize'ye hareket edildi. Hava yatışmıştı. Rize'den de gemiye silahlı iki manga alındı. Bu sırada düşman savaş gemilerinin Karadeniz Boğazından çıktıkları öğrenildi.

Motoranbotların Trabzon'a gelişleri çok görkemli oldu. Büyük bir törenle, gemiye Türk sancağı çekildi. Böylece Anadolu Donanması kendisi için çok değerli bir gemiye kavuşmuş oluyordu.

Novroseski'de elde edilen bilgiye göre, gemide çok sayıda altın, gümüş, pırlanta vardı. O günkü değeriyle 200.000 lira (teğmen aylığı 32 liraydı) tutarında deri, salamura bağırsak, bir kaç denk İran halısı, yazı makinaları, bir motorbot, inek, koyun, kurulan özel komisyona teslim edildi. Her yer arandı; sözü edilen mücevherat bulunamadı. Ancak, mücevherat olduğu biliniyordu.

Yolcular arasında bulunan Albert Alkalay adındaki İtalyan hesap uz-

manı şöyle diyordu: "İki küçük yunus, balınayı kaptı."

ENOSİS'in adı 29 Nisan 1922'de değiştirilerek "TRABZON" adıyla Anadolu Donanmasına katıldı.

1 Mayıs'tan itibaren ambarların boşaltılmasına hızla devam edildi. Yazı makinaları içinde pırlantalar bulunmuştu, ancak, sözü edilen altın ve gümüşler bulunamıyordu. Tutsaklardan birisinin verdiği bilgi uyarınca, 14 Mayıs'ta Trabzon limanına gemideki 782 ton kömür boşaltıldı ve kömür ambarlarından o günkü değeriyle yarım milyon liralık altın ve gümüş ele geçirildi. (o tarihlerde bir altın 5 liraydı)

Motorganbotlar 1922 mayısı içinde Trabzon'dan Amasra'ya kaydırıldı ve Amasra Bahriye Komutanlığı emrinde çalışmaya başladılar.

Trabzon gemisi ise 1922 ve daha sonraki yıllarda sürekli olarak çalışarak çok önemli ölçüde taşımacılık yapmıştır. Batı cephesine sürekli biçimde cephane, silah, uçak ulaştırdı.

Trabzon gemisinin ele geçirilmesi sırasında (1922) yürürlükte olan bir deniz yasası (ganaimi bahriye kanunu) vardı. Bu yasada düşmanın bir gemisini herhangi bir yolla yakalayanlara verilecek ödül miktarları belirlenmişti. Bu yasa hükümlerine göre gemi savaşmadan ele geçirilirse geminin ve yükün değerinin yarısı; savaşarak ele geçirilirse bu değerün üçte ikisi, personele verilecekti. Trabzon gemisinin değeri 60.000 liraydı. İçinden çıkan malların değeri de 500.000 lira civarındaydı. Samsun'daki Ganaimi Bahriye Mahkemesi geminin ele geçirilmesinin yasal olduğunu ve Anadolu Donanması'na katılmasını hükme bağladı. Bu hüküm 1925 yılında uygulamaya konularak, geminin yükü hükümete ve geminin değerinin yarısı da, gemiyi ele geçirenlere verildi. Bu ödüllendirme şöyle paylaştırılmıştı:

Deniz Yarbay Fahri (Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanı)	7500 Lira
Deniz Yüzbaşı Necati (1 No'lu Motorganbot Komutanı)	3500 Lira
Deniz Yüzbaşı Reşat (2 No'lu Motorganbot Komutanı)	3500 Lira
Emekli Yüzbaşı İzzet (Batım Vapuru Sûvarisi)	3500 Lira
İki Makina Subayı (Motorların Çarkçıları)	7000 Lira
Onsekiz Er (Motorların Mürettebatı)	5000 Lira

Toplam 30.000 Lira

Samsun'un Bombardımanı

Yunanlılar, Kurtuluş savaşıımız boyunca, Karadeniz'de Türk taşıma gemilerine göz açtırmadıkları yetmiyormuş gibi kıyılarımızı da abluka altına almışlardı. Karadeniz'deki en önemli düşman harekâtlarından biri Samsun'un bombardımanıdır.

Bombardımanın nedeni:

Bombardımanın başlıca sebebi, mühimmat (silah, cephane vb) ve malzemenin bu önemli indirme iskelesini ve burada bulunan askeri eşyayı tahrip etmek, ENOSIS vapurunun tarafımızdan zaptına bir karşılık vermek ve bu arada moral bakımından da etki yapmaktır. Bundan başka, Samsun bölgesindeki Pontus çetelerini kıışkırtmak ve bombardımana bir çıkarma süsü vererek halk üzerinde heyecan yaratmak gibi bazı sebepler de akla gelebilir. (37)

Düşman filosunun kıyıya yaklaşması:

Savaşın başından beri Yunan savaş gemilerini görmeye alışmış olan Samsun halkı, 7 Haziran 1922 sabahı, bugüne kadar görmediği güçte bir filoyla karşılaşmıştı.

Sabahın erken saatlerinden itibaren, kıyı gözetleme istasyonları İstanbul Boğazından çıkan ve 10 gemiden oluşan Yunan filosunun hareket halinde olduğunu Samsun liman Reisliğine, ilgililere ve Ankara'ya bildirmişti.

Samsun kentinin batısında bulunan işaret istasyonumuzda bulunan subaylar filonun gelişini heyecanla bekliyordu. Biraz da kuşkuyla. Ufukta belli belirsiz görünen filo az sonra tüm gemileriyle belirginleşmişti.

Filo 10 savaş gemisinden kuruluydu. Averoff, Kılış zırhlıları, Panter sınıfı iki muhrip, iki yardımcı kruvazör, dört küçük mayın tarayıcı gemi. (38)

Düşman filosu, fener önlerine gelince mayın tarama gemilerini öne sürdü. Az sonra mayın taramalar denize dökülmüş mayınları tarayarak temizlenmiş yerleri markalamaya başladı (markalamak: deniz veya kıyı, mayından temizlenince o bölgelere renkli şamandıralar konarak, oraların güvenli ve temiz olduğu belirtilir). Gemiler her ne kadar markalama yapıyorsa da aslında Samsun kıyıları hiç bir zaman mayınlanmamıştı. Filonun yanında nakliye gemilerinin olmaması çıkarma yapılmayacağını ancak, mayın tarama gemilerinin varlığı, kentin bombardıman edileceğini belli ediyordu.

Karada önlemler alınıyor:

Yunan filosu kıyıya yaklaşırken, 15 nci Tümen Komutanı Albay Cemil Cahit (TOYDEMİR) bütün birliklere emirler yağdırarak gerekli savunma önlemlerinin alınmasını sağlıyordu.

Samsun kentinin korunmasıyla ödevli Bahriye Müfrezesi, kademeli olarak kentin içinde mevzi aldılar, gereğinde sokak muharebeleri yapmak için büyük taş yapılara cephane yığmaya başladılar. O sırada, Sovyet Rusya'dan Şahin vapuruyla getirilen 150 mm.lik toplar henüz yerlerine yerleştiril-

memiştii. Eldeki sahra topları gerekli yerlere yerleştirildi. Tümen birlikleri de kentin arkasındaki tepelerde yerlerini aldılar.

Deniz birliğine ve tümene ait hafif kuvvetlerle ve tümenin talimatı dahilinde kıyı tutuldu. Kentin doğusundaki burundan batıdaki buruna kadar kıyının, iskelelerin ve buralardaki tesislerin korunması tamamen Samsun Bahriye Müfrezesine verildi. Samsun Bahriye Müfrezesi dört bölüğü kıyırı şeritlere ayırarak, kendisine ayrılan bölgeyi tuttu yerleşti. (39)

Sokağa çıkma yasağı da ilan edildi.

O sırada Samsun'da, cepheye gönderilmek üzere, bol miktarda cep-hane de vardı. Iskele üzerinde bile yeni gelmiş cephane sandıkları duruyordu.

Iskeledeki ve kıyıdaki cephaneler büyük bir hızla kaldırıldı. Ancak, kentin tam ortasındaki kilise ağızına kadar cephane doluydu ve hemen boşaltılması olanaksızdı, üstelik burası denize de açıktı. Kazara buraya düşecek mermi kentin yıkılmasına yol açabilirdi.

Düşman donanması nota veriyor:

Saat 10.00'da Averoff bir motor indirdi. Motor, limanda istasyonier olarak bulunan 284 borda numaralı ABD destroyerine yanaştı. Sonra Averoff'a döndü. ABD destroyeri de, baş tarafına mükâleme bayrağı bulunan bir motorunu kıyıya gönderdi.

Iskeleye yanaşan motordan elinde kapalı bir zarfla çıkan ABD deniz yüzbaşı, Mutasarrıf beyle görüşmek istediğini söyledi. Amerikalı subay, kendisini karşılayan üsteğmen (Emrullah NUTKU) ve dört deniz erinin eşliğinde tümen karargâhına götürüldü. Bu kapalı zarfta Türk ilgililere iletilmesi istenilen, Yunanlı komutanca hazırlanmış ültimatom bulunmaktaydı.

Kapalı zarftan çıkan ültimatomda şunlar yazılıydı (40):

1. Samsun, askeri bir üs haline getirilmiş olmakla, açık şehir (kent) niteliğini artık taşımamaktadır.
2. Samsun'daki mühimmat, silah ve öteki askeri eşya, kıyıya çıkarılacak bir deniz heyeti tarafından yok edilecektir.
3. Ültimatoma saat 12.00'ye kadar cevap verilmez ise veya aradan geçen zamanda şehirde nakliyat yapıldığı görülecek olursa, bombardımana başlanacaktır.
4. Saat 11.50'de atılacak kurusıkı ihtar topundan 10 dakika sonra, ateş açılacaktır.

Samsun Mutasarrıfı, Ankara ile gereken görüşmeleri yaptıktan sonra, ültimatoma ABD muhribi kanalıyla şu karşılığı verdi (41):

1. Samsun, askeri bir üs değil, açık bir şehirdir. Dolayısıyla bombardıman edilemez.
2. Bombardımandan doğacak bütün sorumluluklar, Yunan Hükümetine ait olacaktır.

- 3. Halk ve meskenleri bombardıman edilecek olursa, buna karşı misilleme hareketinde bulunulacaktır.

Ülmatoma karşılık verilen yanıt yine Amerikalı yüzbaşıyla gönderildi ve kent halkı ile kıt'alar bombardımana karşı uyarıldı.

Bu sırada ABD destroyerinin komutanı bombardımandan önce, Samsun'daki ABD konsolosuyla, çeşitli ticari işlerle uğraşan (o sırada Samsun'da özellikle tütün ticaretiyle uğraşan ABD vatandaşları vardı) ABD vatandaşlarını alıp götürmek istedi ancak, Türk güvenlik yetkilileri bunu kabul etmediler. Ayrıca öteki devletlerin konsolosluklarının da çıkıp gitmeleri yasaklandı.

Bu gelişmelerin ardından ABD destroyeriyle Yunan filosu komutanı arasında mors ve filamayla işaretleşmeler oldu.

Daha önce saat 12.00'de yapılacağı bildirilen bombardıman, saat 15.00'ten sonra başladı. (42)

Saat 15.20'de Averoff kurusıkı bir top attı. 15.30'da bombardıman başladı. Düşman büyük çaplı toplarını kullanmıyordu. Savaş gemileri orta çaplı topla ateş ediyor ve yardımcı kruvazörler de kıyıya 4000 metreden daha yakına sokularak daha hızlı ve yakından kenti bombardımana katılıyordu (43).

Düşman filosunun top atışları beş hedefte toplanıyordu. Hükümet konağı, kıyıdaki ambarlar ile deniz araçları, kentin batısındaki Rus petrol tankları, çoğu Amerika ve Hollandalara ait tütün depoları, başlıca hedefleri teşkil etmekteydi (44).

Bombardıman başladıktan yarım saat sonra, büyük petrol tankları (sarnıçları) ateş aldı. Askeri ambarlarda yangın çıktı. Sovyet Rusya'dan gelen 20 mayın bu yangın çıkan ambarın yanındaki binada bulunuyordu. (45)

Sovyet Rusya'dan ve İstanbul'dan getirilen gemi topları henüz yerlerine yerleştirilmemiş olduğundan, filonun bombardımanına karşılık verilemiyordu. Bir süre sonra kentin ortalarında yerleştirilmiş küçük bir bataryamız (15. tümenin bataryası) ateşe başladı. İlk salvolar hem yakına düşüyordu hem de çok etkisizdi. ABD muhribi de bu ateş arasında kalmış bulunduğu için hızla demir alarak limandan ayrıldı, açığa çekilerek izlemeye koyuldu.

Yunan filosu üç saat süren bombardımanı sırasında, çeşitli büyüklükte 548 mermi attı (46).

Saat 17.30'a kadar süren (47) bu bombardımanın kentte yaptığı başlıca hasar (48): 4170 teneke petrol (gaz), 68368 kg benzin, 900 kg ispiro ile askeri yiyecek ambarı yanmış; 48 ev, 3 dükkân, hükümet konağı, gümrük binası, Ermeni kilisesi ve yetimhanesi yıkılmış; kayık ve motorlardan bir kısmı, ambarlardaki mayınlardan birkaç harap olmuş; 4 asker şehit düşmüş ve üç asker yaralanmıştır. Karaya çekili olan 13 çapar ile 1 kayık ve kıyıdaki 1 motor harap olmuştur (49).

Bombardımandan sonra, Doğu'ya yönelen bir muhrip ile bir yardımcı kruvazörden başkası, batı yönünde uzaklaştılar. Ertesi günü Ayancık'a inen iki yardımcı kruvazör ile iki mayın arama tarama gemisi, limandaki mavna ve

kayıkları makineli tüfek ateşiyle taradıktan sonra, kereste yüklü bir yelkenli ile bir motoru alıp götürdü. (50)

Bu bombardıman Anadolu Hükümetine herhangi bir zarar verdimemiş tersine gene zarara uğrayan Yunanlılar olmuştur. Bombardımanın görünürdeki nedeni Samsun'da bulunan askeri araç gereçlerin, bir askeri heyet önünde yok edilmesi isteğinin kabul edilmemesiydi (ültimeatomdan). Gerçek neden ise, Yunanistan'daki iç karışıklıkları önlemek, kamuoyunu sükunete getirmek, Yunan halkının ve ordusunun moralini yükseltmekti (51).

HELLE (ELLY) Kruvazörünün Fethiye Limanına baskını:

Fethiye Deniz Grubunun başına 16 Mart 1922'de komutan atanmasının ardından kıyıların korunması ve düşman hakkında haber alma çalışmaları hem düzene girdi, hem de yararlı hale gelmiş oldu.

Bu sırada Fethiye limanını koruyacak topların yoksunluğunu çeken grup, Muavenet-i Bahriye Grubuyla anlaşarak, limana yerleştirmek üzere bir kaç top getirtilmesini başardı.

Yunan savaş gemileri, Fethiye Grubunun etkinliğini kırmak için her gün kıyılarda dolaşıyorlardı. Kıyıların gözetlenmesiyle yetinmeyen Yunanlıların limana baskın düzenliyecekleri haber alındı. Fethiye Grubu, adamları kanalıyla Yunanlılara ait her türlü bilgiyi rahatlıkla sızdırabiliyordu. Yunanlılar da bunu öğrendiği için, bu Grubun etkinliğini kırmak amacıyla, limana baskın düzenlemeyi tasarlamıştı.

Yunan savaş gemisine karşı, limanın tüfek ve mavzerle korunması olanaksızdı. Güçlü toplara gereksinim duyulmaktaydı.

Muavenet-i Bahriye Grubu, Fethiye limanının savunması için gerekli topları 1922 yılının nisan ayında, Haliç'te yatan Türk gemilerinden söktüler ve "Bokovina" adlı İtalyan vapuruna yüklediler. (52)

Fethiye'ye gönderilen üç top ve cephanesi Antalya limanına çıkarıldı. Toplar buradan da, tayfası ve kaptanı Yunan olan, İngiliz bandıralı bir gemiye yüklenererek, değirmen taşı adı altında Fethiye'ye gönderildi. (53)

Büyük zorluklar içinde ve doğa koşullarının olumsuzluğuna karşın mücadele verilerek toplar yerlerine yerleştirildi ve askerin talimi başladı.

Baskın:

23 Temmuz 1922 günü (54), gözetleme yerinde bulunan Türk askerleri büyük bir Yunan savaş gemisinin limana gelmekte olduğunu gördüler.

Dört bacalı bir savaş gemisinin Meğri körfezine girmekte olduğunun bildirilmesi, karargahta bulunan askerleri çok sevindirdi. Çünkü yeni gelen üç topu gerçek bir hedef üzerinde deneyeceklerdi.

Limana gelen kruvazörün, dübünle yapılan gözetleme sonucu "HELLE veya ELLY" adında (üç bin tonluk) kruvazör olduğu anlaşıldı.

Yunan gemisi daha önceden aldıkları bilgilerin ışığında kıyıda top bu-

lunmadığını bildiği için son derece güvenli olarak, ağır ağır limana geliyordu.

Bu Yunan gemisi, iki tane 150 mm.lik, altı tane 105 mm.lik, dört tane de 37 mm.lik toplarıyla, karadaki Türk bataryasına oranla on kez üstün savaş gücüne sahipti. (55)

Yunan savaş gemisinin baskın amacı, hem Fethiye Grubunun çalışma isteğini kırmak hem de limanda bulunan Marmaris kayığını yakalayıp el koymaktı.

Helle Yunan Kruvazörünün, Yediburunlar istikametinde gelmekte ve rastladığı kayıkları muayene etmekte olduğu görüldü. Batarya silahbaşı etmişti. Batarya Komutanı Deniz Yüzbaşı İhsan (Özel) ve yardımcısı Teğmen Rıfat (Özdeş) idi. Helle, çok geçmeden Boğazdan girerek, Kızıladaların poyraz yönetindeki Marmaris kayığına doğru ilerlemeye başladı. (56)

Kruvazör, kıyıya 2500 metre yaklaştığı sırada Türk bataryaları ateşe başladı. Türk topları on salvo yaptıktan sonra, Helle kruvazöründen de 105 mm.lik toplarla ateş açıldı. Kruvazör boğazdan girdiği sırada başta ve kıçta tenteleri serilmiş durumdaydı; personeli de istirahat halindeydi. (57)

Kendinden çok emin olan düşman denizcileri, baskına karşı her hangi bir önlem almamanın karşılığını ağır ödediler. Bataryamız on mermi attıktan sonra, serili tenteler yüzünden karşı ateş açmakta zorluk çeken düşman gemisine sürekli atış yapıyorlardı. Büyük toplarını kullanamayan Helle kruvazörü orta büyüklükteki toplarıyla karşılık veriyordu.

Top atışları 20 dakika sürdü. Düşman gemisine atılan 40 mermiden 7 tanesi isabet etmişti. (58)

Bu atışlardan bir an önce kurtulmak isteyen kruvazör, hemen ters yöne dönerek hızla boğazı terk etti.

Helle, bir daha bu bölgede gözükmedi. İki gün sonra Rodos'tan alınan bir haberden, gemi komutanı dahil, 8 kişinin yaralanmış ve dümen makinesinin arızalanmış olduğu öğrenildi. (59)

Uçak Nakliyatı:

1922 yılı başında kara kuvvetlerinin cephede keşif ve saldırı hizmetlerinde kullanmak üzere uçaklara büyük gereksinmesi vardı. Birinci Dünya Savaşında kullanılan uçaklardan pek çoğu savaştan sonra düşmanın eline geçmişti. Anadolu'ya kaçınılabilen uçakların da sağlam bir yanı kalmamıştı. Sovyet Rusya'dan uçak sağlanması ise olanaksızlaşmıştı. Bunun için Erzinçan milletvekili Saffet (ARIKAN) ve milletvekillerinden Nuri (CONKER) uçak satın almak üzere Almanya'ya gönderilmiş ve bu devletten 29 uçak satın alınmıştı. Fakat bu uçakların Anadolu'ya getirilmesi bir sorun olmuştu. Bundan ötürü Almanya'dan satın alınan uçakların ilk önce Baltık Denizine getirilmesi, oradan trenle Novroseski'ye taşınması, buradan da deniz yoluyla Anadolu'ya taşınması ön görülmüş, bu konuda Federativ Sosyalist Cumhuriyetle bir anlaşmaya varılmıştı. Uçaklar Almanya'dan Anadolu'ya sandık ambalaj

halinde getirileceklerdi. (60)

Şahin, uçakları 4 Temmuz 1922 günü yüklemeye başlamış, 6 Temmuz 1922 günü de Moskova elçiliğimizden uçakların Türkiye'ye uçarak gideceği bildirilince, 7 Temmuz 1922 günü, yükleme durdurulmuş ve ancak bu konuda Ankara ile anlaşmaya varıldıktan sonra, 11 Temmuz 1922 gününden itibaren yüklemeye devam edilmişti. (61)

Yüklemenin, taşınmanın ve indirmenin gizli yapılması kararlaştırılmıştı. Şahin, daha önceden alınan yükleme düzenine göre uçakları yüklemek üzere çimento fabrikasının iskelesine yanaşmıştı. Yüklemenin yapıldığı son gün (*), Şahin vapurunun baş tarafına Ruslar bir Yunan vapurunu yanaştırmışlardı. Artık uçaklar burada gemiye yüklenirse hiçbir gizlilik kalmayacak, Yunanlılar da bu yüklemeden haberdar olacaklardı. (62)

Yunan gemisinin oradan kaldırılması için girişimlerde bulunulmuş ancak, hiç bir sonuç alınamamıştı. Bunun üzerine Şahin gemisinin komutanı üçer yollayarak Yunan gemisinin halatlarını kestirmiş, rüzgar etkisiyle Yunan gemisinin uzaklaşmasından sonra da uçak sandıklarını gemisine yükletmişti. (63)

Şahin, Novroseski Kıdemli Deniz Subaylığından aldığı talimata uyarak, 19 Temmuz 1922 sabahı hareket etti. (64)

Liman dışında çok güçlü bir yıldız fırtınası etrafı kırıp geçiriyordu. Fakat bu hava Şahin için bulunmaz bir fırsattı. Novroseski'nin Dup burnuna yol verdiler. Gemi komutanı içinde bulundukları zor doğa koşullarına karşın önemli bir karar vermek zorundaydı. (65)

Şahin gemisinin komutanı, Yunan gemisinin, düşman gemilerini haberdar etmiş olduğundan kuşkulanıyordu. Eğer düşman savaş gemileri durumu öğrenmişlerse, kıyı rotası üzerinde kendisini bekleyip yakalayabilirlerdi. Daha önce almış olduğu seyir emrinin dışına çıkarak başka bir rota izleyip Trabzon'a gitmeyi düşündü. (66)

Uçakları almaya geldikleri zaman verilen hareket emrinde, kıyıdan 2 milden fazla açılmaması yazılıydı. Bütün seyirler de buna uygun olarak yapılıyordu. Bir düşman gemisi, bir gemimizi, kıyıdan 2 mil uzakta yakalarsa, komutan emre itaatsizlik, ödevine sadakatsizlik, ihanet suçlarını yüklenmiş olacaktı. (67)

Gemi komutanı kararını verdi ve Novroseski'den doğruca, Karadeniz'in ortasından Trabzon'a rota tutturdu.

19 Temmuz sabahı hareketle Rus karasuları içinde seyrederek Batum'a geldiler ve liman ağzında Batum Başşehbenderliğinden düşman hakkında bilgi aldıktan sonra Trabzon'a hareket ettiler. (68)

Şahin 21 Temmuz 1922 günü Trabzon limanına geldi (69). Yunan muhripleri ise Şahin komutanının düşündüğü gibi Trabzon yakınındaki Atine lima-

(*) (Son gün) ifadesi tarafımızdan eklenmiştir. Alıntı yaptığımız kaynaklar, Yunan vapurunun gelişi ve uçakların yüklenişini için net bir süre vermemiştir. Ancak, uçakların bir gün içinde yüklenmediği ortada olduğuna göre, Yunan vapurunun yüklemenin yapıldığı son gün geldiği hükmüne varılmıştır. Şöyle de düşünülebilir, Yunan vapuru geldikten sonra, geriye kalan sandıklar daha hızlı biçimde yüklenmiş olabilir. (E. M.)

nı önünde Şahin'i beklemişler ve bundan ötürü de gemimizi yakalayamamışlardı. (70)

Şahin gemisinin komutanının bu hareketi Doğu Cephesi Komutanı tarafından takdirle karşılandı ve gemi komutanına şu telyazıyı çekti (71):

"Şahin vapuru subay ve erlerine selamımı bildiriniz. Bu başarılı hareketinden ötürü onları tebrik ederim. Kendilerinin özel biçimde ödüllendirilmesi için Milli Savunma Bakanlığına yazı yazdım."

21 Temmuz 1922 günü, 29 uçağı Trabzon'a getiren Şahin ödevini yerine getirmişti. Bu uçaklar aynı gün Samsun'a gönderildi. Oradan da karayoluyla cepheye gönderilen uçaklar Büyük Taarruza yetiştirildiler.

Novroseski'den 29 uçağı getirmiş olan Şahin vapurunun personeliyle bu uçaklar üzerinde uğraşmış olan Trabzon deniz atölyesi personeline dağıtılmak üzere, Bahriye Dairesinden 20 Eylül 1922'de 600 liralık bir para ödülü gönderildi. Bu uçaklardan 22 tanesinin Büyük Taarruza yetiştirilmesi alanında adı geçen iki kuruluşun gösterdiği gayret, böylece karşılanmıştı. (72)

Oranya Şileblin Yakalanması :

6 Ekim 1922'de "Gazal" gemisi komutanı Yüzbaşı Nazmi'ye bir emir geldi:

"Düşman nakliye gemilerini görünce batıracaksın; olanaksız bulursan el koyacaksın. Keşif yapacak; düşman hakkında bilgi toplayacak, hiç bir nedenle Boğaz'dan içeri girmeyeceksin" deniliyordu.

"Gazal", kurtuluş mücadelesi veren Anadolu hükümetinin çilekeş; ancak, kutsal teknelerinden birisiydi. Gazal'ın personeli geminin adını "ecel teknesi" koymuştu. Makina ve kazanları tık nefes olan bu gemi bir iki saat yol aldıktan sonra durur, harekete geçirebilmek için yeniden istim kaldırmak gerekirdi. Ancak, bu köhne gemi kurtuluş savaşı günlerimizde öyle büyük hizmetler sunmuştur ki, bunlar için yalnızca tansık (mucize) denebilir.

6 Ekim 1922 gecesi İstanbul boğazının 15 mil açığındaki Fener dubasını geçti. Bu sırada Şile ile Karaburun arasında bir İngiliz devriye gemisi dolaşıyordu. Ayrıca, 5 Ekim'den bu yana Boğaz'ın 20 mil açığında ve Gazal'ın geçtiği noktalarda bir İngiliz denizaltı gemisi de devriye yapıyordu. Bu günlerde Mudanya görüşmeleri de yapılıyordu. İngilizler boğaz ağzında çoğu zaman dört muhrip dolaştırıyorlardı. İngilizler, Türkler'in Boğaz'a ve Trakya'ya bir çıkarma yapmasından korkuyorlardı.

Bu koşullar altında Gazal'ın harekâta girişmesi ve başarması dünya denizcilik tarihine yazılması gereken bir olaydır.

Emri alan gemi Romanya'ya doğru hareket etti. 7 Ekim 1922 sabahı, saat 11.00 sularında Rusya tarafından gelmekte olan bir şilep görüldü. Gazal hemen dümen kırarak rota değiştirdi. Şilep bandıra çekmemişti. Yüzbaşı Nazmi 'de "ne olur ne olmaz" diyerek sancağı arya ettirdi. Son hızla şilepin

yolunu kesmeye çalışıyorlardı. Ancak şilepin hızıyla Gazal'ınki yanşabilir miydi...

Şilepin yolunu kesmelerine olanak yoktu. Bir çözüm bulunabilirdi belki. Şanslarını denemeye karar verdiler. Yüzbaşı Nazmi düdüğe asıldı. "İmdat" işareti veriyordu.

Şilepte telsiz olmadığı için Karadeniz'in sonsuzluğuna giden imdat işaretlerinin nereden kaynaklandığını da sormadı. Durdu; beklemeye başladı. Gazal, imdat işaretini zaman zaman vererek şilepe sokuluyordu.

İyice yaklaştıktan sonra adının "Oranya" olduğunu gördüler. Geminin kaptanına bağlı çağıra hangi ulustan olduğunu ve nereden geldiklerini sordular. Kaptan:

"Grek" diye yanıtladı ve Köstence'den gelmekte olduklarını söyledi. Şileptekilerin Grek diye haykırması, Gazal'dakilerin canını sıktı. Bir yandan da yanlışlık yapmak istemiyorlardı. Temkinli hareket etmeye karar verdiler.

Komutan: "Bandıranızı göreyim" dedi.

Şilep hemen bandırayı çekti. Yunan bayrağının çekilmesiyle birlikte, Gazal'da Türk sancağını toka etti. Komutan, Asteğmen Seyfi'ye dönerek:

"Fora toop..." komutu verdi.

Fora eden top ateş etmiyordu. Şilepin kaptanı ile tayfaları şaşırmışlardı. Ne yapacaklarını; nasıl davranacaklarını bilemiyorlardı. Bu fırsatı kaçırmak gerekiyordu.

Yüzbaşı Nazmi hemen bir filika indirilmesini emretti. İkinci komutan Üsteğmen Sabri'yle, silahlı üç er Oranya şilebine gönderildi. Şilepin köprü-üstü ve makine daireleri gözetim altına alındı ve aynı filika, şilepin kaptanı ile çarkçı başını alarak Gazal'a getirdiler. Bu işler sessizce ve çok büyük hızla başarılıydı. Yüzbaşı Nazmi Oranya'ya geçti. Şilep, Gazal ile birlikte Ereğli rotasına yol almaya başladı.

Bu olaylar Boğaz'ın 48 mil açığında oluyordu ve İngiliz karakol gemilerine yakalanma olasılığı vardı; bu nedenle kıyıda daha açık bir rota izleyerek Ereğli'ye vardılar.

Küçük Gazal ile 2000 tonluk Oranya'nın birlikteliği limandaki herkesi çok şaşırttı. Şilep 2200 ton kereste ve 55 ton karpit yüklüydü. (*)

Oranya, Trabzon'a, Nakliyatı Bahriye Komutanlığı emrine gönderildi. SAMSUN adını aldı. Türk sancağının gölgesinde bir çok seferler yaptı.

Milli mücadeleden sonra Seyri Sefain'de (Deniz Yolları) taşımacılık yaptı.

(*) M.İŞİN, İH- Denizcephesi, s.130- TİH, V. cilt, s: 78

YUNAN VE BAĞLAŞIKLAR DENİZ KUVVETLERİNİN YAPTIKLARI HAREKAT:

Düşman donanmasının 1922 yılının ilk iki ayı içerisinde Ocak ve Şubat aylarında denizlerimizde önemli bir hareketi olmamıştır. Mart, Nisan ve Mayıs aylarında düşman deniz kuvvetlerinin hareketi canlanmış, daha sonraki dönemde, Haziran, Temmuz, Ağustos aylarında denizlerimizdeki savaş gemilerinin sayısını arttırmıştır.

Denizlerimizde yapılan düşman hareketinin zaman sıralaması şöyledir:

Karadeniz'de:

13 Mart 1922 : Yunan Averoff zırhlısı, Zonguldak, Amasra'dan İnebolu limanına gelerek, burada kazaya uğrayan Rus bandıralı bir dubayı denetledi. Afrika adlı bir İtalyan vapurunu da beraberine alarak Midye'ye gitti. Yunanlılar, sonradan İtalyanların politik girişimleri üzerine bu gemiyi serbest bırakmışlardı.

15 Mart : Enosis gemisi Samsun açıklarında görüldü.

16 Mart : Enosis, Sinop açıklarında görüldü.

25-26 Mart : Enosis Şile açıklarında görüldü.

26 Mart : Tiryelli muhripi İnebolu'ya gelmekte olan ÜMİT vapuruna el koyarak içindeki askeri elbiseleri, telefon aygıtlarını, 3 mazer ile 10 bin mermiyi aldılar.

26 Nisan 1922 : Sovyet Rusya'dan alınan (1 ve 2 Numaralı) motorgambotlar Enosis Yunan vapuruna el koydular. (Bu vapurun ele geçirilişi ayrıntılarıyla anlatılmıştır)

19/20 Mayıs 1922 : Gece, Tirebolu açıklarında 1 Yunan muhripi görüldü.

20 Mayıs : Sinop açıklarında bir Yunan yardımcı kruvazörü görüldü.

22 Mayıs : Kıyıda çok açıkta Batum ve Görele'de iki Yunan muhripi görüldü.

25/26 Mayıs : Gece, Zonguldak açıklarında beş savaş gemisi görüldü.

26 Mayıs : Bu beş Yunan savaş gemisi, Vona'nın 20 mil açığından geçti.

29-30 Mayıs : Kızılırmak, Alaçam ve Gümenöz açıklarında düşman devriyesini sürdürmüştür.

2 Haziran 1922 : İbrail'den gelmekte olan Sadıkdazelerin Maryanina gemisi, Samsun açıklarında, Yunan ve ardından İngiliz bandırası çeken muhriplerin dolıştığını bildirdi.

6 Haziran : Uç muhripten oluşan Yunan filosu Zonguldak önüne geldi. Averoff zırhlı kruvazörü, 2 yardımcı kruvazör, 2 muhrip ve 2 mayın tarama gemisi Samsun'a doğru seyrederken Amasra'dan görülmüştür.

