

İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA, ADANA GÖRÜŞMELERİ SONRASI, İNGİLTERE'DEN SAĞLANAN ASKERÎ YARDIMLARIN, TÜRKİYE'DE SEVKİYAT VE LOJİSTİK YAPILANMASI

Dr. Hüsnü ÖZLÜ*

ÖZET

İkinci Dünya Savaşı yıllarında ve sonrasında İngiltere, özellikle Orta Şark'taki askerî malzemelerini, askerî yardım adı altında Türkiye'ye sevk etmeye başlamıştır. İngiltere ve Türkiye arasında yapılan Adana görüşmeleri neticesinde bu yardımların programları hazırlanmış ve özellikle Mersin ve İskenderun Limanları'ndan giriş yapan askerî malzemeler demir yolu ve kara yolu üzerinden kıtalara nakledilmiştir. İngiliz ve Türk askerî heyetlerinin karşılıklı görüşmeleri ile yapılacak yardımların planlaması, sevkiyat ve lojistik yapılanması hazırlanmış ve askerî malzemeler sevk edilmiştir. Yapılan tüm bu görüşme ve yardımların temelinde İngiltere'nin Türkiye'yi kendi yanında savaşa sokma ve Türkiye'nin stratejik öneminden yararlanma düşüncesi yatmaktadır. Bu makale, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı arşivinde yer alan İkinci Dünya Savaşı'na ait belgelerin tasnif edilmesi ve belgelerin araştırmacıların çalışmalarına açılması neticesinde ele alınmış ve hazırlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: İkinci Dünya Savaşı, Adana görüşmesi, askerî yardım, askerî malzeme, Nakliye.

Abstract

THE SHIPMENT AND LOGISTIC STRUCTURING IN TURKEY OF MILITARY AIDS PROVIDED FROM BRITAIN AFTER ADANA CONFERENCE IN WORLD WAR TWO

During and after World War Two, Britain has started to ship the military materials in Middle East particularly to Turkey under the title of military aid. As a result of Adana conference made between Britain and Turkey, the schedules of these aids were prepared and the military materials which especially enter from Mersin and İskenderun Ports were transferred to troops through railway and highway. Planning, shipment and logistic structuring of the aids to be made with mutual discussions of British and Turkish military delegations were prepared and the

* Genelkurmay ATASE Daire Başkanlığı

military materials were shipped. The main factor lying behind all these discussions and aids is the thought of getting Turkey involved in the war along with Britain and benefiting from strategic importance of Turkey. This paper is handled and prepared in consequence of the classification of the documents related to World War Two in the archive of General Staff, Department of Military History and Strategic Survey and the opening to studies of researchers of the documents is abolished.

Keywords: *World War Two, Adana conference, military aid, military material, Transport.*

Giriş:

Türk-İngiliz ilişkilerinin tarihsel sürecini incelediğimizde ilk temas, Selçuklular zamanında 1097’de Kral William’ın oğlu Robert komutasında Anadolu’ya gelen İngiliz Haçlı kuvvetleri vasıtasıyla olmuştur. Osmanlı Devleti döneminde ise 1580 yılında başlayan ilk diplomatik ilişki, Türk-İngiliz ilişkilerinin başlangıcı olarak değerlendirilmektedir. Bu tarihsel süreci şu evrelere ayırarak ele alabiliriz. İngiltere’nin siyasi ve ticari korunma dönemi (1580-1791), Osmanlı İmparatorluğu’nun toprak bütünlüğünü koruma dönemi (1791-1878), Osmanlı İmparatorluğu’nun dolaylı parçalanma dönemi (1878-1914), doğrudan savaşlar dönemi (1914-1922), karşılıklı çıkarların ağırlıklı olduğu barış dönemi (1923-2012).¹

İngiltere, 16’ncı yüzyılda İspanya ile yaptığı mücadelede Osmanlı Devleti’nin dostluğunu elde etme çabasında olmuş, 17’nci yüzyılda ise Osmanlı Devleti’nin toprak bütünlüğünden yana politika izlemiştir. 1877-1878 Osmanlı Rus savaşından sonra toplanan Berlin Kongresi Türk-İngiliz ilişkilerinin dönüm noktası olmuş ve bu tarihten sonra İngiltere Osmanlı Devleti’nin topraklarında sömürge elde etme ve toprak alma mücadelesine girmiştir. Birinci Dünya Savaşı’nda tamamen Osmanlı topraklarını parçalama ve paylaşma politikası güden İngiltere bu süreci Türk İstiklal Savaşı’nda da devam ettirmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Devletinin kuruluşu ile birlikte İngiltere ile olan ilişkiler barış ve karşılıklı çıkarların gözetildiği bir boyut kazanmış ve bu durum İkinci Dünya Savaşı’nın başlangıcına kadar sürmüştür.

İkinci Dünya Savaşı’nın başından itibaren Türk-İngiliz ilişkileri karşılıklı diplomatik görüşmeler ile daha sıkı ve kapsamlı hale getirilmiş ve heyetler arası yapılan görüşmeler neticesinde iki ülke savaş süresince etkili olacak kararlar almışlardır. İşte bu kararlardan biri de 1093 sayılı karar olan “Türk-İngiliz Karşılıklı Yardım Anlaşması”dır. 12 Mayıs 1939 tarihinde Türkiye ile İngiltere arasında imzalanan ve savaş süresince izlenecek politikalara temel teşkil edecek bu anlaşma çerçevesinde iki ülke aşağıda

¹ *Türkiye-İngiltere İlişkileri ve Muhtemel Gelişmeler; Harp Akademileri Komutanlığı Yayını, İstanbul, 1993, s.59.*

belirtilen kararları almıştır.² Bu anlaşmanın müzakerelerinde İngilizler, Yunanistan ve Romanya'nın bir saldırı durumunda bağımsızlıklarını savunmak üzere nasıl bir mutabakat sağlanacağını öncelikle ele alınmasını ve Türkiye'nin bu ülkelere yükümlülüklerinin artırılmasını, Romanya'yı Almanlara karşı koruyarak Almanları Romanya petrollerinden uzaklaştırmasını öncelikli amaç olarak belirlemişlerdir. Türkiye ise bu anlaşma kapsamında, İngiltere'den istediği savaş malzemelerini temin etmeden İngiltere ile bir anlaşma yapması halinde yükümlülüklerini yerine getiremeyeceğini değerlendirmiş ve savaş malzemeleri temin edilmediği takdirde anlaşmayı askıya alma maddesinin koyulmasını istemiştir³. Neticede iki ülke 12-25 Mayıs 1939 tarihleri arasında süren görüşmeler ile anlaşmaya varmışlardır. Savaş süresince izlenecek politikaya temel teşkil edecek ve yapılacak askerî yardımların dayanağı olacak bu anlaşma iki ülke açısından önem taşıdığı kadar, Almanya'nın bu yakınlaşmaya gösterdiği tepkide önemlidir. Başlangıçta Türkiye'nin tarafsızlığını sürdüreceğini düşünen Alman Hükümeti, Türk-İngiliz Karşılıklı Yardım Anlaşmasının imzalanmasından sonra iki ülke arasındaki ekonomik ve askerî işbirliği faaliyetlerini kesme yoluna gitmiştir.

Askerî yardımlar, savunma stratejileri açısından kendi imkânları ile kaynak yetersizliği içinde olan ülkelerin, bu durumu telafi etmek amacıyla güçlü devlet ve kuruluşlardan silah ve cephane akışı sağlamak ve güç kazanmak çabası için yapılır ya da alınır. Bu tip yardımlar, güç dengesini

² Ali Kemal Meram; *Belgelerle Türk-İngiliz İlişkileri Tarihi*, Kıtış Yayınları, İstanbul, 1969, s.289.

1093 sayılı bu karara göre;

"Türkiye ve Büyük Britanya Hükümetleri birbirileri ile sıkı bir istişarede bulunmuşlardır. Aralarında cereyan eden ve halen devam etmekte bulunan müzakereler, görüşlerindeki mutabakat birliği tebarüz ettirmiştir."

"İki devletin kendi emniyetleri yararına olarak karşılıklı taahhütleri gerektirecek uzun süreli nihai bir anlaşma imzalamaları zorunlu hale gelmiştir."

"Bu nihai anlaşmanın akdine intizaren, Türkiye ve Büyük Britanya Hükümetleri ortaya çıkacak tecavüz hareketinin Akdeniz bölgesinde bir savaşa neden olması halinde işbirliği yapmayı ve yardımlaşmayı kabul ederler."

"Gerek beyanat ve gerekse imzalanan bu anlaşma hiçbir ülke aleyhine değildir. Ancak gerektiğinde Türkiye ve Büyük Britanya Hükümetleri birbirilerine karşılıklı yardım edeceklerdir."

"Nihai anlaşmanın imzalanmasından önce karşılıklı taahhütlerin uygulamaya geçmesini icap ettirecek şartların tekrar ele alınması, bazı meselelerin daha derin incelenmesi gerektiği her iki hükümetçe kabul edilmektedir."

"Türkiye ve Büyük Britanya Hükümetleri Balkanlarda emniyetin sağlanmasını temin etmek lüzumunu onaylarlar ve bu amaca seri bir şekilde varmak için görüşme halindedirler."

"Alman tüm bu kararlar iki hükümetten herhangi birinin diğer hükümetlerle anlaşmalar imzalamasına engel değildir."

³Erdoğan Karakuş; *İngiliz Belgelerinde İkinci Dünya Savaşı Öncesi Türk İngiliz İlişkileri, 1938-1939*, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayını, Ankara, 2004, s.198.

kendi lehine çevirme çabasında olan devletlerin stratejik gücünü artırmak amacına dayanan ve kendi ulusal çıkarlarını daha ön planda tuttıkları temel yardımlardır.

Dünya ekonomik sistemleri içerisinde silah sistemlerinin çevre ülkelere transferi, satışı veya yardımlar önemli bir yer tutmakta ve bu durum az gelişmiş ülkelerin refah seviyelerini olumsuz etkilemektedir. Silah ve cephane yardımlarında asıl olumsuzluklar daha sonra beraberinde gelecek olan ek ve yedek parça satışları, ara mallar, akaryakıt ve araştırma geliştirme laboratuvarlarının kurulması vb. yatırımlar ile ortaya çıkmaktadır. Askerî yardım, alıcı ülkenin gelecekteki silah alımları için bir pazarlama aracı olarak görülmekte, temelde “çevre ülkelerde demokratik düzenin kurulmasına yardım” tezi gerçekleştirilmemektedir.⁴

Askerî yardımlar bir ülkenin savunma ve güvenlik konularında, yardımı yapan ülke ve yardım alan ülkenin güvenliklerini pekiştirmek amacıyla ilgili anlaşmalar çerçevesinde gerekli desteğin sağlandığı, satışların yapıldığı programlardır. Özellikle savaş dönemlerinde yapılan askerî yardımlar sevkiyat ve uygulamaları büyük sıkıntıları beraberinde getirmektedir. Bu sıkıntıların başında yardımı alan ülkenin ulaşım ağındaki yetersizlikleri önem arz etmektedir. Türkiye İkinci Dünya Savaşı yıllarında bu konuda büyük sıkıntılar yaşamış ve sevkiyat işlerinde ulaşım ağlarının noksanlığını yeni açılan yollar ile gidermeye çalışmıştır.

