

OSMANLI DEVLETİ'NİN BALKAN SAVAŞLARI SIRASINDA ASKERİ NAKLİYATI VE KARŞILAŞILAN PROBLEMLER

Yrd. Doç. Dr. Aziz TEKDEMİR*

Öz

Balkan ülkelerini Osmanlı Devleti'ne karşı birlik oluşturması için örgütlenen Rusya, 1911 yılından itibaren bu emelini gerçekleştirmiş ve Balkan ülkelerinin bir çatı altında toplanmasını sağlamıştır. Aralarında birlik sağlayan Balkan devletleri, Osmanlı topraklarına saldırmışlar ve kısa sürede Çatalca yakınlarına kadar ilerlemişlerdir. Osmanlı Devleti, savaş sırasında asker nakli için daha çok demir ve denizyolunu kullanmıştır. Bulgarların Çatalca yakınlarına kadar gelmesi ile demiryolu kullanılamaz hale gelmiş, tüm ağırlık deniz yoluna verilmiştir. Asker nakliyatında donanmaya ait gemilerin haricinde ticari gemiler de kullanılmıştır. Gemiler vasıtasıyla limanlara ulaştırılan askerlerin birliklerine otomobil, at ve öküz arabaları ile taşındığı tespit edilmiştir. Savaş döneminde devletin elinde bulunan vasıtalar yeterli olmamış halkın elindeki hayvanlar ve diğer nakil araçları kiralanmış, satın alınmış ya da müsadere edilmiştir. Ayrıca ticari şirketlerin gemilerine el konulmuş ya da belirli ücret karşılığı kiralanmıştır.

Çalışmamızda Osmanlı Devleti'nin savaş sırasında asker naklinde yaşadığı zorluklar ve bu güç durumdan kurtulmak için başvurduğu çözüm yolları üzerinde durulacaktır.

Anahtar kelimeler: Balkan Savaşları, Osmanlı Devleti, Nakil Vasıtaları, Demiryolu, Denizyolu.

Military Transportation And Problems Encountered In The Ottoman State During The Balkan Wars

Abstract

Russia, who had been organizing the Balkan countries to form up a alliance against the Ottoman State, achieved this goal by 1911 and managed to bring the Balkan countries under the same roof. The Balkan states that

* Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

managed to come together in union attacked the Ottoman territories and in a short time they marched as far as the vicinity of Catalca. The Ottoman State used the railways and seaway for soldier transfers during the war. With the Bulgarians having marched as near as the vicinity of Çatalca, the railway became unusable and all the weight was given to the seaway. For transferring the soldiers, merchant ships were also used beside the navy ships. It has been confirmed that the soldiers who were brought to the ports by ships were conveyed to their troops by automobiles, carriages and oxcarts. During the war period, the vehicles owned by the state fell short and the animals and other transport vehicles of the people were rent, bought or seized. In addition, the ships of companies were seized or rented for a fee.

In our paper, we have focused on the difficulties the Ottoman State had while transferring soldiers during the war and the ways of resolution it resorted to.

Keywords: *Balkan Wars, Ottoman State, Transport Vehicles, Railway, Seaway.*

Giriş

Balkan Harbi'ne sebep olan siyasi gelişmeleri 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'na kadar götürmek mümkündür. Bu savaşın sonunda imzalanan Berlin Antlaşması ile Osmanlı Devleti Rumeli'deki topraklarının büyük bir kısmını kaybetti. Fakat bu toprakların paylaşımı konusunda Balkan Devletleri arasında pek çok ihtilaf çıktı. Bu ihtilafların başında, Bulgar Kilisesi'nin, Rum-Ortodoks Kilisesi'nden ayrılmasından sonra Makedonya'daki birçok kilise ve okulun kime ait olduğu meselesinden doğan "Kiliseler Meselesi"¹ gelmekteydi. Ayrıca Sırbistan, Bulgaristan ve Yunanistan'ın Osmanlı sınırları içinde kalan aynı topraklar üzerinde emelleri bulunmaktaydı. Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ve Rusya arasında da Balkanlar üzerinde ciddi bir rekabet vardı.²

1908'de II. Meşrutiyet'in ilanından sonra meydana gelen gelişmeler Kiliseler Kanunu'nun çıkması, İtalya'nın Osmanlı Devleti'ne savaş açarak Trablusgarp'ı ve Oniki Ada'yı işgal etmesi mevcut durumu Osmanlı Devleti aleyhine değiştirmiştir. İtalya'nın Osmanlı Devleti'ne karşı savaşta başarılı olmasının Balkanlar'da yarattığı heyecan ve bölgedeki Rus büyükelçilerinin diplomatik çabaları sonuç vermeye başlamış, 1912 yılı içerisinde Bulgaristan, Yunanistan, Sırbistan ve Karadağ, Osmanlı Devleti'ne karşı ittifak antlaşmaları yapmıştı.³

¹ Kiliseler Kanunu ve kiliseler meselesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hale Şıvgın, "Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre Balkan İttifaklarının Önce Kiliseler ve Çeteler Arasında Başlaması", *Osmanlı*, Cilt: II, Ankara 1999, s. 478-483; Süheyla Yenidünya, "Balkanlarda Kilise Mücadeleleri: Fener Rum Patrikhanesi Tarafından Makedonya'da Yürütülen Çete Faaliyetleri ve Osmanlı Devleti'nin Aldığı Tedbirler", *Türk Tarihinde Balkanlar*, Cilt: II, Sakarya 2013, s. 895-913.

² Cevdet Küçük, "Balkan Savaşı", *DİA.*, Cilt: 5, İstanbul 1992, s. 23. Rus kamuoyunun Balkan Savaşları'na bakışı hakkında detaylı bilgi için bkz. "Rus Kamuoyunda Balkan Savaşları", *Uluslararası Balkan Sempozyumu Balkan Savaşlarının 100. Yılı 11-13 Mayıs 2012 Bildiriler Kitabı*, İstanbul 2012, s. 616-635.

³ Richard C. Hall, *Balkan Savaşları 1912-1913, I. Dünya Savaşı'nın Provası*, (Çeviren: Tanju Akad), İstanbul 2003, s. 12-18. İlk antlaşma Mart 1912'de Bulgaristan'la Sırbistan arasında yapıldı. Bu iki hükümet arasındaki ilişkiler 1903'ten sonra iyileşmişti. Fakat bunların Makedonya topraklarının paylaşılması hususunda antlaşmaya varması hala çok zordu. Ancak anlaşamadıkları noktalarda Çar'ın arabuluculuğuna başvurulması hususunda uzlaşmaya varılmıştı. Mayıs 1912'de

Balkan Savaşı için Harbiye Nezareti tarafından beş sefer planı hazırlanmıştır. Bu planların ortak noktası Bulgaristan ile savaş halinde olma durumudur. Planlardan tamamında Bulgaristan ile savaş durumu kesin iken sadece beş numaralı sefer planında dört devlet ile savaş durumu gözetilmiştir. Bu plana göre, üç ihtimal üzerinde durulmuştur. Bu ihtimallerden birincisi; Bulgarların tüm kuvvetlerini Trakya'dan İstanbul'a doğru sevk edecekleri, ikinci ihtimal; Bulgarların Makedonya'ya iki-üç kolordu ayırmaları ve üçüncü ihtimal de Bulgaristan'ın Trakya'da üç kolordu ile savunmada kalıp Makedonya'da diğer devletlerle birlikte taarruza başlamasıdır. Birinci ve ikinci ihtimallere göre Bulgar Ordusu'nun büyük kuvvetiyle Edirne ve Kırklareli arasından ilerleyeceği tahmin edilmiştir. Bulgaristan'ın bütün kuvveti ile Trakya'ya taarruzu halinde kesin muharebenin Lüleburgaz'ın daha gerilerinde ve yanlara dayalı bir savunma mevziinde yapılması gereği planda yer almıştır. Bu şekilde kazanılacak zaman içerisinde de Suriye'den bir miktar askerin bölgeye getirilmesi planlanmıştır. Ayrıca Bulgar Ordusu'na karşı üstünlük sağlandıktan sonra da yan ve gerilere müdahale edebilmek için Karadeniz veya Marmara kıyılarına asker çıkarılması gerekecektir.⁴

Osmanlı Devleti, Balkan savaşlarına yeterli hazırlık yapmadan ve önceden belirlenen savaş stratejilerini uygulamaya koymadan girmişti. Savaşın ilk aşamasında Trakya'da Bulgarlara karşı savaşan "Doğu Ordusu" ile Makedonya ve Arnavutluk'ta Sırp, Yunan ve Karadağlılara karşı savaşan "Batı Ordusu" adında iki ordu kurulmuştu. Bu bakımdan savaş Doğu ve Batı cephelerinde cereyan etmekteydi. Savaşın başlamasıyla Doğu Ordusu, hemen Filibe'ye hücum ederek Bulgar Ordusu'nu arkadan çevirmek istemişse de, Bulgarlar karşısında kısa zamanda bozguna uğramıştı. 22-23 Ekim 1912'de Kırkkilise (Kırklareli) Muharebesi'ni de kaybetmesiyle Lüleburgaz'a çekilmişti. Doğu Ordusu, 28 Ekim 1912 tarihli ikinci muharebeyi de kaybedince Çatalca hattına kadar çekilmek zorunda kaldı.⁵ Doğu cephesinde sadece Edirne kuşatmaya direnmeye devam edebilmişti.

Batı cephesinde de Kumanova muharebesinden sonra başlayan çözülme durdurulamamış, Osmanlı Devleti sadece İşkodra ve Yanya şehirlerinde birkaç ay daha kuşatmalara direnebilmiştir. Beklenmedik ve ani şekilde gelen bu yenilgi Rumeli'deki Müslüman Türk nüfusun büyük katliamlara uğramasına ve yüz binlercesinin de göç etmek zorunda kalmasına sebep olmuştur.⁶

Yunanistan ve Bulgaristan'da benzer bir antlaşma yaptı; ancak bu antlaşmada toprakla ilgili hükümler yer almıyordu. Ekim ayında Karadağ, Sırbistan ve Bulgaristan'la antlaşmalar imzaladı. Böylece Balkan Devletleri savaş için örgütlenmelerini tamamlamış oluyorlardı (Barbara Jelavich, *Balkan Tarihi II*, (Çev. Zehra Savan-Hatice Uğur), İstanbul 2006, s. 101-102).

⁴ *Balkan Harbi (1912-1913), Harbin Sebepleri, Askerî Hazırlıklar ve Osmanlı Devleti'nin Harbe Girişi*, Cilt: I, Ankara 1993, s. 216-217; Serkan Er, "Balkan Harbi'nde Osmanlı Ordusunun Seferberlik Planı", *Tarih Dergisi*, Sayı: 59, (2014/1), İstanbul 2014, s. 142-144.