7 Haziran : Yunan filosu Samsun'u bombardıman etti. (Bu olay ayrıntı-

- lariyla anlatılmıştır.)
- 8 Haziran : Samsun'u bombardıman eden gemilerden doğuya ayrılan bir şilep ile bir muhripin Giresun açıklarında ve dört gemiden oluşan başka bir filo da Sinop açıklarında görülmüş; 2 şilep ve 2 mayın gemisinden oluşan başka bir filo da Ayancık limanına gelerek bir motoru ve bir yelkenliyi alıp götürmüş, 2 mavnaya da makineli tüfek ateşi açmışlardır.
- 9 Haziran : Sabah saat 09.30'da Yunanlıların iki şilep ve iki mayın tarayıcının Kurucasile ve Amasra'dan batıya geçtikleri ve saat 17.00'de yedeklerinde birer mayın tarayıcı olduğu halde, bu filonun Zonguldak'ın 10 mil açığında batıya seyrettikleri görülmüştür.
- 9-10 Haziran : Samsun'dan doğuya giden bir şilep ile muhrip, Yeroz ile Hopa arasında sürekli olarak devriye gezmiştir (karakol).
- 10 Haziran : Sovyet bandıralı Donai vapuru Sinop açıklarında Averoff tarafından durdurularak seyir defterine (jurnaline) bir daha Türk limanlarına uğramamak koşulu ile serbest bırakıldığı kaydedilmiştir.
- 11 Haziran : Yunan şilep ve muhripinden oluşan gemiler topluluğu Rize, Tirebolu, Giresun ve Ordu açıklarında doğuya doğru karakol yaparken görülmüştür.
- 12 Haziran : Bu gemiler, Sinop açıklarında görülerek, Akliman'ı ve Aksiroz'u aramış, bu gemilere Ayancık önlerinde bir yardımcı gemi daha katılarak, buradaki deniz araçlarını aramışlardır.
- 13 Haziran : Bir muhrip ile bir şilepten oluşan filo, Zonguldak ve Kefken açıklarında devriye (karakol) yapmışlardır.
- 15 Haziran : Kefken açıklarında bir Yunan muhripi gemilerde arama yaptı.
- 16/17/18/19 : Kefken ve Sakarya ağzında 4 gemilik filolarla (Yunanlı)
- 20-21 Haziran: Karakollarını sürdürdüler.
- 16 Haziran : Cide açıklarında karakol yaptılar.
- 20 Haziran : Sinop kıyılarında göründüler.
- 21 Haziran : Amasra açıklarında karakol yaptılar.
- 24 Haziran : Görele'de gözüktüler.

Buradan da görüldüğü üzere Yunan savaş gemileri Haziran'ın son yarısında Karadeniz'de çok yoğun biçimde karakol (devriye) dolaşmışlardır. Özellikle Karadeniz'in doğusunu denetimleri altında tutmaya çabalamışlardır.

2 Temmuz 1922 : Panter sınıf bir Yunan muhripi Kefken'de karakol yaptı.

3 Temmuz : Aynı muhrip bu kez Cide, Amasra açıklarında dolaşmış, vapurlarda arama yapmıştır. (Amasra'dan havalanan deniz uçağımız, Kopriva - Şile açığında bu muhripi yakalamıştı.)

- rak bomba ile taarruz etmiştir. Ancak, yoğun sis nedeniyle bunun sonucu görülememiştir.)
- 6 Temmuz : Bir Yunan muhripi ile yardımcı kruvazörü Amasra açıklarında karakol yaptılar.
- 7-8 Temmuz : Aynı gemiler Çarşamba önlerindeydiler.
- 9 Temmuz : Bu kez Cıva önlerine geldiler.
- 10 Temmuz : Amasra ve İnebolu önlerinde görüldüler.
- 13-14-15-23-24
- 25-26-27 Temmuz : Tek bir muhriple, Zonguldak, Kefken bölgesinde karakol yapmışlardır.
- 24-25-26 : Bir muhrip ile yardımcı kruvazörü Hopa, Atine, Rize açıklarında karakol, kıyılarda arama yapmışlardır.
- 29 Temmuz : Adı geçen gemiler Sinop'ta karakol ve aramalarını sürdürdüler.

Yunan donanması, Temmuz ayında, Karadeniz'in batı kısmında (Zonguldak-Kefken-Amasra) karakollarını (devriyelerini) aksaksız ve yoğun biçimde sürdürmüşlerdir. Karadeniz'in doğusunda ise ayın sonlarına doğru karakol ve aramalarına hız kazandırmışlardır.

Ağustos ayında ise Yunan Deniz Kuvvetlerinin karakol ve aramalarında gözle görülür biçimde bir azalma olmuştur.

8/9 Ağustos 1922 : Kefken açıklarında karakol yaptılar.

11 Ağustos : Genelkurmay başkanlığından kıyılardaki kurum ve kuruluşlarımıza, bu arada Doğu Cephesi Komutanlığı kanalıyla da Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığına şifreli bir telyazı gönderildi (73):

1. H. A. markalı ve 32 No.lı İngiliz denizaltısı ile 76 No.lı ve üç bacalı bir İngiliz muhribinin 9 Ağustos 1922 de kablezevval Karadeniz'e çıktığı,

2. 11.8.1922 de Yunanistan'ın Averoff zırhlısının İstanbul limanında hâzırlanmakta olduğu ve Karadeniz'e hareketinin olası bulunduğu.

Genelkurmay Başkanı
Fevzi

Ancak, Ağustos ayında Averoff Karadeniz'e hiç çıkmadı ve İngiliz denizaltı gemilerinin de kıyılarımızda herhangi bir seyri olmadı.

14 Ağustos : Yunan muhribinin İstanbul Boğaz'ı açıklarında karakol yaptığı görüldü.

Marmara denizindeki hareket:

Yunan donanmasının savaş gemileri mart ayından itibaren zaman zaman İzmit körfezinde aramalar yapmışlardır. Ara sıra da körfeze girerek kıyıya çok yaklaşmışlardır.

- 11 Mart 1992** : Döris sınıfı bir Yunan muhripi Seymen iskelesine kadar yaklaşarak İzmit'e gitmekte olan bir kayığa silah zoruyla el koymuş ve içindeki dört kişiyi alıp götürmüştür.
- 4 Temmuz** : Bir Yunan muhripi Değirmendere önüne kadar yaklaşmış ve kıyıdağı topçumuz tarafından ateş açılması üzerine Karamürsel'e makineli tüfekle ateş etmiş ve daha sonra Dilbumunda her zamanki karakollarını sürdürmüştür.
- 22 Ağustos** : İzmit'e gelmekte olan bir İtalyan romorkörünü Derince önünde bir Yunan gambotu yakalamış, içindeki otomobil parçalarını, benzin ve on yolcuyu almış, romorkörü daha sonra serbest bırakmıştır.

Akdeniz'deki hareket:

Antalya, Mersin limanları İtalyanlar tarafından boşaltılarak, Ankara Hükümetine geçtikten sonra Yunan donanmasının karakol (devriye) ödevleri burada da başlamıştır.

- 6 Mart 1922** : Yunan donanmasının, Mersin ve Antalya açıklarında 2 muhrip, bir kruvazör ve silahlandırılmış şilep ile, sürekli karakol gezdiği ve gemilere zorla el koyup, aramalar yaptığı görüldü.
- 7-10 Mart** : Bu el koyma ve aramalar sürdürüldü.
- 25 Mart** : Mersine cephaneye getirmekte olan İtalyan Kapidelo vapurunu Yunan muhripleri sıkı biçimde izlediler. Ancak, bu gemi Kuşadası'na sığındı ve daha sonra bir İtalyan muhribinin koruması altında Mersin'e geldi.

Nisan ve Mayıs aylarında bu sularda belirgin biçimde rahatsız edici ve engelleyici olaylar (deniz olayları) olmamıştır.

- 16 Haziran 1922** : Söke güneyinde Yoran'ın Kovela çevresini topa tutan iki Yunan torpidobotu, karaya 50 kişilik bir müfreze çıkardılar. Başlangıçta, halka zulüm gibi aşırı hareketlerde bulunan bu kuvvet, sonradan tarafımızdan geri atıldı.
- 1-3,6 Temmuz 1922:** Yunan Elly kruvazörü, Mersin bölgesinde sürekli olarak karakol yaptı. Ara sıra bir muhrip, bir şilep, bu kruvazöre katıldı.
- 3 Temmuz** : Yunan savaş gemileri, içinde Mersin'e çıkarmak üzere elili kamyon bulunan İtalyan Artusire vapuruna silah zoruyla

- el koydular.
- 6 Temmuz : Yunan muhribi arama yaptığı İngiliz bandıralı bir gemide bulunan ve Mersin'e indirilecek olan şekerleri Mersin'e çıkarmayacağı konusunda güvence aldıktan sonra serbest bırakmış ve bu nedenle gemi şekerleri Mersin'e çıkaramamıştır.
- 8 Temmuz : Elly kruvazörü, Yumurtalık - Iskenderun açıklarında karakolunu sürdürmüştür.
- 13 Temmuz : Bir Yunan muhripi, Adersan'da bir kayığımızı yaktı ve mürettebatını tutsak aldı.
- 14-16 Temmuz : Elly kruvazörü ve Naksos yardımcı kruvazörü, Mersin ve Antalya kıyılarında karakollarını sürdürmüşlerdir.
- 23 Temmuz : Elly kruvazörü, Fethiye'ye girerek kayıklarda arama yapmış, kasabaya ateş açmış ve Fethiye grubu bataryası karşılık vererek, köprü üstüne, baca diplerine üç top mermisi savurmuşlardır (bu olay ayn başlık altında ayrıntılarıyla anlatılmıştır).
- 8 Ağustos 1922 : Naksoz kruvazörü Fethiye açıklarında karakolu sürdürdü.
- 11 Ağustos : Bir muhrip Karmako'dan ve bir gambot Baklan adası çevresinden ayrılmadılar.
- 15/16 Ağustos : Elly kruvazörü kıyılarımızda sürekli olarak karakol dolaşmıştır.

Büyük Taarruz'a kadar, Naksoz kruvazörünün ve bir muhripin Mersin, Küllük, Bodrum çevresinden ayrılmadığı görüldü. Çok etkili harekatlarda bulunamadılar.

PONTUS SORUNU

Yunanistan, bağımsızlığına kavuştuğu 1829 yılından, 1922 yılına kadar geçen sürede, tamamı Osmanlı topraklarından alınmak suretiyle, tam üç misli büyümüştü. Onlar için artık durmak yoktu ve üstelik Osmanlı'nın öldüğü, yeni bir devletin doğum sancılarının çekildiği bu dönem bir kez daha ele geçmezdi. Türk topraklarında "Büyük Ülkü" (Megalo İde'ayı) gerçekleştirerek eski Bizans İmparatorluğunu diriltmek amacıyla önce İzmir'e çıktılar ve Ege do-laylarında ilerlemeye başladılar. Öte yandan Trabzon ve Samsun dolaylarında eski Pontus krallığını diriltmek istemişlerdi.

Yunan ordusu "Büyük Ülkü'yü" silah zoru ile gerçekleştirmek kararın-daydı. Batı yönündeki yüklerini hafifletmek amacıyla silahlı birliklerini geri-lere yaymak tasarısını gerçekleştirmek istemişlerdi. Bu nedenle de Pontusçu-luğu diriltmeye çalıştılar. Ortaya çıkarılmaya çalışan bu "Pontusçuluk" nedir?

Eski Yunanlılar, M. Ö. VI. yüzyılda Samsun ve Trabzon bölgesinde ba-zı ticaret kolonileri yaratmışlardı. Bu bölgede, Yunanlılar tarafından bağımsız bir Pontus Krallığı M. Ö. 281'de kuruldu. Bu olaydan sonra, bu bölgede bir daha bağımsız Yunan devletine rastlanmadı.

İşte, tarihten gelen bu hatıraya bağlı olarak, Etniki Etery'a'nın tahrikleri sonucu, Samsun ve Trabzon havalisindeki bir avuç Rum azınlık, bölgede "Pontus Devleti"ni yeniden diriltmek sevdasına düştü.

Etniki Etery'a'nın yanında, Pontus düşüncesini uyandıran örgüt, Merzi-fon'da bulunan misyonerlerin yönetimindeki Amerikan Koleji oldu. Bu kolejin, öğretim ve yönetim kurullarının kışkırtmaları, Rumlara yardımları sonucu 1904 yılında "Pontus Cemiyeti" adıyla bir cemiyet kuruldu. 1908'de Meşrutiyetin ila-nından sonra ise "Müdafai Meşruta" adıyla bir ihtilal örgütü daha kuruldu. 1910'dan itibaren de, "Pontus" adıyla bir dergi yayınlanmaya başlandı. Kolej, tam bir Pontus merkezi durumuna gelmişti. 1920 yılı sonlarına doğru kurulan Merkez ordusunun, Merzifon'daki Amerikan Koleji-ne ummadıkları bir zaman-da yaptıkları baskında, Kolej'in Rumlar hesabına çalıştığını belgeleri ile ortaya çıkardı. Okulda o günkü Yunanistan'ın ülkeye katacakları yerlerle, yaratmayı tasarladıkları Büyük Yunanistan'ı, Büyük Ermenistan ve Pontus haritalarının birçok çeşitleri ve bunlarla ilgili yüzlerce cilt kitap ele geçirildi. Bu okulun res-mi araçları ile cephane taşınmasında bir sakınca görülüyordu. Merzifon'un kuzeyinde yuvalanmış bulunan Ermeni ve Rum çeteleri, buradan besleniyor ve yardımlar yapıyordu. Her yerde olduğu gibi, Merzifon'da misyonerler, Batı emperyalizminin ve bölücülüğünün hizmetinde bulunuyordu.

Amerikan Koleji'nde ele geçirilen bir haritada, Pontus Devleti'nin sınır-ları şu alanları kapsıyordu : *Başkenti Samsun olmak üzere Batum'dan İnebo-lu'ya kadar Trabzon, Ordu, Samsun, Sinop, Kastamonu, Yozgat, Sivas, Gü-müşhane, Tokat, Amasya, Çorum ve Erzincan ilinin bir bölümü.* Pontuscular, bu sınırlar içerisindeki kentlerin hemen hepsinde örgütlenmiş, örgütlerini köy-lere kadar yaygınlaştırmışlardı.

Birinci Dünya Savaşı'nda, Pontuscu Rumlar da Ermeniler gibi Çarlık Rusyası'nın gücüne dayanıyordu. Fırsat buldukça da Çarlığın hesabına çalışıyorlardı. Rusya da, Rumları, bölgedeki işgal ve egemenliğini kolaylaştırmak için kullanıyordu. "Birinci Dünya Savaşı'nda Karadenizli Rumlar, Yunanistan ve Rusya yararına casusluk yaptılar ve Türk cephesi gerisinde etkin düşmanlık hareketlerinde de bulundular. Rus orduları Trabzon'a girdiği zaman, düşman ordularını sevinçle karşılayan Rumlar ve özellikle Rum Trabzon Metropolit Hrisantos, Rumların da işine geldiği için iç yönetimi hemen eline aldı. Ruslar, Rum azınlığı kentte ve ilçelerdeki belediye meclislerinde bu suretle üstün ve söz sahibi duruma getirdiler. Öte yandan da Rumları silahlandırma programını serbestçe uygulamaya başladılar. Çar ordularının dağılacağı zamanlara doğru Batum'da General Anonya adında Rum asıllı bir Rus generalinin komutası altında bir Rum tümeni oluşturuldu. Bu Rum tümeni, işe başlamadan 1917 Bolşevik ihtilali üzerine dağılıp gitti.

Ruslar, Trabzon'u işgal edince Rumlar iyice şımarmışlar, Ermenilerle birlikte Rus silahları gölgesinde müslümanları öldürmeğe başlamışlardı. Trabzon Metropolit Hrisantos, Ruslar Trabzon'a yaklaşırken, Müslümanların moralini bozmak için yayınladığı bir bildiride, Rusların Erzurum, Van ve Muş'u aldıklarından, Türk ordusunun silahlarının Ruslar'a geçtiğinden ve Türk Alman ittifakının bozulduğundan söz ediyordu.

Pontusçular, Patrikhane ve Yunanistan'ın her çeşit desteğine sahiptiler. Bu iki destekçi, Pontus olayları başlamadan daha elli yıl önce bölgede Rumluluğu güçlendirme siyasetini izlemeğe başlamıştı. Bu süre içerisinde, Samsun'a dışarıdan 30 bin kadar Rum getirilip yerleştirilmişti. Bölgede, Rum ve Ermenilerin konuştuğu dil Türkçe idi. Yunanistan'dan gelen papazlar ve öğretmenler, buradaki Rumlara Türkçeyi unutturup, Yunancayı öğretmek için olanca güçleri ile çalıştılar. Yunancayı bilmeyenler, aşağılık insanlar olarak gösteriliyor, bu arada, Türkçe konuşmakta direnen Türk uyruğuna bağlılığını sürdüren birçok Rum öldürülüyordu.

Mondros Mütarekesi'nden sonra Pontuscular, iyice şımararak yeraltı çalışmalarını açığa çıkardılar. Hareketin elebaşısı, Trabzon Metropolit Hrisantos idi. Patrik tarafından, doğrudan doğruya Pontus davasında lider olarak görevlendirilmişti. Hrisantos, Paris Konferansı'na heyetler ve bildiriler göndererek, konferansa katılan delegelerden, Pontus sorununu ele almalarını, Rumları Türk zulmünden kurtarmak için himayelerinde bir "Pontus Cumhuriyeti"nin kurulmasını istiyordu.

Pontus hareketinin ikinci adamı, Trabzonlu bir işadamı olan Konstantin Konstantinides idi. Konstantinides de Pontus hareketini desteklemek için çok para harcamış, Avrupa ve Amerika'daki Pontuscuları 4 Şubat 1918'de Marsilya'da düzenlediği ilk Pontus kongresinde bir araya getirmiş, yönetim kurulu başkanlığı da kendisine verilmişti. Pontus hareketi içindeki üçüncü güçlü kişi ise, Albay D. Katenyotis idi. Bu albay, Venizelos tarafından görevlendirilmiş, durumu yerinde saptamak ve Pontus Rumlarını askeri birlikler halinde teşki-

latlandırmak üzere, Batum ve Tiflis'de bulunmuştu. Yunanistan Kızılhaçın yardımı ile kılık değiştirerek birçok Yunan subayını, Rum halkı eğitip, örgüt-
lendirmek için Karadeniz bölgesine göndermişti. Bunlar, Pontus hükümetinin
temelini kurmaya çalışıyorlardı. Megalo Idea'nın şampiyonu Venizelos, 5
Ekim 1920'de Lloyd George'a gönderdiği telyazıda, Pontus hakkındaki dü-
şüncelerini bildiriyor. Güney Rusya'ya göçmüş olan Rumların Pontus'a geri
getirilmesini ve bunlara "Pontus Devleti" kurdurulmasını istiyordu. Ona göre,
"Ermenistan ve Gürcistan'la işbirliği yapacak olan bu devlet, İslamlaşma ve ge-
rektiğinde de Rus emperyalizmine karşı sağlam bir engel olacaktır". Görülü-
yor ki Venizelos, her zamanki gibi yine İngiliz amaçları ve çıkarlarını korur bi-
çimde demeçler veriyor, İngiliz Emperyalizminin gönüllü jandarması olmak
istediğini, Pontus sorunu da ortaya koyuyordu.

Venizelos gibi, Pontuscuların da yaslanmak istedikleri devlet İngiltere
idi. Trabzon'a bir İngiliz alayı gönderilmesi, İngiliz subaylarının denetiminde
jandarma birlikleri kurulmasını istiyorlardı. İngilizler, Türkleri öldürmek için Er-
menilere silah verdikleri gibi, Samsun'a geldiklerinde aynı amaçlarla Pontus-
culara da binlerce silah vermişlerdi. İngiliz ve Yunan silahları ile silahlanan
Rumlar, Türkleri toptan öldürmeye, müslüman köy ve kasabalarını yakmaya
başlamışlardı. Pontuscuların silahlı mücadeleden amaçları, müslümanları
dehşete düşürmek, Türk çoğunluğunu azaltmak, köyleri yakıp yıkmak, hükü-
meti savaş sonunda zorluklar içinde bırakmak ve Pontus Devleti idealini ger-
çekleştirmekti. Bu devletin kurulması gerçekleşikten sonra, Yunanistan'la
birleşecekti. Bu tasarılarını gerçekleştirmek için "Donanmalar ile kıyılarımız-
da abluka uygularken, 'ikmalimizi', yani yaşamamız için en gerekli olan des-
tek yollarını kesmeye çalışıyorlardı."

Ablukayı yapan Yunan gemileri, kıyılarımıza gizlice silah ve cephane
ile birlikte sivil kıyafetli Gerillacı subaylar da çıkarmışlardı. Bunlar da Birinci
Dünya Savaşı'ndan bu yana dağlarda haydutluk yapan yerli Rumlardan çete-
ler kurarak Türk köylerini basmağa, evlerini yakmağa, silahsız halkını öldür-
meğe başlamışlardı.

Yunanlıların Sakarya saldırısı öncesinde sayıları yirmibeş bini bulan
Pontuscu haydutların kökünü kazımak zamanı gelmişti. Ancak yöresel güçle-
rin olanakları yeterli değildi.

Nihayet Mustafa Kemal Paşa'nın Millet Meclisi'ndeki istekleri üzerine
Nurettin Paşa komutasında kurulan 20 bin kişilik Merkez Ordusunun çabası
ile köylerde ve dağlardaki Pontus çeteleri sarılarak yok edildiler. Deniz yolu
ile kaçmak isteyen çete artıklarını da 'Kahraman Alemdar' karakol gemisi
yakaladığından Pontusculuğun kökü kazandı. Böylece tarih boyunca doğru
dürüst bir devlet olmayan Pontusculuk, İngiliz emperyalizmi ve Yunan düşleri
ile tarihe gömülüyordu.

Alemdar'ın Pontuscu Abacı Yanko Çetesini Yakalaması

Büyük zaferin kazanılmasından sonra Karadeniz kıyılarına bir Pontus devleti kurulması tasarısı suya düşmüştü. Dağlardaki çeteler de, artık Anadolu topraklarında barınamayacaklarını anladıklarından çeşitli yollarla kaçıma başladılar. Bunların, Rusya'ya, Bulgaristan'a kaçmak için vasıta bulmakla uğraştıkları haber alınmıştı. Ankara'daki yöneticiler, onları kaçarken deniz üstünde topluca yakalatmak için çözüm yolları düşünüyordu. Bu kutsal ödevi başarmak denizcilere düşüyordu.

Alemdar'ın alın yazısında kahramanlık ve şanlı görevleri başarmak yazılmıştı. Kurtuluş Savaşı'nda çok büyük yararlıkları görülen Şahin vapurunu kurtarmaya giderken şanlı geçmişine yeni bir sayfa eklenmesi için koşullar oluyordu.

Apranosyan Kumpanyasının 1300 tonluk, 7 mil hız yapabilen bir şilebi iken Ereğli limanında el konularak Nakliyatı Bahriye emrinde "Şahin" adı ile çalıştırılan geminin Kurtuluş Savaşı Deniz cephesinde çok büyük yararlılıkları görülmüştü. Savaş araçlarını bir çok tehlikelere göğüs gerek taşımıştı, son yeklediği deniz mayınlarını Akçakoca iskelesine boşalttıktan sonra, sığındığı Amasra limanında yatarken 25 Ekim 1922'de kopan çok şiddetli batkarayel fırtınasında karaya oturmuş ve batmıştı. Alemdar kurtarma gemisi batan şilebi kurtarmak için emir almıştı.

Amasra'da, Şahin'i kurtarmak için haftalarca uğraşıldı. Ancak mevsim kurtarma işine uygun değildi, mevsim kış ve sürekli olarak korkunç fırtınalar patlıyordu. Tüm çabalar boşa gitti ve Şahin'in kurtarılmasından vazgeçildi. Alemdar'a Şahin'in mürettebatını alarak Trabzon'a dönmesi emredildi.

25 Kasım 1922 akşamı idi. Gemi Komutanı Mustafa Nail Bey gizli bir telyazı aldı. Geminin güverte Teğmenini(*) çağırarak bu telyazıyı kendisine okudu. *"Deniz Birliklerinin Samsun ve çevresinde yaptıkları sıkı ve etkili izlemeleri sonucunda, artık buralarda barınamayacaklarını anlayan, dağlardaki Rum Pontus çetelerinin vatan hainlerinden kiraladıkları motorlarla Batı'daki ülkelere kaçmakta oldukları bildirilerek onların yakalanmaları emrediliyordu."*

O gece hareket ettiler. Teğmen Celal (Orhan) 4-8 sabah vardiyasının nöbetçi subayı olarak köprüüstünde bulunuyordu. Yanında serdümen ve gözcü eri vardı. Gemide vardiyadakilerden başka herkes uykudaydı. Teğmen, pruvadan esen frişka rüzgar yorgun vücudunu üşüttüğü için vardasülönun arkasına büzülmüş uykusuzluktan kapanmakta olan göz kapakları ile mücadele ede ede ufku tarıyordu. "Ayancık" yakınlarına geldikleri sırada ortalık iyice ağarmış, geminin ilerlemekte olduğu doğu ufkunda, sarının turuncunun her tonunu taşıyan güneş tepsi gibi görünüşüyle yavaş yavaş yükseliyordu. Seyretmeye doyum olmayan bir manzaraya dalmış olan Teğmen Celal pruva istikametinden bir yelkenli gördü. Komutanının bir gün önceki

(*) ALEMDAR'ın Pontuscu Abacı Yanko Çetesini yakalaması olayı; bu olayın kahramanı olan E. Deniz Albay Celaleddin ORHAN'la yapılan görüşmelerle yazılmış; TİH, V. cilt ile desteklenmiş ve N. PEKER'in (ÖR, esir olma) adlı eserindeki belgelerle karşılaştırılmıştır.

uyarısını anımsadı. Acaba, bu eşkiya motoru muydu? Bir süre tekneyi türbünle izledi. Tekne denize doğru açılıyordu. Pupasından aldığı rüzgarla kıyıya yakın seyretmesi gerekirken enginlere açılmasına bir anlam veremedi. Yelkenliye doğru dümen kırdırdı. Az sonra, yelkenli de dümen kırdı, başını kıyıya doğru çevirdi. Bu hareketten kuşkulanan teğmen gene üzerine dümen kırdırınca, motor yeniden açığa dümen kırdı. Bu hareket gemiden kaçmak istediğini gösteriyordu. Bunun gemiden kaçmak istediğine karar verince, komutanın uyandırılması için haber gönderdi. Komutan elbisesiyle kamarasında mindere uzanmış yatıyordu. Durumu öğrenince köprüüstüne geldi. Teğmen, komutana yelkenliyi gösterip açıklamada bulundu. Gizli emirle bildirilen, Rum eşkiyası motorlarından (*) biri olabileceğini söyledi. Komutan da;

"Sanmıyorum, siz rotanızı bozmadan devam ediniz" diye emir vererek yeniden yatmaya gitti. Az önce denize açılmakta olan yelkenli şimdi kıyıya doğru seyretmeye başlamıştı. Teğmen yeniden heyecanını yenemeyerek Komutan'a haber yolladı. O'da geldi, yelkenliyi inceledi, yeniden yatmaya gitti.

İçinden gelen şiddetli arzuyla heyecan yaşamak isteyen teğmen, serdümene, yelkenliye yakın seyretmesini emretti. Yabancı tekneye doğru çok yaklaşmışlardı. Sancak omuzluğunda ve birkaç yüz metre açıklarında olan tekneye türbünle baktığında içinin hınça hınç insanla dolu olduğunu gördü.

"Gel üstüne" emrini vererek, şimdi tekneye daha çok yaklaşmışlardı. Daha fazla dayanamadı. Makineye stop vurarak, yelkenliye durması için de canavar düdüğüne asıldı. Sabahın erken saatlerinde acı acı bağırان canavar düdüğü ile makine telgrafının sesi gemidekileri bir anda güvertede topladı. Seyir kamarasından fırlayan komutan;

"Ne oluyor, Celal Efendi?" deyince, teğmen de;

"Eşkiya, efendim" dedi.

Komutan cesaretine güvenilir bir subaydı. Ancak, gemide, biri teğmene, öbürü de yüzbaşı Ruhi'ye ait olmak üzere iki piyade tüfeği ile 150 mermiden başka işe yarar silah yoktu. Daha önce de, geminin silahsız olduğunu bilen komutan, geminin rotasının değiştirilmemesini söylemişti. Şimdi ise bir oldu bittiyle karşı karşıya olduğu için geri dönmiyerek değişmeyi göze aldı. İki tüfekle cephaneyi güverteye getirttiler. Şimdi sıra yelkenlinin içinde neler olduğunu öğrenmeye gelmişti. Teğmen Celal hemen patalyayı mayna ettirmişti bile. Komutan yelkenlinin içinin aranmasını ikinci komutan yüzbaşı Nedim'e emredince, ikinci komutan kendisinin evli olduğundan söz ederek, bekar bir subayın gönderilmesinin daha uygun olacağını ileri sürdü. Komutan da bekar subayların tecrübesiz teğmenler olduklarını söyleyerek kendisinin gitmesi gerektiğini yineliyordu. Bu tartışmanın personelin karşısında tatsız biçimde uzadığını gören teğmen Celal, serüven arayan duygularını bastıramayarak ileri atıldı, kendisinin gönüllü olarak gönderilmesini komutandan rica etti. Bu ricayı uygun bulan komutan, tekneyi iyice arayarak ne kadar silah, ne kadar cephane bulunduğunu saptamasını istedi. Patalyaya atlamak üzereyken tüfeği-

(*) Bu motorun adı İKDAM'dır ve Pontuscular tarafından kiralananmıştır. (Türk Kültürü, sayı: 129, s: 748)

nin bir tanesini gemide bırakmayı uygun gördü. Ancak o kadar silaha karşı tek silahın ne işe yarayacağını da bilmiyordu. Tabancasını beline bağladığı sırada çarkçıbaşı Adil Bey yanına geldi. Yelkenliye yaklaşmamasını, hele içe-risine girmesinin çılgınlık olacağını, çünkü karşısındakilerin eşkiya olduklarını söyleyerek kontrolünü uzaktan yapmasını söyledi. Cesaretinden kuşkulanı-lamayacak Adil Bey bu uyarısında çok haklıydı. Çünkü içinde ikiyüze yakın si-lahlı eşkiyanın bulunduğu bir teknenin üzerine iki silahla gidilemezdi. Ancak tehlikeyi bilerek görevi tam anlamıyla yerine getirmek de bir subayın şeref borcuydu. Adil Bey, Ruhi Bey ve öbür arkadaşları onun yaşamından umudu kesmiş gibiydiler. Teğmen ise neşeliydi.

Lumbar ağzına birikmiş arkadaşlarının başarı dilekleri arasında, hare-kete hazır patalyaya binmek üzereydi. Kendisini acıyla süzen çarkçıbaşına elini uzatarak Allahaismarladık çarkçıbaşım deyince, bu cesur adam teğme-nin elini tutarken birdenbire verdiği kararla;

"Geliyorum, ben de seninle geleceğim" dedi.

Az önce işin çok tehlikeli olduğunu söyleyen Adil Bey, deniz erinin elindeki tüfeği alarak:

"Ben daha iyi nişancıyım" dedi. Teğmenin neşesi kaçmıştı, bu tehlikeli ödevin eğer başarabilirse şerefini kimse ile paylaşmak istemiyordu. Hemen köprüüstündeki komutana seslenerek Adil Bey'in de gelmek istediğini, halbu-ki görevi ilk önce kendisinin aldığını söyledi. Komutan:

"Görevin yerine getirilmesi ile sen görevlisin, seni feda ettim", teğmen çok sevindi, "ancak Adil Bey de gitmekte kararlı ise seninle beraber buluna-bilir" yanıtını verdi. Az önce kaybolan neşesi yerine gelmişti. Hemen patalya-ya atladı ve gemiden avara ettiler. Fakat tam bu sırada komutana yeniden seslendi:

"Komutanım, eğer eşkiya bizi serbest bırakmaz da rehin olarak alıkor-sa ne yapacağız?" diye sordu.

"Yelkenliye yalnız sen çıkacaksın, can kaybına meydan vermemek için, sen çıkar çıkmaz patalya yelkenliden uzaklaşacaktır. Sana gelince, seni feda ettim. Haydi çocuğum Allah seni korusun."

Bu sözlerle bir kat daha gururlanan teğmen "al beraber" komutuyla kü-rekçileri harekete geçirdi. Şimdi patalyadaki beş kişi sonu belirsiz olan yolcu-luğa çok sessiz biçimde fakat çok hızla devam ediyorlardı. Her geçen saniye tekneye biraz daha yaklaşıyorlardı. Tekneye yaklaştıkça da heyecan artıyor-du. Adil Bey ve Celal gözlerini hedeflerine dikmiş, üzerine gittikleri tehlikenin ne biçim bir şey olduğunu anlamaya çalışıyorlardı. Artık yelkenliye çok yak-laşmışlardı. Tekne tepeden tırnağa kadar silahlı, sırtlarında yamçılar bulunan, kapkara insanlarla doluydu. Bütün küpeşte boyunca, küpeştelere dayanmış ateşe hazır durumda tüfekler onlara çevriliydi. Bu anda Adil Bey'le, Celal, iç-lerinden gelen bir sesle birbirlerine baktılar. Bakışları birbirlerinin gözlerinin içine saplanmıştı. Adil Bey bir başkasının duymayacağı kadar yavaş bir ses-le:

"Tekneye çıkmayacaksın, haydi dönelim" dedi.

"Olmaz çıkacağım."

"Olmaz diyorum sana, durumu görmüyor musun? Öleceksin."

"Olabilir, fakat emir böyle."

"O halde beraber çıkacağız."

"O hiç olmaz, emir yalnız beniz çıkmamda."

"Son kez söylüyorum, öleceksin, gel dönelim."

"Duymadınız mı, komutan beni feda etti, görevimi yapacağım."