Söz konusu dönemde Türkiye’de ulaşım ağında ve özellikle de kara yolu ağında önemli çalışmalar başlatılmıştır. İkinci Dünya Savaşı yıllarında bu yapılan çalışmalar neticesinde, Türkiye’de 1939 yılında 40.832 km. olan karayolları uzunluğu, 1945’te 43.511 km.ye yükselmiştir. Buna göre savaş yılları içinde toplam 2578 km., yılda ortalama 430 km. yol inşa edildiği görülmekte iken, bu dönemde nitelikleri itibarıyla yol şebekesinde önemli bir iyileştirme yapılamamıştır. Her ne kadar üst yapı yollardaki artış, toplam yol artışından daha fazla ise de, 1945 yılında 20.041 km. uzunlukta gösterilen bu yolların istatistiklerde sadece 12.269 kilometresinin iyi olarak nitelendirildiği, geri kalanının bozuk sayıldığı görülmekte, dolayısıyla ulaşım rahatlıkla olanak sağlamadığı anlaşılmaktadır. Savaşın ortaya koyduğu askerî ihtiyaçlar, asker ve malzeme naklinde yaşanan büyük güçlükler, karayolları şebekemizin uzunluk, fakat özellikle nitelik itibarıyla yetersizliğini bütün açıklığıyla ortaya koymuştur. 1939 ila 1945 yılları arasında toplam 72.629.096 liralık bir harcama ile 2.502 km karayolu yapılmış ve 6840 km. yol da bakıma alınmıştır.⁵

⁴Ulrich Albrecht, Dieter Ernst, Peter Lock, Herbert Wulf; *Silahlanma ve Az gelişmişlik, İran, Hindistan, Yunanistan, Türkiye: Keskinleşen Militarizm*, Çev. Ümit Kıvanç, Mehmet Budak, İstanbul, 1978, s.32-33.

⁵Efdal As; *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2006, s.249.

Bu dönemde askerî nakliyat için 4 önemli yol güzergâhı vardır.⁶ Bunlar;

- a- Mardin-Diyarbakır,
- b- Mersin-Ulukışla,
- c- İskenderun-Adana-Tarsus,
- d- Silifke-Karaman'dır.

Bu yollardan Mardin-Diyarbakır yolu onarımı yapılan kadar malzemeler Meydan-ı Ekbez'e gelmiş ve yükler Mersin-Ulukışla hattına kaydırılmıştır. Yolların tamamlanması ile birlikte aylık 57.000 ton malzeme nakledilmiştir.

Savaşın sonlarına doğru karayolları konusunda atılan somut adımların meyvelerinin toplandığı, 1942 yazında yapımına başlanan Mersin-Ulukışla asfalt yolu ile Tarsus-İskenderun şosesinin, 1945'e girildiğinde bitirildiği görülmektedir. Yolu açılışı nedeniyle yapılan törende konuşan Bayındırlık Bakanı Sırrı Day, yolun Türk-İngiliz işbirliği ile yapıldığını vurgulamıştır. Bu açıdan bakıldığında, İkinci Dünya Savaşı'nın tüm hızıyla sürdüğü bir dönemde, bir İngiliz şirketinin (*Braithwaite*) bu projeye destek vermesi ve örneğin, "Mersin-Ulukışla arasında 152 km.lik asfalt yolun % 90'ının beş ay gibi kısa bir sürede, günde ortalama 6.000 amelenin çalışmasıyla bitirilmesi" anlamlıdır.⁷

İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması ve bu savaşa girmemekle birlikte, savaşa her an girme tehlikesi dolayısıyla devletin seferberlik ilan etmesi, Türkiye'nin ulaştırma sektörünü başlıca iki noktada etkilemiştir. Birincisi, zaten yoğun devletçilik politikası uygulanan sektörün, savaş yılları içerisinde büsbütün müdahalelere maruz kalması ve devletin tam hâkimiyetine girmiş olmasıdır. İkincisi, kaynakların ve olanakların millî savunma ihtiyaçlarına kaydırılması zorunluluğu dolayısıyla, ulaştırma sektöründe ve özellikle bunun altyapı hizmetlerinde gerekli yatırımların bazı istisnalar dışında çok yavaşlamış olmasıdır.⁸

Bu dönemde, liman ve iskele inşaatı konusunda da önemli adımların atılmaya başlandığını görmekteyiz. Cumhuriyetin kuruluşundan İkinci Dünya Savaşı'na kadar olan dönemde liman ve iskeleler için toplam 700.000 liralık ödenek ayrılırken, sadece 1940 yılında bu inşa programı için ayrılan ödenek 1.200.000 lira olmuştur. Aşağıdaki tabloda, bu dönemde liman ve iskelelere ayrılan ödenek miktarı verilmektedir:⁹

⁶ Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi; *İkinci Dünya Harbi Kataloğu*, (İDH) Kutu 6, Gömlek 140, Belge 3.

⁷ *As*; a.g.t., s.250.

⁸ *A.g.t.*; s.252.

⁹ *A.g.t.*; s.287.

(1939-1945 Dönemi Liman ve İskelelere Ait Ödenekler)

Yıl	Ödenek
1939	---
1940	1.200.000
1941	2.425.000
1942	2.942.000
1943	2.172.000
1944	4.161.000
1945	1.877.000
TOPLAM	14.777.000

Dönemin hizmete açılan en önemli limanı İskenderun Limanı'dır. İkinci Dünya Savaşı yıllarında, *Braithwaite* adlı İngiliz şirketi tarafından inşaatına başlanan İskenderun Limanı, Bayındırlık Bakanı Sırrı Day tarafından Ocak 1945'te açılmıştır. İskele uzunluğu 309 metreyi bulan, aynı anda 6 geminin boşlatma yapabileceği büyüklükteki limanın açılışında İngiliz büyükelçisinin de bulunması, limanın taşıdığı anlamı gösteren önemli bir detaydır. Limanın açılması, gerek Türkiye ve gerekse Ortadoğu ile ilgilenen devletler açısından büyük önem taşımaktadır. Çünkü bu limanın, hem ekonomik hem de askerî değeri olup, askerî malzemelerin naklinde stratejik öneme sahiptir.

Özellikle savaş koşullarında askerî ihtiyaçların karşılanmasında demir yolunun önemini yadsınamaz. Bu dönemde tüm imkânların azalmasına karşın, demiryollarının geliştirilmesine azamî önem gösterilmiş ve teşvik edilmiştir. Aşağıdaki tabloda, İkinci Dünya Savaşı yıllarında demir yolu taşımacılığına ilişkin veriler yer almaktadır:¹⁰

(1939-1945 Yılları Arası Demir Yolu Taşımacılığı)

Yıllar	Yolcu sayısı (1000)	Yolcu-km. (milyon)	Taşınan eşya (1000 ton)	Ton-km. (milyon)
1939	30646	1430	5371	1319
1940	30326	2113	6585	2005
1941	37678	2653	6915	2040
1942	43026	2902	6925	2215
1943	43727	2668	3399	2546
1944	44177	2470	8458	2647
1945	29339	1545	4876	1356

¹⁰ A.g.t.; s.248.

İkinci Dünya Savaşı yıllarındaki ulaşım ağlarına ait verileri ortaya koyduktan sonra, bu dönemin askerî sevkiyat açısından gelişmelerini ve İngiltere ile olan görüşmeleri şu şekilde ele alabiliriz. 14 Şubat 1940 tarihinde müttefik kuvvetleri askerî malzemelerin yurdumuza çıkarılması ve istihdamı için istedikleri yol, iskele, üs ve tayyare meydanlarının bir an evvel yapılması, aksi takdirde yardımların imkânsız olduğu bildirilmiştir.¹¹ Yapılacak tesislerin Rusya ve mihver devletlerde rahatsızlık yaratacağı düşünüldüğünden bu konuda şu tedbirler alınmıştır.

- a- Yapılacak işler son derece gizli tutulacaktır.
- b- Yapılacak tesisat ve depolar ticari mahiyette olacaktır. (gaz şirketleri, otomobil acenteleri, ticari malzeme vs.)
- c- Türkiye’de müttefikler için yapılacak iaşe maddeleri benzin vs. güya İngilizlere satılmış olarak gösterilecektir.
- d- Türkiye’de yapılacak yol, depo, iskele ve hava meydanları inşaatında İngiltere için olduğu hissi verilecek ve yapılacaktır.
- e- Bütün bu işlerde çalışacak yabancı memur ve işçiler sivil ve ticari mahiyette olacaktır.

Yapılan tüm bu hazırlıklara rağmen Türkiye savaşa girmeyi kabul etmiş değildir. Türk ordusunun yegâne maksadı muhtemel bir tecavüze karşı hazır ve kuvvetli bir şekilde inisiyatifi kendi ellerinde bulundurmak isteğidir. Bu çerçevede Türkiye savaş boyunca savaşın dışında kalmaya yönelik politika izlemiş ve bunda da başarılı olmuştur.

İngilizler yapılacak yardımların alt yapısını oluşturacak yatırımların 1940 yılının mart ayında başlayıp eylül ayında bitirilmesini taahhüt etmişlerdir. Türk askerî yetkilileri planlanan tüm bu işlerin tamamlanması halinde iki ülke arasında plan hareket görüşmelerine başlanabileceğini bildirmiştir.¹²

Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak 19 Şubat 1940 tarihinde Başbakanlık ve Dışişleri Bakanlığına yazdığı yazıda; “... *Genelkurmay’ın yegâne maksadı muhtemel tecavüze karşı hazır ve kuvvetli bulunmak, böyle bir tecavüz halinde askerî mukavelenin birinci maddesi mucibince inisiyatifi düşmana kaptırmadan harekete geçebilmek ve müttefiklerimizin çok önemli olan yardımlarından azami derecede istifade edebilmektir.*” sözleri ile Türkiye’nin savaş ile ilgili genel maksadını ortaya koymaktadır.¹³

¹¹ İDH.; K.5, G.021, B.1.

¹² İDH.; K.5, G.021, B.2.

¹³ Cemalettin Taşkıran; “1941 Yılı Başında Türk- İngiliz Siyasi ve Askerî Görüşmeleri, (Ocak-Şubat-Mart 1941)”, *Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri I, İkinci Dünya Harbi ve Türkiye, 20-22 Ekim 1997, İstanbul, 1998, s.291.*

Türk-İngiliz heyetleri arasında yapılan görüşmeler çerçevesinde, İkinci Dünya Savaşı'nın başladığı tarihte Türkiye, İngiltere, Fransa arasında üçlü anlaşma müzakereleri 19 Ekim 1939 tarihinde imzalanmış ve bir taraftan da Rusya ile temaslar sürdürülmüştür. Üçlü Antlaşma'nın eklerinde yer alan ve Türkiye'ye verilecek askerî malzemenin cinsleri, miktarları ve teslim programları ek müzakere ile tespit edilmiş ve bu müzakereleri Numan Menemencioğlu yürütmüştür.¹⁴ Müzakerelerin kilit noktasını ise liman, demir yolu ve stratejik noktaları korumaya yönelik uçaksavar ve tanksavar toplarının teslimi oluşturmaktadır. Yapılan tüm bu müzakere ve antlaşmaların temelinde Türkiye'yi müttefik olarak kendi yanlarında savaşa sokmak ve stratejik konumundan yararlanmak yatmaktadır. Bu durum savaş süresince artarak sürmüş ve Türkiye'nin stratejik gücünden yararlanma maksatlı faaliyetler devam etmiştir.