⁵ Cevdet Küçük, "Balkan Savaşı", s. 24.

⁶ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bakınız: Ahmet Halaçoğlu, *Balkan Harbi Sırasında Rumeli'den Türk Göçleri (1912-1913)*, Ankara 1995; Justin Mc Carthy, *Ölüm ve Sürgün*, (Çeviren: Bilge Umar), İstanbul 1998, s. 144-192; Hasan Demiroğlu, "Birinci Balkan Savaşı Başlarında Makedonya'da Yunan Mezalimini Gösteren Örnek Bir Arşiv Vesikası", *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt: 3, Sayı: 5, Edirne 2013, s. 43-56; Bülent Yıldırım, "Balkan Savaşlarında Bulgar Ordusu ve

Balkan Savaşları Öncesinde, Esnasında ve Akabinde Nakliyat İle İlgili Çıkarılan Kanunlar

Osmanlı Devleti Balkan savaşları başlamadan önce savaş sırasında problem yaşamamak için askerlerin nakli hususunda kanunlar çıkararak ya da önceki kanunlara geçici ilaveler yaparak önlem almıştır. 4 Ocak 1911 tarihinde askerî nakliyat için harbiye bütçesinden tasarruf edilecek 15.613.741 kuruş ile nakliyat vapurları alımı hakkında kanun çıkararak Bahriye Nezareti namına nakliye vapurları alımı için Harbiye, Bahriye ve Maliye nezaretlerine izin verilmiştir.⁷

8 Eylül 1889'da çıkarılmış olan nakliye vasıtaları kanununa, 27 Şubat 1912'de geçici olarak ilave yapılmıştır. Nakliye vasıtası tedarik komisyonlarına, mülkiyeden tayin olunup da vazifelerini ihmal eden üyelerin yerine, daha ehil kimselerin tayin edilmesi kararlaştırılmıştır. İdare meclisinden komisyona tayin edilenlerden görevlerini yerine getirmeyenlerin üyelikten düşürülmesi, devlet memuru olanların ise azledilmesi kararlaştırılmıştır.⁸

25 Ekim 1912'de savaş mühimmatının nakliye masraflarının karşılanabilmesi için 4.537.800 kuruş, üç senelik olağanüstü bütçeye, *hane-i mahsus* olarak ilave olunmuştur. Bu maddenin uygulanmasında Harbiye ve Maliye nazırları görevlendirilmiştir.⁹

Osmanlı Devleti seferberlik esnasında Müslim-Gayrimüslim ayırt etmeksizin tebaasının hayvan ve araba gibi vasıtalarına geçici olarak el koymuştur. Seferberlik sonunda da bu kişilerin hayvan ve arabalarını geri vermiş ya da bir bedel biçerek parasını ödemiştir. Bu bedeller yapılan incelemeler sonucunda belirlenmiştir. Ayrıca bu konu üzerine yapılan çalışmalar neticesinde ahalden alınan nakliye vasıtaları hakkında kanunlar çıkarılmıştır.

Balkan savaşları sebebiyle Rumeli ahalisinden alınan nakliye vasıtalarının bedeliyle ilgili 17 Mart 1913'te bir nizamname yayınlanmıştır. Nizamnameye göre: Rumeli'de nakliye vasıtası temin eden askerî komisyonlarca, ahalden alınan nakliye vasıtalarının bedelini isteyenler için Maliye Nezareti'nde, Harbiye, Dahiliye ve Maliye nezaretlerinden ikişer kişinin katılacağı bir komisyon oluşturulacaktı. İstenen bedeller komisyon tarafından incelenerek karara bağlanacaktı. Halktan alınan eşyanın cinsi ve kıymeti talimatlara uygun olarak *seferberlik duyuru defterine* kaydedilip komisyon heyetinde bulunanlar tarafından mühürlenecekti. Ayrıca eşyanın fiyatı araştırılıp belirlendikten sonra muhasebe-i umumiye müdüriyetince de tasdik edilecekti. At, araba vb. nakliye vasıtaları için ortalama fiyatlar belirlenecekti. Hiçbir belge ibraz etmeden nakliye vasıtası için alacak iddiasında bulunanların istekleri hakkında iki

Komitacıların Batı Trakya'daki Faaliyetleri”, *History Studies*, Special Issue on From Past to Present The Turks in Greece, Cilt: 6, Sayı: 2, February-2014, s. 143-160; Bülent Yıldırım, “Balkan Savaşları Sırasında Havsa ve Çevresindeki Yerli Rumların Türklere Yönelik Saldırıları”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: 17, Sayı: 2, Aralık 2015, s. 205-218.

⁷ *Düstur*, II. Tertip, Cilt: III, Dersaadet 1330, s. 24.

⁸ *Düstur*, II. Tertip, Cilt: IV, Dersaadet 1331, s. 139.

⁹ *Düstur*, II. Tertip, Cilt: IV, s. 697. Miktar Takvim-i Vekayi'de 4.537.048 olarak verilmiştir: (*Takvim-i Vekayi*, No. 1268, s. 1 (15 Teşrinvev 1328 / 28 Ekim 1912).

usul uygulanacaktı. Bölgedeki nakliye vasıtası temin eden askeri komisyonların Dersaadet'teki üyesi komisyon huzuruna çağrılarak belgesi istenecek ve eldeki kayıtlarla kontrol edilecekti. Eğer ilk usul kabul görmezse ya da beyanname ile kayıtların içeriği yeterli olmadığı durumlarda dilekçe sahibinin -bölge halkından olması şartıyla- şahitlerine müracaat edilecekti. Komisyon tarafından belirlenen fiyatlara razı olmayan kişiler hakkını arayabilecekti.¹⁰

Balkan savaşlarından sonra orduda bulunan nakliye vasıtalarının dağıtımını ve satımını hakkında da 13 Ekim 1913 tarihinde geçici bir kanun çıkarılmış ve elden çıkarılması gereken nakliye vasıtaları belirlenmiştir. Elden çıkarılacak vasıtalar belirlenecek bedel ile Edirne Vilayeti sınırları içerisindeki yerli halka ve göçmenlere satılacak ya da daha önce alınan nakliye vasıtalarının yerine sahiplerine verilecekti. Bunun için sadece belge ibraz etmeleri yeterli olacaktı. Vasıtalar satıldığı takdirde senetlerin zamanında ödenmesi şartıyla beş seneye kadar taksit yapılabilecekti. Ayrıca Anadolu'ya sevk edilecek nakliye vasıtaları bölgedeki alacaklı göçmen ve yerleşik ahaliye verilecekti. Geriye kalanlar ise müzayede ile satılacaktı. Müzayede ile satımı mümkün olmazsa ya da kıymeti dahilinde alıcı çıkmazsa bedeli beş sene içinde alınmak şartıyla ihtiyacı olan halka verilecekti.¹¹

Edirne Vilayeti sınırları içerisinde yaşayan gerek ahali gerekse muhacirler harp sonrasında ticaret, sanayi, ziraat ve nakliyelerini yapamayacak duruma geldiklerinden ordunun elinden çıkaracağı kısımların bunlara verilmesi hususunda 13 Ekim 1913 tarihli kanuna ekleme yapılmıştır.¹²

Savaş sırasında Ganaim-i Bahriyeyi müsadere için kanun çıkarılmıştır. İstanbul, Selanik, İzmir ve Beyrut vilayetlerinde kurulan Ganaim-i Bahriye mahkemeleriyle İstanbul'daki Ganaim-i Bahriye Divan-ı İstinaf heyetleri, savaştan dolayı Bulgaristan, Sırbistan ve Yunanistan'a ait deniz taşıtlarını müsadereye yetkili kılınmıştır.¹³

Kara Yolları

Osmanlı kara kuvvetlerinin seferberlik nakliyatı için savaştan önce Harbiye ve Bahriye nezaretleri arasında bir plan yapılmamıştı. Kara kuvvetleri ulaştırma planını kendisine göre hazırlamış, Bahriye Nezareti bunu dahi yapmamıştı. Seferberlik için ihtiyaç duyulan nakliye vasıtaları ile ilgili planlamalar savaşa çok yakın zamanlarda düşünölmeye başlanmıştı. Kara nakliyat planları, Harbiye Nezareti'nin üçüncü şubesi tarafından hazırlanmış ve planların bir kopyasının seyr-i sefaın idaresine verilmesi gerekirken verilmemişti. İki taraf arasında birlikte yapılan tek çalışma, ticaret gemilerinin taşıma tonajını tespit eden komisyonun çalışmaları olmuştur.¹⁴

¹⁰ BOA., İ.MMS., nr. 171/15 (12 Za. 1331/13 Ekim 1913); *Düstur*, II. Tertip, Cilt: V, s. 179-180; *Takvim-i Vekayi*, No. 1409, s. 1-2 (14 R. 1331-23 Mart 1913).

¹¹ *Düstur*, II. Tertip, Cilt: V, Dersaadet 1332, s. 828.

¹² BOA., İ.MMS., nr. 173/4 (4 Z. 1331/4 Kasım 1913).

¹³ BOA., BEO., nr. 4126/309385 (9 M. 1331/19 Aralık 1912); *Takvim-i Vekayi*, No. 1289, s. 4, (5 Teşrinsani 1328/18 Kasım 1912).

¹⁴ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, Cilt: 4, İstanbul 1974, s. 161-162.