Teğmenin, dümeni yöneten elleri doğal bir yönlenme ile manevrasını yapmış ve patalyayı yanaştırmıştı. Dağda yaşamanın izlerini gösteren saç ve sakalı birbirine karışmış, kılıksız, vahşi bakışlı insanlar dolu bu tekneye, küpeşteye dizilmiş tüfek namlularına basmadan girmek olanaksızdı.

Teğmen Celal, "Yahu bu ne biçim karşılayış? Alın şu tüfekleri içeriye be arkadaşlar" diye seslenince kış üstünden birisi Türkçe olarak yer açılması için eşkiyalara seslendi. Bunun üzerine bulunduğu yerden birkaç tüfek geri çekildi. Patalyaya derhal uzaklaşma emri vererek çabucak tekneye atladı. Bu insan kalabalığı içinde birilerinin omuzuna basmamak için güc bela kış tarafa kadar gidebildi. Kaptan kamarasının üstüne sıçrayıp oturdu. "Merhaba" diyerek hepsini selamladı. Burada zorla, kabadayılıkla yapılacak bir iş olmadığını anladığından işi kurnazlıkla, tatlılıkla başarmalıydı. Motorun sahibi ve kaptanı Sandıkçı Şükrü ve makinisti Ali ile konuşmaya başladı. Nereden gelip nereye gittiklerini sordu, liman kağıtlarını istedi. İçindekilerin yolcu olduğunu, hükümetin izniyle Kızılırmak kıyılarından yüklendiğini ve İstanbul'a gitmek istediklerini söyleyen kaptan, motorun kağıtlarını teğmene uzattı. 35 tonluk olan bu motorun ne Samsun ne de bölgedeki diğer limanlardan vizesi yoktu, kaçak oldukları belliydi. Teğmen hem uysallık hem de eşkiyada güven uyandırmak için,

"Çok güzel, kağıtlarınız tamam, yolcuların gitmesine hükümetin izin verdiğiinden de bilgimiz var. Ancak İstanbul'a gitmek için izlediğiniz yol yanlış... Kıyıyı izleyiniz. Hem de bir fırtına çıkarsa açıkta barınamazsınız" dedi.

Bu sözler eşkiyalar üzerinde olumlu etki uyandırdığından namlular içeri çekildi. Bu şakiler, yıllardan beri Samsun dağlarında katliam yapan, Abacı Yanko çetesi diye anılan pontusculardı. Motorun ambarı da insan doluydu. Silahlı eşkiyaların arasında birkaç kadın başı da görünüyordu. Hepsinin gözleri Celal'in üzerine dikilmiş en ufak hareketini kaçırmıyorlardı. Teğmen, üstünde oturduğu kaportadan büyük bir soğukkanlıkla etrafını süzüyor, aşai sarkıttığı ayaklarıyla daireler çizdiriyordu. Ne yapacağını ne söyleyeceğini düşünürken gülümsemeye çabalıyordu. Oturduğu yerden bir hamlede sıçrayarak aşağı indi ve az önce üzerinde oturduğu kaptan köşkünden içeri bakınca dondu kaldı. İrkilmişti irkilmesine, ancak, bunu çetecilerden saklamak için biraz kenara çekildi. Kamara içerisinde, tıpkı dışardakiler gibi 5-6 eşkiya oturmuşlar ve kanlı gözlerini de gözlerine dikmişler öylece O'na bakıyorlardı. Bir bölümünün elinde kendisine doğru çevrilmiş tabancalar, iri yarı bir haydudun

elinde de pırlıl pırlıl bir hançer vardı. Kanlı gözlerle onu baştan aşağı süzüyorlardı. Ölümün soğuk nefesini ensesinde duyumsadı. Yaşamının hiçbir döneminde ölümle böylesine burun buruna gelmemişti. Şimdiye kadar onlar da teğmene saldırmadıklarına göre demek ki çekindikleri bir şeyler vardı. Bundan yararlanması gerektiğini çok çabuk kavradı ve karşısındaki ölüm meleğini unuttu bir an... Adamların duraksamasından ve ürküntülerinden yararlanmalıydı.

"Ne o arkadaşlar? Kiminizin elinde tabanca, kiminizde hançer, daha yok mu yahu? Hep bu ikramlar bir tek bana mı? Yoksa belimdeki şu tabanca sizi ürkütüyor mu? Ben size bir düşman gibi değil, bir dost gibi geldim. Alın, onu vereyim de içiniz rahat etsin..." diyerek belindeki tabancayı kaptanın ayakları dibine atıverdi.

Herkes biraz merak, biraz ürkeklikle teğmenin hareketlerini izliyordu. Kaptan yerdeki tabancayı aldı ve teğmene geri verdi.

"Beyim yanlış anladın, sen bize ne fenalık ettin ki onlar da sana etsin, hele sen şunu al" diyerek tabancayı teğmene uzattı.

Teğmen Celal:

"Pekala, öyle olsun, zaten hükümetin gitmelerine izin verdiği bu adamlara ne diye fenalık edelim? diyerek tabancayı beline yerleştiriyordu ki, makinist;

"Geminizde top var mı? diye sordu. Bu soru iyiye işarettti. Belli ki adamlar topun varlığından ürküyorlardı. Hemen bundan yararlanmanın bir yolu bulunmalıydı. Teğmen çok çabuk toparlandı. Alemdar'ın küpeştesinden gözükken tahlisiye tulumlarının bir bölüm büyük borularının ağızları gözüne ilişti.

"İşte, görmüyor musun alev toplarını?" Adam çok şaşırmıştı.

"Bu alev toparları da nasıl şeyler?"

"Basit bir şey canım. Uzaktan hedefe çevirip te çalıştırınca hedefi yakıyor."

"Yaaa..." uzun süre bakışlarını Alemdar'dan ayıramadı.

Teğmenin bu ölüm yatağında işi kalmamıştı. Kendisini bekleyen gemisine dönmesi gerekiyordu. O sırada Alemdar'ın makinesinde arıza olmuş, manevra yaparken slaydrod'u eğildiğinden (*), hareket edemez duruma gelmişti. Bu nedenle çarkçıbaşı Adil bey gemiye geri çağrıldığından teğmenin patalyası da ortada yoktu. Celal'in bu gelişmelerden hiç bilgisi olmamıştı. Ancak patalyasız kalması biraz da işine geldi.

"Arkadaş benim sizle işim bitti. Allah selamet versin güle güle gidin. Yalnız benim vasıtam gemiye dönmüş, sizin bot beni gemiye bırakıversin. Nasıl olsa sizden birisi, bizim gemiye kadar gelecek. Çünkü gemi belgeleriniz vize edilmemiş. Süvari beye söyleyelim de sizi kontrol ettiğimizi belirten vizeyi yapsın, mühürlesin."

(*) Slaydrod: Bir makine akşamı. Slaydrod'un bu durumdayken eğilmesi çok büyük şans olur. Gemi tomistandayken eğilmiş; eğer gemi tomadayken eğilseydi doğrudan yelkenlinin üstüne bindirecektik. (C. ORHAN)

Kaptanın bu öneriye canının çok sıkıldığı hareketlerinden anlaşılıyordu. Teğmen çekingenliklerini yok etmek, ürkekliklerini gidermek için;

"Belgelerinizi mühürletmeden, vizesiz gidemezsiniz. Çünkü bu kıyıda karakol yapan bizden başka dört gemi daha var. Hem onlar bizim gibi hoş görülü davranmıyabilirler. Halbuki belgeleriniz vizeli oldu mu kimse bir şey diyemez."

Teğmenin amacı motoru kullananlardan birini, özellikle de makinisti Alemdar'a götürüp motoru hareketsiz bırakmaktı. Teğmenin sözleri kaptan üzerinde olumlu etki yaptı. Ancak botla gemiye gelmek hiç birinin işine gelmiyordu. Reis bir süre düşündü. Sora kamaraya girdi. Oradaki eşkiya reisleriyle konuştu. Biraz sonra elinde bir tomar para ile çıka geldi.

"Beyim biz gelmeyelim, belki komutan bize darılır. Artık sen bir zahmet efte bizim botla gidip belgeleri mühürlet, sonra senin sandalın ile çektirir bize gönderirsin," dedi. Parayı teğmene uzattı. Artık Celal'in şansı dönmüştü. Bu öneri bulunmaz bir şanstı.

"İyi ama reis ben bu para tomarı ile gemiye dönemem ki... Dönersem komutan bunu hoşgörmez. Eğer kendisine verilirse çok hoşuna gider. Onun için sen hele biraz daha ekleki mühür kolay basılsın." Ancak adamların gelmeye hiç niyetleri yoktu. Yine de makinisti ikna için;

"Doğrusunu isterseniz kaptanın gelmesi doğru değil, deniz hali bu, belki de birdenbire hava çıkar, bu kadar insanı deniz ortasında kaptansız bırakmaktansa senin gelmen daha uygundur. Mademki motorun da bozuk, senin burada yapacak fazla işin de yok. Haydi, haydi uzatmayın da bir an evvel işi bitirelim ki biz de çekip gidelim."

Teğmenin bu önerisi hem kaptanın, hem de gemidekilerin hoşuna gitti. Makinistin bir an önce gidip gelmesini uygun gördüler. Makinist istemiyerek bota atladı. Teğmen de hepsine, "Allahaismarladık," diyerek bota girdi ve motordan uzaklaştılar. Makinist, başına geleceği anlamış gibi homurdanarak karşı koyuyor, kürekleri suya daldırıp çıkarıyordu. Bereket versin Alemdar'dan olayları dürbünle izleyen komutan geminin patalyasını gönderince teğmenle makinist oraya geçti ve botu da yedeğe bağlattı, bir an önce gemiye geldiler. Komutan;

"Herifin üstünü arayın bomba filan olmasın", diye bağırmaya başladı. Komutanın haklı olduğundan hiç şüphe yoktu, ancak bu sert emirle geminin lumbarağazında görülen müzelik tüfeklerle hazırlanmış er'atın manzarası makinistin rengini attırdı. Teğmene dönerek;

"Sen benim başımı belaya sokacaksın," dedi. Gemiye yanaştılar. Lumbarağazında adamın üzerindeki silahlar alınırken, teğmen hemen komutanın yanına çıkarak durumu kısaca özetledi. Kendisini merakla bekleyen arkadaşlarının arasına döndü. Arkadaşları ile ateşli konuşmaya daldılar.

Teğmenin işi başarıyla sonuçlanırmışından cesaret alan komutan, motorun kaptanını getirmesi ve kırk silahla cephanesini vermelerine, eşkiyaları razı etmesi için teğmeni yeniden yelkenliğe gönderdi. Motorun makinistini

göz hapsine aldirdi. Yeniden motora giden teğmen, komutanın selamını ileterek, motor kaptanıyla biraz daha para göndermek koşuluyla onları salıvereceğini anlattı. Sonunda serbest bırakılacakları ümidine kapılan çetenin başları daha çok para vererek, kaptanın çabucak gidip gelmesine razı olmuşlardı. Kaptanın Alemdar'a getirilmesine memnun olan komutan sevincini belli etmeyerek kaptana çıkıştı. Tüfek ve cephanenin neden teslim edilmediğini sordu. Bunlar gelmeyince sorumlu olacağını ve aksi takdirde motoru topla batıracağını kaptana anlattı. Teğmen tüfek işini unutmuştu. Yalnız bu unutma işi bilinçli olarak düzenlenmişti. Verilen ödevin yerine getirilebilmesi için tüfeklerden söz edilmemişti. Komutanın ısrarları karşısında kaptan teğmenle birlikte motora gitmeye razı oldu. Şimdi kaptanla eşkiyanın elebaşısı arasında şiddetli bir tartışma başlamıştı. Bu tartışmaya teğmeni karıştırmıyorlar ve silah yerine daha fazla para vermeyi öneriyorlardı. Tüfek vermeye, hele bunları cephaneleri ile birlikte vermeye kesinlikle yanaşmıyorlardı. İsrarla nedenini sorup duruyorlardı. Teğmen işlerin sarpa sardığını görünce;

"Yahu nedeni ne olabilir ki; ben size açıklayayım. Sinop Askeri Komutanlığı'ndan gemiyi görmüşler ve saatlerden beri bu motorun yanında ne yaptığımızı telsizle sormuşlar (O tarihlerde Alemdar'da da, Sinop'ta da telsiz yoktu). Komutan durumu tüm ayrıntıları ile anlatınca silah ve cephaneleri alıp kendilerini salıveren emrini almış, şimdi siz silah vermezseniz komutan sorumlu olur. Üstelik silahlarınızın hepsini de istemiyor, yalnızca kırk tanesini istiyor."

Silahların verilmesi ile kurtulacaklarına inanan çete başları ancak yirmi silah verebileceklerini, mermi veremeyeceklerini bildirince, belki bundan da cayarlar diye düşünen teğmen hemen kabul etti. Gemideki iki tüfekle beraber yirmiiki olacaktı. Ellerinde 150 kadar da mermi vardı. Pontuscularla bir çatışmaya girerlerse bu cephane yetmeyecekti, ancak Alemdar'ın kalın saç gövdesi, yelkenlinin ahşap gövdesinden daha dayanıklı olduğundan eşkiyaların teknesine bindirebilirlerdi. Alemdar'dakiler küpeştede güven altında saklanabilir, yelkenlidekiler ise açıkta olduklarından rahatça hedef oluşturabilirdi.

Teğmen yirmi tüfeği almaya komutanını ikna edebileceğini söyleyerek bu silahları aldı ve kaptan ile beraber Alemdar'a döndü. Komutan pazarlıkta ayak diretmenin yararı sağlamayacağını anlayınca, yirmi tüfeği alakoymakla beraber, teğmeni dördüncü kez ve kaptanla birlikte motora gönderdi.

Teğmen bu kez, kaptanla değil de doğrudan eşkiyanın başı olan Abacı Yanko ile konuştu;

"Komutanımın size selamı var, ancak tüfek verip cephanesini vermenize çok kızdı. Sinop'a gidildiğinde mademki tüfekleri aldınız, cephanelerini niçin almadınız diye sorarlarsa ne cevap verecek. Bundan başka istediği kırk tüfeğe karşılık verdiğiniz yirmi tüfeğin gerisini ve cephaneyi istiyor. Eğer vermezseniz serbest bırakılmanız için tüm silahlarınızı isteyeceğini söyledi".. İnsan azmanı Abacı Yanko birdenbire bağırmağa başladı.

"Artık tek bir mermi bile veremem."

Teğmen, o halde ben gidiyorum diyerek patalyaya atladı. Tekneden 20-30 metre uzaklaşmıştı ki kendi aralarında Rumca tartışan eşkiyalar bir karara varmış olacaktı ki; kaptan yeniden seslendi. Patalya geri döndü. Yirmi tüfek yerine on tüfek ve cephane vermek istediklerini söylediler. Buna da şükür diyen teğmen hemen kabul etti. Beraberce geriye döndüler. Şimdi 32 tüfekte 350 mermiden oluşan bir ateş güçleri vardı. Çetecilerle savaşa karar verdiler. Ancak bu işi kan dökmeden başarmak isteyen komutan, kaptana her şeyi açık açık anlattı. Bütün çetenin teslim olması gerektiğini, kendilerine yardım ederse ona yardımcı olmaya çalışacağına ve cezadan kurtulması için ne gerekirse yapacağına söz verdi. Kaptan da durumun umutsuzluğunu gördüğünden kabul etti. Ancak motora gitmek için yanına teğmeni de istedi.

Komutan da, "ne dersin, başladığın işi yine sen bitirmek ister misin" diye sorunca teğmen, emredersiniz deyip beşinci kez yola çıktı. Motora gittiler. Komutanın çete başıyla görüşmek istediğini söylediler. Öbürleri karşı çıktı.

"Komutanın emirleri kesindir. Benimle gelmezseniz üzerinize ateş açıp yakacağınızı size bildiriyorum."

Çete başları aralarında Rumca şiddetli tartışmalara girdiler. Sonuçta Yanko'nun yardımcılarının ikisinin gitmesi kararlaştırıldı. Komutan bunları güler yüzle karşıladı. Yemek ikram etmek istedi. Yalnız kahve ve sigara içtiler. Komutan amacını açıkladı. Bütün silahları teslim etmedikçe bir yere gidemeyeceklerini açıkça anlattı. Bunu arkadaşlarına bildirmelerini istedi. Durumun çaresizliğini ve başkaca bir çıkış yolu olmadığını anlayan çeteciler, başkanları olan Abacı Yanko'ya bir mektup yazarak durumu bildirdiler. Her iki çeteci de kamarada tutsak edildi. Bunların yazdığı mektup yelkenlide okununca kızılca kıyamet koptu. Bağırışlar, çağırışlar arasında her şeyin sona erdiğini anladılar. Bir miktar silahla beraber Abacı Yanko'da Alemdar'a geldi. Böylece kan dökülmeden dördü kadın olmak üzere 169 kişiden oluşan Pontuscu azıllı Abacı Yanko çetesi yakalanmış oldu.

Topsuz tüfeksiz bir gemi olan Alemdar, Türk deniz subaylarının cesareti, ölümü hiçe sayan tutum ve davranışları ile yıllarca bölgedeki Türkler'e kan kusturmuş olan eşkiyaları toparlamayı başardı.

Denizde onarılması olanaksız olan slaydrodun düzeltilmesi çarkçıbaşı Adil Bey'in, gemide konuk olarak bulunan Aziz usta, ikinci çarkçı Osman ve üçüncü çarkçı Hikmet'in insanüstü çabaları ile gerçekleştirildi. Alemdar ancak hava karardıktan sonra Sinop limanına demirlemişti. Vali'ye başvurarak eşkiyayı teslim almalannı istediler.

Abacı Yanko ve arkadaşları gemiden kıyıya çıkarıldıktan sonra, Alemdar'dakiler birkaç saatlik dinlenme olanağına kavuştular. Topsuz tüfeksiz Alemdar'ın güçlü ve silahlı Rum çetesini yakalaması halkın çok ilgisini çekmişti. Hayretler içindeki halk, geminin personelinin etrafını çevirip büyük ilgi gösteriyor, bu akıl almaz başarıyı dinlemek için meraklı sorular yöneltiyordu. Yerel hükümet ile sabahtan akşama kadar gerekli işlemleri bitirdikten sonra, Karadeniz'in insanı ürküten koyuluğunda beyaz köpükler saçarak enginlere

yol alan Alemdar'ın güvertesinden, canlı, kıvrak Anadolu türkûleri yayılmaktaydı. Gecenin ve denizin karanlığında enginlere giden bu ezgileri neşeyle söyleyenler, Trabzon açıklarında karşılaşacağı İkinci Pontus çetecileri ile girişecekleri kanlı ve zorlu çatışmadan habersiz, başardıkları bir benzeri daha olmayan zor ödevin sevinciyle yol almaktaydılar.

Teğmen Celal (ORHAN) yorgun, mutlu, baş üstünde onları izlemektedir.

Pontuscu Sarı Yani Çetesinin Yakalanması

Aylar geçiyor, Alemdar Karadeniz'de silahlı karakol yapıyordu. Cephan taşıma işlerini koruyordu. Bu günlerin birisinde, Trabzon'dan Batum'a gitmek üzere hazırlanırken, 12 Mayıs 1923 günü Trabzon Nakliyatı Bahriye Kumandanlığı'ndan gizli bir emir aldı. Komutan Yzb. Mustafa Nail'e gelen emirde Pontuscu Sarı Yani çetesinin Polatana'dan sağladığı bir motor ile kaçmakta olduğu ve bunun yakalanması emrediliyordu. (74)

27 Ekim 1922 olayında Abaca Yanko'dan alınan silahlarla mürettebatın silahsız olanlar da silahlandırıldı. Cephaneleri artırıldı. Hükümet tarafından yardımcı olarak jandarma yüzbaşı Mahmut Bey komutasında atıcı seçme 8 kişilik bir jandarma mangası verildi.

Alemdar gece yarısı Trabzon'dan yola çıktı. Gece savunması önlemi alınmış, gemi karartılmıştı. Kuzey yönünde rota vererek ağır yolla kıyıdan uzaklaşıyordu. Geminin başında ve kıçında iki gözcü etrafı gözetlemekle görevlendirilmişti. Trabzon'un beş mil açığına gelince gemi zikzak seyrederek avını aramaya başladı. Saatler geçmesine karşın hiç bir ize rastlanmadı. Komutan, çok ağır yolla seyrederek, o bölgeden ayrılmayarak, günün ağarmasını bekledi. Gün ağarırken Trabzon'un 6 mil açığında Batum rotası üzerinde seyreden bir motor görüldü. Süvari silahbaşı emrini vererek son yolla üzerine yaklaştı. Alemdar avını bulmuştu ve kaçırmak istemiyordu. Bir saate yakın bir süre izledikten sonra ona yaklaşmış ve önlemişti.

Eşkiya motoru, Alemdar'ın hızla üzerine gelmekte olduğunu görünce kıymetli eşyalarını aşağı, denize atmaya başladı; bu arada bazılarının da denize atıldığı görüldü. Eşkiyanın bu durumunu gören Mustafa Nail onlara acıdı, Alemdar'ı istopere akırdı; düdüğü öttürdü. Denize atlamamanın yanlış bir şey olduğunu anlatmaya çalıştı. Komutan böyle düşünürken, istoper etmelerinden yararlanarak denize atlayanlar yeniden motora alındı. Alemdar'dan bir patalya avara ettirilerek iki tayfa gönderildi. Kim oldukları sorduruldu. Motordan üç kişi geldi. Yolcu olduklarını söylediler. Ancak, motordakilerin Pontuscu Sarı Yani çetesinin adamları oldukları anlaşıldı. Trabzon Liman Reisliğinden alınmış olmaları gereken hareket vize kağıtlarını alarak kaptanla "elebaşlarının" gemiye gelmelerini, kaçarlarsa yakalayıp Trabzon'a götürceklerini söylediler. Sandal motora döndü. Alemdar Komutanı Abacı Yanko çetesine yaptıkları gibi işi kan dökmekten ve çatışmaya girmeden çözmek isti-

yordu, ancak buna olanak olmadığını anlamakta gecikmediler. Alemdar'ın ateş gücü motordakilerin gücünden çok azdı. Alemdar'daki 19 mavzere karşı motorda 50 tüfek vardı. Ancak Alemdar'dakiler, kolayca kurşun işlemeyen, saç küpeşte siperi arkasında döğüşecekler, buna karşın motordakiler, şiddetli yaylım ateşi karşısında delinecek olan ahşap güvertede kalacaklardı. Motor rahatça batırılabilirdi.

Sandal motora gittikten sonra eşkiyalarda bir kaynaşma oldu. Çok kısa uzaklıktan ateşe başladılar. Alemdar komutanı da silahlı müfrezeye ateş emrini verdi. Mahmuzlamak için de makine dairesine hücum emrini ilettiler. Deniz üstünde bir muharebe başlamıştı. Alemdar'ın kumanda bölgesi olan köprü üstüne ateş yağıyordu. Saldıran Alemdar'ı hareketsiz bırakmak istiyorlardı, zikzak yaparak mahmuzdan kurtulmak için çabalıyorlardı. Motordaki insanlarda heyecan, telaş son kerteye ulaşmıştı. Onlara da isabet oluyor ve bağırışmalardan yararlananlar olduğu anlaşılıyordu. Motordakiler atışlarını tam köprü üstünde yoğunlaştırdılar. Gemiye buradan yönetmek olanağı kalmamıştı. Bir aralık istem borusunu kurşun deldiğinden geminin düdüğü öter kaldı. Komutanın önündeki ayar pusulası da isabet aldığından parçalandı. Kurşun yağmuru altında baca ve köprü üstünün tahta bölümleri delik deşik oldu. El dümen donanımını donattırarak Alemdar'ı kıçtan yönetilir bir duruma getirdiler.

Alemdar komutanı işi kestirmeden çözmek için, bir aralık motoru mahmuzlamak istediye de, hızlı motor, önünden kolaylıkla kaçıyordu. Muharebe yarım saat kadar kıyasıya sürdü. Çeteciler geminin ahşap kısımlarında çok büyük tahribat yapıyorlardı. Buna karşı kendi motorlarında da tehlikeli yaralar açılmaya başladı. Nişancı olan jandarmaların ve özellikle teğmen Sururi ve Arif Beyler'in boşa gitmiyordu kurşunları, eşkiyanın çoğunu öldürüyordu. Paniğe kapılan çeteciler, Türkler'in eline geçmesin diye kadınları diri diri denize atmaya başladılar.

Alemdar olanca hızıyla motorun üzerine yönelmişti. Onu mahmuzlayıp batıracaktı. Bu sırada motorun makinesine bir mermi rastladığından, stop edince eşkiyalar çaresiz kaldılar. Artık Alemdar'ın motorlarını mahmuzlayarak batıracağını ve hepsinin birden boğulacaklarını sandılar. Ateş keserek beyaz çarşaf gösterdiler. Bu teslim olduklarının bir işaretiydi. Alemdar komutanı da hepsini canlı olarak yakalamak istediğinden, motoru batırmaktan caydı ve ona yaklaştı. Asker ve subayları küpeşte gerisine güven altına aldıktan sonra motora yaklaştı. Fakat stop durumundaki motor yeniden çalışmaya başladı ve zikzaklar yaparak yine mahmuzdan kurtuldu. Alemdar'ın çok yaklaştığını gören çeteciler oldukça yakın uzaklıktan tekrar ve şiddetli olarak ateşe başladılar, çarpışma yeniden kızıştı. Yüzden fazla tüfekle ateş eden eşkiyanın kurşunları Alemdar'ın saçlarına çarpıp biri belki on oluyordu. Atış yerlerinin demirleri mantar ve kaputlarla örtülerek tehlikeli sıçramalar önlemleri. Komutan, ateşleri kesilinceye kadar ateşe devam kararı verdi.

Komutan Mustafa Nuri Bey, önlerinde zikzaklar yapan motorun dü-

mencisine ateş etmeleri için Sururi ve Arif beylere emir verdi. Vurulan dümenci papaz giysiliydi. Yerine bir diğeri geçti, O'da vuruldu. Eşkiyaları yönettiren eli silahlı bir papaz daha dümene geçti. Yine zikzaklar başladı. O da vurulunca motor hareketsiz kaldı ve ateş kesildi. Motora yaklaştılar. Gemiden indirilen sandalla Nuri Arif Bey komutasında 8 kişi motora gitti. Aralarındaki açıklık on metre olunca elinde tabancası ile Nuri Arif motora girdi ve motoru Alemdar'a bağladılar. Motorun içi yaralı ve ölümlerle doluydu. Sağlam kalıp teslim olanlar onlara canavarca bakıyorlardı. Çetenin elebaşısı Deli Yani de ölümler arasında idi. Yaralılara insanlık görevi yerine getirilerek yardım edildi. Silahlar toplandı, Alemdar'a taşındı.

Deniz üzerinde bir karartı gördüler, üzerine doğru gittiler. Bunun bir kadın olduğunu görünce hepsi hayretler içinde kaldı. Gemiye stop ederek denizi oynatmadan yanaştılar. Ayancıklı Ahmet, ip ve simitle suya atladı. Suda hafif bir oynama olunca kadın denize inmeye başladı. Ahmet yüzerek yetişti, kadını batmadan kurtardı. Gemiye aldılar. Kadın ayıldığı zaman kocasının bu eşkiyaların başı olduğunu söyledi. Kadını, Türklerin eline geçmesin diye kocası denize atmış; Üstünden de dört beş el ateş etmiş, fakat kadın birkaç yarayla kurtulmuş... Denize atılan öbür kadınlar bulunamadı.

Silahlı 130 eşkiyadan doksanı ölmüştü. Koruma önlemleri sayesinde Alemdar da hiç kimsenin burnu bile kanamadı. Motor kaptanı Rizeli Ahmet Kaptan ilk çatışmada çeteciler tarafından öldürülmüştü, öbür iki Türk tayfa su içinde korunduğundan hayatta kaldılar. İki saat süren bu çatışmadan, motoru yedeğe alarak Trabzon'a doğru hareket ettiler. Alemdar da insanca kayıp yoktu ancak gemi hasar görmüştü. Pusulası kullanılmaz duruma gelmiş, kaptan köprüsüne ve öteki bölgelere iki binden fazla mermi isabet etmişti.

Trabzon'da sağ olan kadınlardan başka 35 erkeği, ölümlerle beraber Hükümete teslim ettiler. Bu kanlı başarıdan sonra denizden kaçmanın ardı kesildi. Bütün Kurtuluş Savaşımız boyunca vatandaşlarımızı dağa kaldırarak işkence yapanlar, insanlık dışı davranışta bulunanlar geç de olsa adalet önünde hesap verdiler ve kurşuna dizildiler.

Alemdar yine eskisi gibi birçok tehlikeleri göze alarak savaş araçlarını ve göçmenleri taşımaya devam etti. Savaş sonuna kadar vatana ve millete değerli hizmetlerde bulundu.

ULUSAL SAVAŞ BOYUNCA YAPILAN TOPLU TAŞIMALAR

1920 yılında yapılan taşımalar:

Taşımalara 1920 yılı, eylül ayında başlandı. Önceleri sivil motor ve takalarla yapılan taşıma, Gazal romorkörü ve Rüsumat No: 4 gemisinin de katılmasıyla kısa sürede çok gelişti.

Böylelikle 1920 yılı Eylül ve Aralık ayları arasındaki devrede Sovyet Rusya'nın Tuapse limanından toplam olarak 3387 tüfek, 3590 kasatura, 3684 sandık cephane ile Gazal ve yedeğindeki Dâna yelkenlisiyle her seferde en az 300 tona yakın eşya Trabzon'a getirilmiştir. Getirilen bu gereçler gene takalarla İnebolu'ya taşınmaktaydı. Bu küçük tekneler bir düşman baskınında kıyıya yanaşarak kolayca saklanabiliyorlardı. (75)

1923 yılı eylül ayı başına değin süren bu taşımalarda Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanı, 15. Kolordu Komutanı, 3. ve 13. Tümen komutanlıkları, Kastamonu ve çevresi Komutanlığı, Yükleme ve Boşaltma Komutanlıkları, Batum Şehbenderliği, Tuapse Türk Konsolosluğu, Tuapse, Batum ve Novroseski Kıdemli Deniz Subaylıkları, Bahriye Dairesi Sevkiyat ve Nakliyat Umum Müdürlüğü ve Liman Reislikleri tam bir işbirliği ile çalışmışlardır. (76) 1920 yılında taşıma yapan deniz araçları ve taşıdıkları yük miktarı (77):

Tarih	Deniz	Aracının Adı	Tüfek	Kasatura	Cephane
22 Eylül 1920	Rusya'dan (ilk taşıma)		184	192	422 sandık
25 Eylül 1920	Hayreddin motoru		315	315	299 sandık
27 Eylül 1920	Şükran motoru		191	191	59 sandık
1 Ekim 1920	Yıldız motoru		205	205	30 sandık
4 Ekim 1920	Mebruke motoru		356	1108	727 sandık
20 Ekim 1920	Gazal romorkörü		564	586	494 sandık
4 Kasım 1920	Rüsumat N0:4 vapuru		632	615	1180 sandık
1 Aralık 1920	Rüsumat N0:4 vapuru		438	378	412 sandık

İnönü muharebeleri döneminde deniz yoluyla sağlanan silah, cephane ve gereçler:

a. İstanbul'dan kaçırılan silah, cephane ve savaş gereçleri

İnönü muharebeleri döneminde yalnız Felah Grubu tarafından, Karadeniz kıyılarında çeşitli iskele ve limanlara gönderilmiş bulunan silah cephane ve savaş araç gereci şunlardır (78):

Cinsi	Adet	Sandık
Piyade Tüfeği	2692	-
Hafif Makineli tüfek	28	-
Ağır Makineli tüfek	22	-
Piyade tüfeği mekanizması	931	-

Kasatura	24	-
Aydınlatma Tabancası	20	-
Ağır Makineli tüfek		
Cephane şeridi	13	10
Ağır Makineli tüfek		
Cephane kutusu	741	-
Ağır makineli tüfek		
Kapak takımı	54	-
Ağır makineli tüfek		
nişan dürbünü	1	-
Ağır makineli tüfek		
yedek namlusu	62	-
Havan topu	1	-
Piyade mermisi	-	159
El bombası	27650	16
Uçak bombası	-	4
Kılıç	3310	-
Yetmişbeş mm.lik sahra		
topu	16	-
Yetmişbeş mm.lik mermi	1807	-
Çeşitli tapa	5000	-
Top kaması	7	-
Nişan dairesi	4	-
Batarya dürbünü	150	-
Top dürbünü	10	-
Açı ölçme aleti	11	-
Mermi kapsülü	1000	-
Telefon	61	-
Çeşitli santral	15	-
Sahra kablosu	-	29
Telefon ve telgraf malzemesi	-	48
200 yataklı komple seyyar		
hastane	1	-
Tıbbi malzeme	-	9
Süngülük	5026	-
Ekmeç torbası	336	-
Matara	270	-
Tevhit semeri	230	-
Araba koşum takımı	503	-
Eyertakımı	96	-
Arka çantası	158	-

b. Doğu Cephesi'nden getirilen Silah, Cephane ve Gereçler

Silah, cephane ve gereç bakımından Batı Cephesi sıkıntı çekmekteydi. Bu nedenle Genelkurmay Başkanlığı, Doğu Cephesi'nin kadro ve kuruluşundan artan silah ve cephaneyle, Ermenilerden ele geçirilen silah ve cephane-nin batıya gönderilmesini emretmişti. Bunların bir kısmı denizden, bir kısmı da karadan belli bir plan çerçevesinde yollanacaktı. Bu plana göre 150 ton-luk silah ve cephane Erzurum-Bayburt-Gümüşhane-Trabzon'a ve buradan da Samsun'a gönderilecekti.