Yapılan görüşmeler ve karşılıklı anlaşmalar çerçevesinde İngiliz heyetleri Türkiye'de faaliyetlerde bulunmak için birçok kez girişimde bulunmuşlar ve izin talep etmişlerdir. Bu çerçevede, Hariciye Vekâleti'nden Genelkurmay Başkanlığı'na yazılan 14 Mayıs 1942 tarihli yazıda; Mersin ve İskenderun Limanları'na İngiltere'den temin edilecek malzeme ile tarafınızdan tahkimi için verilecek malzemenin doğrudan doğruya Türk ordusunun malı olması lazım geldiğinden dolayı bunların tarafınızdan uygun bir mahalle nakli hususunda ve ayrıca İngiliz teknisyenlerin defî toplarının bakım ve tamirine nezaret etmek üzere her tabura girmesine izin verilmesi uygun görülmemiştir. İngiliz Büyükelçisine iletilen bu görüş uygun bulunmuş ve sadece 2 sivil eğitmenin geleceği belirtilmiştir.¹⁵

13 Şubat 1940 tarihinde Orta Şark İngiliz karargâhından ve Komutan Wavell'den Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'a yazılan mektupta; Türkiye'de hava meydanları ve hava üslerinin kuruluş işinin çok acil bir mesele olduğunu, Türk ordusuna yapılabilecek ilk yardımın hava kuvvetlerine yapılacağını ve Yakın Şark Hava Kuvvetleri Komutanı Sir Willam Mitchell'in konuyu görüşmek üzere Türkiye'ye geleceği bildirilmiştir.¹⁶ Bunu üzerine konu hakkında iki ülke temsilcileri görüşmeleri hızlandırmış ve İngiliz komutan Türkiye'ye gelerek temaslarda bulunmuştur.

İngiltere'nin savaşın başından itibaren vaat ettiği pek çok hususta aksamalar meydana geldiği ve alt yapı eksikliğinden kaynaklanan sorunlar neticesinde askerî yardımların tam olarak gerçekleşmediği görülmektedir. Bu konuya ilişkin Genelkurmay Başkanlığı'nın 30 Mayıs 1942 tarihinde

¹⁴ Kamuran Gürün; "Savaşın İlk Yılı ve Türkiye", *Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri I, İkinci Dünya Harbi ve Türkiye, 20-22 Ekim 1997, İstanbul, 1998, s.10.*

¹⁵ İDH.; K.2, G.026, B.1.

¹⁶ İDH.; K.1, G.092, B.1.

Hariciye Vekâletine yazdığı şu yazı önem arz etmektedir. “İngilizlerin vaat ettikleri malzemelerin henüz tamamen gelmediği, hava savunma toplarının ise bir saldırı halinde Türkiye’ye gelecek İngiliz yardım kuvvetlerinin İskenderun-Mersin, Adana-Ulukışla bölgelerindeki tesislerin ilk aşamada korunmasını temin için kullanılmak üzere getirileceği bizzat İngiltere tarafından bildirilmiştir.”¹⁷ Döneme ait yazışmalara bakıldığında bu ve benzeri birçok aksamanın olduğu anlaşılmaktadır.

1. Liman ve Demir Yolu Nakliyatın Kontrolü

İkinci Dünya Savaşı boyunca askerî yardım konusunda Türk-İngiliz görüşmelerinin en yoğun yaşandığı yıl 1943 yılı olmuştur. Bu yıl içerisinde birçok İngiliz heyeti Türkiye’ye gelerek temaslarda bulunmuş, askerî sevkatta liman, demir yolu ve kara yolu güzergâhları üzerinde çalışmalar yapılmıştır. Bu çerçevede, İngilizlerle yapılan 14 Nisan 1943 tarihli toplantı önem arz etmektedir. Bu toplantının zabıtlarına göre; toplantıya Türkiye’den bir askerî heyet ile İngiltere’den Albay Blunt, Yarbay Bell ve Yarbay Judd katılmıştır. Toplantının amacı, İngilizlere verilecek üs ve depoların mevkiini belirlemek için yardımcı olacak demir yoluna ilişkin bilgi aktarmaktır.

Toplantıda, karşılıklı olarak sorunlar tartışılmış ve çözüm aranmıştır. Bu sorunlardan biride yığınak ve taşıma süresinin haftalarca süreceği kabul edilerek Afyon-Adana hattı üzerinde 12 adet trenin ne kadar süre çalışacağı meselesidir. Türk yetkililer, İngiliz kuvvetlerinin yığınağı için günde 12 trenin çalışmasının sınırsız bir şekilde zaman kısıtlaması olmaksızın yapılabileceğini belirtmişlerdir. Bahsi geçen trenler Adana-Ulukışla-Afyon, Adana-Ulukışla-Ankara ve Fevzi Paşa-Malatya-Kayseri-Ankara hatlarında çalışacaklardır.

Her üç hat üzerindeki tren adedinin ne olacağına, gidecekleri yer belli oluncaya kadar karar verilememiştir. Bu kapsamda tafsilatlı bir nakliyat planının yapılması kararlaştırılmıştır. İngiliz heyeti bu trenlerde kenarları açık vagonlara ihtiyaç olacağını belirterek, bunların Türk kaynağından sağlanmasını talep etmiştir.¹⁸ Nakliye ve yığınak süresi sona erdikten sonra, İngiliz ordusuna her cinsten malzeme ikmali için ne kadar tren tahsis edileceği ve bunların hangi yollardan yararlanacağı toplantıda ele alınan bir başka konu olmuştur.

Yapılan görüşmelerde, İngiliz heyeti günde 9 tren ile sevk işlerini yürütebileceklerini ifade ederken, Türk heyeti bu sayının kısa süre içinde 12’ye çıkarabileceklerini belirtmiştir. Bu trenler Ulukışla-Afyon ve Ulukışla-Ankara arasında çalışacaklardır. Ulukışla-Afyon hattında ortalama 7-8 trenin

¹⁷ İDH.; K.1, G.083, B.1.

¹⁸ İDH.; K.6, G.129, B.3.

çalışmasını ve devamında bu trenlerin Ulukışla-Ankara hattını kullanabilecekleri belirtilmiştir. Ancak bu rakam bazı durumlarda 4-5 trene düşebilecektir. Toplantıda, Ulukışla-Afyon hattının İngilizlerin ikmali için, kuzey yolunun ise Türkiye'nin ihtiyaçları için elde bulundurulması kararlaştırılmıştır. Normal şartlarda Türkiye'nin askerî trenleri 29 vagon ile 420 ton ağırlık taşımaktadır. Bu kapasite Ulukışla-Afyon-Eskişehir hattında artırılmak istenmiş ancak askerî trenlerde kapasite artırımının mümkün olmadığı belirtilmiştir. Bu hat üzerinde kara yolu ile limanlardan Ulukışla'ya gelen malzemenin iç bölgelere taşınmasında özellikle Ulukışla-Afyon hattı önem arz etmektedir.¹⁹

a. Demir Yolu ve Limanlarda Nakliyat Heyetleri

İkinci Dünya Savaşı yılları süresince demir yolu ve limanlarda nakliyat işlerini planlı ve düzenli yapmak amacıyla heyetler oluşturulmuş ve bu heyetler vasıtasıyla nakliyat işleri sistemli hale getirilmiştir. Kurulan bu heyetler, liman ve transit heyeti, liman kontrol heyeti, iç münakalat heyetidir.

Liman ve Transit Heyeti; limanlardaki giriş ve çıkışı düzenlemek amacıyla teşkil edilmiştir. Başkanı Türk ve kıdemli bir memur olan heyetin üyeleri, Türk ordusunun temsilcileri, liman, demir yolu, gümrük idaresi memurları, bahrî, askerî ve deniz nakliyat temsilcilerinden oluşmaktadır. Muamele memuru ise İngiliz'dir. Heyetin görevleri; liman kontrol heyeti için talimatlar yayınlamak, muhtelif limanlar arasında gemi tahsis etmek, lüzumlu görülen hallerde tahliyenin emniyet derecesine göre öncelik hususunda karar vermek, yol ve demir yolu üzerindeki nakliyatın tanzimi için tedbir almak, liman tahmil ve tahliye işlerinin islahı için çalışmak, muhtelif limanlara römorkör ve layterler tahsis etmektir.

Liman Kontrol Heyeti; sevkiyat yapılan tüm limanlarda kurulmuştur. Başkanı o mahalde bulunan Türk memur olan (muhtemelen liman reisi), üyeleri Türk, İngiliz deniz ve kara makamlarından oluşan ve muamele memuru İngiliz olan bir heyettir. Heyet; liman ve transit heyetinin verdiği emirleri tatbik etmek ve ona malumat vermek, gemilerin kalacağı yeri tayin etmek, gerekli görüldüğünde gemilerin öncelik sırasını tayin etmek, yol ve demir yolu üzerinde nakliyatın tanzimi konusunda detaylı çalışma yapmak, römorkör ve layterlerin kontrolünü yapmak, limanlardaki tahmil ve tahliye vasıtalarının bakımı konusunda emirler vermek ve teklifler yapmak, liman sahalarında pasif hava savunmasını planlamaktır.

İç Münakalat Heyeti; başkanı Türk olan ve üyeleri Türk ve İngiliz ordu temsilcilerinden seçilen, demir yolu temsilcisinin de bulunduğu ve muamele

¹⁹ İDH.; K.6, G.129, B.4.

memurunun İngiliz olduğu bir heyettir. Heyetin görevleri; çeşitli noktalar arasında tren lokomotif ve stok tahsisi konusunda hazırlık yapmak, gerekli görülen hallerde nakliyata müdahale etmek, düşman tarafından verilecek muhtemel hasara karşı tamir için planlama yapmak, hava akınları sırasında trenlerin seyir ve hareketi hakkında talimat vermek, gerekli görülen hallerde sivil nakliyatı devreye sokmak, yol nakliyatının idaresini sağlamak, yol ve demir yolu nakliyatının bakımını yapmaktır.²⁰

Türkiye'nin 1943 yılı başında askerî sevkiyat bazında nakliyat kapasitesi, İskenderun ve Mersin Limanları'nda günde ortalama 670 ton, ayda 20.000 ton civarındadır. Demiryollarında ise; İskenderun ve Mersin Limanları'ndan Kayseri ve Karaman istikametine günde 2.000 ton (altı tren) sevkiyat yapılmıştır. Bu trenlerin dördü askerî nakliyatta, ikisi halkın ihtiyacını karşılamak üzere tahsisli olup, gerekli hallerde 1 tren daha tahsis edilmiştir. Aylık askerî nakliyat kapasitesi günde 4-5 tren ve aylık 33-42 bin tondur. Bu miktarlarda trenlerin yük tanzimi için gerek nakil vasıtalarında ve gerekse yükün cinsindeki farklar dikkate alınarak %10 tolerans verilmiştir. Bu tolerans oranı demir yolu nakliyat kapasitesinde de dikkate alınmıştır.²¹

İngiliz makamları, Mart 1943'de sivil halkın ihtiyacı dahil, karadan ve denizden toplam 40.500 ton yardım vereceklerini bildirmişlerdir. Bu yardımlar, deniz yolu ile Mersin ve İskenderun Limanları'ndan ayda 20.000 ton, Irak ve Suriye'den demir yolu ile ayda 27.000 ton, sivil ihtiyaç ile birlikte toplam 47.000 ton olarak planlanmıştır. Türk liman ve demiryollarının kapasitesine göre, arada tren nakliyat kabiliyetinde ayda 5.000 tonluk bir fark vardır. Bu fark şu üç alternatifli plan ile kapatılmaya çalışılmıştır.

a- İskenderun ve Mersin Limanları'na muhtelif hizmetlerle gelen Türk vapurlarıyla İzmir ve Marmara Limanları'na sevk edilmiş.

b- Lokomotif, vagon ve kömür verildiği takdirde Fevzi Paşa üzerinden demir yolu ile Malatya'ya sevk edilmiş.

c- Haziran 1943'e kadar İngilizler tarafından kamyonlarla Mersin bölgesinden Ulukışla'ya nakledilmiştir.

b. İngiliz Heyetleri ile Yapılan Görüşmeler ve Nakliyat İşleri

İkinci Dünya Savaşı süresince İngiliz heyetleri ile sürekli olarak görüşmeler yapılmış ve askerî yardımların programları bu görüşmelerde belirlenmiştir. Heyetler arası görüşmeler 1943 yılında yoğunlaşmış ve önemli kararlar alınmıştır. Nakliyat konusu ile ilgili yapılan görüşmelerde iki

²⁰ İDH.; K.6, G.130, B.2.