Balkan savaşlarında Osmanlı ordusunun başarısız olmasının önemli sebeplerinden birisi de ordu için gerekli nakliyatın yapılacağı şose ve demiryollarının yetersiz ve bakımsız olmasıdır. Ayrıca savaşın sonbahar ve kış mevsiminde gerçekleşmesi sebebi ile çok sayıda erzak ve mühimmat taşıyan nakil vasıtasının çamura saplanması birçok sorunu beraberinde getirmiştir. Bu sebeple ihtiyaç malzemelerinin ve nakil vasıtalarının gönderimi birçok kez ertelenmiştir.¹⁵

Savaş esnasında Osmanlı ordusunun en önemli sıkıntılarında birisi nakliye vasıtasıdır. Ordunun en önemli nakliye aracı olan hayvanların tedarik edilmesinde bile sıkıntı yaşanmıştır. Yapılan incelemelerde nakliye için yaklaşık 75.969 hayvana ihtiyaç olduğu anlaşılmıştır.¹⁶ Seferberliğin ilk gününde Osmanlı Hükümeti bütün nakliye vasıtalarını ve Osmanlı gemilerini idaresi altına alarak askeriyeye tahsis etmiştir. Eksikliklerin tamamlanması amacıyla *Vesait-i Nakliye Komisyonları* oluşturmuştur. İstanbul'da eşya nakliyatı ile uğraşanların araba ve hayvanlarına el konulmuştur. 17 Ekim 1912 tarihinde Başkumandanlık'tan Dahiliye Nezareti'ne gönderilen bir yazıda topçu birlikleri için, komisyonlarca saltanat, vükelâ, sefaretler, patrikler, demiryolu müdürleri ve zâbitân hizmetinin haricindeki tüm hayvanların toplanması istenmiştir.¹⁷ Top arabalarını çekecek hayvanların bulunması için elden geldigince iş görebilecek hayvanlar tedarik edilmeye çalışılmıştır. Öncelikle İstanbul'da bir organize yapılmış savaş sırasında kullanılacak hayvanlar toplanmaya başlanmıştı. Ordu komutanları tarafından İstanbul'a telgraf çekilmiş ve konak arabaları ile tramvayların atları istenmişti.¹⁸ İstanbul'daki atlı tramvay şirketinden 500 beygir satın alınmıştı.¹⁹ Balkan savaşları esnasında satın alınan tüm beygirler için tramvay şirketine yaklaşık 26 bin lira ödenmiştir.²⁰ Seferberliğin 22. günü tramvay şirketinin tüm hayvanları alınarak kullanılmıştır.²¹

Savaş başladığı sıralarda asker ve mühimmat nakli için elde uygun taşıt yoktu. Kullanılan manda arabaları da elverişli değildi. Az sayıda otomobil bulunmakta ise de yolların durumu bu vasıtaları kullanmaya engeldi.²² Askerî

¹⁵ Mahmut Muhtar, *Balkan Harbi Üçüncü Kolordu'nun ve İkinci Doğu Ordusu'nun Muharebeleri*, (haz. A. Basad Kocaoğlu), İstanbul 2012, s. 40-41.

¹⁶ Genelkurmay Başkanlığı, *Balkan Harbi (1912-1913)*, Ankara 1993, s. 144; Ali İhsan Sabis, *Balkan Savaşında Neden Bozguna Uğradık?*, (Çev. Hülya Toker), İstanbul 2012, s. 202.

¹⁷ Serkan Er, "Balkan Harbi'nde Osmanlı Ordusunun...", s. 167-168.

¹⁸ Genelkurmay Başkanlığı, *Balkan Harbi...*, s. 144; Ali İhsan Sabis, *Balkan Savaşında...*, s. 202.

¹⁹ BOA., DH. SYS., nr. 112-13/15 (23 Eylül 1328/6 Ekim 1912). Tramvay şirketi atları sattığından Topkapı-Aksaray ve Ortaköy Galata hatlarında tramvayların işlemeyeceğini ilan etmiştir: (*Hikmet*, Sayı: 65, s. 2 (23 L. 1330/5 Ekim 1912). İstanbul'da örfi idare ilan edilmişti. Gece 11'den sonra caddeler bomboştur. Atlı tramvaylar ve faytonlara çok nadir rastlanır olmuştur: (Gustav von Hochwächter, *Balkan Savaşı Günlüğü "Türklerle Cephede"*, (Çev. Sumru Toydemir), İstanbul 2008, s. 5).

²⁰ Tramvay şirketi, 300'den fazla hayvan vermek istememiş bunun için de üst düzey makamlardan kararlar çıkartmıştır. Atlar alınır her gün için en az 300 lira tazminat alacaklarını bunun aylık hesabının 10 bin lirayı bulacağını hatta savaş bir sene sürerse ülkeye 120 bin lira yük getireceği ileri sürülerek atlar verilmek istenmemiştir: (BOA., DH.SYS., nr. 112-13/15 (28 Eylül 1328/11 Ekim 1912); Ali İhsan Sabis, *Balkan Savaşında...*, s. 109).

²¹ Serkan Er, "Balkan Harbi'nde Osmanlı Ordusunun...", s. 168. İstanbul'da yaklaşık bir sene tramvaylar çalışmamıştır: (Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, Cilt: 5, İstanbul 1995, s. 2398).

²² Genelkurmay Başkanlığı, *Balkan Harbi...*, s. 146; Gustav von Hochwächter, *Balkan Savaşı Günlüğü...*, s. 64.

fabrikalarda araba yapmak mümkün değildi. Vakit geçirilmeden araba alınması gerekiyordu. Şark ve Garp ordularının araba ihtiyacı yaklaşık 47.834 adetti. Bunun hemen sağlanması mümkün olmadığından yurt içinden tedarik edilecek halk arabalarına ümit bağlanmıştı.²³ Kolorduların erzak ve cephane kollarının da halktan alınacak beygir ve öküz arabalarından oluşturulması tasarlanmıştı. Rumeli bölgesinde 11.500 tek, 23.000 çift koşulu öküz arabasına ihtiyaç olduğu belirlenmişti.²⁴ Ayrıca bunun için ülkenin her vilayetine haber gönderilerek bulunabildiği kadar araba ve hayvan satın alınarak İstanbul'a gönderilmesi istenmiştir. Arabaların hayvanları ile beraber satın alınması hatırlamak isterse sahibine de günlük beş kuruş ücret ödenmesi kararlaştırılmıştır. Vilayetlerde satın alınan hayvan ve arabaların miktarı, üç günde bir İstanbul'a bildirilmiş, toplanan hayvan ve arabalar gruplar halinde İstanbul'a gönderilmiştir.²⁵ Suriye, Halep, Van vs. ülkenin her bölgesinden arabaların çekimi için hayvan getirilmiştir. Burhaniye halkı da nakliye vasıtası olarak deve bağışlamıştır.²⁶ Devlete bağışta bulunanlar arasında emekli asker Nuri Paşa'da yer almıştır. Paşa 2 bin kuruş değerindeki kısrağını Kadıköy Vesait-i Nakliye Komisyonu'na devretmiştir.²⁷

Kara yollarından İstanbul-Edirne şosesi ile Yeşilköy-Çatalca şosesi hariçindeki yollar ulaşım elverişli değildi. Kış mevsiminde bunlardan yararlanmak çok zordu. Bu sebeple erzak ve cephane depoları denizyolu ve şoselerin geçtiği bölgelere inşa edilmişti. Ordunun İstanbul'la irtibatını sağlayan karayolları tamir edildi. İstanbul-Büyükçekmece şosesi ve bağlantı yolları yeniden düzenlendi.²⁸ Her ne kadar karayollarının iyileştirilmesine dair çalışmalar yapıldı ise de tam anlamı ile bitirilememiştir. Örneğin Kırkkilise-Vize şosesinin bir bölümü yapılmasına rağmen bir kısmı hava şartlarından dolayı tamamlanamamıştı. Bitirilemeyen bölge yağmurlar sebebiyle daha kötü bir vaziyet almış araba, mühimmat ve erzakın taşınmasına engel teşkil etmiştir.²⁹

Osmanlı Şark Orduları Kırkkilise'de Bulgarlara yenilmiş, Lüleburgaz hatına kadar geri çekilmiş, bu esnada silah, askerî mühimmat ve erzak stokları düşmana bırakılmıştır. Osmanlı Devleti'nin elinde bulunan iki tabur asker ve 400 manda, mühimmat ve erzakı kurtarmaya yeterli gelmemiştir. Mühimmat ve erzakın düşman eline geçmesinin en önemli sebeplerinden birisi de yolların bozukluğundan dolayı topların ve arabaların tekerleklerinin çamura

²³ Genelkurmay Başkanlığı, *Balkan Harbi...*, s. 145.

²⁴ Serkan Er, "Balkan Harbi'nde Osmanlı Ordusunun...", s. 149.

²⁵ BOA., DH.SYS., nr. 112-05/3-05 (22 Kanunsani 1328/4 Şubat 1913).

²⁶ BOA., BEO., nr. 4226/316931 (27 Za. 1331/28 Ekim 1913); BOA., BEO., nr. 4160/311929 (24 R. 1331/2 Nisan 1913). Balkan Harbi için topçu taburunda kullanılmak üzere Van'dan getirilen hayvanların bedeli olarak 3 bin liranın acilen gönderilmesi istenmiştir: (BOA., BEO., nr. 4161/312039 (29 R. 1331/7 Nisan 1913); BOA., BEO., nr. 4162/312081 (2 Ca. 1331/9 Nisan 1913). Savaş sonrasında da nakliye vasıtası olarak getirilmiş olan hayvanların sahiplerine iade olduğu görülmektedir: (BOA., BEO., nr. 4226/316931 (27 Za. 1331/28 Ekim 1913); BOA., BEO., nr. 4232/317368 (18 Z. 1331/18 Kasım 1913).

²⁷ *Takvim-i Vekayi*, No. 1268, s. 3 (15 Teşrinvev 1331-28 Ekim 1912).

²⁸ Genelkurmay Başkanlığı, *Balkan Harbi Şark Ordusu*, Ankara 1993, s. 475.

²⁹ Mahmut Muhtar, *Balkan Harbi...*, s. 37.

saplanması olmuştur.³⁰ Kırkkilise'den sonra Pınarhisar-Lüleburgaz muharebesinde de Osmanlı ordusu bozguna uğramış, nakliyat seferleri başarısızlıkla sonuçlanmış, askerî mühimmat ve malzemelerin akıbeti Kırkkilise'dekine benzemiştir.³¹ Çamura saplanan mühimmatın bırakılmasında yerli hayvanların boylarının kısa olması da etkili olmuştur.³²

Vize muharebesinde yolların bozuk ve çamurlu olması sebebiyle pek çok top ve araba seri hareket edememiş, hayvanlar düşman tarafından vurularak öldürülmüştür. Sağ olan hayvanlardan bir kısmı yaralı topal ve güçsüz kalmıştır. İçlerinden iş görebilecek durumda olanlar Vize'ye gönderilmiştir. Bu sebeple çok sayıda top ve cephane arabası terk edilmek zorunda kalmıştır. Bazen de terk edilen arabalar ve cephane patlatılarak imha edilmiştir.³³

Osmanlı Devleti, Balkan savaşlarında hayvan gücü ile hareket eden araçların dışında motorlu taşıtlar da kullanmıştır. Motorlu araç kullanımının askeriyeye kolaylık sağlayacağı düşünülmüştür. Seferberlik dönemlerinde ordunun nakliye ihtiyacını karşılamak için halkın ellerindeki hayvanlardan yararlanmak amacıyla çıkarılan Vesait-i Nakliye Kanunnamesi'ne motorlu araçlar da ilave edilmiştir.