Bayburt - Trabzon-Samsun'a kadar yapılacak ulaşım ve taşıma şöyle düzenlenmişti (79):

- Kafile No: 1. Gidiş (dolü) 1-8 Şubat 1921. 20 ton
Dönüş (boş): 9-17 Şubat 1921. Trabzon-Samsun
arası: 27-28 Şubat 1921 Gazal Motoru, 20 ton
- Kafile No: 2. Gidiş (dolü): 18-26 Şubat 1921, 20 ton
Dönüş (boş): 27 Şubat 1921- 6 Mart 1921.
Trabzon Samsun arası: 27-28 Şubat 1921.
Gazal Motoru, 20 ton
- Kafile No: 3. Gidiş (dolü): 7-15 Mart 1921, 20 ton
Dönüş (boş): 16-24 Mart 1921, Trabzon-Samsun
arası:16-18 Mart 1921, Esmez Motoru, 20 ton
- Kafile No: 4. Gidiş (dolü): 25 Mart-2 Nisan 1921 20 ton.
Dönüş (boş): 3-11 Nisan 1921, Trabzon-Samsun
arası: 3-4 Nisan 1921. Gazal Motoru, 20 ton
- Kafile No: 5. Gidiş (dolü): 12-18 Nisan 1921, 20 ton,
Dönüş (boş): 19-27 Nisan 1921, Trabzon-Samsun
arası:19-20 Nisan 1921, Esmez Motoru, 20 ton
- Kafile No: 6. Gidiş (dolü): 28 Nisan - 6 Mayıs 1921, 20 ton
Dönüş (boş) : 7-15 Mayıs 1921, Trabzon-Samsun
arası, 7-8 Mayıs 1921, Gazal Motoru, 20 ton.
- Kafile No: 7. Gidiş (dolü): 16-24 Mayıs 1921, 20 ton,
Dönüş (boş): 25 Mayıs 2 Haziran 1921, Trabzon-
Samsun arası: 24-26 Mayıs 1921, 20 ton
- Kafile No: 8. Gidiş (dolü): 3-13 Haziran 1921, 20 ton
Dönüş (boş):14-19 Haziran 1921 Trabzon-Samsun
arası: 25-26 Haziran 1921. Gazal Motoru,
20 ton.

Ayrıca Genelkurmay Başkanlığı'nın 21 Mart 1921 tarihli emirlerine göre Doğu Cephesi'nden Batı'ya gönderilmesi planlanan silah ve cephanelerden, aşağıya çıkarılanlar, denizyolu ile İnebolu'ya yollanacaktı (80):

Piyade Silahı:

<u>Adet</u>	<u>Cins</u>	<u>Bulunduğu Yer</u>
1960	İngiliz Piyade Tüfeği	Kars'ta
2300	Martin Tüfeği	Karabıyık'ta
2500	Mekanizmasız tüfek	Erzurum'da

Piyade Cephane:

<u>Sandık</u>	<u>Cinsi</u>	<u>Bulunduğu Yer</u>
806	Rus Piyade mermisi	Karabıyık'ta
2000	İngiliz piyade mermisi	Kars'ta
4000	Fransız piyade mermisi	Kars'ta

Top:

<u>Sandık</u>	<u>Cinsi</u>	<u>Bulunduğu Yer</u>
4	Sahra topu	Erzurum'da
1	Krup dağ topu	Trabzon'da
10	Şınayder dağ topu	Erzurum'da
16	Güçlü dağ topu	Erzurum'da
18	Mantelli kama ve Nişangahı	Karabıyık'ta

Top Cephane:

<u>Adet</u>	<u>Cinsi</u>	<u>Bulunduğu Yer</u>
8000	Dağ topu mermisi	-
14000	Osm. Dağ topu mermisi	Hasankale'de Refahiye
3000	Osm. Mantelli top mermisi	Suşehri arası Erzurumda

c. Sovyet Rusya'dan Alınan Silah ve Cephane

İnönü Muharebeleri döneminde harb malzemesine ihtiyaç çok artmıştı. Ancak, 1921 yılı başında Ankara Hükümeti'nin elinde yeterli derecede deniz aracı yoktu. Eldeki deniz araçları fazla kullanılmaktan dolayı yıpranmış, sık sık ortaya çıkan arızalardan dolayı uzun süre onarımda kalmışlardı. Üstelik silah ve cephane getirmek üzere Rusya'ya gönderilen Preveze, Aydınreis gambotlarına Ruslar tarafından el konulmuş, Dışişleri Bakanlığı'nın 7.12.1920'de gırlışını ile (81), 25 Mayıs 1921 yılında Türk Hükümeti'ne teslim edilmişti (82). Bu iki geminin taşıma hizmetinde görev almalarıyla Mayıs ayı

sonlarından itibaren silah ve cephane sevkiyatı hızlanmıştı.

Milli Savunma Bakanlığı'nın 12 Ocak 1921'de Genelkurmay Başkanlığı'na vermiş olduğu raporda, 1920 yılı sonları ve 1921 yılı başlarında Rusya'dan Trabzon'a gelen silah ve cephane şöyleydi (83):

18 Eylül 1920'den 4 Kasım 1920'ye kadar Trabzon'a gelen silah ve cephane:

<u>Cinsi</u>	<u>Adet</u>	<u>Sandık</u>
İngiliz piyade tüfeği	3440	-
İngiliz piyade cephanesi	-	3461
Alman hafif makineli piyade tüfeği	-	59
Levis hafif makineli tüfek	20	-

16 Aralık 1920'de Trabzon'a gönderilen silah ve cephane

<u>Cinsi</u>	<u>Adet</u>	<u>Sandık</u>
İngiliz piyade tüfeği	3785	-
Avusturya manlıher tüfeği	93	-
İngiliz piyade cephanesi	-	3875
Alman piyade cephanesi	-	93
Levis hafif makineli tüfek	-	20

Diğer taraftan Ocak 1921 ayı içinde Rusya'dan Gazal römorkörü ile, iki adet 12 cm.lik Fransız topu ile 902 atım mermi ve hartucu, 9 sandık vazelin Trabzon'a gelmişti.

Ayrıca bir halk motoruyla da Trabzon'a, 198 İngiliz piyade tüfeği, 43 sandık İngiliz piyade cephanesi, 200 Rus bombası, 99 atım 12 cm.lik Fransız top mermisi, 10 sandık ilaç, 3692 adet yatak çarşafı, 3761 adet yastık kılıfı, 3440 adet don ve 3496 adet gömlek getirilmişti.

Bunlardan başka Rusya'dan Tuapse'ye 6 vagon cephane gelmiş, 48 vagon silah ve cephane ise yoldaydı.

16 Aralık 1920'de Lazistan Milletvekili, Rüsumat Vapuru ile 345 İngiliz tüfeği ile 410 sandık İngiliz cephanesini Trabzon'a yolladı. (84)

Batı Cephesi'nin acil silaha ve cephaneye ihtiyacı olduğundan, bu malzemenin belli bir disiplin ve düzen içinde gönderilmesi gerekmekteydi. Bunun için Milli Savunma Bakanlığı, 27 Ocak 1921'de Üçüncü Tümen Komutanlığı'na şu emri vermişti (85):

1. Rusya'dan silah ve cephane olarak neler verileceği, bunların Tuapse'ye ne zaman gelebileceği, Rusya'daki elçiliğimiz ve askeri müşavirle sıkı temas sağlanarak, Tuapse'ye silah ve cephanenin cins ve sayımlarının günü gününe bildirilmesi.

2. Deniz ulaştırma araçlarının geç sağlanmasından ötürü, silah ve cephaneler uzun süre kıyıda bekletilecekse, düşman harb gemilerinin saldırılarına karşı top menzilinın dışında demirlenerek, öncelik sırasına göre bir düzen içinde yollanması.

3. Trabzon'a silah ve cephane getiren deniz araçları, bir sakınca olmadıkça, yükünü Trabzon'a boşaltmayarak, doğruca İnebolu ve Samsun'a götürmesi arzu edilmekteyse de deniz taşıt aracı sağlanamamasından dolayı, uzun süre Tuapse'de bekletilmemesi için Trabzon'a çıkarılmasının uygun olacağı bildirilmiştir.

Ayrıca Üçüncü Tümen Komutanlığı da ulaştırmanın daha düzenli yapılması için bazı önlemler almıştı (86):

1. Motorcular ile yapılan sözleşmede yükün kilosu 3 kuruştan taşınacak, motorun tonajından az yük verilmeyecek ve kira bedelleri Trabzon'a Tümen'ce ödenecek.

2. Trabzon'a gelen Gazal Motoru'na 500 Lira verilmiş, daha sonra 1000 Lira yollanmıştı. Bu paraların harcanmasında Esliha Komisyonu sorumlu olup, amacı, bol sayıda silah ve cephane sağlayarak, yurda yollamak olacak.

3. Deniz araçlarına silah cephane ve malzemeler, tutanak ve irsaliye karşılığı ve icab ederse, tartılarak teslim edilecek.

4. Motorlara verilecek yakıt miktarı, tümene bildirilecek.

5. Tuapse'ye gelen silah ve cephanenin cins ve miktarları günü gününe telsizle tümene bildirilecekti.

1921 yılı Şubat ayı içinde Rusya'dan gelen ve gelecek olan silah ve cephane şunlardı (87):

8 Şubat 1921'de 4.No.lu Rusumat Vapuru'yla Tuapse'den iki adet İngiliz Sahra Topu, 1296 atım İngiliz Sahra Mermisi, 2 cephane arabasıyla, 500 kantal dikenli tel getirilmiştir.

Alman ve İngiliz piyade cephanesi bulunmadığından Gazal Römorkörü ile iki sahra topu ve 1000 atım mermisi gönderilecekti.

4. Kütahya ve Eskişehir Muharebeleri Dönemi'nde Deniz Yoluyla Sağlanan Silah, Cephane ve Gereçler

a. İstanbul'dan Kaçırılan Silah, Cephane Ve Gereçler

Kütahya ve Eskişehir Muharebeleri Dönemi'nde Anadolu iskele ve li-

manlarına gönderilmiş olan silah ve cephane araç, gereç miktarları şöyle idi (88):

<u>Adet</u>	<u>Sandık</u>	<u>Metre</u>	<u>Cinsi</u>
148			Piyade tüfeği
5			Hafif makineli tüfek
10			Ağır makineli tüfek
2279			Tüfek namlusu
8511			Tüfek parçaları
200			Aydınlatma tabancası
222			Ağır makineli tüfek yedek namlusu
13			Ağır makineli tüfek doldurma aleti
38			Ağır makineli tüfek cephane kutusu
1128		5000	Ağır makineli tüfek cephane şeridi
140			Ağır makineli tüfek irca yayı
1100	299		Ağır makineli tüfek malzemesi
1350000	9172		Piyade fişeği
17000			Aydınlatma fişeği
	20		Fişek kapsülü
31080			El bombası
4650			Bomba tapası
2000000	80		Bomba kapsülü
63			Uçak bombası
1049	23		Uçak bombası tapa ve kapsülü
1051			Kasatura
240			Çelik başlık
11110	132		7.5 luk sahra ve dağ mermisi
1270			Mantelli top mermisi
4006			Çeşitli mermi
360			Çeşitli hartuç
9300			Çeşitli tapa
6			Top kaması
150			Müsaderme iğnesi
533			Çeşitli top parçası
20			Nişan Dairesi
1			Batarya dürbünü
4	1		Top dürbünü
50			Mantelli nişangahı
15			Top nişangahı
20			Zaviye ölçme aleti
2200			Mermi kapsülü
566			Tel makası
	3		Tahrip kalıbı
100			Tahrip çantası

2		Artezyen kuyu takımı
720		Telefon
276		Hat muayene telefonu
37		Baş telefon
118		Çeşitli santral
	122	Telefon parçaları
20		Telsiz telgraf
11		Pıncak
46144		Palaska
46090		Kütüklük
15026		Süngülük
10300	77 balya	Arka çantası
8000		Peksimet torbası
15000		Matra
10000		Potin
31000		Çarık
36		Dikiş makinesi
82		Eyertakımı
154		Tevhid semeri
376		Araba ve nakliyat Koşum takımı
376		Belleme ve çul
9		Saraç makinesi
6700		Portatif çadır
55	45 balya	Büyük çadır
13		Pusula
197	73	Çeşitli tezgah
448	87	Tezgah ve yedek parçaları
	177	Piyade, topçu malzeme ve tezgahı
	644 76 balya	Mühimmat, eyer, dürbün, top ve tüfek parçası.

2697 km. Sahra kablosu 282 kangal
282 km. Muhabere kablosu
3000 kg. kösele
10500 kg. uçak benzini

b. Doğu Cephesi'nden Getirilen Silah, Cephane ve Gereçler

Doğu Cephesi'nin batıya yaptığı silah ve cephane yardımları İnönü Muharebeleri'nden sonra da devam etmiştir. Yalnız edinilen deneyimlerden silah ve cephanenin belli bir düzen içinde gönderilmesi gerektiği öğrenilmişti. Bunun için yollama sırası düzenlenmiş ve bunlar da A, B,C harfleri ile gösterilmiştir (90).

1921 Mayıs ayı içinde harcamaların Batı Cephesi'nde çok olmasından dolayı silah ve cephaneye de acil ihtiyaç duyulmaktaydı. Öte yandan Yunan kuvvetleri'nin topyekûn saldırıya geçmek için hazırlanmaları yüzünden sahra toplarına fazla ihtiyaç duyulmuştur. Dolayısıyla sahra toplarının ve cephanesinin öncelikle ve deniz yoluyla gönderilmesi tercih edilmiştir.

Yukarıda açıklanan sebeplerden dolayı Doğu Cephesi Komutanlığı 30 bin atım sahra mermisinin yarısını deniz yoluyla Trabzon'a gönderecekti ⁽⁹⁰⁾.

25 Mayıs 1921 günü 1666 atım Rus Sahra Top mermisi Trabzon'dan yola çıkarılmış, 5340 atım Osmanlı mermisi de öbürlerinden önce Trabzon'a yollanmak üzere Karabıyık'a sevk edilmişti ⁽⁹¹⁾.

10 Haziran 1921 gününe kadar 1740 sandık İngiliz Piyade mermisi, 1078 İngiliz Piyade tüfeği, 741 kasatura, 34 sandık Fransız Piyade Cephanesi, 2200 sandık Osmanlı Mavzer Cephanesi, 10 adet Alman Makineli Tüfeği, 116 sandık sağlık malzemesi, 6 mantelli top ile buna ait 600 adet mermisi, 32 atım şınayder top mermisi, 176 sandık Rus El Bombası ile kazma, kürek ve balta gibi gereçler A tertibine göre Trabzon'a geldiği, Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı tarafından bildirilmekteydi ⁽⁹²⁾:

Genel olarak Kütahya- Eskişehir Muharebeleri Döneminde deniz yoluyla Batı'ya gönderilen silah ve cephane miktarı şöyleydi ⁽⁹³⁾:

<u>Cinsi</u>	<u>Geldiği Tarih</u>	<u>Adet</u>	<u>Sandık</u>	<u>Atım</u>
İng.piyade tüfeği	7-29 Mayıs 1921	1997	-	-
Mavzer tüfeği	13 Haziran 1921	400	-	-
İng. Kasatura	7 May-23 Haz.1921	803	-	-
Ağır Mak.tf.	1 Mayıs 1921	8	-	-
Çeşitli top	1 May-28 Haz. 1921	32	-	-
Mantelli,150 mm.lik				
top kaması	13 Haz.22 Tem.1921	6	-	-
İng. Piyade Cephanesi	10 May. 6 Haz. 1921	-	1740	-
Osm.Mavzer Cephanesi	1 Mayıs 1921	-	1600	-
Üçlü Frs.Piyade Cephanesi	6 Haz.22 Tem. 1921	-	658	-
Rus Sahra Top Mer.	1 May. 15 Haz. 1921	-	-	14105
Kudretli dağ top Mer.	29 May.11 Tem. 1921	-	-	2749
Osm.Sahra Top Mer.	13 Haz. 17 Tem. 1921	-	-	1388
Osm. Dağ Top Mer.	13 Haz. 16 Tem. 1921	-	-	1040
Çeşitli Mantelli Mermisi	13 Haziran 1921	-	-	9000
Çeşitli top hartucu	13 Haz. 22 Tem. 1921	17511	-	-
Fünye	22 Temmuz 1921	-	10	-
Harb paketi	3 Mayıs 1921	100000	-	-
Sağlık malzemesi	10 Haziran 1921	-	116	-

Yukarıdaki malzemenin dışında 29 Haziran 1921'de 58 kg. dumansız

barut gelmiştir.

c. Sovyet Rusya'dan Alınan Silah ve Cephane

16 Mart 1921'de imzalanan Moskova Antlaşması'na göre Ruslar, gizlice yollayacakları silah, cephane ve savaş gereçlerini Tuapse-Tiflis yoluyla yapacaklarını kararlaştırmışlar, bu silahların büyük bir kısmının Kafkas askeri bölgesinden verileceği bildirildi. Bu konu ile ilgili olarak Kızılordular Başkomiseri Gürcü Mösyö Orjenikidze'nin görevlendirildiği ve Rus Dışişleri Halk Komiseri Mösyö Çiçerin'in kendilerine gerekli emri verdiği, Türk Dışişleri Bakanlığı tarafından Genel Kurmay Başkanlığı'na bildirilmişti ⁽⁹⁴⁾.

Bu dönemde Tuapse Limanına gelmiş olanlarla, Trabzon'a yollanan ve Trabzon'dan Samsun, İnebolu Limanları'na kadar gönderilen silah ve cephane sayıları şöyleydi ⁽⁹⁵⁾:

Tuapse Limanı'na gelenler:

<u>Cinsi</u>	<u>Adet</u>	<u>Sandık</u>
Rus piyade tüfeği ve süngüsü	2480	-
Avusturya tüfeği	9200	-
Alman tüfeği	3300	-
Rus piyade cephanesi	-	1951
Avusturya piyade cephanesi	-	7441
Alman piyade cephanesi	-	3252
İng. piyade cephanesi	-	5000
Makineli tüfek cephanesi	-	4160
Çeşitli top	65	-

Ayrıca 3900 atım çeşitli top cephanesi

Trabzon'a Gelenler

<u>Cinsi</u>	<u>Adet</u>	<u>Sandık</u>
Rus piyade tüfeği	9520	-
Çeşitli ağır mak. tüf.	85	-
Rus piyade cephanesi	-	8049
Avusturya piyade cephanesi	-	222
Alman piyade cephanesi	-	148

Ayrıca 23600 kg. benzin

5. Sakarya Meydan Muharebesi Dönemi'nde Deniz Yoluyla Sağlanan Cephane

a. İstanbul'dan Kaçırılan Silah, Cephane ve Gereçler

Felâh Grubu tarafından Anadolu'nun çeşitli limanlarına kaçırılan silah, cephane miktarları şöyle idi (96):

2015 adet	Piyade tüfeği
8 adet	Tabanca
4 adet	Bomba topu
1371 adet	Tüfek namlusu
3669 adet	Tüfek mekanizması
247 adet	Aydınlatma tabancası
3	Telemetre
83 çuval	Kapsüllü boş kovan
4319197 adet	Çeşitli piyade mermisi
1301 adet	Aydınlatma mermisi
14261 adet	El bombası
8 sandık	Tabanca fişegi
42 adet	Bomba tapası
20 sandık	Bomba tapası
449 adet	Kasatura
128 adet	Çelik başlık
7 adet	7.5 luk dağ ve sahra topu
35 adet	Mantelli topu
2 adet	10.5 luk obüs topu
1482 atım	7.5 luk top mermisi
66 sandık	7.5 luk top mermisi
5441 atım	Mantelli mermisi
381 sandık	Mantelli mermisi
1940 atım	15 lik obüs mermisi
606 atım	Çeşitli top mermisi
369 adet	Çeşitli hartuç
3 varil	Çeşitli hartuç
1740 adet	Çeşitli tapa
281 adet	Top kaması
3300 adet	Vidalı fünye
360 kg.	Dumansız barut
528 torba	Dumansız barut
71 sandık	Çeşitli top parçası
4 adet	Nişan dairesi
7 adet	Batarya dürbünü
137 adet	Top dürbünü
9 adet	Çeşitli nişangah
13 adet	Zaviye ölçme aleti
6000 adet	Mermi kapsülü
161 sandık	Mermi kapsülü

1242 adet
100 adet
960 adet
35700 adet
154 sandık
69 varil
4860 adet
600 adet
3500 adet
3938 adet
5477 adet
1610 adet
980 adet
1500 adet
326 adet
611 adet
37 adet
19 adet
5 sandık
97000 metre
6 adet
4 adet
10 adet
20190 adet
10000 adet
10000 adet
6300 adet
10030 adet
10000 adet
24 Balya
8000 adet
16470 adet
1000 adet
3000 adet
65 adet
1500 adet
200 adet
130 adet
19 sandık
308 sandık

440 çuval

5000 kg.
303 kğ.
12 Bidon

Tel makarası
Ateşleme makinesi
Tahrip kalıbı
Tahrip kalıbı
Troti
Troti
Küteberka fitili
Çabuk ateşleme fitili
Elektrik fünüyesi
istihkam modeli kazma
istihkam modeli kürek
istihkam modeli balta
istihkam modeli balta kılıfı
Portatif kürek
Portatif balta
Telefon
Baş mikrofoni
Çeşitli santral
Telefon parçaları
Sahra kablosu
Telsiz telgraf baş telefonu
Deniz uçağı
Uçak lastiğı
Palaska
Kütüklük
Süngülük
Tüfek kayışı
Arka çantası
Ekmek torbası
Ekmek torbası
Peksimet torbası
Matara
Çeket
Belkemer
Dikiş makinesi
Oto parçası
Dürbün
Çeşitli tezgah
Çeşitli tezgah
Piyade, topçu, muhabere ve tezgah
gereçleri
Piyade, topçu, muhabere ve tezgah
gereçleri
Uçak benzini
Vakum yağı
Vakum yağı

b. Doğu Cephesi'nden Getirilen Silah, Cephane ve Gereçler:

Kütahya ve Eskişehir Muharebeleri Türk Ordusu'nun birçok silah ve cephane kaybına yol açmıştı. Bu boşluğun kapatılması ileride yapılacak muharebeler için çok önemli idi. Bu nedenle Doğu Cephesi'nden gönderilecek silah, cephane ve gereçlerin daha da hızlandırılması gerekmekteydi. Eldeki olanakların kullanılarak ne pahasına olursa olsun, malzemenin Ankara'ya ulaştırılması şarttı. Bunun için Milli Savunma Bakanlığı Trabzon'da bulunan silah ve cephanelerin deniz araçlarından yararlanılarak Samsun'a yollanması emredilmişti (97).

Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı Doğu'dan ve Rusya'dan gelen silah ve cephaneleri zaman yitirmeden ve düşman savaş gemilerinin baskılarına karşın her çeşit tehlikeyi göze alarak Batı Cephesi'ne yetiştirmek için yükledikleri sorumluluğun önemini bilincinde olarak özveriyle çalışmıştır. Silah ve cephaneler eksiksiz olarak cephelere yetiştirilmiştir.

Sakarya Muharebeleri döneminde deniz yoluyla Batı Cephesi'ne ulaştırılmak üzere gönderilen silah, cephane ve gereçler şunlardır (98):

59 adet çeşitli makineli tüfek, 13-17 Ağustos 1921'de Gümüşhane'den Trabzon'a,

4 adet Rus bomba topu, 13 Ağustos 1921'de Gümüşhane'den Trabzon'a,

1345 sandık üçlü Fransız piyade cephanesi, 25 Temmuz-27 Eylül 1921'de Gümüşhane'den Trabzon'a,

163 sandık Rus cephanesi, 2 Ağustos 1921'de Bayburt'dan Gümüşhane'ye yollandı.

2285 sandık İng. piyade cephanesi 1. Eylül 1921 de Trabzon'a yollanmak üzere Gümüşhane'de hazır bulunmaktaydı.

1564 adet saplı kürek 23-31 Ağustos 1921'de Gümüşhane'den Trabzon'a,

1650 adet saplı kazma 23-31 Ağustos 1921'de Gümüşhane'den Trabzon'a yollandı.

500 adet saplı balta, 28-31 Ağustos 1921'de Gümüşhane'den Trabzon'a yollandı.

1240 atım Rus sahra top mermisi, 2 Ağustos 1921'de Bayburt'dan Gümüşhane'ye,

135 atım kuvvetli dağ topu mermisi, 24 Temmuz-22 Eylül 1921'de Gümüşhane'den Trabzon'a,

2644 atım Osmanlı sahra top mermisi, 28 Temmuz-18 Eylül 1921'de Trabzon'a,

1470 adet çeşitli top hartucu, 28 Temmuz-7 Ağustos 1921'de Gümüşhane'den Trabzon'a yollanmıştır.

c. Sovyet Rusya'dan Alınan Silah ve Cephane

Üçüncü Kafkas Tümen Komutanlığı'nın Genel Kurmay Başkanlığı'na 31 Temmuz 1921 tarihinde vermiş olduğu raporda, 18 Eylül 1920 ile 28 Temmuz 1921 tarihleri arasında Rusyadan teslim alınarak Trabzon ve öbür iskelelere deniz yolu ile gönderilen ve buradan da değişik tarihlerde Samsun, Sinop ve İnebolu iskeleleri'ne yollanan silah ve cephane cinsi ve sayısı şöyle idi⁽⁹⁹⁾:

Süngü ve Tüfek:

<u>Cinsi</u>	<u>Adet</u>
Rus piyade tüfeği	11920
Rus tüfek süngüsü	9520
Avusturya piyade tüfeği	9030
Avusturya kasaturası	8871
Alman piyade tüfeği	2619
Alman kasaturası	1795
İngiliz piyade tüfeği	6480
İngiliz kasaturası	3387
Meksika piyade tüfeği	25

Piyade Cephanesi:

<u>Cinsi</u>	<u>Adet</u>	<u>Sandık</u>
Rus piyade cephanesi	Belirtilmemiş	Belirtilmemiş
Avusturya piyade cephanesi	-	7244
Alman piyade cephanesi	-	3174
İngiliz piyade cephanesi	-	10074
Çeşitli piyade cephanesi	-	567
Fransız El bombası	43	-
İngiliz El bombası	83	-

Hafif ve Ağır Makineli Tüfek:

207 adet çeşitli hafif ve ağır makineli tüfek yollanmıştır.

Top:

26 adet çeşitli hafif sahra ve dağ topu yollanmıştır.

Top Cephanesi:

21267 atım çeşitli top cephanesi yollanmıştır.

25 Temmuz 1921 tarihiyle 10 Ekim 1921 tarihi arasında Rusya'dan teslim alınarak, Trabzon ve öbür iskelelere deniz yoluyla gönderilen ve buradan da değişik tarihlerde Sinop, Samsun ve İnebolu iskeleleri'ne yollanan si-

lah ve cephane cins ve sayıları şöyle idi (100):

Tüfek:

<u>Cinsi</u>	<u>Adet</u>
Çeşitli piyade tüfeği	892
İngiliz piyade tüfeği	3562
Alman piyade tüfeği	471

Bu tüfekler 19/20 Ağustos-5 Ekim 1921 tarihleri arasında yollanmıştır.

Piyade Cephanesi:

<u>Cinsi</u>	<u>Sandık</u>
Fransız ve Belçika piyade cep.	401
Avusturya P. Cephanesi	1691
Alman P. Cephanesi	371
Rus P. Cephanesi	4497
İng. P. Cephanesi	5803

Bu piyade cephaneleri 19/20 Ağustos - 4 Ekim 1921 tarihleri arasında yollanmıştı.

Makineli Tüfek:

<u>Cinsi</u>	<u>Adet</u>
Levis hafif makineli tüfek	23
Şuse makineli tüfek	60
Avusturya hafif makineli tüfek	1

Bu makineli tüfekler 19/20 Ağustos 1921'de yollanmıştır.

Top:

36 tane top, 3 Ağustos-17 Ağustos 1921 tarihleri arasında yollanmıştır.

Top Cephanesi:

36146 atım 88 mm.lik. İngiliz sahra top cephanesi
1946 atım 120 mm.lik. Fransız top cephanesi
24103 atım 75 mm.lik Rus sahra ve dağ top cephanesi
248 atım 75 mm.lik Avusturya top cephanesi

Bu top cephaneleri 2 Ağustos - 10 Eylül 1920 tarihleri arasında yollan-

miştir.

Ayrıca 10 Eylül 1921'den 19359 tane Rus gaz maskesi yollanmış, Ruslar tarafından verilen bir motor gambot da 24 Temmuz 1921'de Trabzon'a gelmişti.

MUAVENET — İ BAHRIYE Grubu adına yapılan taşımacılık:

Muavenet-i Bahriye Grubu adına Kaçakçılık Teşkilatı (Hüsnü Himmetoğlu tarafından yönetilen) tarafından Anadolu'ya kaçınan savaş gereçlerinin gittiği limanlar ve gönderilen vapurların adları şunlardır (101):

Daha önce sözünü etmiştik: Muavenet-i Bahriye Grubu elemanları, Bahriye'nin top, torpido depolarını, Kasımpaşa'daki tersanelerin, havuz ve fabrikaların ambarlarındaki gereçleri ve cephaneyi, bazı gemilerin toplarını söküp, geceleri Fransız ve İtalyan gemilerine yükleyip, Anadolu'ya geçirmişlerdir.

<u>Ödenen para</u>	<u>Kilosu</u>	<u>Parçası</u>	<u>Vapur</u>	<u>Tarihi</u>	<u>Varış limanı</u>
14 Lira	700	9	Lazaref	24.8.1921	İnebolu
3.28	164	4	Adana	24.8.1921	Ereğli
1.28	200	2	Lankr	2.10.1921	İnebolu
16.08	804	12	Ankara	3.10.1921	İnebolu
4	200	1	Adana	6.10.1921	İnebolu
40	2000	-	Lank	22.10.1921	Trabzon
42.50	2413	47	Lank	15.1.1921	İnebolu
23.20	1160	6	Lank	16.1.1921	İnebolu
49	2475	54	Lank	10.12.1921	İnebolu
35.43	2025	46	Ladil	17.12.1921	Samsun ve Trabzon
45.56	2535	56	Adana	23.12.1921	Samsun ve İnebolu
108	6180	53	Ararat	31.12.1921	İnebolu
15.75	900	12	Ladil	13.1.1922	Samsun
14.40	720	12	Ladil	21.1.1922	Trabzon
22.30	1276	15	Firiji	27.1.1922	İnebolu
37	2050	57	Ararat	7.2.1922	İnebolu
41.15	2400	61	Meçta	23.2.1922	İnebolu ve Trabzon
77.70	4200	105	Ladil	1.3.1922	İnebolu
-	200	3	Vesto	5.3.1922	Samsun
94.72	5120	128	Meçta	5.3.1922	İnebolu
42.26	2415	34	Ladil	11.4.1922	İnebolu
26.25	1500	6	Bokovina	25.4.1922	Mersin
42.26	2915	29	Bokovina	24.4.1922	Mersin

42.25	1700	32	Likora Ararat Moryak	17.5.1922	Inebolu ve Trabzon
14	800	10	Lankr	3.6.1922	Bartın
35	2000	23	Ararat	11.6.1922	Inebolu
358.30	205	46	Minerva	12.6.1922	Amasra
26.25	1500	22	Morano	20.6.1922	Antalya
7	400	24	Minerva	27.6.1922	Zonguldak
6.33	362	6	Minerva	27.6.1922	Amasra
4.98	285	8	Artinina	5.7.1922	Amasra
52	2600	56	Maryanina	10.7.1922	Samsun
4.55	260	6	Artina	20.7.1922	Amasra
17.50	809	22	Artina	20.7.1922	Amasra
3.20	183	4	Likora	30.7.1922	Trabzon
6.73	385	6	Likora	30.7.1922	Samsun
67.27	3844	42	Kambidoklyo	15.8.1922	antalya
4.88	275	2	Afrika	15.8.1922	Trabzon
27.75	1856	19	Minevra	17.8.1922	Samsun
114.97	5780	85	Anadolu	7.9.1922	Samsun
6.12	350	4	Vesta	16.9.1922	Samsun - Ine- bolu - Trabzon
87.20	50	1	Atenina	21.9.1922	Amasra
17.50	1000	13	Semiramis	26.9.1922	Trabzon
2.62	150	2	Semiramis	26.9.1922	Samsun
70	40	2	Aljeri	31.9.1922	Inebolu
26.25	1500	13	Meranu	10.10.1922	Mersin
8.05	460	13	Lankr	16.12.1922	Izmir
26.79	1274	5	Lankr	16.12.1922	Izmir
313.51	17915	50	Remo	25.12.1922	Izmir
198.62	11350	22	Lamartin	5.1.1923	Izmir
210.52	12030	25	Montenegro	15.1.1923	izmir
200.37	11450	21	Lamartin	15.1.1923	Izmir
171.15	9780	22	Goriçya	21.1.1923	Izmir
56.00	3200	8	Santana	28.1.1923	Izmir

C. 1922 YILINDA DENİZ ULAŞTIRMA FAALİYETLERİ

1. Büyük Taarruz Dönemi'nde Deniz Yoluyla Sağlanan Silah, Cephane ve Gereçler

a. İstanbul'dan Kaçırılan Silah, Cephane ve Gereçler

İstanbul'dan Karadeniz'in çeşitli iskeleleri ve limanlarına Felah ve M.M Grupları tarafından çok sayıda silah, cephane ve gereçler gönderilmişti.