²¹ İDH.; K.6, G.131, B.1.

ülke heyeti karşılıklı anlaşmaya varmıştır. Limanlarda ve demiryollarında İngiltere'nin yardımı olmadan sevki yapılacak miktarlar şu şekilde belirtilmiştir: Mersin ve İskenderun Limanları yapılmakta olan teşkilatı ile Nisan 1943'de toplam günde 1.100 ton, ayda 33.000 ton tahliye yapacak kapasitededir. Ayrıca İzmir Limanı'ndan İskenderiye ile İzmir arasında tahsis edilmiş bulunan iki Türk gemisi ile günde asgari 300 ton ayda 10.000 ton tahliye yapılmıştır. Demiryollarında İngiliz yardımı olmadan mart ayındaki sevkiyat kapasitesi ayda 33-42 bin tondur. Ayrıca İzmir'e gelecek olan 10.000 tonluk malzeme de ülke geneline sevki edilmiştir.

1 Mart 1943 tarihinde gerçekleştirilen Türk-İngiliz heyeti ikinci toplantısında, General Arnold şunları söylemiştir; *“Sadece harp malzemesi değil, benzin, hububat vs. karışık olarak ayda 12.000 ton Beyrut-Meydan-ı Ekbez, 15.000 ton Basra-Nusaybin hattından taşınabilir. Sonuç olarak İzmir Limanı hariç olmak üzere İskenderun-Mersin'e 20.000 ton, Meydan-ı Ekbez-Nusaybin arasında 27.000 ton olmak üzere 47.000 ton malzeme taşınacaktır.”*²²

Türk yetkililer ise İskenderun-Mersin Limanları'nın kapasitesinin 33.000 ton olduğunu dolayısıyla 60.000 ton nakledebileceklerini beyan etmişlerdir. General Arnold ise konuyu Münakalat Vekili Fahri Engin ile görüştüğünde bu kadar malzemenin Türkiye içinde nakline yetecek teknik kapasitenin olmadığını belirtmiştir.

3 Mart 1943 tarihinde gerçekleştirilen Türk-İngiliz heyeti üçüncü toplantısında ise İngilizlerin taahhüt ettikleri malzemeyi tam anlamı ile göndermedikleri ve bu hızla ancak bu işlemin 5 senede tamamlanacağı ifade edilmiştir.²³

4 Mart 1943 tarihli toplantıda yapılan açıklamada; İngiliz heyeti, limanların öncelikle korunması gerektiğini ve Yunanistan'da Almanların ilk önce limanlara hücum ettiğini belirtmiş, Türk yetkililer ise demiryolları, boğazlar ve geçitler ve sanayi bölgelerinin öncelikle korunması gereken yerler olduğunu ifade etmiştir. İngilizler, İskenderun Limanı'nın korunması için 16 topun yeterli olmayacağını, bu limana bir alay yerleştirilmesi gerektiği düşüncesinde ısrar etmişlerdir. Onlara göre bir limanın tahribi, demiryollarının tahribinden daha önemlidir. Demir yolu onarılabilir ancak limanı onarmak kolay değildir.

İngilizler, İskenderun ve Mersin Limanları'nı önemserken, Türk heyeti özellikle Zonguldak ve Karabük üzerinde durmaktadır. Türk yetkililer tarafından Zonguldak-Karabük hattının, en az Eskişehir-İstanbul hattı kadar

²² İDH.; K.6, G.139, B.2.

²³ İDH.; K.6, G.138, B.1.

önemli ve tek kömür yolunun bu hat olduğu, Eskişehir-İzmit hattı kırılırsa Bolu üzerinden kara nakliyatı yapılabileceği ifade edilmiştir. Dolayısıyla Karabük Demir Fabrikası ve kömür ocaklarının birinci derecede önemli olduğu vurgulanmış ve eldeki harp malzemelerinin bu fabrikadan alınacak destek ile onarılabileceği belirtilmiştir.²⁴

İngiliz yetkililer 10 Mart 1943 tarihinde yapılan toplantıda, nisan ayında karadan ve denizden toplam 43.000 ton malzeme vereceklerini, 16 Mart 1943 tarihinde ise bu rakamı 47.000 ton'a çıkaracaklarını bildirmişlerdir.²⁵

Adana görüşmeleri gereğince Türkiye'ye verilecek harp malzemesinin tonajı yaklaşık 3,5 milyon tondur. Bu kapsamda limanlardan, Suriye ve Irak'dan gelen demiryolları üzerinden günde toplam 10.000 ton malzeme alınması gerekmektedir. Türkiye'nin bu malzemelerin günlük alımı ile ilgili hazırladığı plan şu şekildedir.²⁶

İskenderun Limanı	- 3.000 Ton
Mersin Limanı	- 1.800 Ton
Susanoğlu Limanı	- 400 Ton
Antalya Limanı	- 100 Ton
İzmir Limanı	- 2.500 Ton
Bandırma Limanı	- 600 Ton
Derince Limanı	- 600 Ton
Irak üzerinden demir yolu	- 500 Ton
Suriye üzerinden demir yolu	- 400 Ton

Toplam = 10.100 Ton

Türk heyeti demiryollarından azami yararlanmak için, gelecek malzemenin Türkiye dahilinde imkânlar nispetinde en kısa muntikalara depolanmasını da göz önünde tutmuş ve İngiliz heyetine bildirilmiştir. Bu düşüncenin amacı, alınan malzemenin düşman baskımından uzakta bulunmasını ve malzemenin dağınık tutulmasını, aynı zamanda oluşturulacak teşkilatın da kolay çalışmasını sağlamaktır. İngilizler deniz ve demiryollarından alınacak bu miktarlar üzerinde bir değişiklik yaptığında Türkiye böyle bir teklifi derhal tetkik etmiş ve karara bağlamıştır.

Türk liman ve demiryolları, İngiliz yardımı olmadan günde ortalama 1100-1400 ton, ayda 33-42 bin ton malzeme taşıma gücüne sahiptir. Bütün imkânlar zorlanarak bu rakam ayda 47.000 tona çıkarılmıştır. Bu kapasite ile yıllık 564.000 tona ulaşılmıştır. Ancak tüm bu şartlar altında, söz verilen 3,5

²⁴ İDH.; K.6, G.108, B.5.

²⁵ İDH.; K.6, G.131, B.2.

²⁶ İDH.; K.6, G.131, B.3.

milyon ton malzeme 6 yıllık bir zaman dilimine yayılarak taşınmıştır. Bu durum karşısında kapasiteyi artırmak için; limanlardaki tahmil ve tahliye kabiliyetini yükseltmek, denizden bu limanlara fazla nakliyat yapabilmek için daha fazla vapur tahsis etmek, Mersin ve İskenderun Limanları'ndan Kayseri ve Karaman'a, Fevzi Paşa'dan Malatya-Mardin üzerinden Diyarbakır ve Malatya istikametlerine demir yolu nakliyatının gücünü artırma kararı alınmıştır. Ayrıca, daha fazla kömür temin edilmesine, demiryollarının yükünü hafifletmek için yapılacak karayollarının bir an önce tamamlanmasına ve karayolları nakliyatı için kamyon ve akaryakıt verilmesine karar verilmiştir. Yapılan tüm bu çalışmalarda demiryollarının ve limanların kapasitelerini en az günlük 300 ton artırmak için çalışmalar başlatılmıştır.²⁷

Askerî yetkililer tarafından, Hariciye Vekâletine takdim edilen Türkiye'nin nakliyat kapasitesi hakkındaki raporda; İngilizlerin, Adana görüşmelerinin ruhuna ve bu görüşmelere ait askerî makamlara taahhüt ettiği şartların talep ve icaplarına uygun olarak hazırladığı nakliyat planlarının ve malzeme listelerinin tahakkuku için, yeniden imkânlar aranması ve bu iş için azami gayret sarf edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca Türk-İngiliz müşterek toplantısında alınan kararların Türkiye tarafından icrasına başlandığı da açıklanmıştır.²⁸

10 Mart 1943 tarihinde Türkiye ile İngiltere askerî heyetleri arasında yapılan görüşmede; Türk nakil vasıtalarının kapasitesinin sağlıklı olarak belirlenmesi talep edilmiş ve bu talep Mayıs 1943 tarihinde karşılanmıştır. Ancak bu toplantıda Türk heyeti İngiliz heyetine şu soruları yönelterek cevap istemiştir.

a- İngiltere ve Amerika, Türk limanları için ne kadar gemi tahsis edebilir ve bu gemiler Orta Şark'a ne zaman gelebilir?

b- İngiltere ve Amerika, Türkiye'nin harp malzemesi ihtiyaçlarını ne dereceye kadar karşılayabilir ve bu malzeme ne zaman Türkiye'ye gelebilir?

c- İngiltere ve Amerika, Türkiye'nin kömür ihtiyacını ne dereceye kadar karşılayabilir?

İngiliz heyeti sorulan bu sorulara olumlu cevaplar vererek sevkiyat hazırlıklarının derhal başlayacağını bildirmiştir. Ayrıca mayıs ayından sonra kış mevsimine kadar her ay kapasitenin yükseltilecek devam ettirileceği beyan edilmiştir.²⁹ İngilizler nakliyatı hızlandırma ve kolaylaştırma

²⁷ İDH.; K.6, G.131, B.4.

²⁸ İDH.; K.6, G.131, B.5.

²⁹ İDH.; K.6, G.136, B.1.

maksadıyla Mersin'de araba vapurlarının yanaşabileceği bir iskele kurma sözü de vermiş, ancak bu iskelenin ahşap malzemeden yapılması planlandığı için anlaşmazlık yaşanmıştır. Bölgenin ahşap malzemeye uygun olmadığını belirten Türk yetkililer bu konudaki çekincelerini dile getirmişlerdir.³⁰ Ayrıca, İngilizler Hindistan'dan getirdikleri kömürleri Adana ve civarındaki depolara sevk etmişler ancak bu kömürlerin linyit kömürüne benzemesi ve dayanıklılığının zayıf olması sıkıntılara ve tartışmalara sebep olmuştur.

Toplantıda, Adana görüşmelerinde askerî malzemenin süratle nakledilmesi kararı verildiği ve bu karara uyulması gereği belirtilmiş ve ilk nakledilmesi gereken malzemelerin liman ve demiryollarının kapasitesini artıracak malzemelerin olması gereği dile getirilmiştir.³¹ Türk yetkililer motorlu nakil vasıtalarını Susanoğlu ve Taşucu İskeleleri'ne çıkararak bu suretle Silifke-Karaman yolundan yararlanılabileceğini belirtmişlerdir. Yapılan çalışmalar neticesinde 1 Haziran 1943 tarihinden itibaren Mersin-Ulukışla arasında kamyon seferleri başlamış ve kamyonlar iki gruba ayrılarak seferlerine devam etmişlerdir. Bu süreçte Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti gümrük kanununu çıkararak, millî müdafaa malzemelerini vergi dışı tutmuş ve bu şekilde işlemler kolaylaştırılmıştır. Limanlarda işçi kıtalari oluşturularak işçi sayısı da sürekli artırılmıştır.³² İşçiler için barakalar yapılmış ve sıtma ile daha ciddi mücadele edilmeye başlanmıştır. Transit nakliyat için liman ile demir yolu bağlantısı sağlanmış ve bunun için İngilizler, 2 makas ve 500 m. ray temin etmişlerdir.

İngilizler sevk edecekleri 25 hava bölüğü için tahmini olarak; günde 4 tren, 45 hava bölüğü için 6,5 tren, 45 bölük hava ve tank def'i için 7,5 tren, 2 zırhlı tümen için 12 trene ihtiyaç olduğunu belirtmişlerdir. Bu çerçevede Türkiye bu hat üzerinde günde 12 tren tahsisi yapmış ve nakliyat başlamıştır.³³

³⁰ İDH.; K.6, G.136, B.4.