Birinci Balkan Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin tüm kurumlarında bulunan motorlu taşıtlar, askeri birliklere teslim edilmiştir. Örneğin İstanbul Muhafızlığı'nın iki Ford ve altı kişilik Mercedes otomobili, Tayyare Mektebi'nin otomobili ile Şehremaneti'nin iki hasta taşıma otomobili ordunun emrine verilmiştir. Müdafaa-i Milliye Derneği orduya iki adet Fransız Panhard marka binek otomobil hediye etmiştir. Ayrıca kamyon ve otobüs benzeri araçlar Avrupa'ya sipariş edilmiştir. Balkan savaşlarında nakil vasıtası olarak motosikletler de kullanılmıştır. Osmanlı Devleti, İstanbul'da bulunduğu motosikletlerin bedelini ödeyerek satın almış veya taşıtını satmaya veya kullandırmaya yanaşmayan halk ile de çözüm yolları bulmaya çalışmıştır. Örneğin İstanbul'da bulunan motosiklet sahibi iki kişiye ordu hizmetinde gönüllü olarak çalışması teklif edilmiştir. Teklifin kabul görmemesi üzerine motosikletlerin sahiplerinde kalması, benzinin askeriyeden karşılanması ve kişilerin de maaş karşılığı orduya istihdam edilmesi üzerine anlaşmaya varılmıştır. Motosikletler genellikle menzil müfettişliklerinde kullanılmıştır.³⁴ Motorlu araçlar kullanılacakları bölgeye sandıklar içerisinde vapur veya trenle gönderilmiştir.

Balkan savaşlarında motorlu taşıtlar hem garp hem de şark ordusunda kullanılmıştır. Kolordu kumandanlıklarındaki subayların nakliyesinde 24 binek otomobilden yararlanılmıştır. Garp ordusunda subaylar otomobil ve kamyon ile nakledilmiştir. Motorlu vasıtalarından otomobiller esas itibarıyla şark ordusunda hizmet vermiştir. Kamyonlar menzil müfettişliğine bağlı ola-

³⁰ Gustav von Hochwächter, *Balkan Savaşı Günlüğü...*, s. 71.

³¹ Mahmut Muhtar, *Balkan Harbi...*, s. 179.

³² Ali İhsan Sabis, *Balkan Savaşında...*, s. 107.

³³ Mahmut Muhtar, *Balkan Harbi...*, s. 131-134.

³⁴ Mustafa Yeni, "Makinelerin Savaşı: Balkan Savaşları'nda Osmanlı Ordusu'nda Motorlu Taşıtların Kullanımı (1912-1913)", *Türkiye Günlüğü*, Sayı: 110, Bahar 2012, s. 55-56.

rak Hadımköy Nakliye Kolları Kumandanlığı'na bağlanmıştır. Erzak, silah ve cephaneye, yük sınırı 1000-2000 kg arasında olan kamyonlarla istasyonlara getirilmiştir. Kamyonlara haddinden fazla yük yüklenmesi, arızalara sebebiyet verdiğinden bu vasıtalarla sadece erzak taşınması kararlaştırılmıştır. Çatalca Muharebesi sırasında da Menzil Nakliye Kolları emri altındaki motorlu vasıtalar kullanılmış bir menzil oto müfrezesi, bir menzil kamyon müfrezesi ve bir de menzil araba tamirhanesi kurulmuştur. Oto müfrezesi beş otomobilden, kamyon müfrezesi ise altı kamyonla oluşmuştur. Savaş sırasında motorlu vasıtalarla hasta nakliyesi de yapılmıştır. Hasta taşıyan araçların içi bulaşıcı hastalıklar yayılmasın diye çinko ile kaplanmıştır. Araçlar öncelikle menzillerin ihtiyacını karşılamak için kullanılmış ise de yeterli olmamıştır.³⁵

Araçlar için gerekli şoförler, İmalat-ı Harbiye Top Fabrikası'nda eğitilmiştir. Savaş sırasında araçlar birliklere sevk edildiğinden eğitimde de ciddi sıkıntılar yaşanmıştır. Şoförler askerî ve sivil olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Sivil şoförler Müslim-Gayrimüslim ayırımı yapılmaksızın seçilmiş ve savaş bitimine kadar istihdam edilmiştir. Şoförlerin maaşları Dersaadet Menzil İdaresi ya da Nakliyat ve Sevkiyat İdaresi tarafından ödenmiştir.³⁶

Balkan Savaşları'nda Osmanlı Ordusu'nun yakıt ihtiyacı Kıtaat-ı Fenniye Mevki-i Müstahkem Müfettiş-i Umumiliği tarafından karşılanmıştır. Müfettişlik yakıtı benzin müteahhidi denilen kişilerden satın almıştır.³⁷ Yakıtın istenilen zamanda getirilmesi için ücreti müteahhitlere peşin olarak ödenmiştir. Benzin sıkıntısı yaşanmaması için İstanbul'daki akaryakıt şirketleri göz hapsinde tutulmuş, gaz depolarındaki akaryakıtın halka satışına izin verilmemiştir. Ayrıca benzin tüketimi fazla olan araçların kullanılmamasına dikkat edilmiştir. Balkan Savaşı'nda kullanılan motorlu taşıtlar, yolların bozukluğu, teknolojik yetersizlikler, zamanında bakım yapılamaması ve şoför hataları yüzünden arızalanmıştır. En çok karşılaşılan problem ise engebeli yollarda yapılan hız sebebi ile krank milinin kırılması olmuştur. Araçların bakımı ve tamiri menzilhanelerde kurulan tamirhanelerde yapılmıştır. En büyük tamirhane Hadımköy'de kurulmuştur. Menzillerde tamiri yapılamayan araçlar İstanbul'a gönderilmiş ve Zeytinburnu'ndaki askerî fabrikada ve Tophane'de tamir edilmiştir.³⁸

Savaş bittikten sonra 18 Ekim 1913'te Erkân-ı Harbiye'den yayınlanan bir emirle nizamiye kolordularında birer binek otomobil bırakılarak diğerlerinin Harbiye Nezareti'nin idaresinde olmak üzere İstanbul'da bir merkezde toplanması istenmiştir. Daha sonra da motorlu vasıtalarından, belirli bir ücret karşılığında yolcu taşımada yararlanılmıştır.³⁹

³⁵ Mustafa Yeni, "Makinelerin Savaşı: Balkan Savaşları'nda...", s. 57-58. Hasta nakillerinde kullanılan otomobil şoförleri ile ilgili talimatlar için bkz. Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, Cilt: 6, İstanbul 1995, s. 3218.

³⁶ Gayrimüslim şoförlerden birisi Edirne doğumlu Mayer Feres'tir. Birinci kolordu kumandanlığında otomobil şoförü olarak 19 Nisan 1911'de görevlendirilmiş ve 27 Kasım 1913'te terhis edilmiştir. Mustafa Yeni, "Makinelerin Savaşı: Balkan Savaşları'nda...", s. 59.

³⁷ Bu müteahhitlerden bir tanesi Etoval Romen Kumpanyası'nın İstanbul Galata'daki Şarab Han'da faaliyet gösteren Mösyö Platner'dir. Mustafa Yeni, "Makinelerin Savaşı: Balkan Savaşları'nda...", s. 61.

³⁸ Mustafa Yeni, "Makinelerin Savaşı: Balkan Savaşları'nda...", s. 62-63.

³⁹ Mustafa Yeni, "Makinelerin Savaşı: Balkan Savaşları'nda...", s. 58-59.

Demiryolu

Balkan savaşlarında nakil ve sevk için kullanılan bir diğer vasıta da trenler olmuştur. Trenlerle asker, mühimmat, erzak ve hayvanların beslenmesi için saman taşınmıştır.⁴⁰ Savaşın başlarında İstanbul-Edirne arasındaki tren yolu ağır savaş mühimmatlarının -ağır sahra ve obüs topları- ve askerlerin nakli için kullanılmıştır. Yine savaş sırasında yaralanan ve hastalanan askerler de bu yolla İstanbul'a nakledilmiştir. Bazen bu nakliyat esnasında talihsiz tren kazaları da yaşanmıştır.⁴¹

Şark Demiryolları'nda savaşın ilk günlerden itibaren aksaklıklar olmuştur. Şark Demiryolları hattı seferberliğin yirminci gününe kadar 274 tren seferi yapması gerekirken ancak 87'si birlik, 96'sı ikmal eri ve 5'i hayvan taşıyan toplam 188 tren gönderebilmiştir.⁴² Şark Demiryolu'nu yabancı bir şirket işlettiğinden personelin çoğunluğu Rum, Ermeni ve Bulgarlardan oluşuyordu. Bu sebeple önlenemeyen aksaklıklar yaşanıyordu.⁴³ Mesela Üçüncü Kolordu Komutanlığı'na giden bir tren Küçükçekmece İstasyonu'nda iki gün bekletilmiştir. Sebebi araştırıldığında istasyon görevlisinin Dimitrof isimli bir Bulgar olduğu ve sevkiyatın geciktirilmesi için treni beklettiği anlaşılmıştır. Bunun üzerine yapılan incelemelerde Sirkeci merkez müfettişliğinde Vasilef ve diğer istasyonlarda bulunan Bulgar görevlilerin kendilerini Rum gibi gösterdiği ve bu şekilde aksamalara sebebiyet verdikleri görülmüştür.⁴⁴

Savaşta Bulgarlar bir taraftan Edirne'ye diğer taraftan Kırkkilise'ye saldırarak demiryolu güzergâhını ele geçirip Osmanlı Devleti'nin Edirne ile ulaşımını kesmeyi amaçlamışlardır.⁴⁵ Kırkkilise bozgunuyla Rumeliye giden demiryolunun bozulması ve yolların kapanması, Balkanlara yapılacak ikmal ve sağlık hizmetlerini de aksatmıştır.⁴⁶ Savaş sırasında Lüleburgaz, Alasonya, Yanya ve Manastır'a gönderilmek istenen askerî malzeme demiryollarındaki tahribat nedeniyle denizyoluyla ulaştırılmaya çalışılmıştır. Fakat Selanik, Ayasandra, Draç ve Şengin limanları Yunanlıların eline geçtiğinden bu nakil vasıtaları da İstanbul'a dönmek zorunda kalmıştır. Kırkkilise bozgununda Bulgarlar tarafından ele geçirilen vagon, lokomotif ve erzak depoları Bulgar Ordusu'nun işine yaramıştır. Bu döneme kadar zor şartlarda asker ve askerî malzeme nakliyatı yapan Bulgarlar, Lüleburgaz ve Çatalca muharebelerinde ordunun ikmal ve nakliyatını bu malzemelerden sağlamıştır. Ayrıca Bulgarlar

⁴⁰ BOA., *TDMİ.*, nr. 1128/6 (6 Ra. 1331/13 Şubat 1913).

⁴¹ Nuray Özdemir, "Balkan Savaşı'nda Bir Demiryolcu: Behiç (Erkin) Bey", *Balkan Savaşları'nın 100. Yılı*, İstanbul 2012, s. 655.

⁴² Genelkurmay Başkanlığı, *Balkan Harbi...*, s. 229. Serkan Er makalesinde, harp planı gereğince Şark Demiryolları hattından seferberliğin 20. gününe kadar 247 tren çıkartılacakken 87'si birlik, 49'u ikmal askeri, 51'i plan harici asker ve 51 plan harici hayvan treni olmak üzere 192 trenin çıkarıldığını belirtmektedir (Serkan Er, "Balkan Harbi'nde Osmanlı Ordusunun...", s. 169).