Felah Grubu tarafından sağlanan silah, cephane ve gereçler şunlardı (102):

179	adet	Piyade tüfeği
1	adet	Hafif makineli tüfek
10000	adet	Tüfek parçaları
17	adet	Aydınlatma tabancası
12358	m.	Seritlik keten
2166000	adet	Boş kovan
444	çuval	Boş kovan
2797	adet	Piyade cephanesi
2652	sandık	Piyade cephanesi
12	çuval	Piyade cephanesi
100	adet	El bombası
160	sandık	El bombası
1105	adet	Kasatura (ayrıca 10 sandık)
54001	adet	Bomba tapası
1000031	adet	Bomba kapsülü
500	adet	Kılıç
13	adet	Dağ ve sahra topu
5	adet	Mantelli topu
4	adet	150 mm.lik ağır obüs
1	adet	Uçak savar topu
186503	atım	75 mm.lik top mermisi
640	sepet	75 mm.lik top mermisi
3873	atım	Mantelli mermisi
2837	sandık	Mantelli mermisi
91497	atım	105 mm.lik dağ ve sahra obüs mermisi
3807	sepet	105 mm.lik dağ ve sahra obüs mermisi
4635	atım	105 mm.lik uzun top mermisi
4607	atım	150 mm.lik sahra ve skoda obüs merm.
26468	atım	Çeşitli top mermisi (699' u uçak savar)
8000	adet	Çeşitli haruç
50	adet	Top tapası
50	adet	Top kaması
101	torba	Dumansız barut
2903	adet	150 mm.lik çaplanmamış mermi kovani
20	adet	75 mm.lik top namlusu
6	adet	Top beşiği
63	adet	Top kalkanı
8	adet	Nişan dairesi
16	adet	Batarya dürbünü

5	adet	Top dürbünü
5	adet	Mantelli nişangahı
6	adet	Projektör
519	adet	Mermi kapsülü
13	sandık	Mermi kapsülü
1576	adet	Tel makası
10	adet	Ateşleme makinesi
5098	adet	Tahrip fişesi
102	sandık	Küteberka fitili
375	kangal	Küteberka fitili
1000	m.	Çabuk ateşleme fitili
1250	adet	Elektrik fünüyesi
15558	adet	İstihkam modeli kazma
19620	adet	İstihkam modeli kürek
1517	adet	İstihkam modeli balta
6013	adet	Portatif kürek
3072	adet	Kürek kılıfı
2173	adet	Portatif kazma
522	adet	Portatif kazma kılıfı
461	adet	Portatif balta
45227	adet	Kum torbası
20	adet	Tahrip çantası
44	adet	Köprücülük gereçleri
2	adet	Santral
536	adet	İzolatör
450	sandık	İzolatör
2	sandık	Telsiz telgraf
9	bidon	Telsiz telgraf gereçleri
8	adet	Pırıldak
280	adet	Uçak bombası ve tapası
100	adet	Sıhhiye Çantası
3101	adet	Palaska
14293	adet	Kütüklük
3129	adet	Süngülük
6	çuval	Süngülük
123	adet	Tüfek kayışı
5980	adet	Arka çantası
10350	adet	Ekmek torbası
5000	adet	Peksimet torbası
16439	adet	Matara
270	Çift	Potin
8000	Adet	Kürklü yelek
13000	Adet	Ceket
10240	Adet	Çorap
1763	Adet	Kar başlığı
8000	Adet	Kilim
366	Adet	Balta
117	Adet	Dikiş makinesi
13800	m.	Kumaş
42	sandık	Eyer takımı
5	adet	Araba ve nakliye koşum takımı
47	çuval	Araba ve nakliye koşum takımı
500	adet	Tımar gereçleri
620	adet	Portatif çadır
6	adet	Büyük çadır
50000	adet	Kar gözlüğü

13	adet	Çeşitli tezgah
4	sandık	Çeşitli tezgah
298	sandık	Vaketa işleyen tabak fabrikası gereçleri
1	adet	Komple mermi fabrikası
65	sandık	Doğu Cephesi'nde kurulacak cephane labratuvarı ve poligon malzemesi
4106	adet	Çeşitli tezgah ve yedek parçalar
35	sandık	Çeşitli tezgah ve yedek parçalar
227	çuval	Çeşitli tezgah ve yedek parçalar
648	adet	Muhabere, elektrik ve uçak Malzemesi
249	sandık	Muhabere, elektrik ve uçak Malzemesi
1	adet	Sinema makinesi

Büyük Taarruz takip döneminde gönderilen silah, cephane ve gereçler ise şunlardır (103):

21214	adet	75 mm.lik top mermisi
1388	adet	Çeşitli top mermisi
8382	adet	Çeşitli tapa
6	sandık	Çeşitli tapa
1845	adet	Top kaması
1350	adet	Vidalı füyü
200	Kg.	Dumansız barut
319	Adet	150 mm.lik çaplanmamış kovan
27	Adet	Açı ölçme aleti
3	Adet	Projektör
1000	Adet	Mermi kapsülü
5752	Adet	İstihkam modeli kürek
46	sandık	Telsiz telgraf malzemesi
47	çuval	Telsiz telgraf malzemesi
10000	adet	Kütüklük
47	çuval	Araba ve nakliye koşum takımı
1	adet	Vaketa işleyen tabak fabrikası

M. M. Grubu tarafından sağlanan silah, cephane ve gereçler şunlardır (104):

49	adet	Çeşitli tüfek
33	adet	Makineli tüfek cephane kutusu
6	adet	Ağır makineli tüfek kızıağı
8	adet	Aydınlatma tabancası
970	adet	Mızrak
286600	adet	Çeşitli piyade cephanesi
7	adet	75 mm.lik sahra topu
3	adet	105 mm.lik obüs topu
5	adet	Mantelli topu
1	adet	Uçaksavar topu
9	adet	Bomba topu
99974	Atım	7.5 luk top mermisi
16.092	Atım	10.5 luk obüs mermisi
1839	Atım	15 lik top mermisi
1800	Atım	12 lik top mermisi
3092	Atım	Mantelli top mermisi
30455	Adet	Çeşitli hartuç

3734	Adet	Çeşitli hartuç
2147	sandık	Barut
333	Adet	Barut
2562	Kg.	Barut
128169	Adet	Mermi tapası
64500	Adet	Bomba tapası
5696700	Adet	Top kapsülü
1532600	Adet	Fişek kapsülü
6550	Adet	Uçak bombası
10502	Adet	Çeşitli top kovani
158900	Adet	16 modeli boş bomba
87	Adet	Top kaması ve kama bloku
521	Adet	Obüs icra yayı
9	Adet	Telemetre
40	Adet	Batarya dürbünü
99	Adet	Top dürbünü
319	Adet	El dürbünü
386	Adet	Telefon
2	Adet	Santral
113	Adet	Mikrofon
400	Adet	Kuru' pil
64	Kangal	Sahra kablosu
22	Demet	Bakır tel
7649	Adet	İzolatör (fincan)
43479	Adet	Palaska
69999	Adet	Matara
41016	Adet	Ekmek Torbası
6361	Adet	Arka çantası
1003	Adet	Tüfek kayışı
433	Adet	Bel kemeri
1718	Adet	Dilli toka
5072	Adet	Portatif kürek
185	Adet	Portatif çadır
40	Adet	Kazma
200	Adet	Kar gözlüğü
3442	m.	Çadır bezi
277	adet	Çadır bezi
733	adet	Çuval
249	adet	Kilim
1	adet	Balon
300	adet	Velense
1350000	adet	Çeşitli düğme
97	adet	Kazan
101	adet	Dikiş makinesi
311	adet	Karavana ve bakraç
165	adet	Tabak ve tas
559	adet	Süzgeç ve tava
4489	adet	Kundura malzemesi
15	kg.	Tahta çivi
163	adet	Demirci malzemesi
735	adet	Marangoz malzemesi
4	adet	Marangoz tezgahı
55	adet	Matkap
219	adet	Tezgah Malzemesi
604	adet	Eyer takımı
2102	adet	Mükemmel başlık

3639	adet	Çeşitli yular
2957	adet	Koşum takımı
2471	adet	Semer
135630	adet	Nal
7708350	adet	Mih
40000	adet	Nal demiri
448	adet	Nal çantası
944	adet	Çağ torbası
845	adet	Yem torbası
14469	adet	Tımar malzemesi
705	adet	Nalbant malzemesi
13	adet	Saraç malzemesi
13219	adet	Dikiş makarası
37	adet	Çeşitli tezgah
21	adet	Tezgah parçası
131	adet	Tahrip kalıbı
2013	adet	tahrip fişegi
584	adet	Burgu fişegi
625	Kg.	Dinamit
2223	Kg.	Klor baryum
1702	Kg.	Kükürt
27	Kg.	Reçine
84	Adet	150 mm.lik obüs mermisi
1412	Adet	20/116 mm.lik obüs mermisi
1470	Adet	105 mm.lik obüs mermisi
4801	Adet	77 mm.lik sahra mermisi
7413	Adet	75 mm.lik seri sahra mermisi
2157	Adet	75 mm.lik seri cebel mermisi
591	Adet	75 mm.lik kudretli cebel mermisi
2864	Adet	75 mm.lik Fransız cebel mermisi
116	Adet	Uçak bombası
2596	Kg.	Top barutu
662	Adet	Piyade tüfeği
262	Adet	Tüfek ve mekanizması
3	Adet	Filinta
2	Adet	Ayydınlatma tabancası
1010	Adet	Mızrak
1643100	Adet	Osmanlı ve Alman Piyade mermisi
768000	Adet	Rus Piyade mermisi
5370	Adet	Çeşitli top kovarı
19580	Adet	Şaplı Alman el bombası
7	Adet	Top kaması
115	Adet	Telemetre sehpaı
14	Adet	Telemetre sehpaı
30	Adet	Top dürbünü
94	Adet	Nişangah
126	Adet	Batarya dürbünü
27	Adet	Ağır ve hafif makineli tüfek
100	Adet	Makineli tüfek şeridi
25	Adet	Telefon
10	Adet	Telefon kablosu
1630	Adet	Kütüklük
15501	Adet	Palaska
28786	Adet	Matara
13716	Adet	Ekmek torbası
2045	Adet	Arka çantası

2379	Adet	Çanta bez kayışı
11264	Adet	Portatif kürek ve kılıfı
500	Adet	Kazma
50278	Adet	Kar gözlüğü
145	Adet	Hasta tezkeresi
10000	Adet	Tükrük hokkası
200	Adet	Ördek
365	Adet	Kazan
570	Adet	Karavana
1846	Adet	Diğer mutfak malzemesi
38	Adet	Eyertakımı
600	Adet	Üzengi
450	Adet	Zahma kayışı
73850	Adet	Çeşitli eyer tokası
5696	Adet	Kantarma
264	Adet	Başlık
1500	Adet	Gem
314	Adet	Top koşumu
245	Adet	Nakliye koşumu
53	Adet	Tevhid semeri
71824	Adet	Nal
2577030	Adet	Mih
2254	Adet	Kaşağı
274	Adet	Gebre
5637	Adet	Kolan
5	Adet	Marangoz tezgahı

b. Doğu Cephesi'nden Getirilen Silah, Cephane Ve Gereçler

Bu dönemde Batum'dan deniz yoluyla Trabzon'a getirilen silah, cep-hane ve gereçler şunlardır (105):

Rus sahra topu	2 adet	4 Ekim 1921
21 cm.lik obüs	2 adet	5 Mayıs 1922
Rus sahra top mermisi	42780 atım	4 Ekim 1921-2 Haz. 1922
Rus dağ top mermisi	20510 atım	4 Ekim 1921 -21 Kasım 1921
Kudretli dağ top mermisi	4932 atım	21 Kasım 1921
Japon tipi dağ top mer.	7922 atım	14 Mart 1922
105 mm.lik obüs mer.	3020 atım	4 Şub. - 25 Mart 1922
150 mm.lik obüs mer.	2400 atım	1 Nisan-5 Mayıs 1922
210 mm.lik obüs mer.	301 atım	5 Mayıs 1922
Japon tipi Rus sahra manevra hartucu	14760 atım	25 Şubat 1922
Çeşitli top hartucu	3020 atım	4 Şub - 25 Mart 1922
Top fünyesi	1500 adet	4 Şubat 1922
Japon tipi mermi kapsülü	2014 adet	14 Mart 1922
Çeşitli top tapası	33320 adet	10-21 Mayıs 1922
Dumansız barut	13910 kg.	4-25 Şubat 1922
Dumanlı barut	143 sandık	14 Mart - 11 Nis.1922
Çeşitli piyade tüfeği	200 adet	4 Şub- 14 Mart 1922
İngiliz piyade cephanesi	4574 sandık	14 Nisan-2 Haz.1922
Gold makineli tüfek	23 adet	21 Mayıs 1922
Gold makineli tüfek namlusu	62 adet	21 Mayıs 1922

Raket sehpaşı	3 adet	10-21 Mayıs 1922
Raket sehpaşı	500 adet	10-21 Mayıs 1922
Osmanlı Mavzer cephanesi	524 sandık	4 Şubat 1922
Rus bombası ve kapsülü	58720 adet	4 Şubat 1922
İngiliz El bombası kapsülü	20004 adet	4 Şubat 1922
Tel örgü tahrip bombası	1000 adet	4 Şubat 1922
Tüfekçiyef el bombası	22314 adet	25 Şubat 1922
Tel makası	11625 adet	22 Haz - 20 Aralık 1921
Meşin eldiven	275 adet	20 Aralık 1921
Piyade Kalkanı	273 adet	21 Kas - 20 Aralık 1921

c. Sovyet Rusya'dan Alınan Silah ve Cephan

13. Tümen Komutanlığı'nın 5 Ocak 1922 tarihinde Genel Kurmay Başkanlığı'na vermiş olduğu raporda, Sovyet Rusya'dan getirilen silah ve cephaneler şunlardı (106):

5 Ocak 1922 günü Şahin Vapuru tarafından Trabzona getirilen silah ve cephaneler:

200 adet	Mayın ve gereçler
2 adet	15 mm.lik Rus sahil topu
500 atım	15 mm.lik Rus sahil toplarına ait mermi ve hartuç
479 sandık	Avusturya Piyade cephanesi
1960 atım	10.5 luk obüs mermisi
1143 adet	10.5 luk obüs toplarına ait hartuç
235 atım	Avusturya top mermisi
55 adet	Avusturya top mermisi hartucu
11 adet	Avusturya top kaması
11 adet	Avusturya toplarına ait nişangah
288 adet	Çeşitli piyade tüfeği

12 Şubat 1922 günü Mebruke adlı motorla Trabzon'a taşınan cephaneler miktarı şunlardı:

16 sandık	Rus piyade mermi fabrika aletleri
10 sandık	Dumansız barut
48 sandık	Rus piyade mermi kovani
8 sandık	Rus piyade mermi kapsülü
104 sandık	Rus piyade mermi çekirdeği

19 Şubat 1922 günü Alemdar Gemisi ile Trabzon'a sonra buradan Samsun'a getirilen silah ve cephaneler:

6402 atım	Fransız top mermisi
5410 adet	Fransız toplarına ait hartuc
48 sandık	İngiliz top mermisi

Sovyetler Birliği'nden getirilen silah Novroseski'de, engelleme ağlarından başka, 3 büyük çaplı topla 12 seri ateşli topun taşınmaya hazır bulundu-

şu Dışişleri Bakanlığı'ndan bildirilmesi üzerine, bunları almak için 14 Mart 1922'de Şahin Vapuru Trabzon'dan hareket ettirilmiş, ayrıca Batum'daki silah ve piyade cephanesiyle diğer gereçleri almak üzere de Aydınreis ve Preveze Gambotları Batum'a gönderilerek yurda taşınmaları sağlanmıştı (107).

2 Nisan 1922'de Batum'dan Gazal Römorkoru ile Trabzon'a getirilen silah ve cephane şunlardı (108):

325	sandık	Avusturya Piyade mermisi
11	adet	Japon top nişangahı
20	sandık	Belçika piyade mermisi
15	adet	Nişan daireesi
150	adet	Kapsül

Ayrıca Nisan ayı içinde bağımsız Kafkas Ordusu Depoları'ndan sağlanan 8382 sandık piyade mermisi, 425 sandık Avusturya ve Belçika cephanesi, 2800 sandık topçu cephanesi, 12 bomba İnebolu ve Samsun'a çıkarılmıştı.

Haziran - Aralık 1922 ayları arasında Rusya'dan getirilen askeri malzeme ise şunlardır (109):

Haziran'da Batum'dan getirilen 427 ton mühimmat, 2 km. ray, 8 vagon, 3.8 ton gress, 2 ton benzin ve 40 esir ve göçmen batıya taşınmıştır.

21 Temmuz'da Şahin Gemisi Trabzon'a Novroseskl'den 22 uçak getirdi. Temmuz'un ilk yarısında Batı'ya 17.3 ton tüfek mermisi, 2 ton Avusturya fişeği, 5.5 ton benzin, 14.3 ton tüfek mermisi, 0.37 ton el bombası, 0.96 ton gazyağı, 0.25 ton makine yağı, 150 esir ve göçmen taşındı.

13. Tümen'in 55. Alay Karargahı ve 1. Taburu Trabzon'dan, 2. Taburun 50 ton tutarındaki ağırlıkları Rize'den, 3.5 ton top mermisi, 16.5 ton çeşitli tüfek mermisi, 67 tüfek, 1.6 ton telgraf teli, 124 araba tekerleği, 2 ton araba malzemesi, 55 çift araba ve 10 ton çeşitli top malzemesi Trabzon'dan Samsun'a taşındı.

Temmuz'un ikinci yarısında 36.5 ton top mermisi, 0.9 ton kara-barut, 33.85 ton piyade tüfeği mermisi, 4.6 ton 15'lik havan şarapneli, 1.9 ton gaz yağı, 8.8 ton piyade mermisi, 9 ton top malzemesi, 127 cephane toparlağı, 3 araba, 81 dingil, 4 makineli tüfek ve mermileri, 1 subay, 95 er, 103 esir ve göçmen, Trabzon'daki 53. piyade alayından 14 subay 664 er, 4 makineli tüfek ve 53 katır, 4 Rus dağ toplu bir batarya Samsun'a taşındı.

1 Ağustos'da Preveze Gambot'u Trabzon'a 417 esir ve göçmen getirdi. Bu arada 12 sandık Rus altını da Samsun'a yollandı. Batı'ya yapılan taşıma bu ayın ilk yarısında iki uçak, 445.5 ton uçak malzemesi oldu.

Ağustos ayının ikinci yarısında Batı'ya 7 sandık telsiz malzemesi, 26.7 top piyade mermisi, 13 sandık makineli tüfek malzemesi, 10 ton Rus sahra mermisi, 5.3 ton Osmanlı yapısı çabuk ateşli dağ topu mermisi, 1.4 ton kartuş, 1.1 ton dikenli tel, 1.3 ton piyade kalkanı, 13. tümenin 53 alay, 3 taburundan 3 subay, 107 er, 4 makineli tüfek, 16 at, 40 sevk eri, 240 göçmen ve 8 esir, 30.5 ton toparlak, 53. alayın geri kalan eratı taşındı.

Eylül'ün ilk yarısında 101 ton cephane, 7 uçak, 85 er, 9 göçmen, 2 esir, 240 göçmen, Novroseskidan Trabzon'a taşındı.

Ekim'de Batı'ya bir ton toparlak, 26 ton top mermisi, 8 ton tıbbi malzeme ve ilaç, 10.5 ton 150 mm.lik top mermisi, 24 ton kamyon, 2 ton benzin, 3.5 ton gazyağı, 11.2 ton makine yağı, 25 ton kamyon yedek parçası, 6 subay, 655 er, 199 esir ve göçmen taşındı.

Kasım ayı başında Trabzon ve Alemdar Gemileri Batı'da, Aydınreis ve Preveze Gambotları ile Samsun vapuru Trabzon'da, Mebruke, Arslan ve Yıldız motorlarıysa tamirde idi. Kasımın ikinci yarısında 2.7 ton top mermisi, 500 er, 23 göçmen Samsun'a, 34 göçmen ve 140 esir Trabzon'a ve 250 ton kömür Zonguldak'tan Trabzon'a taşındı.

23 Aralık'ta Batum'dan 2308 sandık çabuk ateşli Rus topu şarapneli getirilmiştir.

Kurtuluş Savaşı boyunca Sovyet Rusya'nın çeşitli tarihlerde yapmış oldukları silah ve cephane yardımlarının miktarları Türk resmi kayıtlarına göre şu şekildedir⁽¹¹⁰⁾:

a. Tüfek, ağır ve hafif makineli tüfek ile mermileri:

<u>Cinsi</u>	<u>Tüfek</u>	<u>Ağır ve Hafif</u> <u>Mak. Tüf. (adet)</u>	<u>Mermi (sandık)</u>
Osmanlı	392	-	6749
Alman	3855	15	3554
Rus	11820	50	12683
İngiliz	10328	139	11744
Manliher	10571	40	8600
Fransız	341	80	244
Japon	480	-	13
Meksika	25	-	-
<u>Büyük çaplı</u> <u>malzeme ve mermi</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>1000</u>
TOPLAM	37812	324	44587

b. Top

<u>Cinsi</u>	<u>Top (adet)</u>	<u>Mermi(adet)</u>
7.5 luk Frs. sahra	12	23400
24.lık İng. sahra	28	28066
12.lık Frs. muhasara	6	1785
11.lık İng. obüs	6	1322
15.lık sahil	3	6600
Rus sahra	11	76000
<u>Krup obüsü</u>	-	<u>4000</u>
TOPLAM	66	141173

Kurtuluş Savaşı boyunca Sovyet Rusya'nın çeşitli tarihlerde yapmış oldukları silah, cephane ve para yardımlarının miktarları Sovyet resmi kayıtlarına göre şu şekildedir ⁽¹¹¹⁾:

« 1920 yazında 6.000 tüfek, 5 milyon kadar tüfek mermisi ve 17600 top mermisi. 1920 Eylülünde 200.6 kilogram külçe altın (Erzurum'da teslim edilmiştir). 1921 Ocak-Şubat aylarında, 1.000 atımlık top barutu, 4.000 el bombası ve 4.000 şarapnel mermisi ile daha bazı askeri malzeme verilmiştir. 1921 yılı içinde yapılan yardım ise şöyledir: 33.275 tüfek, 57.986.000 tüfek mermisi, 327 makinalı tüfek, 54 top, 129.479 top mermisi, 1500 kılıç, 20.000 gaz maskesi, 3 Ekim 1921'de de Jivo ve Jutkoy adlı iki destroyer Trabzon'da Ankara hükûmetine devredilmiştir. Nihayet, 16 Mart 1921 antlaşmasından önce 10 milyon altın rublelik akçalı yardım anlaşması yapılmış ve bu akçalı yardım şu şekilde verilmiştir: Nisan 1921'de 4 milyon, Mayıs- Haziran 1921'de 1.4 milyon, Kasım 1921'de 1.1 milyon ve Mayıs 1922'de 3.5 milyon.»

Sovyet Rusya dışişleri Halk Komiseri Mösyö Çiçerin 16 Mart 1921 tarihli yazdığı mektupta Türkiye'nin ekonomik kalkınmasına bir dayanak olmak ve Türkiye'ye 1921 yılından başlamak üzere birçok yıllar boyunca her yıl (10) milyon altın ruble verilmesine karar verildiğini bildirmişti. Sovyet Rusya vaa-dinde durmamıştı. Hatta Buhara Cumhuriyeti'nin Türkiye'ye verilmek üzere gönderdiği rublelerden ancak 11.028.012 TL'si gönderilmişti. ⁽¹¹²⁾

Genelkurmay Başkanlığı Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınına göre Sovyet Rusya'dan gelen paraların miktarı aşağıdadır⁽¹¹³⁾.

Yıllara göre Rusya'dan gelen paralar şöyle idi:(114)

1920 Yılında Verilen	Birlik Bir Rus Altın Rublesi Türk Parası Olarak Değeri	Tutar TL.
(6 Sandık=400 Kg.)		
516.800 adet altın ruble	0,59 TL	304.912
1.000.000. ruble	0,59 TL	590.000
1.500.000. ruble	0,59 TL	885.000
50.000 ruble	0,59 TL	29.500
TOPLAM		1.809.412
1921 Yılında Verilen		
4.000.000 Altın ruble	0,59 TL	2.360.000
4.000.000 Altın ruble	0,59 TL	2.360.000
1.160.000 Altın ruble	0,59 TL	684.000
240.000 Altın ruble	0,59 TL	141.600
400.000 Altın ruble	0,59 TL	236.000
TOPLAM		5.781.600
1922 Yılında Verilen		
1.100.000 Altın ruble	0,59 TL.	649.000
3.500.000 Altın ruble	0,59 TL.	2.065.000
Toplam		2.714.000
Genel Toplam		10.305.012
Buhara Cumhuriyeti'nin Türklere verilmek üzere Moskova'ya gönderdiği	100.000.000x0.59=	59.000.000 TL.

Ayrıca Hindistan Hilafet Komitesi 106.400 İngiliz lirası karşılığı 675.494 TL.yi Mustafa Kemal Paşa adına Osmanlı Bankası'na göndermişti. (115)

Vaktiyle tekmil teşkilatı bahriye ve mühimmat depolarıyla üssülhareketlerimizin ve inşaat tezgahlarımızın İstanbul'a sıkıştırılmasındaki mahzur, işbu mücadelede tamamiyle tahakkuk etmiştir. Düşmanın ablukasına ve vesaiti bahriyesine rağmen mensubini bahriyemiz birkaç gemi ile harikalar göstererek hiçbir şeyi zayi etmeksizin nakliyatı bahriyeyi temin eylemek suretiyle meşkûr hizmetler ifa etmişlerdir.

**1 Mart 1339 (1923)
GAZİ MUSTAFA KEMAL**

1923

1923 Yılı Olayları:

Büyük Taarruz, 26 Ağustos 1922'de başlamış, güçlü tahkimat içinde bulunan Yunan ordusu hatları yarılarak 30 Ağustos Başkomutan Muharebesiyle Yunan ordusunun önemli bir bölümü imha edilmişti. Bu muharebe alanının dolaylarından kaçan bazı düşman kuvvetleriyle yeniden muharebeye girilmiş, bu düşman kuvvetleri de 9 Eylül 1922'de İzmir'de son darbeyi yemişlerdi. Ayrıca Eskişehir bölgesinden Bursa üzerine ve oradan Erdek'e değin takip hareketi devam etmiş ve düşman 18 Eylül 1922 de son eri ile Erdek'ten çekilmek zorunda kalmıştı. (1)

1923 yılına girildiğinde; Fransa, İngiltere ve İtalya ile Mudanya antlaşması bağtlanmıştı (imzalanmıştı) (3-11 Ekim 1922). Böylece, Ulusal Savaşımız olumlu bir sonuca ulaşmış ve yasal varlığı da onaylanan bir Türk devleti doğmuştu.

Bu yıla girildiğinde, Lozan'da 20 Kasım 1922'de başlamış olan barış görüşmeleri devam ediyordu. 4 Şubat 1923'te kesilen görüşmeler ancak 23 Nisan 1923'te yeniden başlayabildi. 24 Temmuz 1923'te bağtlanan Lozan Barış Antlaşması dört yıllık Ulusal Savaşımızın eşsiz sonucunu vererek yepyeni bir Türkiye'yi dünyaya onaylattı. (2)

Deniz taşımacılığı:

Bu yıl, Trabzon, Samsun ve Alemdar vapurlarıyla Aydınreis Gambotu, Gazal Römorkörü ve motorlu teknelerle yapılmasına devam edilen taşımacılık, eylül ayı sonuna değin sürdü. Batum'dan yüklenen silah ve eşya daha önceleri olduğu gibi, Samsun'a taşındı. Bu sıralarda, Yunan deniz kuvvetlerinin bir hareketine rastlanmadı. Buna karşın, taşıt gemileri, verilmiş olan yönergeye göre hareket ve seyirlerini düzenlemekte devam ettiler.(3)

Çeşitli olaylar:

6 Ocak 1923'te, bir ABD muhribinin desteğinde Trabzon'a gelen bir Yunan şilebi, göçmen yükleyerek döndü. Hiç bir Yunan ticaret gemisi de, URANYA'nın tarafımızdan zaptından sonra, Novroseski'ye uğramamıştı. Bu tarihte Ruslar, Odesa ve Sivastopol önlerindeki mayın arama ve tarama işini bitirmişlerdi. Bunu, Tuapse ve Gelincik bölgesi izleyecekti. (4)

1 Şubat 1923'te başlayan ve 18 saat süren Ayandon fırtınası, Trabzon mendireğinde ve bunun içindeki gemilerde hasarlar yaptı. Bunlardan bir kaç, Polathane'ye sığınmak zorunda kaldı. Mendirek ucunda dalgakıran olarak Birinci Dünya Savaşında Ruslar tarafından batırılmış olan, içi taş dolu büyük şilep, ortasından ayrılarak birbirine dikey iki parça haline geldi. Teçhizat iskelesi tamamen harap oldu. Preveze gambotunun kıcı hayli zarar görmüş, Mebruke Motorunu karaya çekmek zorunda kalmıştı. Bu fırtına, Alemdar'ın Batum'a hareketini ve Aydınreis Gambotunun boşaltılmasını çok geciktirdi. (5)

Alemdar gemisi, 13 Mayıs 1923'te ülkemizden kaçmakta olan San Yani Rum Pontus çetecileriyle çatıştı. (Bu konu Pontus sorunu başlığı altında ayrıca anlatılmıştır).

Seyrisefain İdaresinin Gülcemal adlı vapuru karaya oturmuştu. 15 Mayıs 1923'te karaya oturan vapurun kurtarılması dört gün sürdü. Kömür ve yüklerinin bir bölümü Trabzon vapuruna aktarılmakla vapurun hafifletilmesi sağlanarak, 20 Mayıs 1923'te yüzdürülebildi. Kurtarma çalışmaları sırasında, Samsun'da istasyonier olan ABD muhribinin gelerek, yüksek hızla Gülcemal'in çevresinde dolaştığı ve oluşturduğu dalgalarla vapuru yerinden oynatmaya çalıştığı görüldü. (6)

Yüklediği kömür ve yükleri Ünye'de Gülcemal'e aktaran Trabzon vapuru 23 Mayıs'ta, Alemdar ise 21 Mayıs 1923'te Trabzon'a döndüler. Nakliyatı Bahriye Komutanlığı, Türk Ticaret Filosunun o zaman en büyük gemisi olan Gülcemal'i kurtarmakla, gördüğü hizmetlere bir önemlisini daha katmış oldu. Trabzon ve Alemdar gemilerinin personeli, bu çalışmalarından dolayı Milli Savunma Bakanı tarafından kutlandılar. (7)

4 Şubat 1923'te Lozan Barış görüşmeleri kesilince, 7 Şubat 1923'te İzmir Körfezi bütün savaş gemilerine karşı mayınla kapatıldı. (8)

Yine aynı dönemde İzmit körfezi de kapatıldı. Bu körfez 7 Şubat 1923'te Tavşancıl İskelesinin batısında denizaltı mania ağları, Darıca-Çatalburnu ve Dil İskelesi - Dil feneri arasında da mayın hatlarıyla kapatıldı. Ticaret gemilerinin geçmesi için gereken geçit yerleri bırakılarak bir de kılavuz hizmeti kuruldu. (9)

İzmit körfezi mayınlandıktan sonra, burada bir İtalyan gemisi battı. İstanbul'dan gelen ve hurda demir yüklü olan İtalyan bandıralı 2000 tonluk gemi, mayın hatlarının varlığını bilmiş olmasına karşın gece Darıca'dan geçmiş ve atılan uyarı toplarına da kulak asmamıştı. Böylece, 19 Ekim 1923 günü saat 06.30'da Dilburnu- Kavabumu hattına giren gemi, bir mayına çarparak

TURK ISTIKLAL HARBI SURESINCE KARDEN VE DISARDAN SAĞLANAN SİLAH, CEPHANE, ARAC VE GEREK (2)

Cizelge 1

		Y A R D I M L A R I N										C İ N S İ																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
İNDEKSİYEN YAPILAN		TARAFI	CESTİ PIRADE	SİGORTA KURUMU	KARŞI KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU	YAR KURUMU

ACIKLAMA A=Adet, S=Sendik, km=Kilometre, Tk= Takim, Kg=Kilogram

15 dakikada battı. Mürettebatından iki kişi ile altı Türk işçisi boğuldu ve öbürleri kurtarıldı (10).

LOZAN BARIŞ ANTLAŞMASININ DENİZLE İLGİLİ MADDELERİ (11):

24 Temmuz 1923'te Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından onaylanan Lozan Barış Antlaşmasının Deniz'le ilgili maddeleri şöyledi:

"İmroz, Bozcaada ve Tavşan adaları Türkiye'ye bırakılmıştır. Ege kıyılarımızdan 3 mil dahilinde bulunan adalar da Türkiye'ye kalmıştır.

Yunanlılar, Midilli, Sakız, Sisam ve Nikarya adalarını askeri amaçla kullanamayacaktır.

Astropalia (Astropalya), Rhodes (Rodos), Calki (Harki), Scarpanto (Karpantos), Casso (Kasso), Tilos, Misyros (Misiros), Calimnos (Kalimnos), Leros, Patmos, Lipsos, Symi (Sömbeki), Kos (İstanköy) ile bunlara bağlı adacıklar ve Castellorizo (Meis) adası üzerindeki İtalyan egemenliği tanınacaktır.

Antlaşmanın Türk ve Yunan Hükümetleri tarafından onayının ardından, Yunanlılar İmroz, Bozcaada ve Tavşan adalarını hemen boşaltacaklardır.

İmralı adasının dışında, bütün Marmara adaları, İmroz, Bozcaada, Tavşan adaları ve Boğazların iki yakasında tahdit edilmiş olan bölgeler, askeri amaçlı kullanılmayacaktır.

İstanbul'da bir tersane ve üs bulundurulabilecektir. Antlaşmanın onayından sonra altı hafta içinde, İstanbul ve çevresindeki Bağlaşık Kuvvetleri çekilecektir.

Yavuz Muharebe Kruvazörü de içinde olmak üzere, tüm Türk savaş gemileri ile silah, cephane ve malzeme, Türkiye'ye geri verilecektir. Kabotaj ve liman hizmetleri, yalnız Türk bayrağına bırakılacaktır.