³¹ İDH.; K.6, G.136, B.2.

³² İDH.; K.6, G.136, B.6.

³³ İDH.; K.6, G.136, B.8.

Mart-Nisan-Mayıs 1943'de Türkiye'ye Yapılan Sevkiyat Durumu (Ton)³⁴

Liman, demir yolu, kara yolu sevkiyatı		Mart 1943	Nisan 1943	Mayıs 1943
Limanlar	İskenderun-Mersin	18.500	24.000	29.000
	İzmir	10.500	10.500	10.500
Demiryolları	Hayfa-Trablus-Halep	12.000	12.000	12.000
	Bağdat-Halep	15.000	15.000	15.000
Karayolları	Halep-İskenderun	3.000	3.000	3.000
Toplam		59.000	64.000	69.5000
Demir yolu ile yapılan nakliyat durumu				
Toroslar üzerinden yapılan nakliyat		40.000	40.000	40.000
İzmir'den yapılan nakliyat		10.500	10.500	10.500
Liman ve huduttan yapılan nakliyat		50.500	50.500	50.500
Sahil gemileri ile tamamlanan noksanlar		8.500	14.000	19.000
Müttefikler tarafından Türk limanlarına sevk edilecek malzemenin tonajı		40.500	43.500	43.500
Türk limanlarına geleceği bildirilen ilave tonajlar		10.000	7.000	7.000

c. Askerî Nakliyatı İyileştirme Programı

1943 yılının başlarında bir araya gelen Türk ve İngiliz heyetleri Türkiye'de yapacakları nakliyat konusunda bir çalışma başlatarak bu konuda bir program hazırlamışlardır. Bu programa göre İngiltere ve Türkiye'ye verilen sorumluluklar şu şekilde tespit edilmiştir:

İngiltere, 1 Haziran 1943 tarihine kadar İskenderun Limanı'na 3 adet vinç temin edecek, İzmir, İstanbul ve Orta Şark Limanları arasındaki tonajları artıracak, İskenderun ve Mersin Limanları'na her ay fazladan iki müttefik gemisi gönderecektir. Demiryolları için Türkiye'nin güney bölgesinde muhtemelen İngiltere'den gelecek gemiler vasıtasıyla bir ihtiyat kömür stoku temini sağlayacak, ayrıca daha fazla lokomotif ve vagon temini için tedbir alacaktır. Mersin ile Ulukışla arasında kamyonlarla nakliyat yapılması için gerekli kamyonların 1 Haziran 1943 tarihine kadar temini sağlanacaktır.

Türkiye, Mersin ve İskenderun Limanları'nda amale ve gümrük teşkilatını derhal halledecek, Mersin'deki yeni iskeleye portal tipi vincin yerleştirilmesini sağlayacak, İskenderun'da toplanan yüklü miktarda Türk kamyonlarının Ulukışla yolundan sevki için Türk araba vapurlarının Mersin Limanı'na naklini sağlayacaktır.

³⁴ İDH.; K.6, G.134, B.2.

Türkiye ve İngiltere'nin ortaklaşa yürüteceği faaliyetler ise; gerektiğinde işçiler için mesken yapılması, sıtmaya karşı daha titiz tedbirlerin alınması, her iki limanda kolayca sevk edilemeyen malzemenin depolanması için gerekli keşif ve hazırlıkların süratle yapılması, Payas'ta layterler için bir iskele inşasının gerekli hazırlıklarının yapılması, Meydan-ı Ekbez ile İslahiye'de başka bir makasın yapılmasının tanzimi ve bu iş için İngilizlerden malzeme temini, Türk araba vapurlarından motorlu vasıtaların çıkarılması için imkânların sağlanması şeklinde belirlenmiştir.³⁵

2. İngiltere Başbakanı Churchill'in Türkiye Ziyareti ve Adana Görüşmesi:

İkinci Dünya Savaşı'nın gidişini değiştiren faktörlerden biri de tarafsız ülkelerin izleyecekleri politikalar olmuştur. Bu ülkeler içerisinde en önemli ülke ise Türkiye'dir. Bu nedenle hem İngiltere'de Churchill ve Eden, hem de Almanya'da Hitler Türkiye'nin bir an önce kendi saflarında savaşa dahil olmasını istemektedirler. İngiltere Başbakanı Churchill 1940 yılının sonlarında ve 1941 yılının başında Türkiye'yi müttefik kuvvetlerin yanında savaşa çekmek maksadı ile görüşmeler yapmak üzere General Marshall-Cornwall'ı iki kez Ankara'ya yollamış, ancak bu görüşmelerden sonuç alınamamıştır.³⁶

Churchill kendi geliştirdiği Türkiye politikasını şiddetli bir şekilde savunmaya devam etmiş ve 17 Eylül 1941 tarihinde Stalin'e gönderdiği mektupta şunları yazmıştır; "En büyük ödül Türkiye'dir, eğer Türkiye'yi kazanabilirsek, kullanabileceğimiz son derece güçlü bir ordu daha olacaktır."³⁷ Ayrıca Churchill, 12 Ağustos 1942 tarihinde ABD ve SSCB temsilcileri ile yaptığı üçlü toplantıda savaşın kazanılması için önceliklerini, İtalya'nın savaş dışı bırakılması, Türkiye'nin savaşa çekilmesi, Mihver Devletlerine toparlanma fırsatının verilmemesi şeklinde sıralamıştır.³⁸

İkinci Dünya Savaşı 1942 yılı sonundan itibaren, müttefiklerin lehine dönmeye başlamıştır. Kuzey Afrika'ya saldıran Alman kuvvetleri püskürtülmüş, Sovyetler Birliği ise, 1941 Haziran ayından beri topraklarında ilerleyen Alman ordusunu, Stalingrad direnişi ile önemli bir yenilgiye uğratmıştır. Böylece müttefikler iki ayrı cephede Alman ilerleyişinin durdurulması neticesinde, savaşta yeni kararların alınması ve bir durum değerlendirmesi yapılması ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu nedenlerle Churchill ve Roosevelt 14 Ocak 1943 tarihinde Casablanca'da buluşmuşlar

³⁵ İDH.; K.6, G.135, B.1.

³⁶ Robin Denniston; *Churchill'in Gizli Savaşı, Diplomatik Yazışmalar, İngiliz Dışişleri Bakanlığı ve Türkiye 1942-1944*, Çev. Sinan Gürünca, Sabah Kitapları, İstanbul, 1998, s.87.

³⁷ A.g.e., s.101.

³⁸ A.g.e.; s.121.

ve savaşın geleceğine etki edecek kararlar almışlardır. Churchill tarafından, kod adı “sembol” olarak belirlenen konferansın, yerini ve zamanını ABD Başkanı Roosevelt tayin etmiştir.³⁹ Casablanca görüşmesi İkinci Dünya Savaşı ve Türkiye açısından da önem önemli sonuçlar vermiş, toplantıda Roosevelt düşmanın kayıtsız şartsız teslim olma fikrini ortaya atmıştır.⁴⁰ Ayrıca bundan sonra amaç, Almanya’ya kesin darbe vurmak ve bunun için de Avrupa’da yeni bir cephe açılmasını sağlamaktır. Yeni cephenin balkanlarda açılmasını düşünen Churchill’e göre, Türkiye’nin savaş dışı durumunu sürdürmesi müttefikler için olumsuz etkidir. Casablanca görüşmesinde Roosevelt, Churchill’in yoğun baskısı neticesinde Türkiye’nin savaşa girmesi gerektiğini kabul etmiş ve bu iki lider Türkiye üzerindeki baskıyı artırma kararı almıştır.⁴¹

Casablanca görüşmesinde Roosevelt ve Churchill tarafından ortaya atılan Sovyetlere yeni bir yardım yolu açmak ve Almanya’yı güney kanadından vurmak amacıyla, Türkiye’nin kilit ülke olarak 1943 yılında savaşa girmesi için gerekli çabanın gösterilmesi fikri Türkiye’ye kabul ettirilmeye çalışılmıştır. Türkiye’nin savaşa girmesi ile ikinci bir cephenin açılmasının yanında Türk hava sahasının müttefiklerce kullanılarak Romanya petrol kuyularının vurulması planlanmıştır. Bu maksatla, Churchill, Türk ordusunun yetersiz olduğunu belirtip Türklere gerekli malzeme ve askerî desteğin sağlanması gerektiğini belirtmiştir.

Bu arada ABD, Türkiye’ye yapılacak yardımlar ve Türkiye’nin savaşa dahil olma sürecini tamamen İngiltere’ye bırakmış, müttefiklerin Türkiye ile ilişkisinin İngiltere üstünden sağlanması kararlaştırılmıştır. Türkiye’ye yapılacak Müttefik askerî malzemesi ve silah yardımı tamamen Ortadoğu İngiliz Askerî Komutanlığı’nın inisiyatifine bırakılmıştır.⁴² İngiltere, savaşın tam ortasında 1943 yılına gelindiğinde Türkiye’yi kendi safında görmek istediğini eylemleri ve attığı adımlarla göstermiştir. Adana görüşmeleri bunun açık kanıtıdır.⁴³

25 Ocak 1943 tarihinde Churchill İngiltere ve ABD adına İnönü ile görüşme isteğinde bulunmuştur. Bu görüşmede, Türkiye’ye modern silahların verilmesi ve Türkiye’nin savunma gücünün artırılmasının ele

³⁹ Gül İnanç Barkay; *ABD Diplomasisinde Türkiye, 1940-1943*, Buke Yayınları, İstanbul, 2001, s.118.

⁴⁰ Feridun Cemal Erkin; *Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi*, TTK Kütüphanesi, Ankara, 1968, s. 188.

⁴¹ “Bütçe Görüşmeleri Münasebetiyle”; *Tan*, 29 Mayıs 1943.

⁴² İzzet Öztoprak; “İkinci Dünya Savaşı Döneminde Adana Görüşmelerinin Siyasi Yönü”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt 16, Sayı 46, Ankara, Mart 2000, s.153.

⁴³ Edward Weisband; *İkinci Dünya Savaşı’nda İnönü’nün Dış Politikası*, C.2, İstanbul, 2000, s.46.

alınması planlanmıştır. Bunun akabinde 26 Ocak tarihinde Roosevelt de İnönü ile temas kurarak bu görüşmeyi desteklediğini belirtmiştir. İnönü'nün, Adana görüşmeleri öncesi toplantıdan beklentilerinin birincisi Türkiye'nin savunma gücünü artırmak maksatlı olarak İngilizlerden alınacak askerî yardımların artırılmasıdır. İkinci beklentisi de, Rusya'dan gelebilecek bir tehlike konusunda İngilizleri ikna etmektir.⁴⁴

İşte izlenen bu politikanın doğal akışı içerisinde İngiliz Başbakanı Churchill 30 Ocak 1943 tarihinde Adana'ya gelerek görüşmelere başlamıştır. Bu görüşmelerde aynı zamanda savaş sonrası gelişmelerde ele alınmış ve Türk ordusunun ihtiyaçları ayrıntılı olarak belirlenmiştir.⁴⁵ Toplantıda Türk heyetinde; Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, Başbakan Şükrü Saraçoğlu, Dışişleri Bakanı Numan Menemencioğlu, İçişleri Bakanı Hilmi Uran, Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, Tuğgeneral Şefik Çakmak ve Feridun Cemal Erkin, İngiliz heyetinde ise, İngiliz Başbakanı Churchill, Dışişleri Daimi Müsteşarı Sir Alexander Cadogan, Genelkurmay Başkanı Sir Alan Brooke ve cephe kumandanları bulunmaktadır.