⁴³ Genelkurmay Başkanlığı, *Balkan Harbi Şark Ordusu...*, s. 475.

⁴⁴ BOA., *TDMİ.*, nr. 1127/61 (5 Ra. 1331/12 Şubat 1913).

⁴⁵ *Hikmet*, Sayı: 84, s. 2, (14 Za. 1330/25 Ekim 1912).

⁴⁶ Ali Fuat Öreñç, "İngiliz Belgeleri'nde Balkan Harbi Edirne Kuşatması", *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt: 2, Sayı: 4, Temmuz 2012, s. 49.

bu lokomotif ve vagonlarla erzak ile mühimmat taşımış, ayrıca yaralı askerlerini de kolaylıkla hastanelere nakletmiştir.⁴⁷

7 Kasım 1912'ye kadar Çorlu'da Şark Ordusu'na bağlı bir müfreze bulunuyordu. Müfreze vasıtası ile bölgedeki cephane trenle daha geriye nakledilmek istenildi ise de yol üzerindeki köprü tahrip edildiğinden gerçekleştirilemedi.⁴⁸

Osmanlı Devleti, sevkiyat için Şark Demiryolları, Rumeli Demiryolları, Anadolu Demiryolları ve Mudanya Bursa Demiryolu Şirketi trenlerini kullanmış, taşıma ücretleri de belirlenmiştir. Anadolu, Mudanya-Bursa, İzmir-Kasaba, Yafa-Kudüs, Selanik Manastır, Dersaadet-Selanik iltisak demiryollarında askerî nakliyat için normal ücretin 1/3'ünün, Şark, Şam-Hama, Aydın, Mersin-Adana demiryollarında yarısının, Bağdat hattında ise 1/4'ünün alınması kararlaştırılmıştır.⁴⁹ Mudanya-Bursa Demiryolu Şirketi, 21 Aralık 1912-31 Mayıs 1913 tarihleri arasında asker, mühimmat ve erzak sevkiyatı yapmış ve 35 bin 619 kuruş hasılat elde etmiştir.⁵⁰ Osmanlı Devleti Balkan savaşları süresince nakliyat için şirketlere gerekli ödemeyi taksitler halinde de yaptığı görülmüştür. Örneğin Şark Demiryolları'na her hafta 10 bin lira ödeme yapılması kararlaştırılmıştır.⁵¹ Bazen de Osmanlı Devleti uzun süre ödeme yapmamış ve şirket tarafından uyarılmıştır.⁵²

Şark Demiryolları'nda tren seferlerinde sürekli aksamalar oluyordu. Başkomutanlık nakliyatın düzenli bir şekilde yapılmasını ve aksaklıkların giderilmesi için Nafia Nezareti'nden önlem almasını istemiştir. Bunun üzerine nezaret tarafından, şirkete bir telgraf çekilmiş ve tren seferlerinin belirlenen tarifeler üzerinden yapılması istenmiştir. Ayrıca gecikmelerin telafisi imkânsız neticeler doğuracağından istasyonlardaki memurların değiştirilmesi talebinde bulunulmuştur. Şark Demiryolları Müdürü Müller, nakliyat için 590 vagon ile 66 lokomotifin kullanıldığını, yükleme ve boşaltma⁵³ işlemlerinin seri bir şekilde yapılması halinde Osmanlı Ordusu'nun erzak, yiyecek ve mühimmatının taşınması için yeterli olacağını dile getirmiştir. Müller, 19-25 Temmuz 1913 tarihleri arasında İstanbul'dan çeşitli yerlere 745 vagon sevk edildiğini, ancak 414'ünün geri geldiğini bildirmiştir. Müdür, Lüleburgaz ve Alpullu istasyonlarından gelen telgraflarda gecikmenin sebebi, vagonların askerlerce boşaltıldığından uzun zaman alması ve indirilen erzak ile mühimmat için depo bulunamaması olarak açıklandığını belirtmiştir. Ayrıca müdür, Çatalca ile Kabakçı arasındaki köprünün tahrip edildiği ve onarımının uzun sürmesi sebebiyle trenlerin Çatalca'da bekletildiğini, tamir işlemlerinin hızlandırılabil-

⁴⁷ Nuray Özdemir, "Balkan Savaşı'nda Bir Demiryolcu...", s. 655.

⁴⁸ Mahmut Muhtar, *Balkan Harbi...*, s. 140.

⁴⁹ BOA., *T.DMİ.*, nr. 1109/205 (7 Z. 1329/29 Kasım 1911).

⁵⁰ BOA., *T.DMİ.*, nr. 1133/58 (15 Eylül 1913).

⁵¹ BOA., *T.DMİ.*, nr. 1127/46 (5 Şubat 1913).

⁵² Osmanlı Devleti, Anadolu Demiryolu Şirketi'ne uzun süre ödeme yapmadığından 4.757.600 lira borcu birikmiştir. Şirket borcun 15 gün içinde ödenmesini istemiştir (BOA., *T.DMİ.*, nr. 1124/84 (11 Mart 1912)).

⁵³ Askeriyece yükleme boşaltma işlemi için dört saatlik bir süre belirlenmiştir (BOA., *T.DMİ.*, nr. 1132-31 (22 Ş. 1331/27 Temmuz 1913)).

mesi için şimendifer istihkâm taburlarının görevlendirilmesi gerektiğini ifade etmiştir.⁵⁴ Osmanlı Devleti, şirketin aktardığı problemleri dikkate alarak bölgenin sorumlusu Esad Bey vasıtasıyla şirket ve askeriyenin birlikte hareket etmesini istemiştir.⁵⁵

Vagonların geç boşaltılması sorunu Haydarpaşa'da da yaşanmış ve Anadolu Osmanlı Demiryolu konuyu Nafia Nezareti'ne bildirmiştir. 300'den fazla vagon erzaklar boşaltılmadığı için uzun süre istasyonda bekletilmiştir. Bu da nakliyatın aksamasına sebep olmuştur.⁵⁶ Aksamaların sebeplerinden bir tanesi de şirketler arasında irtibatın olmamasıdır. Örneğin Uzunköprü'ye gidecek olan askerler, Dedeğaç istasyonuna giden Şark Demiryolları trenine binmiş ve yanlışlıkla Dedeğaç'a kadar gitmiş, sonra da geriye dönmek zorunda kalmıştır. Bu şekilde dört olay gerçekleşmiştir.⁵⁷

Her ne kadar seferlerinde aksama olsa da sevkiyat için trenlerin yeterli olmadığı görülmüştür. İzmir Karahisar'da tren olmaması sebebiyle 1241 asker ile 90 hayvanın sevkiyatı ertelenmiştir.⁵⁸

Deniz Yolu

Osmanlı Devleti Balkan savaşlarında kara ve demiryolundan daha çok deniz yolunu kullanmıştır. Deniz ulaştırma işlerinin barış dönemlerinde düzenlenmemiş olması aksaklıklara sebep olmuştur.⁵⁹ Balkan savaşındaki kara kuvvetleri de seferberlik nakliyatını, diğer bir ifadeyle askerî malzemelerin naklini deniz kuvvetlerinden beklemekteydi. Anadolu'nun kara yollarından ve demiryollarından yoksun bulunuşu deniz yolunun önemini kat be kat arttırmaktaydı. Ağır kış koşulları ve fiziksel imkânsızlıklar sebebiyle Trakya'daki ordunun ihtiyaçlarının karayolları vasıtası ile gönderilemeyeceğinin anlaşılması üzerine nakliyatın deniz yolundan yapılması kararlaştırılmıştır. Bu iş için Harbiye Nezareti Levazımat-ı Umumiye Reisi, Şirket-i Hayriye vapurlarının yanı sıra istimbob, yelkenli, taka, gulet ve mavnalardan, yararlanılmasına karar vermiştir.⁶⁰

Balkan savaşlarından önce Bahriye Nezareti'nin askerî nakliyat ile ilgili Harbiye Nezareti'nin kendisine yazdığı 3 Ekim 1912 tarihli resmi yazı ile başlamıştır. Bu yazıda herhangi bir askerî nakliyattan söz edilmiyor, sadece Haydarpaşa, Sirkeci, Yeşilköy, İzmir, Tekirdağ, Trabzon, Dedeğaç ve Selanik adlı ticaret gemilerine, irtibat için birer deniz subayının atanması isteniyordu. Ancak bu yazıdan bir gün sonra başkomutan vekili Nazım Paşa, Bahriye Nezareti'nden, askerî nakliyatın Bulgar torpido botlarının saldırılarına karşı korunmasını istemiş, Bahriye Nezareti ise başkomutanlığa, "Karadeniz nakliyat

⁵⁴ BOA., T.DMİ., nr. 1132/31 (22 Ş. 1331/27 Temmuz 1913).

⁵⁵ BOA., T.DMİ., nr. 1132/31 (25 Ş. 1331-30 Temmuz 1913); BOA., T.DMİ., nr. 1132/32 (25 Ş. 1331-30 Temmuz 1913).

⁵⁶ BOA., T.DMİ., nr. 1126/72 (19 Kasım 1912).

⁵⁷ BOA., T.DMİ., nr. 1123/43 (14 Za. 1330/25 Ekim 1912).

⁵⁸ BOA., T.DMİ., nr. 1125/7 (10 Za. 1330/21 Ekim 1912).

⁵⁹ Genelkurmay Başkanlığı, *Balkan Harbi...*, s. 230.