Boğazlardan ticaret gemilerinin geçişi serbest olacak, savaş gemilerinin geçişini, bir "Boğazlar Komisyonu" yönetecek ve bu Komisyondaki Türk temsilcisi başkan olacak, üyeler Fransa, İngiltere, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Romanya, Sovyet Rusya, Yunanistan ve Sırp-Hırvat-Sloven (Yugoslavya) Hükümetlerinden olacak ve ABD bir temsilci bulundurulabilecektir.

Bu antlaşmanın onaylanmasından bir süre sonra, Kurtuluş Savaşı bo-

yunca çok başarılı ve yararlı biçimde taşımacılık yapan gemiler bağlı oldukları komutanlıklardan ayrıldılar. 1924 yılı başında Karadeniz'de Amasra Bahriye Komutanlığı ve Liman Reisliklerinden başka bir deniz örgütü kalmadı (12).

1920-1923 nakliyatı (13):

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 dayanmak zorunda kalınmıştır. Hesapta, önce nakliyatla kullanılan gemilerin yük tonajlarını dikkate almak gerekir ki, bunlar da şöyledir:

Aydınreis ve Preveze Gambotları (herbiri).....	435 ton
Trabzon Vapuru.....	750 ton
Şahin Vapuru.....	850 ton
Alemdar Vapuru.....	220 ton
Rüsumat 4 No.1ı Vapur.....	60 ton
Batum Vapuru.....	80 ton
Gazal Römorkörü.....	30 ton
Mebruke Motörü.....	75 ton
Ayyıldız Motörü.....	95 ton
Amasra Motörü.....	150 ton
Ereğli Motörü.....	150 ton
Dânâ Yelkenlisi.....	300 ton
8 ufak motör.....	250 ton
T o p l a m.....	3380 ton

Yük tonajı 2200 olan Samsun Vapuru, Büyük Zaferden sonra zaptedildiği ve nakliyata pek az katıldığı, yük tonajı 300 olan Filya Motoru de makine arızası dolayısıyla çalışamaz durumda kaldığından bu iki gemi hesap dışı bırakılmışlardır.

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 Dâna'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 3 ayda bir sefer 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 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 doğ-

ruya yakın olması için sivil motörlerin yaptığı nakliyatı da bunun içine sokarsak, dört yıldaki nakliyat sırasıyle:

1920 yılında 1000 ton (Bu yıldaki nakliyat, enaz olup, Rüşumat, Gazal, Mebruke, Dâna ve ahali kayıkları kullanılmıştır. Bunlar toplam yük tonajının 1/20'si, yani 200 ton kadardır. Yarım yılda 5 sefer yaptıkları kabul edilirse, hepsi 1000 ton eder).

1921 yılında 12000 ton Nakliyatın en çok olduğu yıllar.

1922 yılında 12000 ton Nakliyatın azalmaya başladığı yıl.

1923 yılında 10000 ton

olur ki, buda 4 yılda en azından 35000 ton taşınmış demektir. Sevkiyat ve Nakliyat Umum Müdürünün Ocak - Eylül 1921, 9 aylık nakliyat kayıtlarına göre, bu 9 ayda 9165 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 hesaba dışında olup, bunlar ayrı bir toplam teşkil eder. Şu halde, sonuç olarak, dört yıllık nakliyat toplamı 35-40 bin ton olarak kabul olunabilir.

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. Nakliyatı en çok 100 tonluk olarak ve Tekâlif-i Harbiye suretiyle kullanılan taka, kayık ve kotra gibi sivil araçların, fırsat buldukça hizmete koşan Seyrisefain İdaresi vapurları ve yabancı bandra taşıyıp, sahipleri Türk olan vapurların yardımlarını da burada kaydetmek gerekir.

Trabzon Nakliyatı Bahriye Kumandanlığı, nakliyatı bu faaliyet ve başarılarıyla Milli Müdafaa Vekâletinin, Bahriye Dairesinin ve Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğünün birkaç defa takdirine mazhar oldu.

EK'ler BÖLÜMÜ

Ulusal Kurtuluş Savaşında — önemli ölçüde katkıda bulunan Alemdar gemisiyle ilgili olarak Deniz Kuvvetleri Dergisi'nin Mart 1989 — sayı: 543'de ilginç bir yazı yayınlandı. Alemdar'ın ikinci komutanı Üsteğmen Tevetoğlu Ali Dursun tarafından kaleme alınmış rapor, 19 Mayıs Üniversite'since düzenlenen Uluslararası Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi'ne tebliğ olarak sunulmuştur. Ali Dursun'un oğlu Fethi Tevetoğlu tarafından sunulan tebliği buraya aktarmakta yarar görmekteyiz.

EK:

Millî Mücadele'de Karadeniz'deki Başlıca Kahramanlık: Alemdar Destanı

DERLEYEN:
Fethi TEVETOĞLU

Türk İstiklâl Harbi'nde kahraman ordumuzun karadaki bütün savaşları gün-
gününe ayrıntılarıyla tesbit olunmuş ve tarihe geçirilmişken; Karadeniz'de yirmibir
Türk denizcisinin yarattığı başlıca kahramanlık destanı **Alemdar Kurtarma Ge-**

KAYNAKLAR

- 1- Genelkurmay Başkanlığı Harb Tarihi Dairesi: Türk İstiklâl Harbi, Resmi Yayınlar Seri No. 1 V. Cild, ss. 34-36, Ankara 1964
- 2- Nurettin Peker: Öl. Esir Olma, İstiklâl Savaşında Ereğli, Alemdar Kurtarma Gemisi'nin Kahramanlığı ve Siyasi Neticeleri İstanbul 1966.
- 3- Amiral Alif Büyüktuğrul: İstiklâl Harbi'nde Deniz Cephesi, Yeni İstanbul Yayınları, İstanbul 1969.
- 4- Emrullah Nutku: İstiklâl Savaşında Denizciler, İstanbul'dan Kaçırılan: Alemdar, Yakın Tarihimiz, Cild: I, ss. 217-18, 251-52, 276-278 ve 314-15 İstanbul 1962.
- 5- Tahsin Aygün: Alemdar Geliyor, Ankara 1964.
- 6- Mehdi Bayar: İstiklâl Harbi'nde Türk Denizcileri, İstanbul 1945.
- 7- Prof. Dr. İsmail Kayabalı; Cemender Arslanoğlu: İstiklâl Savaşında Türk Denizcileri, Türk Kültürü Dergisi, Temmuz 1972, Yıl: X, Sayı: 117 (Deniz Kuvvetleri Sayısı); İstiklâl Harbi'nin Deniz Cephesi, Türk Kültürü Dergisi, Sayı: 129 (Deniz Kuvvetleri Sayısı: 2), ss. 730-54, Ankara 1973.
- 8- a) Salahi R. Sonyel: Kurtuluş Savaşı Günlerinde Batı Siyasamız, Ankara 1981, s. 331.
b) T.C. Genelkurmay Başkanlığı Harb Dairesi: Türk İstiklâl Harbi, Cilt: II, Kısım III, s. 7.
c) Adil Dağıstan: Milli Mücadele'de Çukurova (1918-1922), Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Ankara 1985, s. 57.
d) Süleyman Hatiboğlu: Milli Mücadele'de Pozantı Kongresi (5. Ağustos 1920), Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara 1986, s. 69.

misli'nin zaferi, sanki dalgalara karışmış ve unutulmuştur.

Genelkurmay Başkanlığı Harb Dairesi Resmi Yayınları'nda bu konuya ancak ikibuçuk sayfalık bir yer verildiği görülmektedir. (1)

Nurettin Peker(2), Amiral Afif Büyüktuğrul(3), Emrullah Nutku(4), Tahsin Aygün(5), Mehdi Bayar(6), Prof. Dr. İsmail Kayabalı ile Cemender Arslanoğlu(7) v.b. gibi bazı değerli araştırmacıların eser ve yazılarında Alemdar Gemisi ve mürettebatının Milli Mücadele'deki hizmetlerine değinilmişse de bunlar, konunun önemine göre çok yetersizdir.

Milli Mücadele yıllarındaki Türk-Fransız ilişkileri'nin başlangıç dönemine rastlayan bu önemli tarihi olay sonunda, 2 Şubat 1921 Çarşamba günü Zonguldak'da Türk Mutasarrıf Nusrat Bey ile Fransız Amiral Dumesnil arasında imzalanan üç maddelik anlaşma, devletler hukuku ve diplomasi tarihi açısından da askeri ve siyasi olduğu kadar ilginçtir ve üzerinde durulmaya değer bir önem taşımaktadır.

İstanbul ve İzmir başta olmak üzere Türkiye'nin çeşitli bölgelerini işgal etmiş hilaf Devletleri'nden Fransızlarla Ankara'daki Mustafa Kemal Paşa başbuğluğundaki Milli Hükümet arasında başlayan diplomatik ilişki ve anlaşmalar, diğer işgalci ve sömürgeci devletlerden öncedir.

Bilindiği gibi, ilk kez Ankara'ya gelen Robert de Caix başkanlığındaki Fransız Heyeti ile yapılmış 20 günlük Türk-Fransız Mütarekesi'nin tarihi 29/30 Mayıs 1920'dir.(8) Alemdar Kurtarma Gemisi olayı sonucu Zonguldak'ta imzalanan anlaşma ise 2 Şubat 1921'dedir. Dokuz ay kadar sonra iki devlet arasında üst düzeydeki görüşmeler sonucu imzalanacak Ankara hilafnamesi'nin tarihi ise 20 Ekim 1921'dir.

Yerli ve yabancı kaynaklarda, devlet arşivlerindeki resmi belgelerden ve daha önce Zonguldak ve Ereğli'de Halkevleri'nce yaptırılmış araştırmalardan yararlanarak hazırlanmış (**Milli Mücadele'de Alemdar Gemisi Destanı**) diye adlandırdığımız çalışmamızda konu oldukça geniş ve ayrıntılı bir surette incelenmiş bulunmaktadır.

Ben burada, Alemdar Destanı'nı yaratan 21 kahramandan biri bulunan rahmetli babam, o günkü vazife ve rütbesiyle, Alemdar Kurtarma Gemisi İkinci Kaptanı Deniz Güverte Üsteğmeni Tevetoğlu Ali Dursun tarafından olay hakkında bizzat kaleme alınmış olan ve 19 Mayıs Üniversitesi'nce düzenlenen "Uluslararası Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi'ne de bir tebliğ olarak sunduğum raporu sizlerle aynen aktaracağım.

Ereğli'de tamamlanan kadro ile 21 Türk Denizcisi'nin Fransızlarla çarpışmalarında yalnız bir şehid vererek yarattıkları bu şerefli kahramanlık destanında herbirinin ayrı ayrı ve derece derece payları vardır. Fakat hiç kuşkusuz, en büyük şeref payı, Alemdar Kurtarma Gemisi'ni düşman işgal ve kontrolü altındaki İstanbul Boğazi'nden Karadeniz'e kaçırmayı kararlaştırıp bunu başaran, Şehid Başdümenci Rizeli Recceb Kâhyâ başda, ilk 9 yiğit gemicisidir.

Kendilerini aziz vatana adanmış bu GERÇEK ADAKLAR'ın hepsi bugün ebedi aleme göçetmiş bulunuyorlar. Mekânları Cennet olsun!...

Alemdar Destanı

İstiklâl Savaşı'mızın deniz cephesinde küçük "Alemdar" gemisinin yazdığı büyük destan, kahramanlık tarihimizin altın yaprakları arasındadır.

Bugüne kadar Alemdar Destanı hakkında yapılan resmi ve hususi neşriyat noksan, yanlış ve hatta bazı yerlerinde tahrif edilmiş bulunduğundan, içinde yaşadığımız bu önemli vak'anın tam, yanlışsız ve tarafsız bir tarihini, elimde bulunan not ve belgelerden de yararlanarak, bizzat yazmayı lüzumlu gördüm.

Böylece, geleceğin genç denizcilerine bu destanın gerçeğe uyan tam bir metnini vererek ve İstiklâl Savaşı Tarihi'mizin bu köşesini aydınlatarak vazifemi tamamlamaya çalışıyorum.

1915 Yılı sonunda, Deniz Güverte Teğmeni bulunduğum Ertuğrul Yatı'ndan alınarak Piyade hizmetiyle görevlendirildiğim Kafkas Cephesi'nden dört yıl üzerine dönünce, tekrar Deniz Kuvvetleri'ne iade olunmuş ve Merkez-i Muvakkat emrine verilmiştim.

Yurdumuzun muhtelif cephelerinden ve başka başka düşmanlar tarafından alçakça işgale başlanması, her Türk'ün yüreğini parçalıyordu. Yurtdaki bütün siyasi iç çatışmalar ortadan kalkmış; sayısı mahdud soysuzlar dışında Türkler anavatanı kurtarmak için iç ve dış düşmanlara karşı her tarafa elbirliği ederek milli cepheler kurmuşlardı. Trakya, İstanbul, İzmir, Adana, Erzurum, Trabzon Milli Mücadele'ye atılacakların kümelendiği merkezler halinde kaynaşıyordu.

Yurdun dört bir bucağında birbirinden habersiz "Müdafaa-i Hukuk" cemiyetleri kuruluyor, kongreler ve işgalcileri red mitingleri yapılıyordu.

Başta Damad Ferid Paşa Hükümeti olduğu halde, İngiliz Muhibleri Cemiyeti mensubları gibi işgalci devletlerle işbirliği yapan iç düşmanların iğrenç vatan hainlikleri bize bir an önce Anadolu'ya geçmek ve oralarda kurulan milli teşekküllerde vazife almak lüzumunu duyuruyordu.

Bu duygu ve düşüncelerle İstanbul'daki gizli milli kuruluşlardan (KARAKOL) ve (FELÂH-I VATAN) cemiyetleri bünyesinde yer alarak, bütün gücümüzle İstanbul'dan Anadolu'ya deniz yolundan Kuvay-ı Milliyeci kaçırmaya; silah ve cephane taşımaya çaba harcıyorduk.

Bahriye Nezareti Erkan-ı Harbiye Şubesi tarafından onbeş günde bir yoklama yapılarak, Anadolu'ya kaçan subaylar tesbit edilip Hükümete bildiriliyordu. Buna rağmen, onbeş günlük bir arada, arkadaşım Deniz Yüzbaşı Hasan Settar (Tatar Hasan)'la birlikde, kılık değiştirerek, ticaret maksadıyla kendimize alıcı ve satıcı müşteriler aramak bahanesiyle, İstanbul'dan Rize'ye kadar bir vapur yolculuğu yaptık. Her çıktığımız iskelede, bilhassa ben Rizeli, Karadenizli olduğum için, muhakkak bir ahab, bir akraba veya bir arkadaş bulabiliyor; her kasabadaki milli kaynaşmanın ve kümelенmesinin mahiyeti hakkında bilgi edinebiliyorduk.

Her tarafa bazı korkak, ümitsiz Bab-ı Ali mensublarına, bazı azınlık ve soysuzlara rastlıyorduk ki bunlar milli kümelенmelere engel olmaya çalışıyorlardı. Tek tük, Türk'ün ekmeğine ihanet etmek istemeyen vicdanlı Osmanlı'ya rastladığımız da oluyordu. Fakat Trabzon, Giresun ve Samsun'daki Pontuscu Rumlar'ın, Taşnakçı Ermeniler'in her milli kıpırdanış ve kaynaşmaya karşı durmak, her milli kümeyi kundaklamak, boğmak için gösterdikleri sistemli, teşkilatlı faaliyetler büyük ve korkunç bir tehlike arz ediyordu. Yaptığımız temas ve incelemeler sonunda bize düşen vazifenin Anadolu'daki milli kuruluşlara İstanbul'dan yeterince insan ve silah taşımak olduğunu büsbütün anladık.

Hem sür'at ve hem de selamet, güven bakımından - çünkü bu bölgeler İstanbul'a yakın ve gayri milli faaliyetlerden oldukça uzakdı - kendimize (Bartın- Zon-

guldak - Ereğli) bölgesini çalışma yeri seçtik. Bu yöredeki tek sakıncalı husus, Mart başından (1919) beri Zonguldak'da Fransız Polisi'nin ve Maden Ocakları Muhafızı diye bir Tabur Fransız Silahlı Kuvvetlerinin bulunuşu idi.

Zonguldak'da Müdafaa-i Hukuk Reisi bulunan kahraman bir din adamı Müftü İbrahim Efendi ve Jandarma Bölük Komutanı Ziya Bey ile görüşüp anlaşarak, fevkalade ihtiyaç görülen silah ve cephanenin İstanbul'dan tedarikini ve buraya ulaştırılmasını kararlaştırdık.

İstanbul'a gelerek mensubu olduğumuz kuruluşlara durumu bildirdik ve faaliyete geçerek Bartın ve Zonguldak üzerinden Anadolu'ya silah ve cephane sevkine başladık.

Son seferi, 5 Ağustos 1920 Perşembe günü Sirkeci Rıhtımı'ndan kalkacak olan, Beylerbeyli Hacı Kaptan'ın süvari bulunduğu Altay Vapuru ile yapacaktım. İstanbul işgal altında bulunuyordu. Buna rağmen, büyük bir yekün tutan mühimmatı vapura sokabildim.

Dört çevallye içinde mavzer fişeği dolu idi. Bu sepetlerin üzerleri bir sıra karpuzla maskelenmişti. Bir bavul dolusu da parabellum tabanca ve iki süvari filintası götürmekteydim. Bu malzemeyi kamarama yerleştirdikten, yeğenim Kibaroglu Zihni'yi orada bir süre için nöbetçi bıraktıktan sonra, yol kumanyası (azığı) tedarik etmek için rıhtıma indim. Geri döndüğümde, Ferid Paşa Hükümeti hafiyeleri tarafından yapılan jurnal üzerine, kamaramın Fransız Polisi'nce basıldığını öğrendim. Evvelce Ertuğrul Yatı'nda neferim olan Sandakçı Rizeli Rıza bu haberin ve arkadaşım Rizeli Sofuoğlu Bekir Efendi'yi tutuklayıp götürdüklerini bildirince, derhal oradan uzaklaştım.

Ben, bu olaydan sonra artık İstanbul'da hiçbir suretle kalamıyacağımı kesinlikle anlamış bulunuyordum. Sofuoğlu Bekir Efendi, Kumkapı Fransız Teykifhanesi'ne götürülüp hapsedilmişti. Benim de Beşiktaş'daki evim sık sık aranıyor ve eşim Hafize Zehra Hanım kucağında kundakdaki bebeği ile sorguya çekilmek üzere İşgal Kuvvetleri Karakollarına sürüklenip duruyordu.

Altay Vapuru vak'asından bir hafta sonra, 12 Ağustos 1920 Perşembe günü, İtalyan bandıralı Artinya Vapuru ile Zonguldak'a kaçtım. Zonguldak'da o tarihte Liman Reisi bulunan Deniz Yarbayı Beykozlu Alyanak Ali Bey'e başvurarak vazife istedim.

Mesleğimize uygun bir vazife bulunmadığından, yeni kurulan Ayın-Pe (Askeri Polis) teşkilatına me'mur edildim. Fransızlar devamlı izimi aramaktaydılar. Zonguldak'da olduğumu öğrenmişler ve vazife gördüğümüz Belediye binasını basmışlardı. Burada da yakalanmadan Ereğli Ayın-Pe Müdürlüğü'ne itihak ettim ve İstanbul'da bulunan eşimi (Hafize Zehra Hanım), dört oğlumla birlikte (Fehmi, Zeki, Fethi, Subhi Tövetoğlu) Millet Vapuru ile Ereğli'ye getirttim.

Milli bütünlük ve direnişin tam manasıyla teşekkül ettiği ve düşmana karşı birçok muharebelere girişildiği bu hummalı günlerde, silah ve cephane ihtiyacı ve bunları nakletmenin lüzum ve değeri büsbütün artmış bulunuyordu.

İstanbul'dan muhtelif cins büyük ve küçük taşıt vasıtalarıyla kaçırılan silah ve cephane, ihtiyacı karşılamıyordu.

Son defa, büyük bir parti kabul edilebilecek olan 450 sandık piyade mermisi, Rizeli Kara Yahya Reis Motoruyla İstanbul'dan kaçırılıp Ereğli'ye salimen getirilmişti. Aynı motorla bu cephaneyi Akçaşehir'e getirdim. Orada İskele Kumandanı bulunan Binbaşı Arslan Nuri Bey'in sağladığı taşıt vasıtalarından da yararlanarak Düzce-Bolu-Yabanabad yoluyla mühimmatı Ankara'ya bizzat kendim getirdim ve Müdafaa-i Milliye'ye teslim ettim. Tekrar Ereğli'ye döndüm.

1921 yılı Ocak ayının son günlerinde, işgal kuvvetleri donanması ile dolu Boğaziçi'nde, Türk bandıralı ufak bir gemide bir canlılık, bir kaynaşma ve hareket göze çarpıyordu. Bu, Kuruçeşme önünde demirli bulunan Alemdar Kurtarma Gemisi'dir. Cesur ve vatansever gemi mürettebatı aralarında, kaptanlarından gizli olarak gemiyi Karadeniz'e kaçırmak ve Milli Hükümet emrinde çalışmak kararı almışlardı.

O günkü şartlar içinde bu yiğitce kararı verenler, İkinci Çarkçı Üsküdarlı Osman Efendi, Üçüncü Çarkçı Makine Lostromosu Trabzonlu Hükmet Efendi, Güverte Lostromosu Üsküdarlı Ali Reis, serdümen Trabzonlu Rıfat Reis, Ateşçi Göreleli Yusuf, Kamarot Erzincanlı Salih ve Güverte Tayfası iken Serdümen olan Rizeli Recceb Dayı (Kahya), adlarını maalesef hatırlayamayacağım daha iki arkadaşlarından ibaret dokuz kişi idiler.

Tam 23 Ocak 1921 Pazar gecesi saat 12'de bu dokuz kahraman Türk denizcisi, Kaptanlarının gemide olmayışlarından da faydalanarak Alemdar'a gürütüsüzce demir almışlar ve İşgal Kuvvetleri Donanması'nın Boğaziçi sularında tesis ettiği karakol hatlarını yararak, gemiyi Karadeniz'e çıkarmayı başarmışlardı.

24 Ocak 1921 Pazartesi sabahı deniz fırtınalı idi. Sabahın erken saatlerinde, Ereğli limanı Çobançeşmesi mevkiine Alemdar Gemisi'nin gelmiş olduğunu gördük.

O gün, geminin bu kadar düşman, donanması içinden sıyrılarak kaçtığı haberi İstanbul'da duyulunca her tarafta fevkalade bir heyecan uyandırmış, önce bu büyük teşebbüs ve cür'ete kimse inanmamıştı. Daha sonra hakikat tamamen anlaşıncı, İstanbul Hükümeti makamları ve İşgal Kuvvetleri'ne ait her şube ve kuruluş şiddetle harekete geçtiler.

O zaman Seyr-i Sefain İdaresi Umum Müdürü bulunan Adilpaşaoğlu Muzaffer Bey durumu İşgal Kuvvetleri Donanma Kumandanına bildirmiş. Onlar da Zonguldak'ta bulunan ve Zonguldak'ı telörgüsü ile çeviren Fransız Piyade Kıt'aları Kumandanlığı'na geminin derhal yakalanarak İstanbul'a iadesini emretmişlerdir.

Akşam üzeri hava biraz düşünce, Ereğli Liman Reisi bulunan Deniz Kıdemli Yüzbaşısı Nazmi Bey gemiye giderek durumu incelemiş; kömürsüz olduklarını ve mürettebatının çok noksan bulunduğunu tesbitle Ankara Hükümetini durumdan haberdar etmiştir.

Milli Hükümet, geminin kaptan ve tayfalarının ikmal ve kömürünün temini ile Rusya'dan alınan cephane, harb malzeme ve mühimmatını Türkiye'ye taşımak üzere Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı emrine girmesini bildirince, Liman Reisi Nazmi Bey, bu hususların teminine geçti.

Alemdar'ın Süvariliğine, o zaman Ereğli karantine Memuru bulunan sivil kaptan İsmail Bey (meslekdaşlar arasındaki adı ile Kuzguncuklu İsmail Hakkı), İkinci Kaptan'lığına ben (Ereğli Ayın-Pe teşkilatından Güverte Üsteğmeni Rizeli Tevetoğlu Ali Dursun (meslekdaşlar arasındaki adı ile Cin Ali Kaptan), Çarkçıbaşı'lığı o sıralarda Ferid Paşa Hükümeti'nin takibinden kaçarak Milli Hükümet'e iltihak etmek üzere Ereğli'ye gelmiş bulunan Çarkçı Kıdemli Yüzbaşı Adil Bey (meslekdaşlar arasındaki adı ile Beykozlu Çarkçı Sarı Adil); İkinci Çarkçı'lığı, İstanbul'dan gelirken hastalanarak Ereğli'ye çıkarılıp tedavi altına alınan Çarkçı Osman Efendi yerine, yine gemiyi kaçıranlardan Hikmet Toyata Efendi tayin edilmiş ve noksan tayfalar Liman Reisi Nazmi bey tarafından ikmal olunarak geminin mürettebatı 21 kişiye çıkarılmıştır.

26/27 Ocak Çarşamba; Perşembeye bağlayan gece, o sıralarda limanda bulunan bir yelkenli gemiden Alemdar'a 80 ton kömür aldık. 27 Ocak 1921 Perşem-

be gecesi sabaha iki saat kala, Ereğli Limanı'ndan Trabzon'a gitmek üzere Sinop'a yönelerek hareket ettik.

Geminin İstanbul'dan kaçırılışı Zonguldak'daki Fransız makamlarına bildirilince, Fransız kumandanı emrinde bulunan C- 27 Fransız Hücumbotu Alemdar'ı takip etmeğe ve yakalamaya memur edilmişti.

Alemdar limandan hareket edip Bababurnu'nu döndüğü zaman, birdenbire projektör yakan Fransız Hücumbotu'nu karşımızda bulduk. Sür'atle bordamıza yaklaştı. İçerisinde bulunan, Zonguldak'dan aldıkları Ermeni tercüman vasıtasıyla bize seslendiler:

- Siz Alemdar Vapuru'sunuz değil mi? Nereye gidiyorsunuz? Durunuz!

- Evet Alemdar'ız. Amasra limanında batan Şahin Vapuru'nu çıkarmaya gldiyoruz.

- Hayır, siz İstanbul'dan kaçınız, biz sizi takip ediyoruz, durunuz! Sahilin yüksek, kayalık bir arazi bulunuşundan ötürü, gemiyi birdenbire karaya oturtmak çok tehlikeli idi. Bu yüzden sahile bindiremedik.

Bütün gemi içinde silah olarak yalnız bende bir şnayder tabanca ve Çarkçıbaşı Adil Bey'de küçük bir otomatik vardı. Kuşkusuz bir silah durumumuzla mücadele-ye veya müdafaaya girişmek imkânsızdı.

Hücumbot projektörünü gemimize tuttu ve nordanfilini bize çevirerek yeniden "dur" emri verince, stop etmeye mecbur kaldık. C- 27 Alemdar'a yaklaşıp iki Fransız eri güverteye çıkarıldı. Bu iki silâhlı er, kaptan köprüsüne dikildi ve doğru Zonguldak limanına yol almamız emredildi. C- 27 dümen suyumuzda bizi daimi surette ışığı altında tutarak takip ediyordu. Sabah erkenden Zonguldak'a vardık ve mendirek dışında demirledik.

Dışarıdan Fransız subay ve erleri Alemdar'a gelip sıkı bir araştırma yaptılar. Mecud iki tabancamızı da saklamış olduğumuzdan, hiçbir silah bulamadılar. Evvelki iki Fransız eri de dahil, hepsi gemiyi terkettiler.

Bu fırsatta açığımızdan geçen sandallarla Liman Reisi'ne ve Hükümet'e haber yollamaya çalıştıysak da Fransızlar tarafından daimi gözetim altında bulunduğumuzdan, her temas teşebbüsümüz yarım kaldı. Hemen kaçmayı da imkânsız buluyor ve tedbirsizlik kabul ediyorduk. Çünkü Alemdar'ın sür'ati 10 mil, Hücumbot'unki ise 25 mildi. 1898'de Danimarka'da yapılmış Alemdar, 23 yaşında, 362 ton'luk bir kurtarma gemisi idi.

Öğleyin saat 12'de Zonguldak Liman Komutanı Fransız Yüzbaşı M. Tilli beş silâhlı muhafız eriyle Alemdar'a bindi ve İstanbul'a hareketimizi emretti. Zaten istim üzerinde idik. Bir taraftan da vira demir ederek İstanbul'a doğru yollandık.

Bizim için bu yol ölüm yolu idi. Sahile yakın bulunmak, adeta bize kurtuluş ümid ve fırsatı veriyordu. Ereğli Bababurnu'nu bordaladıktan sonra rotamızı değiştirmeği düşünüyorduk. Bunun için yolumuza, kıyıya yakın olarak devam ediyorduk. Durumumuzdan kuşkulanan M. Tilli, Kozlu açıklarında kaptan köprüsüne geldi. Sahilden açılmamızı ve daha açıktan gitmemizi emretti. Gemiye biraz daha sancağa alarak seyrimizi açıktan devam ettik.

Türk gemisini zaptetmenin gururu ile Fransız erleri Alemdar'ın içinde şen şakarak dolaşırken, ben Çarkçıbaşı Adil Bey'in yanına indim. Sonumuzun ne olacağını, kendimizi ve arkadaşlarımızı bu durumdan nasıl kurtarabileceğimizi düşünüp, kararlaştırmamızı teklif ettim.

Altay Vapuru'nda silah ve cephanelerim yakalanınca, arkadaşım diye tutulan Sofuoğlu Bekir Efendi tutuklanmış ve mahkemenin devam süresince beş ay tutuklu kalmış, neticede Fransız Donanma Divanı Harbi onun serbest bırakılmasına,

benim ise 6,5 yıl hapsime gıyabımda hüküm vermişti. Çarkçıbaşı Adil Bey de birçok Türk general ve subayının Anadolu'ya kaçmalarına yardım ettiği için, Ferid Paşa Hükümeti tarafından mahkûm edilmiş bulunuyordu.

Esâsen yurd ve millet için çok daha önce mücadeleye, ölüme atılmışdık. Bugünkü durum büsbütün kanımıza dokunuyordu. Bizim için İtilaf Devletleri'nin işgalindeki bedbaht İstanbul'a böyle esir gibi dönmek, onların divan-ı harblerinde sigaya çekilip, zindanlarda yatmaktansa, erkekçe çarpışarak Karadeniz'in bağrına gömülüp şehid atalarımıza kavuşmak bin kere daha üstün bir yoldu. Her şeyden önce bu altı Fransız'ı tepelemek lâzımdı.

Biz bu kararları alırken gayet açıktan bordalamış olduğumuz Ereğli Limanı'nı geçmek üzere bulunuyorduk. Aile ve çocuklarımız uzaktan Alemdar'ın dumanını gördükçe bizim sürgüne ve ölüme doğru yol aldığımızı düşünerek tam bir ümitsizliğe ve teessüre kapılıyorlardı.

Ben ve Adil bey, mürettebatı ikişer - üçer gizlice makina dairesine toplayarak geminin İstanbul'dan buraya ne emelle kaçırıldığını ve hepimizin hangi büyük gaye uğruna mücadeleye atıldığımızı ve Milli Hükümetimiz tarafından nasıl vazifelen-dirildiğimizi hatırlattık. İçlerinde, geminin ilk kaçırılmasını sağlamış kahramanların da bulunduğu bu cesur ve yiğit arkadaşlarımız, "21 Türk, 6 Fransız esir olmaz." sözümüzden büsbütün çoştular. Bu Fransızlar'ı ani bir hamle ile bastırarak silahlarını alıp Ereğli'ye dönmek kararımıza memnurlukla katıldılar. Alınan kararı Süvari İsmail Hakkı Kaptan'a bildirmek için Adil Bey ile güverteye çıktık ve kaptan köprüsünde bulunan Süvariye çağırttık. Durumu ayrıntılarıyla kendisine anlattık. Önce bizim silahsız ve onların hepsinin silahlı olduğu ve bu hareketimizin bize pek pahalıya mal olabileceğini düşünmemizi hatırlattı. Sonra bizim, "silahsız da olsa üç, dört Türk'e bir Fransız düşüyor. Bir denbire üzerlerine çullanırsak onların silahlarının ne tesiri kalır ki?" diye kendisini ikna edişimiz ve Adil Bey'in otomatik tabancasını ona vermemiz üzerine kararımıza uyarak kaptan köprüsüne döndü.

Adil Bey'le tekrar makine dairesine indik ve her arkadaşın vazifesini tesbit ettik. Süvari, geminin seyrini sağlayacak, Adil Bey üç tayfa ile hesap kamarasındaki M. Tili'yi yakalayacak ve ben de yanıma seçtiğim tayfalarla beş Fransız erini âni bir hamle ile bastırarak bağlayacak ve silahlarını alacaktık. Hepimiz iş başına geçmek üzere dağıldık.

M. Tili, hesap kamarasında yalnızdı. Fransız erlerinin üçü güvertede, ikisi de zabitan kamarası salonunda dağınık olarak bulunuyorlardı. Bu durum iyi fırsattı. Ben, yanımdaki tayfalarla güvertedeki üç Fransız erine iyice sokulduğumuz bir sırada "Tamam!" diye bağırdım. Bu parolamız üzerine herkes iş bölümüne göre, kartal gibi düşmanın üzerine çullandık. Silahlarına davranmaya fırsat bırakmadan kısa bir mücadeleden sonra hazırladığınız iplerle Fransızlar'ın ellerini arkalarına bağladık. Güvertedeki üç eri de aşağı indirerek, beş Fransız erini, subay kamarasına hapsedtik ve kapılarına bir süngülü nöbetçi bıraktık. Adil Bey de üç tayfa ile M. Tili'nin bulunduğu hesap kamarasına girince, roman okumakta olan Fransız yüzbaşısı durumu kavramış, hemen masa üzerindeki tabancasına sarılmaya çalışmış, fakat cesur ve atik Adil Bey'in yiğitçe birden atılışı, onu bir elinden bileğinden tutup, diğer eliyle boğazından yakalayışı buna mani olmuş ve diğer üç tayfanın da işe karışması ile M. Tili de silahdan tecrid edilmiş ve onun da kapısına bir süngülü nöbetçi dikilmişti.