İnönü görüşmelerin iki bölüm halinde yapılmasını önermiş, Churchill ve İnönü'nün başkanlığında yapılacak politik görüşmelerde Türkiye'nin savaşa girmesini gerektirebilecek koşullar üzerinde durulmuş, Alan Brooke ve Mareşal Fevzi Çakmak'ın başkanlığındaki askerî görüşmelerde ise savaşa yönelik nasıl hazırlık yapılacağı ele alınmıştır. Ayrıca görüşmelerde, modern savaş gereçleri, Oniki Ada'nın işgali ve Girit'in yeniden ele geçirilmesi, Türkiye'deki üslerden havalanacak uçaklar ile Romanya'nın petrol alanlarının bombardıman edilmesi konuları da tartışılmıştır.⁴⁶ Bu konular içerisinde modern silahların Türkiye'ye acil ve süratli bir şekilde nakledilmesi konusunda anlaşılmıştır. Adana görüşmelerinin belirgin en önemli sonucu bu konu olmuştur.

30 Ocak 1943 tarihinde Adana görüşmelerinde alınan kararlardan bazıları şunlardır;⁴⁷

“1- Türk askerî temsilcilerine Türk kara, deniz ve hava kuvvetlerinin ihtiyacı olan evvelce istenilmiş ve yeniden istenen savaş malzemelerinin listesini vereceklerdir. Bu listeler her malzeme kategorisinde her isteğe ait öncelik sırasıyla düzenlenecektir. İngiliz temsilcileri bu listeleri tetkik ederek hazırlanması mümkün olan malzemeyi imkân bulur bulmaz derhal göndermeyi taahhüt edecektir.

⁴⁴ *A.g.e.*; s. 152-155.

⁴⁵ Ali Fuad Erden; *İsmet İnönü*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1999, s.228.

⁴⁶ Denniston; *a.g.e.*, s.139.

⁴⁷ İDH.; K.2, G.109, B.1.

2- İngiliz temsilcileri ticari gemileri sağlamak, sonra bunları Türk bayrağı altında kullanmak olanaklarını inceleyeceklerdir. Bu gemiler Mısır limanlarından Türk limanlarına mühimmat ve diğer malzemenin naklinde kullanılacaklardır. Türk makamları gerek duyulan gemilerin tonaj ve cinsleri hakkında bilgi vereceklerdir.

3- Türkiye'nin en modern cinsten savaş malzemelerini teslim alma imkânlarını derhal artırmak gereği karşısında, Türk askerî yetkilileri bu malzemelerin teslim alınması, kullanılması ve iyi durumda devamını sağlanması için bir plan hazırlayacak ve bunu Ortadoğu İngiliz Genel Karargâhına bildirecektir. İngiliz askerî makamları Türk personelini İngiliz okullarında eğitmeyi, Türk subayları ile erlerini zırhlı tümenlere diğer ihtisas birliklerine kabul etmeyi üstlenecek ve bu hususta Türk askerî yetkililerine öneriler yapacaklardır. Bütün bu hususlar Ankara'daki İngiliz Ataşeliği ile Türk askerî yetkilileri arasında doğrudan doğruya yapılacak görüşmelerle ele alınacaktır.

4- İngiliz kurmay subayları derhal Ankara'ya giderek Türkiye'nin savaşa sürüklenmesi halinde mevcut nakil vasıtalarının İngilizler tarafından Türkiye'ye yapılacak yardıma ne dereceye kadar imkân verebileceği hususunu Türk askerî yetkilileri ile birlikte inceleyeceklerdir. Bu inceleme ile ilgili hususlar şunlardır:

Türk-İngiliz Genelkurmayları, Türkiye'nin savaşa girmesi halinde Türkiye'ye gelecek İngiliz kuvvetlerinin sevki ve sonradan ikmal hususları hakkında bir plan hazırlayacaklardır. Bu plan 1943 yılının her ayındaki İngiliz kuvvetlerinin miktarını ve terkiğini gösterecektir.

5- Bu plan düzenlendikten sonra günden güne takip edilecektir.

6- Türkiye'nin hava kuvvetleri ile takviyesi planı oldukça ilerlediği için İngiliz kurmay subayları, mümkün olan en kısa zamanda Ankara'ya gelerek Türk askerî yetkilileri ile birlikte müşterek harekât planını tamamlayacaklardır."

Adana görüşmeleri sonrasında İngiltere ile Türkiye arasındaki ilişkiler daha ciddi boyuta taşınmış ve özellikle askerî alanda ikili ilişkiler bütün dünyanın dikkatini çekmeye başlamıştır. Birçok ülkede Türk-İngiliz ittifakının imzalandığından bahsedilmeye başlanmış ve bazı tartışmalara neden olmuştur. Bu süreç ve müttefiklerin cephelerde aldığı mağlubiyetler Türkiye üzerindeki baskıyı daha da artırmıştır. İngiltere Başbakanı'nın Türkiye'yi savaşa sokma girişimleri hızlanmış, ancak Adana görüşmeleri her iki ülke için de tam netice vermemiştir.⁴⁸

⁴⁸ Selim Deringil; *Denge Oyunu*, İstanbul, 1994, s.192.

Adana görüşmeleri gereğince, Adana listesi ile istenen kara ordusu, donanma ve hava kuvvetlerimizin akaryakıt ihtiyacı ile bu maddelere ait mevzuat 10 Haziran 1943 tarihinde belirlenmiş ve kayıt altına alınmıştır.⁴⁹ Alman bu kararlar Sir Winston Churchill tarafından onaylanmış ve Türkiye'nin savunması için gerekli malzemelerin derhal sevkiyatının başlaması için harekete geçilmiştir.⁵⁰ Adana görüşmelerinin en önemli somut sonucu, oluşturulan "Adana listeleri"dir.⁵¹ Bu listelerde Türkiye'nin talep ettiği askerî malzemeler ve miktarları yer almaktadır. Talep edilen malzemelerin planlı bir şekilde naklinin yapılabilmesi için Adana listesini tahakkuk ettirmek ve bunun celp ve naklini temin üzere Genelkurmay Başkanlığı'nda kara, hava, deniz subaylarından oluşan bir malzeme tahakkuk ve takip bürosu teşkil edilmiştir.⁵² Oluşturulan malzeme tahakkuk ve takip bürosunun görevleri şunlardır:

a- Adana listesini tanzim etmek ve malzemenin celbindeki ehemmiyet derecesini tespit eylemek.

b- Ordumuzdaki mevcut Alman ve İtalyan malzemesine ait ihtiyaçlarımızın İngilizler elindeki Alman ve İtalyan ganaimi arasında temini için ayrı ve yeni bir liste yapmak.

c- Yukarıdaki fıkralarda bildirilen listelerdeki malzemenin nakli hususunda vasıta ihtiyacı il limanlarımızdaki tahliye ve bunları dahile sevk hususundaki hali hazır nakliyat kudretimizi tespit etmek.

d- Listelerdeki malzemenin celbini tespit edilen nakliyat sırası ehemmiyetine göre takip etmek ve nakliyat kudretimize göre memleket dahilinde tespit edilen mahale kadar sevkini düzenlemek.

e- Limanlarımızdan ve hudut istasyonlarımızdan itibaren dahile doğru tahliye ve nakil kudretimizi artırmak bakımından gerekli tedbirleri tespit ve yapacak işleri planlaştırmak ve bu hususları takip etmek.

Adana görüşmelerinde alınan tüm kararlar ve uygulamalar Türkiye'nin tarafsızlık politikasının sona ermesi gibi değerlendirilse de, gerçekte Türkiye bu politikasını bozmamıştır. Dönemin önemli gazetelerine yansıyan haberlerde bu durumu görmek mümkündür.

Türkiye, topraklarına bir saldırı olmadıkça savaşa girmeme yolunda aldığı kararı ısrarla uygulamış ve tarafsızlık politikasını sürdürmüştür. Dönemin Dışişleri Bakanı Şükrü Saraçoğlu'nun, 1940 yılında "Türkiye

⁴⁹ İDH.; K.2, G.095, B.1.

⁵⁰ Feridun Cemal Erkin; *Dışişlerinde 34 Yıl Anılar-Yorumlar*, C.1, Ankara, 1980, s.136.

⁵¹ Deringil; *a.g.e.*, s. 192.

⁵² İDH.; K.4, G.4, B.4-12

bitaraf değil, harp haricidir”, sözleri bunu açıkça ortaya koymaktadır. Yine Saraçoğlu'nun 1943 yılında Başbakan olduğu zaman yaptığı söyleşide “Türkiye her iki tarafa karşı da bitaraf bir siyaset takip ediyor” sözleri de bu politikanın devam ettiğinin göstergesidir.⁵³

6 Ocak 1942 tarihinde Ulus Gazetesi'ne beyanat veren Başbakan Saraçoğlu, Türkiye'nin tarafsızlık politikasını şu sözler ile açıklamıştır; “Türkiye'nin bitarafaflığı umumi bir politik sistemin işlenmiş bir şeklidir ve politikamızın kimseyi endişeye düşürmeyecek bir berraklığı ve samimiyeti vardır. İngiltere ile olan ittifak muahedemiz her iki tarafın menfine olarak vazife görmeye devam edecektir. Türkiye-İngiltere ittifakı realitenin ifadesi ve biraz evvel arz ettiğim politik sistemin esaslı bir rüknüdür. Yine o politikanın bariz ve samimi bir tezahürünü de Türkiye ile Almanya arasındaki karşılıklı anlayış ve dostluğu yeniden tevsik eden Türk-Alman anlaşmasında görüyoruz. Harbin bu iki esaslı burcuna karşı olan vaziyetimizi ve o devletlerle olan bağlarımızı müspet siyasetimizin bariz bir misali olarak arz ettim. Muharip kümelerin her ikisinde de kendileriyle ahdi veya fiili rabitalarımız olan devletler yer almıştır ki bunlar karşı da ve dürüst olmakta devam edeceğiz.”⁵⁴

Abidin Daver, 3 Şubat 1943 tarihli İkdam Gazetesi'nde; Türkiye'nin izlediği tarafsızlık politikası hakkında yaptığı yorumda, Türkiye'nin tarafsızlığının hem mihver devletler hem de müttefikler için yararlı olduğunu söylemiş ve Türk Hükûmetine, “bitarafaflık siyasetine devam ediniz” demiştir.⁵⁵

Churchill'in Türkiye ziyareti Almanya'da yakından takip edilmiş ve Alman basını bu konuyu ciddi manşetlerle duyurmuştur. Alman basını, bazı Türk gazetelerinde yer alan “Adana'da Churchill'in Türkiye'nin savaşa girmesini talep etmediği” şeklinde ki haberlerinin inandırıcı olmadığını ve Türkiye'nin tarafsızlık politikasının inandırıcı olmadığını yazmıştır.⁵⁶

Vakit Gazetesi yazarı Sadri Ertem, 5 Şubat 1943 tarihinde, Türkiye'nin tarafsızlık politikasına yönelik “Adana Konuşmaları” başlıklı yazısında Adana görüşmeleri hakkında şunları yazmıştır.⁵⁷ “...Türkiye'nin tarafsız kalması toprak bütünlüğünü bütün devletlere karşı koruyabilmesi ile mümkündür. ...Bunun için Türkiye'nin tarafsızlığını korumak onun tarafsızlığından faydalananlar için de bir zaruret halini alır.”

⁵³ *Ulus*; 17 Ocak 1943.

⁵⁴ *Ulus*; 6 Ağustos 1942.

⁵⁵ “Adana Mülakatı”; *İkdam*, 3 Şubat 1943.

⁵⁶ *Cumhuriyet*; 6 Şubat 1943.

⁵⁷ Sadri Ertem; “Adana Konuşmaları”, *Vakit*, 5 Şubat 1943.