⁶⁰ Ali Haydar Emir, "Balkan Harbi'nde Yunan Filosu'nun Harekâtına Dair Sevk-ül Ceysi Bir Tetebebu", *Deniz Mecmuası (Tarih Kısmı)*, S. 310, 1928, s. 8; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp...*, s. 137.

hareket alanında çalışacak deniz kuvvetlerini İstanbul Boğazı'na yolladık. Deniz yüksek şurası bu gemilere verilecek görevleri tespit etmektedir.” demiştir.⁶¹

Başkomutanlık 7 Ekim'de tüm deniz kuvvetlerinin sevk ve idaresini üstüne aldığını bildirmişti.⁶² Muharebe filosu, nakliyata tahsis edilen vapurlar ve bunları korumakla görevlendirilen harp gemileri, karargâhtan yönetilmeye başlanmıştı. Osmanlı Deniz Kuvvetleri, savaşta Bahriye Nezareti'nin planına göre değil, Başkomutanlığın kara kuvvetleri için hazırladığı plana göre kullanılmıştır.⁶³ Deniz kuvvetlerinin daha çok Karadeniz'de kullanılması tasarlanmış ve Bulgaristan'a karşı askerî nakliyatı tehlikelerden korumak için Bahriye Nezareti tarafından bir plan hazırlanmıştır.⁶⁴ Savaşta Varna Limanı'nı üst olarak kullanan Bulgaristan'a karşı Karadeniz'de askerî nakliyatı koruma maksatlı donanma gücü oluşturulmuş ve Osmanlı kara ordusu bu şekilde denizden desteklenmiştir.⁶⁵ Karadeniz'deki askerî nakliyatın güvenli yapılabilmesi için Hamidiye Kruvazörü, Berk-i Satvet, Yedigâr-ı Millet, Muavenet-i Milliye, Numune-i Hamiyet ve Taşoz isimli gemiler görevlendirilmiştir. Ayrıca asker nakillerinde bir savaş gemisinin refakat etmesi kararlaştırılmıştır.⁶⁶

Osmanlı Donanması⁶⁷

Sınıfı	Sayısı	Tipi	Tonajı	Yapıldığı Yıl
Barbaros-Turgut Reis	2	Zırhlı	10.000	1393
Mesudiye	1	Zırhlı	9.200	1876
Âsar-ı Tevfik	1	Zırhlı	4.686	1866
Hamidiye	1	Kruvazör	3.850	1904
Mecidiye	1	Kruvazör	3.250	1904
Peyk-i Şevket	2	Tor. Kruvazör	775	1907
Yedigâr-ı Millet	4	Muhrip	616	1910
Samsun	4	Muhrip	290	1908
Berkefşan	1	Torpidobot	270	1894
Yunus	1	Torpidobot	200	1906
Draç	6	Torpidobot	160	1906
Demirhisar	4	Torpidobot	97	1906

Balkan savaşları öncesi Osmanlı Donanması'nın durumunun iyi görünmesine rağmen gemilerin çoğunun bakıma ihtiyacı bulunmaktadır. Harbiye Nezareti, seferberlik için deniz nakliyat planı hazırlamıştı. Ama planda yapılan programlar gerçeklerle uyuşmamıştır. Donanma gemilerinin yapacağı himaye ile ticaret

⁶¹ Ali Haydar Emir, “Balkan Harbi'nde Yunan Filosu...”, s. 36; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp...*, s. 162.

⁶² 7 Ekim-30 Kasım arası muharebe filosu başkomutanlık tarafından sevk ve idare edilmiştir. (Ali Haydar Emir, “Balkan Harbi'nde Yunan Filosu...”, s. 37).

⁶³ Ali Haydar Emir, “Balkan Harbi'nde Yunan Filosu...”, s. 9.

⁶⁴ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp...*, s. 151-153.

⁶⁵ Hüsnü Özlü, “Arşiv Belgeleri Işığında Balkan Savaşları'nda Ege Adalarının İşgali Süreci”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, XII/25, Güz 2012, s. 11.

⁶⁶ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp...*, s. 151-153; Osman Nuri, “Balkan Harbi'nde Turgut Reis”, *Risale-i Mevkute-i Bahriye*, Cilt: 11, Sayı: 3, 1928, s. 2.

⁶⁷ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp...*, s. 130.

gemilerine verilen görevlerde karışıklıklar göze çarpmıştır. Nezaret, hazırlanan plana göre hareket etmemiş, günlük ihtiyaçlara göre karar vermiştir. Donanma gemilerini, boş yere ticaret gemilerinin güvenliği için kullanmıştır. Başkomutanlık vekâletinin emri ile Hamidiye Kruvazörü ile Taşoz muhribi Karadeniz nakliyatını korumak üzere 6 Ekim 1912'de Karadeniz'e açılmış ve bu gemilere Cidde, İnebolu, Ereğli ve Sinop'tan yapılacak nakliyatın korunması görevi verilmişti.⁶⁸

Bahriye Nezareti de nakliyat durumu hakkında incelemelerde bulunmuş, himaye yapılacak kıyı boyunu 600 mil olarak belirlemiştir. Ayrıca nakliyatın programsız bir şekilde yapıldığını, bindirme liman sayısının çok olduğunu ve bütün bu hareketlerin Sivastopol'daki Rus donanmasının saldırısına maruz kalabileceği sebep gösterilerek nakliyat himaye vazifesinin sadece Bulgar kıyılarından dolayı olarak yapılmasını teklif etmiştir. Fakat bu duruma karşı çıkanlar olunca Bahriye Nezareti, 15 Ekim 1912'de "*elimizde ticaret gemilerini tek tek himaye edecek kadar gemi yoktur; üstelik bu şekilde hareket edersek donanma gemilerinin savaş gücünü de etkileyecektir*" açıklamasını yapmıştır. 15 Ekim 1912 günü nakliyatta kullanılan ticaret gemilerinin buldukları liman ve aldıkları görev şu şekildedir:⁶⁹

Vapur İsmi	Durumu
10 Temmuz	Tekirdağ'daydı. Yükünü boşalttıktan sonra asker getirmek için Ünye ve Giresun'a gidecekti.
Seyyar	Samsun'daydı. İstanbul'a asker nakliyatı yapacaktı.
Gülcemal	Sinop'tan İstanbul'a hareket etmiş, içinde 4.400 asker bulunmaktaydı
Kızılırmak	Sinop'taydı. Asker nakliyatı yapacaktı.
Halep	Sinop'tan arzısı sebebiyle hareket edemiyordu.
Güzelgirit	Asker nakliyatı yapmak amacı ile İstanbul'dan Ayancık'a hareket etmişti.
Mithat Paşa	İnebolu'dan asker nakliyatı yapacaktı.
Tevfikkiye	İnebolu'dan asker nakliyatı yapacaktı.
M. Şevket Paşa	İnebolu'dan asker nakliyatı yapacaktı.
Akdeniz	İnebolu'dan asker nakliyatı yapacaktı.
Hilal	İnebolu'dan asker nakliyatı yapacaktı.
Marmara	İstanbul'dan Sinop'a gidecekti.
Ayros	Cidde'den asker nakliyatı yapacaktı.
Kesendere	Cidde'den asker nakliyatı yapacaktı.
Kiyos	Amasra'dan asker nakliyatı yapacaktı.
Necat	Karadeniz Ereğlisi'nden asker nakliyatı yapacaktı.
Selâmet	Karadeniz Ereğlisi'nden asker nakliyatı yapacaktı.
Başlangıç	Karamürsel'den asker ve hayvan nakliyatı yapacaktı.
Nilüfer	Mudanya'dan asker ve hayvan nakliyatı yapacaktı.
İslakamağa	Mudanya'dan asker ve hayvan nakliyatı yapacaktı.
Nimet	Bandırma'dan Çanakkale Tümeni'ni Tekirdağ'a getirecekti.
Edremit	Bandırma ile Tekirdağ arasında askerî nakliyat yapacaktı.
Plevne	Bandırma ile Tekirdağ arasında askerî nakliyat yapacaktı.
Heybeliada	Bandırma ile Tekirdağ arasında askerî nakliyat yapacaktı.
Bezmiâlem	Bandırma'dan Çanakkale Tümeni'ni Tekirdağ'a getirecekti.
Manosis	Bandırma'dan Çanakkale Tümeni'ni Tekirdağ'a getirecekti.

⁶⁸ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp...*, s. 162.

⁶⁹ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp...*, s. 164.

Bahriye Nezareti, Hamidiye Kruvazör'ünü Sinop'ta, Mecidiye Kruvazör'ünü de Karadeniz Ereğlisi'nde üslendirmeyi ve Mecidiye Kruvazörüne Boğazdan Sinop'a kadar, Hamidiye Kruvazörüne de Sinop'tan Hopa'ya kadar olan kıyılardaki nakliyatın himayesi görevini vermeyi planlamış, başkomutanlık vekâleti de durumu uygun görmüştür.⁷⁰ 12 Kasım 1912'de de Barbaros Büyükkçekmece'ye, Turgut Reis Karaburun'a sevk edilmiş ve yapılan sevkiyatı korumakla görevlendirilmiştir.⁷¹

Osmanlı Devleti'nde gemi sayısı yetersizdi. Kapitülasyonlar sebebi ile ticaret filosu da genişletilememişti. O dönemde Seyr-i Sefain İdaresi'nde bulunan gemileri ve büyüklüklerini şu şekildeydi. Büyük gemiler: Bezmialem, Gülcemal, Mithat Paşa, Akdeniz, Karadeniz, Kızılırmak, Yeşilirmak. Bunlardan Kızılırmak ve Yeşilirmak şilep konumundaydı. Orta hacimde gemiler: Plevne, Nilüfer, Bandırma, Gelibolu, Edremit, Mersin, İnebolu, Bingazi, Nimet. Bunların dışında liman içinde 9, Şirket-i Hayriye'nin 39, Haliç Şirketi'nin ise 12 parça gemisi bulunmaktaydı. Bu gemilerin dışında bir de özel sektöre ait küçük gemiler vardı.⁷²

Özellikle asker sevkiyatında Şirket-i Hayriye'nin vapurları dikkat çekmiştir. Örneğin Şirket-i Hayriye'ye ait 63 numaralı vapur ile 27 Şubat 1913'te Karabiga Limanı'ndan askeriye için saman ve arpa yüklenerek Gelibolu'ya götürülmüştür.⁷³ Zırhlılarla da asker ve mühimmat sevkiyatı yapılmıştır. 15, 24 ve 28 santimlik toplar, zırhlılar ile taşınmış ve çatalca muharebesinde kullanılmıştır.⁷⁴

Bir diğer askerî nakliyat yolu da Köstence ile Boğaz arasında açılmıştı.⁷⁵ Savaş tehlikesi sebebi ile Ege deniz yolunun kapalı kalacağı düşünüldüğü için cephane ve top arabalarını çekmekte kullanılan hayvanların Köstence yolu ile memlekete getirilmesi kararlaştırılmış ve 5 Ekim 1912 tarihinde karar, Harbiye Nezareti vasıtasıyla Bahriye Nezareti'ne bildirilmişti. Bu yolla Köstence'den İstanbul'a silah ve cephane nakli savaş sonuna kadar devam etmiştir. Bilhasna Köstence'ye Akdeniz, Kızılırmak ve Mithat Paşa vapurları gönderilmiştir. Türk gemilerinin haricinde Romanya gemileri de Köstence İstanbul arasında askerî malzeme taşımıştır.⁷⁶

Nakliyat sırasında aksaklıklar da yaşanıyordu. Gemiler limana ulaştığı zaman yükleyeceği kara birliğinin gelmediğini görüyor ya da kara birliği limana geldiği halde kendisini götürecek gemiyi bulamıyordu. Böyle durumlarda en çok sıkıntıyı savaş gemileri çekmekteydi. Gemilerin limanda beklemeleri yakıt-

⁷⁰ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp...*, s. 163.

⁷¹ Ali Haydar Emir, "Balkan Harbi'nde Yunan Filosu...", s. 30-31.