Hızla sonuçlanan bu başarıdan sonra, biz iki tabancamızdan başka şimdi 45 fişek ile iki Fransız mavzerine ve altı tabancaya daha sahip olmuşduk. Şimdi her

türlü mücadeleye hazırдық. Köprüdeki Süvari'ye vazifemizin bittiğini haber verdik. O da gemiyi Ereğli'ye doğru geri döndürdü.

Zonguldak'dan hareketimizden iki saat sonra uykusundan uyanan Fransız Ku-mandan Alemdar'daki muhafızlarının Türkler tarafından saldırıya uğrayacaklarını hesaplamış olacak ki C-27'yi Alemdar'a yetiştirmek ve İstanbul'a kadar takip etmek üzere yola çıkarmıştı. Alemdar'dan ikibuçuk kere süratli Hücumbot, hareketimiz-den iki saat sonra yola çıkmıştı. Bizi Bababurnu açıklığında tarassuf ederken, dön-düğümüzü görür görmez tam yolla üzerimize doğru geldi. Bu kovalama çok uzun sürmedi. Biz de onu geldiği yönde yol aldığımız için az sonra Alemdar'la C- 27 bir-birine yaklaştılar. Hücumbot, sancak kıç omuzluğumuza yirmibeş metre kadar ya-kınımıza sokularak "Dur!" emri verdi. Süvari gemiyi stop edip kıç tarafa gelerek Fransız'larla konuşmaya başladı. Ben Süvari'ye: **"Gemiyi niçin durduruyoruz? Biz 10 mil gidiyorsak, onlar 25 mil gidiyor. Hem konuşalım, hem de yolumuza devam edelim"** dedim. Bu sırada Fransızlar baş tarafımıza doğru nordanfille ateş ettiler. Hücumbot, birdenbire tarafımızdan, hiç beklemediği pek şiddetli bir yayılım- ateş baskınına uğradı. Fransızlardan aldığımız tüfeklerden birine sarılmış nişancılığı ile ünlü Çarkçıbaşı Adil, kamara lumbuzundan, nordanfilin başındaki Fransız subayına ateş açtı. Fransız subayının birdenbire güverteye serildiğini gör-dük. Diğer tüfeği de Ereğlili Hasan Çavuş kullanıyordu. Bu beklenmedik yayılım-ateş ve subaylarının vuruluşu, Hücumbot'takileri altüst etti. Siperliksiz topların ba-şında tutunamayan ve toplarını ateşleyemiyen Fransızlar, Alemdar'dan uzaklaş-mak zorunda kaldılar. Uzakdan, bütün silahları ile bize ateşe devam ettiler. Biz de elimizdeki iki tüfek ile kırkbeş fişoğı, düşmanın canlı hedeflerine tam isabet temini için dikkatle kullanıyorduk.

Hücumbot, Alemdar'ın limana girip başdan-kara etmesine mani olmak için kıyı ile gemimizin arasına girmişti. Fakat bu manevrada da başarı sağlayamadı. İki bu-çuk saat üstün bir düşman kuvveti ile çarpışa çarpışa Ereğli'ye yaklaştık. Maale-sef Serdümen Rizeli Receb Reis, köprü üzerinde vazife başında şehid düşmüş ve üç arkadaşımız da hafif yaralanmıştı. Fransızlar en çok kaptan köprüsüne ateş ediyorlardı. Serdümenimizin şehid düşmesi ve diğerlerinin yaralanması üzerine Süvari bana: **"Receb Dayı şehid oldu, ben de yoruldum. Senden başka dü-men tutacak klmse kalmadı"** diye seslenince, hemen kaptan köprüsüne çıkarak, dümen dolabının başına geçtim. Fransız kurşunlarının yağmuru devam ediyordu. Tam bu sırada nordanfiline yahud makinesine bir arıza olmuş olacak ki, Hücumbot'un birden-bire geri kaldığı görüldü. Böylece Fransızlar bizim ateşimize muka-bele edemeyip, kıyıdan açılan ateşin içine düşmemek için menzil dışına çıkmak zorunda kaldılar. Bu fırsattan yararlanarak iyice limana giren Alemdar'ı Çobançeş-mesi önüne soktuk.

Çarpışa çarpışa limana yaklaştığımızı heyecanla izleyen yediden-yetmişe ka-dar bütün kahraman Ereğlililer, aile efradımız, Ereğli'de bulunan Milli Kuvvetler ve çeteler kıyıda sabırsızlıkla kaynaşıyorlardı.

Birdenbire Ereğli Limanı ve Bababurnu kıyılarında mevzilenen bu silahlı kahr-a-man ahalî ve çetelerin, henüz kurşun menzili dışında bulunduğumuz halde, Hü-cumbotu kurşun yağmuruna tuttuklarını müşahade ettik. Dümen dolabı başında gemiyi limana kadar sokmaya çaba harcarken, üst güvertede yatan, ölüsü henüz soğumamış kahraman şehidimiz Receb Dayı'yı düşünüyor; hiç silahımız bulunma-dığını bilen sahildeki yakınlarımızın, hemen ekserimizin bu ulu rütbeye ulaştığımızı umduklarını hissediyorum.

Başta Liman Reisi Nazmi Bey olduğu halde ahaliden ve aile efradımızdan bir-

çok kimseler sandallarla Alemdar'a geldiler. Şehid ve yaralılarımız, esir ettiğimiz Fransız Yüzbaşısı M. Tilli ve beş Fransız eri, hazin ve coşkun bir tezahüratla karaya çıkarıldılar.

C- 27 Hücumbotu da, biz karaya çıkıncaya kadar arızasını ta'mir etmiş veya artık bizim ateş açamayacağımızı sanmış olacak ki, yeniden bir saldırı için Alemdar'ın yanına doğru yaklaşmıştı. Daha önce Bababurnu'na gelip mevzilenen ve Hücumbot'a ateş açmış olan Milli Kuvvetler, başlarında Ereğlili Halil Ağa, Rizeli Tatoğlu Ömer Ağa ve yeğeni Tatoğlu Halim olduğu halde maiyetleri çetelerden ve bir yıl önce maden meselesinden Fransızlar'ın Ereğli'ye asker çıkarıp ocakları işgal etmeleri üzerine silâhlanmalarına müsaade olunmuş yerli Ereğli ahalisinden ibaretti.

Hücumbot, son defa Alemdar'a 50 metre kadar yaklaşıncı, 200'den fazla olan bu kuvvetler 400 metre mesafeden, yeniden çok şiddetli bir yayılım-ateş açtılar. Bu sırada Hücumbot'un da sahili makinalı tüfek ateşine tuttuğu ve nordanfiliyle Ereğli Hastahanesi'ni bombardıman ettiği görüldü. Fransızlar, Hastahane'nin kırılan iki camından başka hiçbir zarar verdiremediler.

Düşman, Türkler'in karadan da yaptıkları şiddetli yayılım-ateşe karşı koyamıyacağını anlayınca, sür'atle tornistan etti ve çok açıktan Zonguldak'a doğru yollandı.

Sür'at azaltarak Ereğli Limanı'na gelen Fransız Filosu, Yunan bandıralı Defni Vapuru'nu takip götürdükleri gibi, Alemdar'ı götürmek niyetinde idi. Fakat geminin batmış bir halde olduğunu gördüler. Torpitolardan biri Ereğli Limanı açıklığına demirledi. Diğer torpito ile kruvazör, Zonguldak istikametine gittiler. Zonguldak Mutasarrıflığı'na asi korsanların cezalandırılması, Fransız esirlerin geri verilmeleri ve Alemdar'ın teslimi gibi birkaç maddelik bir nota vererek, bu notaya uyulmadığı takdirde karaya asker çıkaracaklarını bildirdiler.

Bu haksız isteklere Hükümetimizin red cevabı vermesi üzerine kasaba ve Alemdar bombardıman ve çıkarma tehlikesine uğrayabilirdi. Ereğli ve civarında mevziler hazırlandı ve her türlü direnme tedbirleri alındı. Ankara ile de daimi irtibat halinde idik. Ereğli Hükümet Dairesi, geçici olarak, iki saatlik mesafede bulunan Koca Ali Köyü'ne çekildi. Kasaba da, eli silah tutanlar hariç, tamamen boşaltıldı.

28/29 Ocak Cumayı Cumartesiye bağlayan gece sabaha kadar Muhrip ışıklarını Ereğli ve çevresinden kaldırmadan gözetlemesini sürdürdü. Yapılacak büyük bir çıkarmayı kahraman Ereğli'nin kıyısına gömecek şekilde hazırlanmıştık. Silahlı vatansever Ereğlililer ve yukarıda zikri geçen Rize'den gelmiş İpsiz Recceb milli kuvvetleriyle, Çaycuma'da Yüzbaşı Cevad (Cevad Rif'at Atılhan) (Vefa İst. 1892-4 Şubat 1967 Cumartesi) komutasındaki askeri kuvvetlerimiz birleştirilerek yapılan savunma teşkilatı bir hafta bekledi. Bu direniş ve savunma teşkilatının başında Yüzbaşı Sağır Murad, (Aydın-Pe) Müdürü Yüzbaşı Sarıyerli Ziyâ, İpsiz Recceb Reis'in kuvvetleri başında Deniz Yüzbaşısı Tatoğlu Hamdi Beyler vardı.

Hafta sonunda Fransız notasının son saati geldi. Hepimiz mevzilerde, ellerimiz tetikte Fransızların hat ve hareketlerini gözlerken, meselenin barış yoluyla bir anlaşmaya bağlandığı Zonguldak'dan bildirildi.

2/3 Şubat 1921 Çarşamba'yı Perşembe'ye bağlayan gece, Ereğli önündeki Fransız Muhribi ışıkdağını son bir defa yakmış ve bu onun son ışığı olmuştu. Fransızların savurdıkları tehdid, yaptıkları silahlı gösteriler kurusıkıllıktan ileri gidememişti.

Notasına red cevabı alırsa Ereğli ve yöresini bombardıman edeceğini bildiren Amiral de, diğer astlarının akibetine uğramış ve üstelik şu anlaşmayı imzalamak zorunda kalmıştı:

Fransız esirlerinin iadesi kabul edilmişti. Buna karşılık Fransız Amirali de donanmasının Anadolu sahillerinden yüz mil mesafeden içeri sokulmayacağını ve gemilerimize ilişilmeyeceğini taahhüd ediyordu. Böylece Alemdar resmen Anadolu Hükümeti'ne geçmişti.

Alemdar'ın Türk Denizcilik Tarihi'ni süsleyen bu kahramanlığı, askerî değeri kadar, siyasi, hukukî ve diplomatik alanlarda da Milli Türk Devleti için yüksek manalı bir başarı olmuştu. Bu anlaşma, Milli Türk Devleti'ni Fransızların fiilen ve resmen ilk defa olarak tanımış bulunmaları demektir.

29 Ocak 1921 Cumartesi günü İstanbul'dan Ereğli'ye gösteriş yapmaya gelmiş Valdeck Rousseau Zırhlı Kruvazörü ile iki muhripte oluşan Fransız Filosu'ndan limanda kalan son muhrip de anlaşmadan sonra çekilip gitmişti. Esirler Zonguldak'a gönderilmek üzere Devrek'ten geri getirildi. Bilahare bu esirler Zonguldak'tan gönderilen bir motorla ve yine jandarmalarımız nezaretinde Zonguldak'a sevk ve iade edildiler.

Kısa bir süre sonra yüzdürülen kahraman Alemdar, Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı emrine girdi. Savaşın sonuna kadar, Rusya limanlarından taşıdığı birçok mühimmat ve cephane ile, Pontuscu, Rumların motorlarla kaçmaları sırasında yaptığı parlak mücadelelerle daha birçok şerefli hizmetler görerek Türk Zaferi'nin gerçekleşmesinde yardımcı oldu.

BEŞİNCİ BÖLÜM DİPNOTLARI

- (1) Söylev, s: 465'ten aktaran M. ERENDİL Çok Yönlü Lider Atatürk a. g. e. 163.
- (2) Söylev, s: 466'dan aktaran a. g. e.
- (3) M. ERENDİL - a. g. e. s: 163.
- (4) a. g. e. 164.
- (5) TİH - V. cilt, 66
- (6) a. g. e. ve M. İŞİN, a. g. e. 85.
- (7) TİH - V. cilt 66 ve İH - Deniz Cephesi, 85.
- (8) TİH - V. cilt, 66
- (9) a. g. e. ve A. BÜYÜKTUĞRUL - a. g. e. 541.
- (10) TİH - V. cilt 67 ve A. BÜYÜKTUĞRUL - a. g. e. 541.
- (11) TİH - V. cilt, 67
- (12) a. g. e.
- (13) A. BÜYÜKTUĞRUL - a. g. e. 542.
- (14) TİH - V. cilt 67.
- (15) E. NUTKU - a. g. e. 65 - İH - Deniz Cephesi 128.
- (16) TİH - V. cilt 68.
- (17) E. NUTKU - a. g. e.
- (18) TİH - a. g. e. ve A. BÜYÜKTUĞRUL - a. g. e. 542.
- (19) TİH - V. cilt 68
- (20) a. g. e.
- (21) a. g. e.
- (22) E. NUTKU - a. g. e. 66 ve İH Deniz Cephesi - 128 (M. İŞİN).
- (23) A. BÜYÜKTUĞRUL - a. g. e. 546 ve TİH-V. cilt 74
- (24) TİH - a. g. e.
- (25) E. NUTKU - a. g. e. 129.
- (26) TİH - V. cilt, 68.
- (27) a. g. e.
- (28) a. g. e.
- (29) a. g. e. ve İH - Deniz Cephesi, 111
- (30) TİH - V. cilt, 69 ve A. BÜYÜKTUĞRUL - a. g. e. 544.
- (31) TİH - V. cilt, 70.
- (32) TİH - V. cilt, 72 ve İH- Deniz Cephesi, 87.
- (33) A. BÜYÜKTUĞRUL - a. g. e. 545.
- (34) a. g. e.
- (35) TİH - V. cilt, 75
- (36) Geniş bilgi için bkz. TİH - V. cilt ve A. BÜYÜKTUĞRUL - a. g. e.
- (37) TİH - V. cilt, 87 ve İH, Deniz Cephesi, 103
- (38) İH, 104.
- (39) a. g. e. 105.
- (40) TİH, V. cilt, 88.
- (41) a. g. e.
- (42) Gen. Kur. Bşkılığı, Harp Tarihi Vesikaları Dergisi, sayı: 59 (Mart 1967)
- (43) İH, Deniz Cephesi, 106
- (44) TİH, V. cilt, 88.
- (45) İH, Deniz Cephesi, 107.
- (46) İH, Deniz Cephesi, 107 ve E. NUTKU - a. g. e. 207 - Yakın Tarihimiz, C: 4, s: 60
- (47) TİH, V. cilt, 88.
- (48) Selahattin TANSEL, Mondros'tan Mudanya'ya kadar, c: 4, s: 180, Başbakanlık Kültür Müsteşarlığı yayını, Ankara - 1974.
- (49) TİH - V. cilt, 89.
- (50) a. g. e.
- (51) Gen. Kur. Harp Tarihi vesikalar Dergisi, sayı: 59.

- (52) E. NUTKU- a. g. e. 131/ Yakın Tarihimiz, cilt: 4, s: 313.
(53) NUTKU - a. g. e. 132 ve a. g. d.
(54) TİH - V. cilt, s: 70.
(55) a. g. e.
(56) a. g. e. ve İH-Dz.Cph. s: 112
(57) a. g. e. ve a. g. e.
(58) a. g. e.
(59) a. g. e. ve İH- Dz. Cph. s: 113.
(60) A. BÜYÜKTUĞRUL, a. g. e. 556/M. İŞİN (İH, Deniz Cephesi), 119
(61) TİH, V. cilt, 82.
(62) A. BÜYÜKTUĞRUL, 556 / M. İŞİN, 120.
(63) A. BÜYÜKTUĞRUL- 557 / M. İŞİN, 120
(64) TİH - V. cilt, 82.
(65) İŞİN, 120
(66) BÜYÜKTUĞRUL, 557.
(67) İŞİN, 120
(68) TİH - V. cilt, 82.
(69) a. g. e.
(70) BÜYÜKTUĞRUL, 557/ İŞİN, 121
(71) BÜYÜKTUĞRUL, 557/ İŞİN, 121
(72) TİH-V. cilt, 82.
(73) İH - Deniz Cephesi, 113.
(74) Türk İstiklal Harbi, V. cilt Ankara 1964 s: 97 Olay tarihi 13 Mayıs 1923 olarak verilmiş.
(75) TİH, V. cilt, 26 - Türk Kültürü, sayı: 129, s:734.
(76) a. g. e. ve a. g. d.
(77) M. İŞİN, 35.
(78) Türk İstiklal Harbi, C. VII, s. 250.
(79) Gen.kur. ATASE Bşk.lığı Arşivi, Arşiv No. 1/4282, Dol. 9, Göz. 4, Kls. 551, Dos. 23, Fih. 3/ 1'ten aktaran, karşı: TİH, VII. cilt, s: 255
(80) Gen.kur. ATASE Bşk.lığı Arşivi, Arşiv No. 1/ 4282,Dol. 9, Göz. 4, Kls. 552, Dos. 33, Fih. 17, karşı: TİH, VII. cilt, s: 259
(81) Genkur. ATASE bşk.lığı Arşivi, Arşiv No. 1/101, Dol. 362, Göz. 2, Kls. 62, Dos. 4, Fih. 1 aktaran Sinan Şahin.
(82) Genkur. ATASE Bşk.lığı Arşivi, Arşiv No. 1/4283, Dol. 17, Göz. 5, Kls. 1033, Dos. 10-A / 117, Fih. 4 aktaran a. g. t. a. g. a, Arşiv No. 1/101, Dol. 362, Göz. 2, Kls. 62, Dos.2, Fih. 27.
(83) Genkur. ATASE Bşk.lığı Arşivi, Arşiv No. 1/4282, Dol. 12, Göz. 3, Kls. 721, Dos. 29, Fih. 13/7, aktaran a. g. t.
(84) Genkur. ATASE Bşk.lığı Arşivi, Arşiv No. 6/2865, Dol. 14, Göz. 3, Kls. 851, Dos. 10, F. 18 aktaran a. g. t.
(85) Genkur. ATASE Bşk.lığı Arşivi, Arşiv No. 6/2865, Dol. 14, Göz. 3, Kls. 851, Dos. 10, Fih. 34/7 aktaran a. g. t.
(86) Genkur. ATASE Bşk.lığı Arşivi, Arşiv No. 6/2865, Dol. 14, Göz. 3, Kls. 851, Dos. 10, Fih. 17 ve 17/1 aktaran, TİH, VII. cilt, s: 265-266
(87) Genkur. ATASE Bşk.lığı Arşivi, Arşiv No. 1/4282, Dol. 12, Göz. 3, Kls. 721, Dos. 29, Fih.13'ten aktaran, TİH, VII. cilt, s: 266
(88) Türk İstiklal Harbi, c. VII, s. 312-313.
(89) a. g. e, s: 314.(12) Genkur. ATASE Bşk.lığı, Arşiv No. 1/4282, Dol. 9, Göz. 4, Kls. 552, Dos. 33, Fih. 19'ten aktaran a. g. t.
(90) Genkur. ATASE Bşk.lığı Arşivi, Arşiv No. 1/4336, Dol. 17, Göz. 2, Kls. 1000, Dos. 43, Fih. 6/2, TİH, VII. cilt, s: 306
(91) Genkur. ATASE Bşk.lığı Arşivi, Arşiv No. 1/4336, Dol. 17, Göz. 2, Kls. 1000, Dos. 35, Fih. 10/25'ten aktaran, TİH, VII. cilt, s: 307
(92) Genkur. ATASE Bşk.lığı Arşivi, Arşiv No. 1/4336, Dol. 17, Göz. 2, Kls. 999, Dos. 35, Fih. 1 / 44'ten aktaran, TİH, VII. cilt, s: 308

- (93) Türk İstiklal Harbî, c. VII, -S. 309-310.
(94) Türk İstiklal Harbî, VII, s. 313-314
(95) a. g. e., s: 314.
(96) Türk İstiklâl Harbî, c. VII, s:344-347.
(97) Genkur. ATASE Bşk.lığı Arşivi, Arşiv No. 1 /4336, Dol. 17, Göz. 2, Kls. 999, Dos. 35, Fih. 1/ 97'den aktaran, TİH, VII. cilt, s: 339
(98) Türk İstiklal Harbî, c: VII, s: 343-344.
(99) Genkur. ATASE Bşk.lığı, Arşiv No.1 / 2300, Dol. 17, Göz. 2, Kls. 996, Dos. 24, Fih. 1/ 63'den aktaran, TİH, VII. cilt, s: 347
(100) Genkur. ATASE Bşk.lığı, Arşiv No. 1/4282, Dol. 17, Göz. 4, Kls. 1030, Dos. 78, Fih. 40'den aktaran, TİH, VII. cilt, s: 348
(101) H. HİMMETOĞLU, a. g. e. c: 2, s: 457-459.
(102) Türk İstiklal Harbî, C. VII, s: 399-402.
(103) TİH, cilt: VII, s: 500.
(104) Genkur. ATASE Bşk.lığı, Arşivi, Arşiv No.1/7895, Dol. 27, Kls. 1566, Dos. 143, Fih. 67 ve 67/1-3 aktaran, TİH, VII. cilt, s: 402
(105) Türk İstiklal Harbî, C. VII, s: 398-399.
(106) Genkur. ATASE Bşk.lığı Arşivi, Arşiv No. 1/4299, Dol. 30, Göz. 2, Kls. 1724, Dos. 624, Fih. 2/1 aktaran, TİH, VII. cilt, s: 405
(107) Türk İstiklal Harbî, *Büyük Taarruz'a Hazırlık ve Büyük Taarruz*, (10 Ekim 1921-31 Temmuz 1922), c. II, Batı Cephesi, 6. Kısım, s. 246. 1. Kitap, Genkur. Bşk.lığı Yayınları, Ankara, 1967,
(108) Genkur. ATASE Bşk.lığı Arşivi, Arşiv No. 1/4299, Dol. 30, Göz. 2, Kls. 1724, Dos. 624, Fih. 2/1 aktaran, TİH, VII. cilt, s: 406
(109) Türk İstiklal Harbî, C. II, Batı Cephesi, 6. Kısım, 1. Kitap, s. 251 ve Türk Kültürü, sayı: 129, s: 747-748.
(110) Kazım Özalp, Milli Mücadele (1919-1922) c. I, s. 219.
(111) F. ARMAOĞLU, a. g. e. 313-314
(112) Rauf, ATAKAN, Askeri Tarih Bülteni, s: 103, Ağustos 1988, sayı: 25, ANKARA
(113) Askeri Tarih Bülteni, Rauf ATAKAN, s: 104.
(114) a. g. a.; (*) No. 1/4.283, Kls. 55, Dos. 18, Fih. 26.
a. g. a.; No. 1/105, Kls. 259, H 21, Fih. 2.
a. g. a.; No. 1/4.299, Kls. 1.720, Dos. 607.
a. g. a.; No. 1/4.282, Kls. 538, Dos. 104, Fih. 11/5.
a. g. a.; No. 1/4.416, Kls. 1.386, Dos. 6, Fih. 3135.
Cumhurbaşkanlığı Arşivi; No: A-10, A-3, Dos. 44, Fih. 25/9, 18.
Dışişleri Bakanlığı Arşivi; No: 2/C (6) (1).
(115) Cumhurbaşkanlığı Arşivi; No. A-10-a-3, Dos. 44, Fih. 47, 10/5. 10, 23.
(*) a. g. a.; Genkur. ATASE Başkanlığı Arşivi'dir. (E. M.)

ALTINCI BÖLÜM DİPNOTLARI

- (1) TİH - VII. cilt, s: 505.
(2) TİH- V. cilt, 95.
(3) a. g. e.
(4) a. g. e. 96.
(5) a. g. e.
(6) a. g. e. 97
(7) a. g. e. 98
(8) a. g. e.
(9) a. g. e. 99
(10) a. g. e. 100
(11) a. g. e. 100-101
(12) a. g. e.
(13) TİH- V. cilt, s: 104-105.
(14) Askeri Tarih Bülteni, Rauf ATAKAN, s: 93 - Ağustos 1988, sayı 25 - ANKARA

7. BÖLÜM

TİCARİ DENİZCİLİĞİMİZ VE KURTULUŞ SAVAŞINDA SİVİL DENİZCİLİK ŞİRKETLERİ

Kurtuluş savaşı başladığında, savaş gemilerimizin enteme edildiğini; buna rağmen küçük tekneler ve sivil denizciler ve ticari gemi kuruluşlarının, düşman donanma denetimini yarıp, Türk cephelerine silah, cephane ve savaş araç- gerecini ulaştırdıklarını, bu yurtsever çabaların hangi koşullar içinde yapıldığının altını daha önceki bölümlerde çizmiştik.

Kurtuluş savaşı sırasında bandıra dalgalandırabilen sivil denizcilik kuruluşlarımızı topluca belirterek, araştırmamızı noktalamak istemekteyiz.

A- Ticari denizciliğin gelişimi:

Ticari denizciliğimiz ve gemilerimizin geçmişi ile savaş denizciliğimizin geçmişi ortaktır. Hem savaş bahriyesinin hem de ticari bahriyenin gemileri aynı tezgahda, Tersane-i Amire'de yapılmaya başlanmış olmakla beraber, kısa bir süre sonra iki gemi grubunun birbirinden ayrılması gerektiğinin farkına varıldı. Ardından da ticari gemicilik süreci başladı. Ancak, bu süreç hiç bir zaman batıdaki gelişmiş denizci ulusların düzeyine ulaşamadığı gibi, planladığı hız ve sistematik içinde yürütülemedi.

Denizcilik, yalnızca bir donanma gücü olarak değil, bilim ve ticaret olarak da Osmanlı da 16. yüzyılda tam anlamıyla duraklama ve gerileme deniz ve denizcilik kurumlarında da kendini göstermiştir. Özellikle Avrupalıların yeni bir hamle yaparak kalyon tabir edilen yüksek güverteli gemilerin harp ve ticaret gemisi olarak kullanmaya başlamaları, Osmanlıların buna çok geç intikal etmeleri Osmanlı denizciliğini biraz olsun 17. yüzyılda duraklatacaktır. Bu durum, 1682 yılında kalyonların Osmanlı harp filosunda esas gemi oluncaya dek sürecektir. (1)

Ticaret-i Bahriye de 16. yüzyılda ticaret denemiştir. 17.yüzyılda da yine özel kişilerin yapmış oldukları gemiler bizim sularımızda, bizim kara topraklarımızda ticaret işine girmişlerdir. Hattâ devlet bunlara bir olanak tanımıştır. Herhangi bir deniz savaşı sırasında ticaret gemisiyle donanma hizmetine girenlere vergi muafiyeti koymuştur. Bu muafiyet 18. yüzyılda anlaşılmayan bir nedenle kaldırılmıştır. Bu yanlış karardan sonra da deniz ticaretimizde yavaş yavaş zayıflama başlıyor. (2)

Bu, III. Selim zamanında dikkate alınacak, donanmanın ıslahıyla ilgili çıkartılan mizamname ve daha sonra kanunnameler, bünyevi ticaret gemisi tabir olunan devlet ticaret gemilerinin kurulmasına kadar gidilecektir. İlk olarak devlet ticaret gemisi kurulması düşüncesi III. Selim zamanında ele alınmış ve bunun için devrin zenginlerine birer gemi alınması ve bünyevi ticaret gemilerinin çoğaltılması hususuna gidilmesi emredilmiştir. Ve bunun yanında devlet de, hem zenginlere gemi aldırarak hem de kendi tersanelerinden devlet ticaret gemilerini çoğaltmak için gemiler inşa edecekti. (3)

Ancak bu tasarı, hem ülkenin içinde bulunduğu koşullar hem de Ba-

tı'daki devletlerin engelleyici siyasetleri nedeniyle gerçekleştirilememiştir. Yine de sivil deniz ticaret filosu kurulması ve deniz taşımacılığı öneminin anlaşılması bakımından temel oluşturmuştur.

Osmanlılar 18. yüzyılın mevcut koşulları altında tersaneyi ve bu arada gemiciliği geliştirmek için yeni bir şeylerin yapılması gerektiğine inanmışlardı. Bu inancın, bu değişimin özellikle 1770'lerden sonra kuvvet kazandığını söylemek mümkündür. 1770'lere kadar Osmanlı denizciliğinin önemli bir faaliyeti yoktur. 1770 yılındaki Çeşme yangını, tüm yöneticileri denizden gelecek tehlikeye karşı uyarmıştır. Denizden gelecek tehlike büyük bir korku halinde o tarihlerde herkeste egemendi. Osmanlı denizciliğinin bu tarihten sonra önem kazandığını ve bir şeyler yapalım çabası içinde olduğunu görüyoruz. Bu önem III. Selim döneminde hem zirve noktasına erişmiş, hem de bu alanda yine birşeyler yapılmaya başlanmıştır. (4)

III. Selim ile birlikte başlayan değişim ve yenilikler, ekonomik politika bağlamında denizcilik önemli bir yer tutmaktaydı.

Fakat böyle olmasına rağmen III. Selim'in denize, denizciliğe vermiş olduğu önem nedeniyle İrad-ı Cedid(*) hazinesi denizcilikle ilgili bazı masrafları da sonunda üstlenmek zorunda kaldı. Bu masraflardan en önemlisi Kalyonlar nevacüdü, yani Kalyonlarda çalışan personelin maaşlarıyla ilgili giderlerdir. (5)

Padişah III. Selim, denizciliğin önemini, deniz ticaretinin gerekliliğini kavrayarak, İrad-ı Cedid hazinesinden önemli bir miktarı denizcilikle ilgili konulara seferber etmiştir. Bu sadece Kalyonlar nevacüdü adını verdiğimiz cari harcamayla ilgili gider olarak kalmamış, III. Selim zamanında Tersane'de ha-

(*) İrad-ı Cedid Hazinesi : İrad-ı Cedid hazinesi 1 Mart 1793 (Recep 1207) tarihinde çıkan bir kanunla kurulmuştur. Bu kanunname ile İrad-ı Cedid hazinesinin işlevi, askeri giderlerin vukubulacak savaşların finansmanını karşılamak için kurulmuştur. İrad-ı Cedid hazinesinin kuruluşu ile malikhane ve eşam sisteminin kaldırılması ve timâr rejiminin islah edilmesi amaçlanmaktaydı. İrad-ı Cedid hazinesinin gelirleri ise şöyle özetlenebilir:

- a) Eşam ve timâr zeametlerinin zabt edilmesi ile elde edilen gelirler.
- b) Zecriyye resmi, pamuk (penbe) resmi, yapağı resmi ve kökboya resmi gibi İrad-ı Cedid hazinesine tahsis olan gelirler.
- c) Olağandışı elde edilen çeşitli gelirler. İrad-ı Cedid hazinesinin giderleri ise şöyleydi:
 - a) Hazine-i Amire ve Darphane'ye yapılan ödemeler.
 - b) Eşamin alımı-satımı sırasında ortaya çıkan ödemeler.
 - c) Yeni kurulan Nizam-ı Cedid askerinin maaşı için yapılan ödemeler.
 - d) Donanmada görevli asker maaşları için yapılan ödemeler.
 - e) İnşa ve İmar faaliyetleri için yapılan giderler.

Kısaca İrad-ı Cedid hazinesi III. Selim tarafından mali alanda bazı reform hareketleri yapılmaya yönelik olmuş ise de hazineye yeni konan vergiler yüzünden ve bazı devlet adamlarının baskısı sonucu uygulanan bu yeni hareket sekteye uğramıştır. Nihayet III. Selim'in tahttan indirilmesi İrad-ı Cedid hazinesinin de 1807 yılında sonu oluyordu. (Kaynak: Yavuz Cezar, Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi, XVIII. y.y. dan Tanzimata Mali Tarih, s: 155 vd. Alan Yayıncılık, İstanbul-1986)

vuz yapılması için de önemli meblağlar irad-ı Cedid hazinesinden harcanmıştır. (6)

Tersane-i Amire adı ile teşkilatlandırılan, Osmanlı'nın en büyük tersanesi 11 Kasım 1455 tarihinde Kasımpaşa Camialtı meydanı denilen yerde kuruldu. Bunu İzmit, Gemlik, Sinop ve Girit tersanelerinin kuruluşu izledi.

III. Selim'e gelinceye kadar yani 16. yüzyılda Türk tersaneleri yalnız Donanma-yı Hümayun için gemi yapmıyor öteki ülkelerin ticaret gemilerinin yapım siparişlerini de kabul ediyordu. Özellikle dönemin büyük denizci milleti olan Venediklilerin 1590-1616 yıllarında Türk tersanelerine gemi sipariş etmiş olmaları Türk gemi yapıcılığının Batı'nın gemi yapıcılığından ileri olduğu kabul edilmekteydi. Bu tercih durumu 1876 yılına kadar devam etti. (7)

17. Yüzyılın ortalarında Marmara ve Ege Denizi adalarındaki Rum asıllı Osmanlı uyruklu gemi sahiplerine karşı merkezleri İstanbul Yağı kapanın'da olan Hayriye Tüccarları adıyla anılan Büyük Yelken Gemi sahipleri vardı. Bunların elinde İstanbul limanına bağlı olarak 2600 adet büyüklü küçüklü yelkenli ticaret gemileri vardı. Bu gemilerden 600 tanesi büyük yelken gemileri idi. Bu denizcilik piyasasında 27000 kadar kaptan ve gemi tayfası çalışmakta idi.