Zekeriya Sertel, 14 Şubat 1943 tarihli *Ulus Gazetesi*'nde, "Barış Unsuru Türkiye" başlıklı yazısında, Churchill'in Türkiye'nin güçlenmesi gerektiğini Avam kamarasında yaptığı konuşmaya atıf yaparak şu cümlelerle ifade etmiştir.⁵⁸ "...Churchill'in avam kamarasında Türkiye hakkındaki beyanatını okuyanlar, İngiltere'nin Türkiye'yi yakın şark için nasıl bir kuvvet kaynağı olarak telakki ettiğine dair gösterdiği büyük bir anlayış zihniyetinden dolayı daha çok memnun olmuşlardır".

3. Adana Görüşmesi Sonrası Askerî Nakliyat Planı

Genelkurmay Başkanlığı'ndan, Başbakanlığa, Hariciye, Dahiliye ve Millî Müdafaa Vekâletleri'ne yazılan 25 Şubat 1943 tarih ve 19568 sayılı yazıdan anlaşıldığı üzere Adana görüşmelerine katılan askerî yetkililer Ankara'ya gelerek İngiliz yardımlarının ne derece etkili olacağı konusunu görüşmüşlerdir. İngiliz heyetinde Yarbay Daniell, Yarbay Hope, Yarbay Redmayne, Yarbay Bell, Binbaşı Heath, Binbaşı Ford, Üsteğmen Hotman bulunmaktadır.⁵⁹ Söz konusu heyet 21 Şubat 1943 tarihinde uçakla Adana'ya gelmiş ve üç üyesi 22-23 Şubat tarihlerinde İskenderun ve Mersin Limanları'na tetkik ziyaretinde bulunmuşlardır.⁶⁰

Adana görüşmelerinden sonra, nakliyat işi Türk askerî yetkililerinin sorumluluğuna geçmiş ve bu konuda çalışmalar başlatılmıştır. Bu kapsamda İskenderun'dan 600 ton, Mersinden 500 ton, İzmir'den 350 ton malzeme alınmış, bu malzemeler Adana, Kayseri, Ulukışla ve Niğde'ye taşınmış ve buralarda depo edilmiştir. İzmir'e çıkarılan malzemeler daha sonra Alaşehir'e taşınmıştır.⁶¹

Suriye üzerinden gelen malzeme ile Irak'tan gelen malzemeler öncelikle Malatya'ya nakledilmiş, İskenderun'da iki amale taburu ve bir deniz taburu teşkil edilmiş, aynı kuruluş Mersin'de de oluşturulmuştur. Susanoğlu'nda bir tabur ve bir bölük, İzmir'de iki hizmet taburu, bir deniz bölüğü, Antalya'da bir tabur oluşturulmuştur. Buralarda malzemeleri çıkarmak ve iç bölgelere sevk etmek için, transit sevk ambarları kurulmuştur. Kayseri, Niğde, Ulukışla, Ereğli, Malatya, Alaşehir'de transit sevk ambarlarının göndereceği malzemeyi almak, depo etmek, monte etmek, revizyona tabi tutmak ve teslim etmek için ayrıca teşkilat kurulmuştur. Bundan başka Mardin-Diyarbakır arasında kendilerinin verecekleri kamyonlarla 1200 tonluk bir nakliye kolu teşkil edilmiştir. Mersin-Ulukışla arasında 1080 ton, Susanoğlu-Karaman arasında 1560 ton, Antalya-Burdur arasında 360 ton, İzmir'de 360

⁵⁸ "Barış Unsuru Türkiye"; *Ulus*, 14 Şubat 1943.

⁵⁹ İDH.; K.2, G.062, B.1.

⁶⁰ İDH.; K.2, G.064, B.1.

⁶¹ İDH.; K.6, G.139, B.3.

ton, Bandırma'da 120 ton, İskenderun'da kendi içinde kullanılmak üzere 700 tonluk bir teşkilat kurulmuştur.⁶²

Yapılan görüşmede, bahsi geçen bu nakliyatın ancak İngilizlerin Tunus harekâtı sona erdiği takdirde gerçekleşeceğini söyleyen General Arnold'a, Adana görüşmelerinde böyle bir maddenin olmadığı hatırlatıldığında, bunun mümkün olamayacağını söylemiştir. Ayrıca bu toplantıda Türk heyeti, gelecek tankların tamamının Ankara'ya getirilmesinin uygun olmadığını, verilecek 400 tankın farklı birliklere nakledilmesini talep etmiş, ancak bu konuda İngiliz heyeti ile anlaşmazlık yaşanmıştır.

Nakliyatta askerî olmayan malzeme ile askerî malzemenin karıştırılmaması ve bunun ayırt edilmesi gerektiği belirtilmiş, bu konuda General Arnold üç temel esas üzerinde durmuştur. Bunlar; Türk gemilerine sadece sivil malzeme yüklendiği, İngiltere'den yüklenen bir geminin Akdeniz'e geçme sıkıntısı, bir gemiye sadece askerî malzeme yüklenmesinin iktisadi olmadığıdır.⁶³

General Arnold, Adana görüşmeleri sonrasında Mart 1943'de Türkiye'ye verebilecekleri malzemeleri şu şekilde sıralamıştır;

- a- Tunus harekâtı sona ermediği takdirde mart ayında römorkör ve layterler verilmesine imkân yoktur.
- b- İskenderun Limanı'na vinç verilmesi konusu Orta Şark'ta etüt edilmekte olup, cevap sonra verilecektir.
- c- 10 lokomotif, 250 adet 13 tonluk vagon, bunun ilkinin devir ve teslimi Meydan-ı Ekbez'de başlamıştır. İlk 17 vagon kömürle dolu, gerisi Afyon'un batısında İngilizler için depo edilecek benzindir.
- d- 2000 ton kömür verilecektir.
- e- Lokomotifler için 200 ton yağ verilecektir.
- f- Birçok lokomotif ve vagon yedek malzemesi verilecektir.
- g- Demir yolu inşa malzemesi verilecektir.
- h- Verilecek kamyonların miktarı belli değildir, ancak Mersin-Ulukışla arasında çalışacak hat önemlidir.
- i- Tamir atölyeleri ve demir yolu atölyeleri için uzman personel ihtiyacı için talep beklenmektedir.

28 Şubat 1943 tarihinde Türk-İngiliz heyetlerinin yaptığı görüşmede ele alınan en önemli konulardan bir tanesi tonaj meselesidir. Gönderilecek malzemenin deniz yolu, kara yolu ve demir yolu ile nakliyatının, ayrıca savaşta ve barışta ne kadar nakledileceğinin belirlenmesi konusu ele

⁶² İDH.; K.6, G.139, B.3.

⁶³ İDH.; K.6, G.139, B.8.

alınmıştır. Türk yetkililer bu toplantıda malzemelerin nakli kadar, kıtaların naklinin de önemli olduğunu belirtmiş, ancak her ikisinde de önemli olanın nakliyat gücü olduğu kararına varılmıştır.⁶⁴

Toplantıda, Türkiye'nin o günkü nakil imkânları ele alınmış, bunun İngiliz yardımı ile ne dereceye kadar iyileştirilebileceği tartışılmıştır. Türkiye taarruza uğradığı takdirde İngiltere'nin yapacağı askerî yardımın miktarı ve bunu tespit için de savaşta Türkiye halkının zorunlu ihtiyaçları ile fabrikaların zorunlu ihtiyaçları çıktıktan sonra geri kalan tonajın hesabı istenmiştir. Ayrıca İngiliz heyeti tarafından Türkiye savaşa girmediği takdirde, eldeki tonaj ile ne kadar hava meydanı malzemesi, harp malzemesi, bomba, benzin vs. gibi malzemelerin getirileceğinin tespitinin yapılması talep edilmiştir.⁶⁵

Türk heyeti nakliyat konusunda İngiliz heyeti ile mutabık kalmış, ayrıca bu toplantıda taarruz halinde, nakliyat işlerinin nasıl düzenleneceği, limanların ve nakliye merkezlerinin hava taarruzlarına karşı nasıl korunacağı, liman ve demiryollarındaki hasarların nasıl giderileceği ele alınmıştır. Türk heyeti bu konuları titizlikle planlayacağını ve hatta Adana görüşmeleri sırasında Alan Brooke'nin söylediği gibi "saat gibi işler hale" getirileceği belirtilmiştir.

Yapılan bu görüşmeden sonra, konuları daha detaylı ele almak maksadıyla, tali komisyonların kurulmasına ve bu komisyonların konuları tek tek ele alarak büyük toplantılara hazırlanmasına karar verilmiştir. Toplantıda Türkiye'nin o günkü nakil gücü ele alınmış ve şu tespitler yapılmıştır.⁶⁶

İskenderun Limanı 600 ton, Mersin Limanı 500 ton, İzmir Limanı 350 ton malzeme nakil kapasitesine sahiptir. Bunlardan İskenderun ve Mersin'den aylık 33.000 ton malzeme nakledilebilmektedir. Nakliyat konusunda ele alınan bir başka konu da kömür durumudur. Türkiye'de kömür rezervi olmasına rağmen çıkarılmadığı, İngilizlerinde Orta Şark'ta kömür stoklarının olmadığı ve dolayısıyla Hindistan'dan kömür getireceklerini ve bunun ekonomik olmayacağını belirtmişlerdir.

Yapılan görüşmelerde kömür konusu en sıkıntılı konuların başında gelmektedir. İngiliz heyeti bir defaya mahsus olmak üzere o dönem için 1.600 ton devlet demiryollarına, 400 ton Nafianın Adana bölgesine olmak üzere toplam 2.000 ton kömür yollamıştır. İngilizler özellikle bu konu ile ilgili olarak Karadeniz'deki kömür nakliyatının artırılmasını istemektedir.⁶⁷

⁶⁴ İDH.; K.6, G.140, B.1.

⁶⁵ İDH.; K.6, G.140, B.2.

⁶⁶ İDH.; K.6, G.140, B.3.

⁶⁷ İDH.; K.6, G.140, B.6.

Toplantıda ele alınan bir başka konuda gümrük işlerindeki aksamalardır. Özellikle Mersin Limanı'na gelen malzemelerin gümrük işleri için bekletilmesi rahatsızlık yaratmıştır. Ayrıca Mersin ve İskenderun Limanları için 1942 yılına ait tespitler şu şekilde dile getirilmiştir; Limanların aylık kapasitesi 18.500 ton olarak belirtilmiş ve bunun düşük olmasının nedenlerini ise şöyle izah edilmiştir.

- a- Limanda yeterli römorkör olmaması,
- b- Vinçlerin kırık olması,
- c- Hasat mevsiminin etkisi,
- d- Gümrükteki gecikmeler,
- e- Vagon temin edilememesi,

Yapılan bu toplantıda İngiliz heyeti, Irak ve Nusaybin üzerinden yapılan nakliyat ile ilgili iki olumsuzluk tespit etmiş ve bu olumsuzlukları şu şekilde bildirmiştir.

a- İngiltere'den ve Amerika'dan yapılan nakliyat Irak'a kadar ulaşamamaktadır.

b- Suriye sınırında, Türk hudut anlaşması gereği buradaki memurlarının bir kısmının Türk olması ve bunların silah altına alınmasından doğan aksamalardır.

Belirtilen bu husus görev yapan memurların askerliğinin tecil edilmesi ile çözülmüştür.

Türkiye'nin savaşa sokulma girişimleri Adana görüşmesinden sonra Kahire ve Tahran Konferansları'nda da sürmüş, 4-6 Aralık 1943 tarihinde Kahire'de yapılan görüşmede İsmet İnönü müttefiklerin yoğun baskıları sonucunda prensip olarak savaşa katılmayı kabul etmiş, ancak Türkiye'nin savunma gücü için gerekli olan silah ve teçhizat verilmedikçe savaşa girilmeyeceği belirtilmiştir. Churchill bu isteği kabul etmiş ve Şubat 1944'de Ankara'da Türk ve İngiliz askerî heyetleri arasında yardım konusunda görüşmeler yapılmış, ancak İngilizler Türklerin çok aşırı isteklerde bulunduğunu belirterek görüşmeleri kesmişlerdir.