⁷² Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp...*, s. 137-138.

⁷³ Yolda sabah saat 10.30'da limandan ayrıldıktan 14 mil sonra bir Bulgar torpili görülmüş ve vapurun rotası değiştirilerek Gelibolu Limanı'na ulaştırılmıştır. Konu vapurda bulunan süvariler tarafından bir raporla Şirket-i Hayriye'ye bildirilmiş, şirket de başkumandanlık ve Bahriye Nezareti'ne tebliğ etmiştir. Harbiye Nezareti de durumu Hariciye Nezareti'ne bildirmiştir: (BOA, BEO, nr. 4154-311476, (4 R. 1331/13 Mart 1913).

⁷⁴ Ali Haydar Emir, "Balkan Harbi'nde Yunan Filosu...", s. 36.

⁷⁵ Hakkı, "Balkan Harbi'ne Ait Karadeniz'deki Bulgar Filosunun Faaliyeti", *Risale-i Mevkute-i Bahriye*, Cilt: 11, Sayı: 3, 1928, s. 98, 100.

⁷⁶ Hakkı, "Balkan Harbi'ne Ait Karadeniz'deki Bulgar Filosunun Faaliyeti", s. 102-103; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp...*, s. 163.

larının tükenmesine sebep oluyor ve vakitsiz olarak İstanbul'a hareket ettiği oluyordu. Örneğin 8 Temmuz'da Sinop'ta bulunan Hamidiye Kruvazörü, ticaret gemisinin yükleme işinin uzun süreceğini ileri sürerek, İstanbul'a gidip tekrar gelmek için Başkomutanlık vekâletinden izin istemiştir.⁷⁷ Bazen de problemler, belli bir program yapılmadığından ortaya çıkmıştır. Büyük birlikler nakil için gemi beklerken 2-3 bin tonluk gemiler birkaç bölükle hareket etmiştir.⁷⁸

Yine bu dönemde nakliyat için mavnalar da kullanılmıştır. İstanbul limanında asker nakli için kullanılan mavnalar ihtiyacı karşılayamadığından konu üzerine inceleme yapılmıştır. Yapılan araştırmalar sonucunda ticaret gemilerinin boşaltılması işleminin uzun sürdüğü bu sebeple de askerî nakliyatlarında sorunların yaşandığı görülmüş ve yabancılara ait mavnalardan bir kısmının kiralınması ile olay çözüme kavuşturulmaya çalışılmıştır.⁷⁹

Bu konu kapsamında ele alacağımız bir diğer mesele ise yabancı devlet gemilerinin ya da Osmanlı tebaası olan gayrimüslimlerin vasıtalarının müsadere edilmesi ya da bir başka ifade ile kiralınması olayıdır. Osmanlı Devleti savaşta nakil ihtiyacını sağlamak için kendi gemilerinin yanı sıra yabancı gemileri kiralama ya da müsadere etme ihtiyacı hissetmiştir. Fakat Osmanlı Devleti seferberlik öncesi bu durumu düşünerek müsadere için hiçbir çalışma yapmamıştı. 31 Ocak 1913'te *Ganaim-i Bahriye Kanunu* çıkarılmışsa da Bahriye Nezareti bu kanuna dayanan bir nizamname hazırlamamıştır. Savaş öncesi müsadereler hep günlük emirlerle yapılmış ve büyük tereddütler içinde tatbik edilmiştir. Çünkü savaşın ilanından önce müsadere yapmak kanuni bir hak değildi. Buna rağmen 1 Ekim 1912'de Osmanlı-Yunan ilişkileri bozulunca Osmanlı hükümeti toplanmış ve Bahriye Nezareti'nin teklifi üzerine Osmanlı sularında bulunan 70-80 kadar Yunan ticaret gemisinin müsadere edilmesine karar vermiştir. Alınan bu karar Bahriye ve Harbiye nezaretlerine bildirilmiş ve müsaderenin sırf seferberlik nakliyatını hızlandırmak için yapılacağı söylenmişti. Kararda Osmanlı sularında bulunan, işe yarar Yunan ticaret gemilerinin Akdeniz ve Karadeniz'e çıkarılmamalarını fakat Akdeniz ve Karadeniz'den gelen Yunan gemilerinin içeri alınması emredilmişti.

Yunanistan ve Bulgaristan seferberlik ilan edilmeden önce, Osmanlı sularında sefer yapan vapurlarının Osmanlı'nın eline geçmemesi için acentalarına tebligat göndererek bir an önce Osmanlı sularından çıkmalarını ve en yakın limana gitmelerini istemiştir. Vapurlardan bir kısmı yüklemiş oldukları ticari eşyayı boşaltarak ülkelerinin limanlarına dönmek için harekete geçmiştir. Bu durum Osmanlı hükümeti tarafından haber alınmış, yüksüz vapurların boğazdan geçişleri yasaklanmıştır. O tarihlerde Osmanlı Bahriye Nezareti'nin bu gibi konularda tecrübesi olmadığından hemen işe girişmişti. Harbiye Nezareti de başbakanlıktan habersiz olarak elverişli durumdaki bütün Bulgar ve Yunan gemilerinin hemen askerî idare altına alınmasını istemiş ve seferberlik nakliyatı için gerekli bölgelere gönderilmesini emretmişti.⁸⁰

⁷⁷ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp...*, s. 163.

⁷⁸ Ali Haydar Emir, "Balkan Harbi'nde Yunan Filosu...", s. 9.

⁷⁹ BOA., BEO, nr. 4226/316931 (27 Za 1331-28 Ekim 1913).

⁸⁰ *Hikmet*, Sayı: 61, s. 3-4 (20 L. 1330/2 Ekim 1912).

Müsaderenin yapıldığı zaman ve durum, uluslararası hukuk kurallarına uymadığı için vapur acentelerinden kısa zamanda itiraz sesleri yükselmeye başlamıştı. Bu itirazlar Bahriye Nezareti'ni düşündürmüştü de Harbiye Nezareti kararından geri dönmemiştir. Ayrıca Yunan sefiri de vapurların serbest bırakılması için büyük çaba sarf etmiş, sonuç alamayınca Avrupa sefirlerine giderek şikâyetinde bulunmuştur.⁸¹

Harbiye Nezareti, el konulan Yunan ve Bulgar gemilerinde bulunan tayfaların yerine Türklerin yerleştirilerek Tekirdağ ve İzmit limanlarına gönderilmesini Bahriye Nezareti'nden istemiştir. Bahriye Nezareti ise 3 Ekim 1912'de savaş ilan edilmedikçe böyle bir hareketin yapılamayacağını Harbiye Nezareti'ne bildirmiş gemilerin zorla işgal edilmeyip geçici olarak kiralanmasının daha doğru olacağını savunmuştur. Bunun üzerine 6 Ekim'de nazırlar toplanmış ve gemilerin kiralanmasına dair kararlar alınmış ve Bahriye Nezareti vasıtasıyla Limni ve Boğaz Liman Başkanlıkları'na bildirmiştir. Harbiye Nezareti bu emri beklememiş 4 Ekim'de Çanakkale'de bulunan 9 Yunan gemisinin birer Türk subayı refakatinde İstanbul'a gönderilmesini Çanakkale Komutanlığı'na emretmiştir. Bu emir Donanma Komutanlığı'na bildirilmiş, komutan da gemileri birer Türk subayı refakatinde Haydarpaşa'ya yollamıştır.⁸²

Buna karşılık Bahriye Nezareti deniz egemenliğine sahip olmadığı için Akdeniz limanlarında bulunan Yunan gemilerinin müsadere edilemeyeceğine karar vermiş ve liman başkanları vasıtasıyla bu gemileri serbest bırakmıştır. Örneğin Selanik limanında bulunan iki Yunan gemisinden bir tanesi Bahriye Nezareti'nin emrine binaen serbest bırakılırken diğerine Harbiye Nezareti'nin emri ile el konulmuştur.⁸³ 9 Ekim tarihine kadar Marmara Denizi'nde 31 Yunan gemisi ile 33 römorkör müsadere edilmiş, gemilerdeki arpa ve buğdaya Harbiye Nezareti el koymuştur. 31 Ocak 1913'te çıkarılan Ganaim-i Bahriye Kanunu ile iki duba 6 sandal sahibine iade edilmiş diğerleri Osmanlı hizmetine girmiştir. Gemilerin en büyüğü 1869 ton, en küçüğü ise 208 tondur. Bu gemilerin çoğunluğu kapitülasyonlara göre Osmanlı sularında çalıştığı için müsadere edilebilirdi. Harbiye ve Bahriye nezaretleri temsilcilerinden bir kurul İstanbul Liman Dairesi'nde toplanmış teknik olarak gemilerin nerelerde kullanılacağını tespit etmiş ve gemileri çeşitli limanlara gönderilmiştir.⁸⁴

Harp zamanında tarafsız gemilerin askerî hizmette kullanımı için geçici olarak el konulması meselesi hakkında ne Lahey Mukavelatı'nda ne de Londra Bahriyesi Beyannamesi'nde bir kayıt ve açıklamaya rastlanmamıştır. Bu konuda bedeli belirlenmeden tedarik edilen askerî nakliye vasıtalarının bedelinin nakden veya senet usulü ile yerine getirileceği belirtilmiştir.⁸⁵

⁸¹ *Hikmet*, Sayı: 65, s. 2 (23 L. 1330/5 Ekim 1912).

⁸² Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp...*, s. 166.

⁸³ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp...*, s. 166-167.

⁸⁴ BOA., HR. HMŞ. İŞO., nr. 32/14 (1 Teşrinsani 1329/14 Kasım 1913); Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp...*, s. 167.

⁸⁵ BOA., HR. HMŞ. İŞO., nr. 32/1 (28 Ağustos 1328/10 Eylül 1912); BOA., HR. HMŞ. İŞO., nr. 32/2 (4 Şubat 1328/17 Şubat 1913).

Ayrıca yabancı gemiler ve nakliye vasıtalarının müsadereesinde tedbirli bir şekilde hareket edilmesi, posta vapurlarına dokunulmayıp yük vapurlarının kullanılması istenmiştir. Bununla birlikte müsadereede büyük devletlere ait olmayan vasıtaların tercih edilmesi ve her birine adil bir tazminat verilmesi hususuna riayet edilmesi gerektiğinin altı çizilmiştir.