Hayriye Tüccarı Yelken Gemisi sahiplerinin içinde büyük servet sahibi olanlar da vardı. Bu gemi sahiplerinin bazıları Tüccar Mahmut, Kurbanizada, Karahüseyin, Kasım, Envar, Ferhat ve Nimetullah Çelebiler ellerinde 10 adet ve daha fazla gemileri vardı. Bu gemiler Yemen, Arabistan, İran, Hindistan limanlarına, Sunda Adaları ve çeşitli Avrupa limanları arasında yük taşımacılığı yaparlardı. Bu gemilerde çalışan kaptan ve tayfalar arasında navlun taşımacılığında genel usul olarak pay usulu geçerli idi. Önce elde edilen navlundan genel giderler çıkarılır, geri kalan paranın yarı payı gemi sahiplerine verilir, kalan öbür yarı para da kaptan, tayfalar arasında bölüşülürdü. (8)

Eski asırlarda Türk ticareti, tersanenin malı olan gemilerle yapılır, bu gemiler, İstanbul'a imparatorluğun çeşitli limanlarından eşya naklederlerdi. Bu nakliyatta, gemi kaptanları ve tayfaları hisse alırlar, geminin muayyen masrafları çıktıktan sonra kalan miktar da bahriye hazinesine irad (gelir) kaydolunuyordu. (9)

Dünyada buhar gücünün Denis Papin adlı Fransız tarafından 1687 yılında deniz taşıtlarına uygulanması ile 1801 yılında İskoçyalı Syanmmgtonun yaptığı yandan Çarklı Charles Dundas adlı geminin yapımı Amerikalı Robert Fulton'un dikkatini çekti. O da Amerika'ya giderek Clermont isimli tek silindirli 4-5 mil yol yapan gemi ile Alabama'ya gitmeyi başardı. Son olarak da dünyada en uzun yolu geçerek Sawannah adlı buharlı gemi 22 Mayıs 1819 tarihinde Amerika'dan hareketle 26 günde Atlas Okyanusu'nu geçerek İngiltere'nin Liverpool limanına ulaştı. (10)

Yurdumuz denizciliğinde yelken devrinden makine devrine geçiş silindirli buhar makinasının keşfinden 63 yıl sonra, silindirli ilk buharlı vapurun iş-

letilmesinden 25 yıl sonra mümkün olabildi. Osmanlı İmparatorluğu gerileme dönemi içinde önüne geçilmez bir çöküşün içindeydi. İlerici Padişah 2. Mahmut'un 1839 yılında ölümü ile Osmanlı tahtına çıkan oğlu Abdülmecit'in, Sadrazam Büyük Reşit Paşa'nın ön ayak olması ile Tanzimat Fermanı'nı ilan etmiş, böylelikle Batılı bir devletin esasları benimsenmeye çalışılmıştı. Türk denizciliği belli bir zaman geride de olsa dünya denizciliğindeki ilerlemeleri izlemiş, yelken gücünden buhar gücüne geçmiş, deniz ticareti alanında tüm olumsuz koşullara rağmen yine de belli aşamalar kaydetmiştir. 20 Temmuz 1828 tarihinde İstanbul Limanı'na yalnız pruva direğinde yelken donanımı bulunan siyah uzun bacasından siyah duman saçarak, iki yanındaki çarkları ile denizi döverek ve beyaz köpükler saçarak ilerleyen Kaptan Kelly yönetiminde Türkiye'ye gelen bu buharlı gemiyi İstanbul tüccarları adına Padişah 2. Mahmut'a hediye edilmek üzere tüccar Artemis tarafından satın alınan, Kırangıç anlamına gelen Swift Vapurunu halk pek acaip karşıladı ve gemiye Buğu Gemisi adını verdi. Padişah 2. Mahmut bu vapurla zaman zaman Marmara Denizi'nde geziler yaptı. Çekmece ve Tekirdağ'a kadar gitti bu geziler sırasında denize karşı büyük ilgi duydu ve Tersane-i Amire'de de böyle makinalı gemilerin yapılmasını irade etti. Gemiye İstanbul Limanına getiren Kaptan Kelly'e devlet gemilerine yetenekli kaptan yetiştirmesi için görev verdi. 1832 yılında Geroges Colman de Key yönetiminde İstanbul Limanı'na gelen bir korvetle Amerikalı gemi inşaa mühendisi Foster Rhodes gelmişti. Yanında gemi yapımcılığında yetenekli kişiler de vardı. Padişah 2. Mahmut'un iradesi ile başta Foster Rhodes olmak üzere bu kişilerin dolgun bir ücretle Tersane-i Amire'de çalışmalarını irade etti. 19. yüzyılın ilk yarısı denizciliğimizde önem taşıyan bir dönemdir. Mühendis Foster Rhodes, Mehmet Kalfa ile beraber Aynalıkavak Tersanesi'nde yurdumuzda ilk buharlı gemi olan Eseri- Hayır Vapurunu kızağa koydular. Vapurun inşası 26 Kasım 1837 tarihinde sona erdi. Bu vapurdan sonra aynı tersanede Mesiri-Bahri, Tairi-Bahri vapurları inşa edildi. Bu vapurlardan Eseri-Hayır ve Mesiri-Bahri vapurları Bandırma, Tekirdağ ve İzmit'e yolcu ve yük taşımaya başladılar. Bu suretle Türkiye Deniz İşletmelerinin temeli atılmış oluyordu. Bu hatların açılması ile düzenli bir vapurculuk işletmesine gerek duyuldu ve bu nedenle Tersane-i Amire emrinde 1838 yılında Tersane-i Amire Vapurculuk Nezareti (Bakanlığı) kuruldu. Nezaretin başına İngiltere'de Çarkçılık (Gemi makinaları İşletme Mühendisi) öğrenimi gören Çelikçioğlu Cihangirli Salih Paşa getirildi. Nezaretin Vapurlarının işletmeciliği ve Salih Paşa'nın danışmanlığını yapmak üzere Kaptan Kord atandı. Fransa'dan özel olarak Peyki-Şevket isimli yolcu vapuru satın alındı. Bu vapur İstanbul-İzmir arasında düzenli seferler yapmaya başlamıştı. Ayrıca kapitilasyonların sağladığı imkanlardan yararlanarak kıyı ve limanlarımız arasında yolcu ve yük taşıyan yabancı gemiler de vardı. Ancak Tersane-i Amire sahip olduğu nezaret vapurlarının ticaret kurallarına uygun va kazanç getirir bir şekilde çalışabilmesi için bazı önlemler almıştı. Bu önlemler arasında İstanbul-İzmir ve ara iskelelerde Peyki-Şevket vapuru yeterli yolcu ve yük al-

madan yabancı vapurlara yolcu ve yük verilmemesi hükmünde bulunuyordu. Bu suretle kapitilasyonlara karşı Bayrak himayesinin bundan 150 yıl önce yapılmış olduğu anlaşılmaktadır. Bu sıralarda Galata'da Kurşunlu Han'da ilk Türk vapur acentası da açılmıştır. (11)

Tersane-i Amire Vapurculuk Nezareti her ne kadar yarı askeri yarı sivil olarak çalışmakta ise de tamamen sivil statüye uygun bir vapurculuk idaresinin kurulması uygun görüldüğünden 1845-1870 tarihinde Mısır valisi Abbas Paşa'nın oğlu ve Padişah Abdülmecit'in kızı Münüre Sultan'ın eşi İlhami Paşa'nın gözetiminde Mustafa Fazıl Paşa ve Boğos Bey'in denetiminde Fevaidi Osmaniye (Osmanlıya Yararlar) (1843) idaresi kuruldu ve bu suretle Tersane-i Amire Vapurculuk Nezaretinin vapurları bu idareye devredildi. Bu vapurlara ek olarak başka vapurlar satın alındı yeni hatlar açıldı. Yakın hat olarak İstanbul ile Üsküdar arasında yolcu taşımak üzere Hüma-Pervaz ve Girit vapurları sefere konuldu. Bunlara karşılık da kapitilasyonlardan yararlanarak İstanbul Boğaziçi'nde biri Rus diğeri İngiliz olmak üzere iki vapur yolcu taşımakta idi. Öte yandan da Boğaziçi'nde oturan halkın çoğunluğu Boğaziçi kasabalarına gidip gelmekte idiler. Bu durumu gören ve izleyen Keçecizade Fuat Paşa ve Ahmet Cevdet Paşa, Boğaziçi'nde yolcu taşımacılığını daha düzenli, can ve mal emniyetini koruyacak ve boğazı mamur hale (imar edilmiş) getirecek bir vapur işletmesi kurmayı düşündüler ve Bursa'da tedavi için gittikleri Kaplıca'da bir Kuruluş Tüzüğü kaleme alarak 1851 yılında bir tüzük meydana getirdiler. Kurulacak vapur işletmesinin adını Şirket-i Hayriye koydular. İstanbul'a döndüklerinde meydana getirdikleri bu kuruluş tüzüğünü Sadrazam (Başbakan) Büyük Reşit Paşa'ya sundular ve Reşit Paşa'nın girişim ve yardımıyla Padişah Abdülmecit'ten şirketin kurulması hakkında irade alındı, hisse senetleri çıkarıldı ve bu suretle Şirket-i Hayriye adı ile yurdumuzda İlk Anonim Şirket ve Milli Vapurculuk İşletmesi kurulmuş oldu. İlk etapta Boğaziçi'nde işletilmek üzere İngiltere'ye ahşap 6 yolcu vapuru sipariş edildi. Şirket-i Hayriye Idaresi 1853 yılında vapurların İngiltere'den İstanbul'a gelerek faaliyete geçme aşamasına geldi ise de hissedarlar kurulunda yapılan müzakereler sonucu Türk toplumunda ve devlet katında deniz işletmeciliğinden anlayan ve bilgisi olan kişilerin bulunmaması nedeniyle ve Ticaret Nezaretinin de uygun görmesi ile İngiltere'den gelen vapurların İşletme İmtiyazı, Osmanlı uyruklu Ermeni asıllı sayılı tüccarlardan Bilezikciyan efendinin kefaleti ile Antuvan Karçıyan ve Agop Bilezikçıyan'a verildiyse de, bu işletmeciler işi başaramadılar. Bu sıralarda Kırım savaşı da başlamıştı. Bunun üzerine hissedarlar kurulu, ticaretten anlar ve bu işi de yapar düşüncesiyle Hayriye Tüccarlarından Ali Hilmi Efendiyi müdürlüğe getirdiler. Ali Hilmi Efendi hemen bir yönetim kurulu kurarak işe başladı ve işletme normal duruma geldi. Ali Hilmi Efendi'den sonra Mısır'da öğrenim görmüş Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın beğenisini kazanmış başarılı bir idareci olan ve dünyada gelişmiş ilk feribot planını çizerek uygulayan ve yurdumuza ilk araba vapurunu getiren (No. 26 Sühulet Araba Vapuru) ve bu nedenle Padişah Abdülaziz tarafından

ödüllendirilerek rutbeler alan Hüseyin Haki Efendi Müdürlüğe atandı. 1872'de Üsküdar-Kabataş araba vapuru seferi başladı. Şirket-i Hayriye idaresi 94 yıl İstanbul Boğazına hizmet veren Şehir Hatları Vapurculuk İşletme usul ve sistemlerinde birçok yenilikler buldu. Örneğin: Şirket memurlarından İstefan Topaneliyan tarafından ilk vapur tarifesi yapıldı. Ordino basıldı, devri çark hesabı cetveli düzenlendi, bir ton kömür ile kaç yolcu taşınacağı ve sefer yapılacağı hesap edildi. Boğaz'ın mimarı ünvanını sağladı. 1945 yılında devlet tarafından çıkarılan bir karamame ile taşınır, taşınmaz varlıkları ve vapurları ile 2,5 milyon Türk Lirası'na Ulaştırma Bakanlığı'nca satın alınarak Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü'ne devredildi. (12)

1870 yılında Padişah Sultan Abdülaziz'in adına izafeten İdareyi Aziziye kuruldu. 1876 yılında İdare'nin ismi İdareyi Aziziyeyi Mahsusa'ya dönüştürüldü. 1878 yılında Padişah 2. Abdülhamit'in döneminde İdare'nin adı İdareyi Mahsusa oldu. İdareyi Mahsusa 31 yıl faaliyet gösterdi ise de kapitilasyonların özellikle Deniz Ticareti alanında etkisini göstermesi nedeniyle, idarenin büyüklü küçüklü, çoğu eski olan ancak 90 adet vapuru olabilmisti. Bu vapurlar, imparatorluğun geniş kıyı ve limanlarına her ne kadar posta seferleri yapmakta idilerse de bu seferler pek düzenli değildi ve vapurlarda en fazla 5-6 mil yapabiliyorlardı.

İstanbul'da Osmanlı uyruklu gayrimüslimlerden, Levantenlerden ve yabancı uyruklu kişilerden oluşan vapur acentaları faaliyet göstermekte idiler. Örneğin: M.P. Kurtis, Rus Buharlı Gemi Kumpanyası, Papayani, Mesajeri Maritim, Pake (Bu Fransız Acentası ayın zamanda İdareyi Mahsusayı da temsil ediyordu). Bu acentalar devlete müracaat ederek temsil ettikleri Avrupa Vapur Kumpanyalarının lüks ve konforlu vapurlarını kapütülasyon haklarından yararlanarak Osmanlı İmparatorluğunun bütün limanlarına düzenli sefer yapmalarını sağlamakta idiler. Buna karşın İdareyi Mahsusa İdaresinin vapurları ile çok kişi yolculuk yapmıyordu. Vapurların çoğu asker taşımaktaydılar. Galata rıhtımlarının işletme İmtiyazı Fransızlarda olduğu için zaman zaman yer yok bahanesiyle Türk gemileri rıhtımlara yanaştırılmazdı. Bu durumu öne sürerek yararlanmaya çalışan Osmanlı Devletinin "Bayındırlık Bakanı" bulunan Halaçyan Efendi, İzmir Milletvekili İstefan İspartalıyan Efendi ve bir de Ermeni asıllı devlet ileri gelenleri, "Devlet Ticaret Yapamaz ve Yapmamalıdır" tezini ileri sürerek ve Vükela Meclisinden (Bakanlar Kurulundan) karar çıkartmak suretiyle ve söylentilere göre yüklü bir komisyon karşılığı İdareyi Mahsusayı 350 000 Osmanlı Altın Lirası karşılığı İngiliz Fire Filt-Wodl şirketine 75 yıl süreyle işletme hakkı verilmesi hakkında kara aldılar ise de İngiliz Şirketi çıkardığı hisse senetlerini satamadığı ve kanuni süre içinde kurulamadığı için münfesiş sayılarak yatırdığı 10 000 Altın Lira hazineye irad kaydedildi. Halaçyan Efendi ve İspartalıyan Efendinin kötü niyetlerini öğrenen İdareyi mahsusa kaptanlarından Osman Kaptan isimli yurtsever bir kişi Osmanlı Mebusan Meclisine bir rapor ile durumu bildirmiş ve uyarmıştı. Bunun üzerine yurtsever Devlet ileri gelenlerinin gayretleri ile 1910 yılında Osmanlı Seyri

Safain İdaresi kuruldu. Osmanlı Seyri Safain İdaresi elinde mevcut çoğu eski olan 80 adet gemiyle 1910 yılı Trablusgarp (Libya) 1912 yılında Balkan ve 1914 yılında 1. Dünya Savaşlarını geçirdi gemilerin büyük bir kısmı bu savaşlarda özellikle 1. Dünya savaşında düşman tarafından batırıldı.

B- Özel Sivil Denizcilik Kuruluşları

Özel sivil denizcilik kuruluşlarının deniz ticareti yapmaları 1908 yılında II. Meşrutiyetin ilanından itibaren devletce desteklenmiştir. Bu kuruluşların adları (13):

1- Herman Herman Geman, 2- Hacı Mustafa ve Ortakları, 3- Hacı Davut Farkuhi (İzmir), 4- Karamanyan Şirketi (1886-1897,) 5- Mihran Makasyan, 6- Manizade Hacı İbrahim (1906- Halen devam ediyor.), 7- C. Pitzalis, 8- Panbelli Biraderler, 9- Erdekli Rasim Bey, 10- Abronosyan, 11- Toma Fotyadis, 12- Ahmet Semayic, 13- Anglo Otoman, 14- D. Laviri, 15- Perso-Otoman, 16- P.M. Kurtidi K., 17- İttihad Şirketi (1913-1915), 18- Hilal Vapurculuk Şirketi (1910-1928), 19- Hüdavendigâr Şirketi (1912-1934), 20- Eseyan Şirketi (1888-1895), 21- Hacızade Maksut ve Kemal, 22- Kırzade Mehmet Niyazi, 23- Apostol Vahramidis, 24- Alisidis Vahramoğlu, 25- Beykoğlu Hacı Mustafa, 26- Ayvatoğlu Biraderler, 27- Gümüşyan Şirketi (1908-1915), 28- İttihat Şirketi (1901-1913)

Sözünü ettiğimiz bu şirketlerin bir bölümü sermaye azlığından, bir bölümünün gemileri I. Dünya savaşında battığından ve bazıları da yeterli nitelikte gemici bulamadığından Kurtuluş savaşına ve Cumhuriyete yetişememişlerdir.

Kurtuluş Savaşında Taşımacılık Yapan Şirketler:

1- Manizade Hacı İbrahim (1906- Deniz Ticaret Odasında kaydı devam etmektedir. 2- Hilal Vapur Şirketi (1910-1928), 3- Hacı Paşazadeler (Bu şirketin Artuniye adlı vapuru Yunanlılar tarafından İbrail'e-Romanya götürülerek Kurtuluş Savaşı boyunca enterne edildi) (14) 4- Kalkavanzadeler (Kırım ve Sulh adlı gemileri Ruslardan satın almışlardır. Kırım, 18 Ağustos 1921'de içindeki askerlerle birlikte Yunan Savaş gemisi Averof tarafından zaptedilerek Pire Limanında enterne edildi. Gemi kaptanı İbrahim Kalkavan ve tayfalar Pire'de hapsedilir anıak bir yolunu bularak kaçarlar. Fakat Kırım Vapuru geri alınamaz. (15) 5- Hüdavendigâr Seyri Sefair Osmanlı Anonim Şirketi (1912-1934), 6- Hüseyin Avni Sohtorik, 7- Tavilzade Hafız Mustafa.

Türk Bayrağı taşıyan bu gemiler dışında yabancı bandıra taşıyan Türk Şirketleri de vardı. Bunlar: (16)

Nafi Halim ve Ligura Şirketi	Türkiye 1200 ton
Hacı Ali Efendi	Sava 150 ton
İhsan	Fovet 200 ton
Bigalı Halil Bey	Ravenna 300 ton
Abdülkerim Bey	Leydi 160 ton

Türk bandırası ve yabancı bandıra taşıyan Türk gemileriyle yürütülen taşımacılığın dışında, yabancı denizcilik taşıma şirketlerine de savaş malzemesinin yine taşımacılık şirketi sahibi Türklerce taşıttırıldığının daha önceki bölümlerde altını çizdiğimi bir kez daha yineleyerek; Ankaranın gayret ve emriyle kurulan "Kuva-yı Milliye TBMM Donanması", gereksinme duyulan malzemeyi, gerekli zamanda gerekli yere ulaştırarak özellikle Büyük Taarruz'a kadar oılan savaşların kazanılmasında baş etken olduğu yadsınamaz bir gerçektir.

7. BÖLÜM DİPNOTLARI

- 1- Ali İhsan Gencer - İlk Türk Vapurları ve kumpanyaları, 1. Denizcilik Sempozyumu Bildirileri s; 64- TDS(Türkiye Denizcilik Sendikası). İst. 1986
- 2- agsb (adı geçen sempozyum bildirileri)
- 3- agsb. 70
- 4- Yavuz Cezar- 19. y.y.'ın ilk yarısında Osmanlı maliye Politikasında Denizciliğin Yeri. 1. Denizcilik Sempozyumu s;71, TDS yayını. İst. 1986.
- 5- agsb. 72
- 6- agsb. 73
- 7- Orhan Kızıldemir- Türklerde Deniz Taşımacılığı- Deniz Ticaretinin Başlangıcı ve Deniz Kuruluşlarının Tarihçesi- 4. Denizcilik Sempozyumu Bildirileri s; 50, TDS yayını. İst. 1989
- 8- agsb. 52
- 9- Haluk Şehsuvaroğlu- Deniz Tarihimize Ait Makaleler, s; 348, Deniz Basımevi. İst. 1965.
- 10- Orhan Kızıldemir, agsb. 15(ayrı basım)
- 11- agsb. 16
- 12- agsb. 17
- 13- Orhan Kızıldemir, Türk Deniz Ticareti ve Filosu, Rota s; 8, TDS yayını, İst. 1990
- 14- Orhan Kızıldemir, agsb. 8.
- 15- Ziya Kalkavan, 4. Geleneksel Denizcilik Sempozyumu, 2 Temmuz 1989, TDS, yayını.
- 16- Orhan Kızıldemir, Türk Deniz Ticareti ve Filosu, Rota, s; 8- İst. 1990.

KAYNAKÇA

- AKŞİN Sina** — İstanbul Hükümetleri ve Milli Mücadele, Cem Yayınevi — İst./ 1983
APAK Rahmi — Yetmişlik Bir Subayın Hatıraları, TTK — Ankara/1987
ARALOV S.I. — Bir Sovyet Diplomatının Türkiye Hatıraları, Burçak Yayınevi, İst./ 1967
AYDEMİR Şevket Süreyya — Tek Adam, c:2, Remzi Yayınevi — İst/
ARMAOĞLU Fahr — 20. Yüzyıl Siyasi Tarih, İş Bankası Yayını, Ankara/1983
BARUTÇU Ahmet Falk — Siyasi Anılar, Milliyet Yayın, İstanbul/1977
BAYAR Methi — İstiklal Savaşında Türk Denizcileri, Kenan Mat. — İstanbul/ 1945
BAYAT Mert — Atatürk'ün Deniz Stratejisi, Harp Akademi Yayını, İstanbul/ 1988
BAYUR Y.Hikmet — Türk İnkılabı Tarihi, c: 3 Ks: 1, TTK — Ankara/ 1983
BAYUR Y.Hikmet — Türkiye Devletinin Dış Siyaseti, TTK — Ankara/ 1973
BELEN Fahr — Türk Kurtuluş Savaşı, Kültür Bakanlığı Yayını, Ankara/ 1983
BORAK Sadi — Ata ve İstanbul, TTK — İstanbul/ 1983
BOZDAĞ İsmet — Sultan Abdülhamit'in Hatıra Defteri, İstanbul/ 1983
BÜYÜKTUĞRUL Atıf — Osmanlı Deniz Harp Tarihi, c: 3 — İstanbul/ 1983
BÜYÜKTUĞRUL Atıf — Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, c: 4, İst. / 1983
ÇAPANER Nahit — Kurtuluş Savaşında Deniz Kahramanları, Deniz Basımevi, İst. / 1943
DİNAMO Hasan İzzettin — Kutsal İsyan, c: 3, May Yayınları — İstanbul/ 1974
ERENDİL Muzaffer — Çok Yönlü Lider Atatürk, Genkur. Bşk. Yayını — Ankara/1986
ERTÜRK Hüsameddin — İki Devrin Perde Arkası, Pınar Yayınevi — İstanbul/ 1964
ERENLİ Muhterem — ATATÜRK 1, Yapı Kredi Bank. Yayını — Ankara/ 1981
ERGİL Doğu — Milli Mücadelenin Sosyal Tarihi, Turhan Yayınevi — Ankara/ 1981
ESENGİN Kenan — Milli Mücadelede Hıyanet Yarışı — Ankara/1969
EVANS Laurence — Türkiye'nin Paylaşılması, Milliyet Yayın — İstanbul/ 1969
GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI YAYINI — İstiklal Harbi Deniz Cephesi, Mithat İŞİN — Ankara/ 1946
GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI YAYINI — Türk İstiklal Harbi, c: 2 — Ankara/ 1967
GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI YAYINI — Türk İstiklal Harbi, c: 5 (Deniz Cephesi) (Saim BELLİ) — Ankara/ 1964
GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI YAYINI — Türk İstiklal Harbi, c: 6, Ankara/ 1974
GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI YAYINI — Türk İstiklal Harbi, c: 7, Ankara/ 1975
GÖNLÜBOL Mehmet — Olaylarla Türk Dış Politikası, Alkım Kitabevi Yayınları — Ankara/1989
GÖRGÜLÜ İsmet — Türk İstiklal Harbi, Kastaş Yayınevi — İstanbul/ 1985
HİMMETOĞLU Hüsnü — Kurtuluş Savaşında İstanbul'un Yardımları, c: 1 ve c: 2 İst. / 1975
JAESHKE Gothard — Kurtuluş Savaşı Kronolojisi, TTK — Ankara/ 1970
KARABEKİR Kazım — İstiklal Harbimiz, Merk Yayıncılık — İstanbul/ 1988
KINROSS Lord — ATATÜRK, Sander Yayınevi — İstanbul/ 1980
KOCABAŞ Süleyman — Türk Yunan Mücadelesi, Vatan Yayınları — Kayseri/ 1984
KÜÇÜK Yalçın — Türkiye Üzerine Tezler, c: 2 Tekin Yayınevi — İstanbul/1987
MEHMET Arif Bey — Anadolu İnkılabı (Ayıcı Arif'in Anıları), Arba Yayınları — İst. /

1987

MASFİLD Peter — Osmanlı Sonrası Türkiye ve Arap Dünyası, Sander Yayınları — İstanbul/ 1985

METEL Raşit — Atatürk ve Donanma, Deniz Basımevi — İstanbul/ 1966

MERAY L. Seha - OLCAY Osman — Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri — A. Ü. Siyasal Bilgiler Fak. — Ankara/ 1977

MÜDERRİSOĞLU Alptekin — Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları, Yapı Kredi Bankası Yayını — Ankara/ 1981

MÜTERCİMLER Erol — Destanlaşan Gemiler, Kastaş Yayınevi — İstanbul/ 1987

MÜTERCİMLER Erol — Milli Mücadelenin Kahraman Gemisi Alemdar, Denizciler Sendikası Yayını — İstanbul/ 1989

NADİ Yunus — Kurtuluş Savaşı Anıları, Çağdaş Yayınları — İstanbul/ 1978

NUTKU Emrullah — Denizden Sesler Geliyordu, İstanbul/ 1973

ORHAN Celalettin — Askerlik Hatıralarım — İstanbul/ 1982

ÖZ Bakı — Atatürk'ün Anadolu'ya Gönderiliş Olayının İyüzü, Okat Yayınevi- İst./ 1985

ÖZALP Kazım — Milli Mücadele, c: 1, TTK — Ankara/ 1985

PEKER Nurettin — Öl Esir Olma, Okat Yayınevi — İstanbul/ 1966

SARIHAN Zeki — Kurtuluş Savaşı Günlüğü, c: 1 ve 3, Öğretmen dünyası Yayınları — Ankara/ 1982

SMITH M.L. — Anadolu Üzerindeki Göz, Hürriyet Yayını — İstanbul/ 1978

SOYSAL İsmail — Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları, TTK — Ankara/ 1983

SÖYLEV II. Cilt, TDK — Ankara/ 1974

ŞAPOLYO E. Behnan — Kemal Atatürk ve Milli Mücadele, Rafet Zaimler Yayınevi — İstanbul/ 1958

ŞİMSİR Bilal — Bir Başkent'in Doğuşu, Bilgi Yayınevi — Ankara/ 1988

TANSEL Selahattin — Mondros'tan Mudanya'ya Kadar, c: 4, Başbakanlık Kültür Müsteşarlığı Yayını — Ankara/ 1974

TANERİ Aydın — Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri, Kültür Bakanlığı Yayını — Ankara/ 1981

TENGİRŞEK Yusuf Kemal — Vatan Hizmetinde, Kültür Bakanlığı — Ankara/ 1981

TEVETOĞLU Fethi — Vatan Hizmetinde, Kültür Bakanlığı — Ankara/ 1971

TOY Erol — Atatürk'le Samsun'a Çıkanlar — Mozaik Yayıncılık — Ankara/ 1990

TÜRSAN Nurettin — Yunan Sorunu — Ankara/ 1987

ULUĞ Naşit — Siyasal Yönleriyle Kurtuluş Savaşı, Milliyet Yayını — İstanbul/ 1973

ÜLMAN Cevat — Kurtuluş Savaşında Karadeniz, Deniz Basımevi — İstanbul/ 1943

YERASIMOS Stefanos — Türk Sovyet İlişkileri — Gözlem Yayınları — İstanbul/ 1979

VELİDEDEOĞLU H. Veldet — Söylev, Çağdaş Yayınları — İstanbul/ 1985

DERGİLER

BELLETEN, cilt: 4, sayı: 176, TTK — Ankara/ 1980

BELLETEN, cilt: 39, sayı: 153, TTK — Ankara/ 1975

GEMİLERİMİZ, Türkiye denizciler Sendikası Yayını — İstanbul/ 1989

Yakın Tarih Dergisi — cilt: I - II - III - IV, İstanbul/ 1962

Deniz Kuvvetleri Dergisi — Sayı: 440 — İstanbul/ 1963

Deniz Kuvvetleri Dergisi — Sayı: 502 — Ankara/ 1978

Deniz Kuvvetleri Dergisi — Sayı: 543 — Ankara/ 1989
Türk Kültürü Dergisi — Sayı: 129, Temmuz — Ankara/ 1973
Yıllarboyu Tarih — Sayı: 8, Ağustos — İstanbul/ 1983
Harp Tarihi Vesikaları Dergisi — Sayı: 59, Mart — Ankara/ 1967

GAZETELER

TAN — Ekim 1937
CUMHURİYET — Ekim 1970
HÜRRİYET — 19 Mayıs 1986
HÜRRİYET — 19 Mayıs 1989

YAYINLANMAMIŞ KAYNAKLAR

Osmanlı Devletinin Çeşitli Dönemlerinde Deniz Politikası/ Stratejisi ve Devletin Gelişimine Etkileri, Deniz Harp akademisi Yayını (Ders Notu)
ERTÜRK Hûsameddin — Milli Mücadelede Teşkilat-ı Mahsusa, ATASE Kütüphanesi
ŞAHİN Sinan — Kurtuluş Savaşında Türk Bahriyesinin Deniz Harekat ve Faaliyetleri — A. Ü. Türk Tarihi Enstitüsü/ 1989 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)

MUAVENETİ BAHRİYE GRUBU adına yapılan taşımacılık.....	287
1922 YILINDAKİ DENİZ ULAŞTIRMA FAALİYETLERİ.....	289
Büyük Taarruz Dönemindeki deniz yoluyla sağlanan silah, cephane ve gereç.....	289
a. İstanbul'dan kaçırılan silah, cephane ve gereçler.....	289
b. Doğu Cephesinden getirilen silah, cephane ve gereçler.....	294
c. Sovyet Rusya'dan alınan silah ve cephane.....	295
TÜRK VE SOVYET RUSYA RESMİ KAYITLARINA GÖRE SOVYET YARDIMI.....	301

6. BÖLÜM

1923 YILI

1923 yılı olayları.....	303
Deniz taşımacılığı.....	303
Çeşitli olaylar.....	304
LOZAN Barış Antlaşmasının denizle ilgili maddeleri.....	305
1920-1923 nakliyatı.....	306
EKLER BÖLÜMÜ:	309
Dipnotları:.....	319

7. BÖLÜM

Ticari Denizciliğimiz ve Kurtuluş Savaşında Sivil Denizcilik Şirkeleri.....	323
Dipnotları:.....	330
KAYNAKÇA	331
İÇİNDEKİLER BÖLÜMÜNÜN DEVAMI	334

Erol Mütercimler'in yayınevimizde çıkan "Kıbrıs Barış Harekatının Bilinmeyen Yönleri" adlı kitabı için basında yazılanlar:

Gerçekleri öğrenmek isteyenler Erol Mütercimler'in yazdığı "Kıbrıs Barış Harekatının Bilinmeyen Yönleri" adlı kitabı okusunlar...

Hafta Sonu — Ziya Şengül

Hem Kıbrıs Barış Harekatının bugüne değin açıklanmamış ayrıntılarını öğrenmek hem de savaştan kaçınılması gerektiğini anlamak için mubakkak okunması gereken çok önemli bir araştırma.

Cumburlyet — Bülent Habora

Kıbrıs Barış Harekatı ile ilgili bütün sorularınıza yer yer büyük beyecanla okunan bu kitapta yanıt bulabilirsiniz.

Nokta

Dentz Subayı Erol Mütercimler'in "Yaprak Yayınlarından" çıkan kitabını tüm kitapseverlere öneririz... Bu konuda yayınlanan en ilgi çekici kitap bul...

Sabah — Mehmet Barlas

Erol Mütercimler, 1974'ün "bilinmeyen yönleri" üzerine yazdığı kitapta, çıkarma gemilerinin, bızlarını uyumlu tutabilmek için, 6 mil aşmayan bir süratle Mersin'den Pladini kumsakna kadar o uzun yolu ancak bütün bir gecede gidebildiklerini anlatır.

Milliyet — Mümtaz Soysal

Size samimiyetle itiraf edeyim ki, bu konuda şimdiye kadar Erol Mütercimler'in "Kıbrıs Barış Harekatının Bilinmeyen Yönleri" adlı eserinden iyisini görmedim.

Türkiye — Mim Kemal Öke

"Kıbrıs Barış Harekatının Bilinmeyen Yönleri" isimli kitap, Barış Harekatının bugüne kadar hiç yayınlanmamış yönlerini ve barekatı bazırlayan etkenleri gelişim sürecinde ele ahyor.

Halkın Sesi — Lefkoşa