Sonuç:

İkinci Dünya Savaşı yıllarında, Türkiye ile İngiltere arasındaki ilişkiler savaşın başından itibaren Türk İngiliz karşılıklı yardım anlaşması çerçevesinde ele alınmış ve bu anlaşmanın onaylanması ile birlikte, Almanya'nın Türkiye üzerinde savaş malzemesi ve teçhizatı konusunda sert bir politika izlediği gözlenmiştir.

Savaş öncesinde, Türkiye'ye verilecek krediler ve yardımlar İngiliz meclisinde, basınında, kamuoyunda uzun süre tartışılmış ve sonunda Türkiye'yi kaybetmemek uğruna olumlu karar verilmiştir. Bu kararın sonunda Türkiye'yi kendi taraflarında görme ya da tarafsız kalmasını sağlamaya çalışmışlar, kendi saflarında görmek istedikleri Türkiye'nin güçlü olması ve dolayısı ile askerî alanda yeniden yapılanması için gerekli desteğin verilmesini konusunda adımlar atmışlardır.⁶⁸

Türkiye savaşın başlangıcından itibaren her iki tarafın da bütün baskılarına rağmen, siyasi ve askerî yönden kararlı bir tutum sergilemiş ve öncelikle ordusu için gerekli silah ve malzemenin temin edilmesi ve bu aşamadan sonrada mümkün olduğu kadar savaşa girmemenin yollarını aramış ve bu yolda politika takip etmiştir. Ancak, özellikle İngiltere, Türkiye üzerinde ağır bir baskı kurarak bir an önce savaşa katılması yolunda, gerek kendi ülkesinde ve gerekse Türkiye'de yoğun siyasi politikalar üretmiştir. Tüm bu baskılar sonuç vermemiş ve İkinci Kahire Konferansı sonrasında ilişkiler gerilerek görüşmeler bütünüyle kesilmiştir. Sonuçta da 2 Mart 1944 tarihi itibarı ile İngiltere Türkiye'ye yaptığı silah ve malzeme yardımını kesmiştir.⁶⁹

Türkiye, İngiltere'den alacağı yardımlara bağlı olarak savaş öncesi askerî alanda yeniden yapılanma ve güçlenme hareketi içine girmiş, bu doğrultuda uçak temini ve üretimi, savaş gemisi alımı, Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın tahkimatı ve kimyasal silahlarla mücadele üzerine yoğun çalışmalar yapılmış ve bu çalışmalar doğrultusunda İngiltere ile işbirliğine gidilmiştir.

Türkiye ile İngiltere arasındaki ilişkilerin savaş yıllarında tamamen "*Türk-İngiliz Karşılıklı Yardım Anlaşması*" çerçevesinde geliştiğini görmekteyiz. Bu anlaşmanın onaylanması ve yürürlüğe girmesi ile birlikte Türkiye Almanya ilişkileri gerilmiş ve Almanya Türkiye'ye karşı savaş malzemesi ve teçhizatı konusunda sert bir politika izlemeye başlamıştır.⁷⁰ Ayrıca Türkiye bu anlaşmaya, savaş malzemesi temin edilmediği takdirde anlaşmanın askıya alınmasına yönelik bir madde koydurarak yardım alımı konusunda kendisini güvence altına almak istemiştir. Bu madde Türkiye'nin anlaşma metnindeki en önemli önceliğidir.

İngiltere'den alınan askerî yardımlar konusunda gerek teslimatta ve gerekse malzemelerin montaj ve kullanımında birçok aksaklık meydana

⁶⁸Karakuş; *a.g.e.*, s.90.

⁶⁹Ahmet Şükrü, *Esmir-Oral Sander*; "*İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Dış Politikası*", *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1945)*, Ankara, 1969, s.194.

⁷⁰Karakuş; *a.g.e.*, s.90.

gelmiştir. Alınan malzemelerin İngiltere'nin kendi envanter dışı kalmış ve kullanılmış ve bir çoğunda arıza durumu tespit edilmiş malzeme olması, yedek parça ve fabrika sıkıntısı olan ülkemiz için büyük sıkıntılar meydana getirmiştir.

Türk ordusunun ihtiyaçları doğrultusunda, İngiltere ve müttefiklere verilen listelerde yer alan ve teslim alınan malzeme ve teçhizatın büyük bir bölümü istenilen seviye ve kalitede çıkmamıştır. İngiltere'den alınan tankların büyük çoğunluğu savaşlarda kullanılmış, arızalanmış ve çoğunluğu tamir görmüş tanklar olup, İngilizlerin envanterinden çıkmıştır. Bu malzemelerin yedek parçası ve bakımı Türk ordusu için sorun olmuş ve sınırlı sayıda olan fabrika ve bakım merkezlerinde güçlükle tamiratları yapılmıştır.

İkinci Dünya Savaşı'nın başlangıcından itibaren savaşın ortaya çıkardığı askerî ihtiyaçlar ve bu ihtiyaçları tedarik yolları Türkiye'yi derinden etkilemiş, asker ve malzeme naklinde yaşanan sorunlar ile bu etki olumsuz anlamda daha da artmıştır. Bir yandan askerî ihtiyaçları karşılamak adına İngiltere ile sürekli temas halinde olunmuş, diğer yandan da tarafsızlık politikasını devam ettirmek için diplomatik temaslara devam edilmiştir. Bu süreçte Türkiye İngiltere tarafından gönderilen askerî malzemelerin nakillerinde önemli aksaklıklar yaşanmış, ulaşım alt yapısı olmayan Türkiye'de kara, deniz ve demir yolu ağ bağlantıları kurulmaya çalışılmıştır. Özellikle Orta Şark'taki malzemelerin nakil ve teslimatında Akdeniz limanlarından Mersin ve İskenderun Limanları önemli merkezler olmuş, bu limanlara indirilen malzemeler kara yolu ve demir yolu vasıtasıyla birlik, kurum ve kıtalara sevk edilmiştir.

Adana görüşmelerini müteakip, askerî nakliyatı iyileştirme programı çerçevesinde sevkiyat hareketleri belirli bir plan dahilinde yapılmaya başlanmış ve ulaşımdaki aksamaların önüne geçilmeye çalışılmıştır. Yapılan yeni kara yolu, demir yolu ve liman inşaatları ile sevkiyat işlemleri daha düzenli hale getirilmiştir.

Türkiye savaş süresince tarafsızlık politikasını sürdürmüş, ancak savaşın olumsuz şartlarını en baştan itibaren yaşamış, uygulanan seferberlik koşulları ile gerek askerî ve gerekse siyasi anlamda savaşın dışına çıkamamıştır. Bu olumsuz tablo uzun yıllar tüm dünya devletlerini olduğu kadar Türkiye'yi de derinden etkilemiştir.

Kaynakça:**Arşiv Belgeleri:**

Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi; **İkinci Dünya Harbi Katalogu**, (İDH) Kutu 6, Gömlek 129, Belge 3.

- İDH.; K.5, G.021, B.1.
İDH.; K.5, G.021, B.2.
İDH.; K.6, G.129, B.4.
İDH.; K.6, G.130, B.2.
İDH.; K.6, G.131, B.1.
İDH.; K.6, G.138, B.1.
İDH.; K.6, G.139, B.2.
İDH.; K.6, G.108, B.5.
İDH.; K.6, G.131, B.2.
İDH.; K.6, G.131, B.3.
İDH.; K.6, G.131, B.4.
İDH.; K.6, G.131, B.5.
İDH.; K.6, G.136, B.1.
İDH.; K.6, G.136, B.4.
İDH.; K.6, G.136, B.2.
İDH.; K.6, G.136, B.6.
İDH.; K.6, G.136, B.8.
İDH.; K.6, G.134, B.2.
İDH.; K.6, G.135, B.1.
İDH.; K.2, G.095, B.1.
İDH.; K.2, G.062, B.1.
İDH.; K.2, G.064, B.1.
İDH.; K.1, G.076, B.1.
İDH.; K.2, G.026, B.1.
İDH.; K.1, G.092, B.1.
İDH.; K.1, G.083, B.1.
İDH.; K.6, G.139, B.3.
İDH.; K.6, G.139, B.3.
İDH.; K.6, G.139, B.8.
İDH.; K.6, G.140, B.1.
İDH.; K.6, G.140, B.2.
İDH.; K.6, G.140, B.3.
İDH.; K.6, G.140, B.6.

Kitap ve Makaleler:

“Adana Mülakatı”; **İkdam**, 3 Şubat 1943.

Albrecht, Ulrich; Dieter, Ernst; Peter, Lock; Herbert, Wulf; **Silahlanma ve Azgelişmişlik, İran, Hindistan, Yunanistan, Türkiye: Keskinleşen Militarizm**, Çev. Ümit Kıvanç, Mehmet Budak, İstanbul, 1978.

- As, Efdal; **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2006.
- Barkay, Gül İnanç; **ABD Diplomasisinde Türkiye, 1940-1943**, Buke Yayınları, İstanbul, 2001.
- “Barış Unsuru Türkiye”; **Ulus**, 14 Şubat 1943,
- “Bütçe Görüşmeleri Münasebetiyle”; **Tan**, 29 Mayıs 1943.
- Denniston, Robin; **Churchill’in Gizli Savaşı, Diplomatik Yazışmalar, İngiliz Dışişleri Bakanlığı ve Türkiye 1942-1944**, Çev. Sinan Görtunca, Sabah Kitapları, İstanbul, 1998.
- Deringil, Selim; **Denge Oyunu**, İstanbul, 1994.
- Erden, Ali Fuad; **İsmet İnönü**, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1999.
- Erkin, Feridun Cemal; **Dışişlerinde 34 Yıl Anılar-Yorumlar**, C.1, Ankara, 1980.
- Erkin, Feridun Cemal; **Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi**, TTK, Ankara, 1968.
- Ertem, Sadri; “Adana Konuşmaları”, **Vakit**, 5 Şubat 1943.
- Esmer, Ahmet Şükrü-SANDER, Oral; “İkinci Dünya Savaşı’nda Türk Dış Politikası”, **Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1945)**, Ankara, 1969.
- Gürün, Kamuran; “Savaşın İlk Yılı ve Türkiye”, **Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri I**, İkinci Dünya Harbi ve Türkiye, 20-22 Ekim 1997, İstanbul, 1998.
- Karakuş, Erdoğan; **İngiliz Belgelerinde İkinci Dünya Savaşı Öncesi Türk İngiliz İlişkileri, 1938-1939**, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayını, Ankara, 2004.
- Meram, Ali Kemal; **Belgelerle Türk-İngiliz İlişkileri Tarihi**, Kitaş Yayınları, İstanbul, 1969.
- Öztoprak, İzzet; “İkinci Dünya Savaşı Döneminde Adana Görüşmelerinin Siyasi Yönü”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Cilt 16, Ankara, Mart 2000.
- Taşkıran, Cemalettin; “1941 Yılı Başında Türk-İngiliz Siyasi ve Askerî Görüşmeleri, (Ocak-Şubat-Mart 1941)”, **Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri I**, İkinci Dünya Harbi ve Türkiye, 20-22 Ekim 1997, İstanbul, 1998.
- Türkiye-İngiltere İlişkileri ve Muhtemel Gelişmeler**; Harp Akademileri Komutanlığı Yayını, İstanbul, 1993.
- Weisband, Edward; **İkinci Dünya Savaşı’nda İnönü’nün Dış Politikası**, Cilt 2, İstanbul, 2000.

Gazeteler:

Cumhuriyet.

İkdam.

Vakit.

Tan.

Ulus.