Savaşın sonra deniz nakliyatındaki aksaklıklar görülmüş, 2 Aralık 1913'te vapur alımı için kanun çıkartılmış ve Harbiye Nezareti'nin bütçesinden 15.613.741 kuruş tahsis edilmiştir.⁸⁶

Balkan savaşı sonrası göç etmek zorunda kalan halk, tren, vapur, araba vs. vasıtalarla nakledilmiştir. Şark ordularının yenilerek dağılması sivil halkı paniğe sevk etmiş, Bulgar ordularının ve çetelerinin zulmünden korkan halk yurtlarını terk ederek askerlerle birlikte İstanbul'a ve Anadolu'ya akın etmiştir. Halkın bir kısmı vagonlar ve vapurlarla göç ettirilirken bir kısmı da kendi çabalarıyla İstanbul ve Anadolu'ya ulaşmaya çalışmıştır. Trenlerle gelen insanlar ve bu kişilere ait havyanlar İstanbul'da sokakları doldurmuştur. Bu kaçış sırasında insanların bindikleri araba konvoylarının yolları tıkadığı görülmüştür.⁸⁷

Sonuç

Osmanlı Devleti, Balkan savaşları başlamadan önce savaş sırasında problem yaşamamak için askerlerin nakli hususunda kanunlar çıkararak ya da önceki kanunlara geçici ilaveler yaparak önlem almıştır. Seferberlik için ihtiyaç duyulan nakliye vasıtaları ile ilgili planlamalar savaşa çok yakın zamanlarda düşünölmeye başlandığından pek başarılı olunamamıştır. Balkan savaşlarında Osmanlı ordusunun başarısız olmasının önemli sebeplerinden birisi de ordu için gerekli nakliyatın yapılacağı şose ve demir yollarının yetersiz ve bakımsız olmasıdır. Ayrıca savaşın sonbahar ve kış mevsiminde gerçekleşmesi sebebi ile çok sayıda erzak ve mühimmat taşıyan nakil vasıtasının çamura saplanması birçok sorunu beraberinde getirmiştir.

Nakliyede kullanılacak taşıt yetersiz olduğundan komisyonlar kurulmuş ve halkın elindeki hayvanlar ve vasıtalar toplanmaya başlanmıştır. Hatta tramvay şirketinin atlarına da el konulmasına rağmen problem giderilememiştir. Aslında buradaki problem toplanan hayvanların yetersiz oluşu değil, cepheye ulaştırılamamasından kaynaklanmıştır. Savaşta nakil vasıtası olarak motorlu taşıtlar ve trenler de kullanılmıştır. Trenler Osmanlı Ordusu'nun önemli nakil vasıtalarından biri olmuş asker, erzak ve hayvan sevkiyatında kullanılmıştır. Fakat planlamanın düzgün yapılamaması sebebiyle tren seferlerinde aksamlar olmuştur. Alınan mağlubiyetler sonrası demiryollarının bağlantısının kesilmesiyle nakil yönü denizlere kaymış vapur, yelkenli, taka ve mavnalar

⁸⁶ *Düstur*, II. Tertip, C. III, s. 24.

⁸⁷ *Tanin Gazetesi*, No: 1489, 20 Teşrinevvel 1912, s. 3; *Tanin Gazetesi*, No: 1544, 19 Mart 1913, s. 4; Ahmet Halaçoğlu, *Balkan Harbi Sırasında...*, s. 69. Birinci Balkan Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin yaşadığı bozgun sonrasında Avrupa Türkiyesi'nden İstanbul'a gelen Türklerin yaşadığı sıkıntılar ve İstanbul halkının savaş dönemi olduğu için muhacirlerle yeterince ilgilenmemesi hakkında detaylı bilgi için bkz. Fatih Kerimi, *İstanbul Mektupları*, (haz. Fazıl Gökçek), İstanbul 2001.

da nakil vasıtası olarak işlev görmüştür. Harbiye Nezareti, seferberlik için deniz nakliyat planı hazırlamış, ancak planda yapılan programlar gerçeklerle uyuşmamıştır. Donanma, gemilerini boş yere ticaret gemilerinin güvenliği için kullanmıştır. Donanma daha ziyade nakliyat hamisi gibi kullanılmıştır. Deniz kuvvetlerinin sevk ve idaresinin başkomutanlığın uhdesine verilmesi ve kara kuvvetleri için hazırlanan plana göre deniz kuvvetlerinin yönlendirilmesi Osmanlı Devleti'nin zararına olmuştur.

Şüphesiz savaşlarda seferberliğini hızlı tamamlayan taraf çok ciddi bir avantaj elde etmektedir. Balkan savaşlarında Osmanlı seferberliği pek çok yönden eksik kalmıştır. Bunlardan en önemlisi asker ve her türlü mühimmat ile malzemenin naklinin planlanamaması ya da planlanan şekilde yapılamamasıdır.

Kaynaklar

Başbakanlık Osmanlı Arşiv Belgeleri⁸⁸

BEO	Bâbîâli Evrak Odası
DH.SYS.	Dâhiliye Nezareti Siyasî Kısım
HR.HMŞ.İŞO.	Hariciye Hukuk Müşavirliği İstişare Odası.
İ.MMS.	İrade Meclis-i Mahsus.
T.DMİ ⁸⁹	

Kaynak ve Araştırma Eserleri

Ali Haydar Emir: "Balkan Harbi'nde Yunan Filosu'nun Harekâtına Dair Sevk-ül Ceyşi Bir Tetebbu", *Deniz Mecmuası (Tarih Kısmı)*, Sayı: 310, 1928, s. 1-37.

Balkan Harbi (1912-1913), Harbin Sebepleri, Askerî Hazırlıklar ve Osmanlı Devleti'nin Harbe Girişi, Cilt: I, Ankara 1993.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif: *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, Cilt: 4, İstanbul 1974.

DEMİROĞLU, Hasan: "Rus Kamuoyunda Balkan Savaşları", *Uluslararası Balkan Sempozyumu Balkan Savaşlarının 100. Yılı 11-13 Mayıs 2012 Bildiriler Kitabı*, İstanbul 2012, s. 616-635.

_____ : "Birinci Balkan Savaşı Başlarında Makedonya'da Yunan Mezalimini Gösteren Örnek Bir Arşiv Vesikası", *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt: 3, Sayı: 5, Edirne 2013, ss. 43-56.

Düstur, II. Tertip, Cilt: III, Dersaadet 1330.

Düstur, II. Tertip, Cilt: IV, Dersaadet 1331.

Düstur, II. Tertip, Cilt: V, Dersaadet 1332.

ER, Serkan: "Balkan Harbi'nde Osmanlı Ordusunun Seferberlik Planı", *Tarih Dergisi*, Sayı: 59 (2014/1), İstanbul 2014, ss. 137-188.

ERGİN, Osman Nuri: *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, Cilt: 5, İstanbul 1995.

_____ : *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, Cilt: 6, İstanbul 1995.

FATİH KERİMİ: *İstanbul Mektupları*, (haz. Fazıl Gökçek), İstanbul 2001.

Genelkurmay Başkanlığı: *Balkan Harbi (1912-1913)*, Ankara 1993.

Genelkurmay Başkanlığı: *Balkan Harbi Şark Ordusu*, Ankara 1993.

⁸⁸ Belge numaraları dipnotlarda belirtilmiştir.

⁸⁹ Ticaret Dosyası Evrakıdır. Kısaltmanın açılımı yapılmamıştır.

HAKKI: “Balkan Harbi’ne Ait Karadeniz’deki Bulgar Filosunun Faaliyeti”, *Risale-i Mevkute-i Bahriye*, Cilt: 11, Sayı: 3, 1928, ss. 69-132.

HALAÇOĞLU, Ahmet: *Balkan Harbi Sırasında Rumeli’den Türk Göçleri (1912-1913)*, Ankara 1995.

HALL, Richard C.: *Balkan Savaşları 1912-1913, I. Dünya Savaşı’nın Provası*, (Çev. Tanju Akad), İstanbul 2003.

HOCHWACHTER, Gustav Von: *Balkan Savaşı Günlüğü “Türklerle Cephe-de”*, (Çev. Sumru Toydemir), İstanbul 2008.

JELAVÍCH, Barbara: *Balkan Tarihi II*, (Çev. Zehra Savan-Hatice Uğur), İstanbul 2006.

KÜÇÜK, Cevdet: “Balkan Savaşı”, *DİA.*, Cilt: 5, İstanbul 1992, ss. 23-25.

MAHMUT MUHTAR: *Balkan Harbi Üçüncü Kolordu’nun ve İkinci Doğu Ordusu’nun Muharebeleri*, (Haz. A. Basad Kocaoğlu), İstanbul 2012.

MCCARTHY, Justin: *Ölüm ve Sürgün*, (Çev. Bilge Umar), İnkılâp Kitabevi, İstanbul 1998.

OSMAN NURİ: “Balkan Harbi’nde Turgut Reis”, *Risale-i Mevkute-i Bahriye*, Cilt: 11, Sayı: 3, 1928, ss. 2-45.

ÖRENÇ, Ali Fuat: “İngiliz Belgeleri’nde Balkan Harbi Edirne Kuşatması”, *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt: 2, Sayı: 4, Temmuz 2012, ss. 17-79.

ÖZDEMİR, Nuray: “Balkan Savaşı’nda Bir Demiryolcu: Behiç (Erkin) Bey”, *Balkan Savaşları’nın 100. Yılı*, İstanbul 2012, ss. 650-656.

ÖZLÜ, Hüsnü: “Arşiv Belgeleri Işığında Balkan Savaşları’nda Ege Adalarının İşgali Süreci”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, XII/25, Güz 2012, ss. 9-32.

SABİS, Ali İhsan: *Balkan Savaşı’nda Neden Bozguna Uğradık?*, (Çev. Hülya Toker), İstanbul 2012.

ŞİVGİN, Hale: “Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre Balkan İttifaklarının Önce Kili-seler ve Çeteler Arasında Başlaması”, *Osmanlı*, Cilt: 2, Ankara 1999, ss. 478-483.

YENİ, Mustafa: “Makinelerin Savaşı: Balkan Savaşları’nda Osmanlı Ordusu’nda Motorlu Taşıtlı Kullanımı (1912-1913)”, *Türkiye Günlüğü*, Bahar 2012, Sayı: 110, ss. 53-64.

YENİDÜNYA, Süheyla: “Balkanlarda Kilise Mücadeleleri: Fener Rum Patrikhanesi Tarafından Makedonya’da Yürütülen Çete Faaliyetleri ve Osmanlı Devleti’nin Aldığı Tedbirler”, *Türk Tarihinde Balkanlar*, Cilt: II, Sakarya 2013, ss. 895-913.

YILDIRIM, Bülent: “Balkan Savaşlarında Bulgar Ordusu ve Komitacıların Batı Trakya’daki Faaliyetleri”, *History Studies*, Special Issue on From Past to Present The Turks in Greece, Cilt: 6, Sayı: 2, 2014, ss. 143-160.

_____ : “Balkan Savaşları Sırasında Havsa ve Çevresindeki Yerli Rumların Türklere Yönelik Saldırıları”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: 17, Sayı: 2, Edirne 2015, ss. 205-218.

Süreli Yayınlar

Hikmet, Takvim-i Vekayi, Tanin Gazetesi.