

## ANKARA HÜKÜMETİ'NİN DÜNYA'YA AÇILAN KAPISI İNEBOLU-ANKARA YOLU

*Y. Doç. Dr. Rahmi ÇİÇEK*

### GİRİŞ

Anadolu tarih boyunca ulaşım yönünden önemli bir jeopolitik yapıya sahip olmuştur. Eski dünya adı verilen Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları arasında geçiş noktası olan Anadolu'da gerek ticari ve gerekse askeri bakımdan yol yapımına ve bakımına ağırlık verildiği bilinmektedir. Osmanlı Devleti'nin tarihsel gelişimi içerisinde yol yapımı, mevcut yolların bakımı ve yollardaki güvenliğin sağlanması için çeşitli teşkilatlar oluşturulmuş ve ulaşımın düzenli işlemesine itina gösterilmiştir.

Modern anlamda karayolu taşımacılığının gelişmeye başlaması ile Osmanlı Devleti de karayolu yapımı ve bakımını düzenlemek için 1866 yılında "Turuk-u Muabir Hakkında Nizamname" ismiyle bir düzenleme yaparak yeni bir örgütlenme içerisine girmişti. Bu amaçla çeşitli bölgelerde yol yapımı ve bakımı programı hazırlanarak "Avrupa-ı Osmanî" ve "Asya-ı Osmanî" adıyla iki bölümden oluşan çalışma alanı tespit edilerek, bugünkü anlamda Osmanlı karayolları numaralandırılmıştı. Konumuzu teşkil eden İnebolu-Ankara yolu<sup>1</sup> "Asya-ı Osmanî'nin sekiz numaralı karayolunu teşkil ediyordu. 19. yüzyıl sonlarında 344 kilometre olarak gösterilen yolun 44 kilometresi yapılmış, 30 kilometresi ise inşa halinde bulunuyordu<sup>2</sup>. Geri kalan kısmı ise ancak kağrı ve atlı arabaların gidebileceği şekilde idi.

Osmanlı Devleti'nin son yıllarında içerisinde bulunduğu savaş şartları karayolu yapımında sadece askeri amaçlara yöneldiğini göstermektedir. İnebolu-Ankara yolu üzerindeki bazı güzergâhlar ve köprüler, I. Dünya Savaşı içerisinde İstanbul'un gıda ve yiyecek ihtiyacının artması üzerine, bu bölgeden İstanbul'a önemli ölçüde gıda sevkiyatının başlamasıyla onarım ve yapım çalışmalarına ağırlık verildiği görülür. Fakat bu onarım ve yapım işlerinde pek başarı sağlanamadığı da dikkati çekmektedir. Vilayet

1. İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Kalecik-Ankara güzergâhı olarak gösterilmektedir.
2. Nazım Berksan; Yol Davamız Nerede, Ankara 1951. s. 27-28.

tarafından ihaleye çıkarılan çeşitli köprü işleri talep olmadığı veya yeterince para sağlanmadığı için bitirilememekte idi<sup>3</sup>. Anadolu'da milli hareketin başladığı tarihlerde İnebolu-Ankara yolu bakımsız ve çoğu yerlerdeki köprüler yıkık, motorlu taşıt vasıtalarının geçişine elverişsiz bir durumda idi.

Mustafa Kemal'in Anadolu'ya çıkmasından sonra gelişen milli hareket için Kastamonu bölgesinin önem kazanması Sivas Kongresi sonrasında başlar. Kongre sonrası İstanbul'la haberleşmenin kesilmesi için alınan kararların uygulanmaya konulması amacıyla 17 Eylül 1919 tarihinde Ankara'dan gönderilen askeri bir müfrezenin bölgede kontrolü Milli Güçlerin lehine çevirmesi, İstanbul hükümeti taraflarını buradan uzaklaştırılmış oldu<sup>4</sup>.

Ankara'da Milli Hükümetin oluşmasından sonra, o tarihe kadar çeşitli yollardan Anadolu'ya akışı sağlanan silah ve cephane, insan girişinin Nisan 1920 tarihinden itibaren İngilizlerin Kocaeli mıntukasında denetimlerini artırarak bu bölgedeki bazı yerlere askeri müfrezeler yerleştirilmesiyle yavaş yavaş sevkiyatın Karadeniz'e kaymaya başladığı bilinmektedir. Buna bağlı olarak İnebolu-Ankara yolunun önem kazanmıştır. Özellikle 28 Haziran 1921'de İzmit'in Yunanlılar tarafından işgali üzerine Anadolu'nun giriş-çıkış kapıları Karadeniz limanları olmaya başladı. 1920'ler de Anadolu'nun çeşitli mıntukalarında meydana gelen isyan hareketleri de göz önünde bulundurulduğunda en güvenilir ulaşım yollarından birinin İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Ankara yolu olduğu ortaya çıkmaktadır.

Ankara hükümeti, 1920-1922 yıllarında gelişen şartlara göre ordunun teçhizat ve askeri personel ihtiyacını karşılamak için bir takım teşkilatlanma içerisine girmiş<sup>5</sup> ve Anadolu'ya giriş-çıkışları da kontrol altına almak için Kastamonu Havalisi Kumandanlığı adıyla bir komuta merkezi oluşturarak bu bölgenin güvenliğini artırmaya başlamıştır. 1920'de Karadeniz'de başlayan taşımacılık hizmeti İstanbul'la sınırlı kalmamıştır. İnebolu ve Samsun<sup>6</sup> limanları Doğu cephesinden batı cephesine aktarılan cephane ve askeri personelin de giriş noktaları olmuşlardı. Yine aynı şe-

3. BOA, Vilayet Ayniyat Defteri, 960.
4. Nurettin Peker; 1918-1923 İstiklâl Savaşı'nın Vesika ve Resimleri, İnönü, Sakarya ve Dumlupınar Zaferlerini Sağlayan İnebolu ve Kastamonu Havalisi, İstanbul 1955. s. 77-78.
5. Mesut Aydın; Milli Mücadele Döneminde TBMM Hükümeti tarafından İstanbul'da Kurulan Gizli Gruplar ve Faaliyetleri, İstanbul 1992. Muhtelif sayfalarda nakliyat ve grup faaliyetleri hakkında bilgilere yer verilmektedir. Ayrıca aynı konu ile ilgili olarak bakınız. Bülent Çukurova; Kurtuluş Savaşında Haberalma ve Yeraltı Çalışmaları, Ankara 1994; s. 61-81.
6. Samsun-Ankara yolu zaman zaman Pontusçu çetelerin baskınına uğradığı için 1920 ve 1921 başlarında bu yol fazla kullanılamamıştır.

ilde Rusya'dan sağlanan silah ve cephaneler de bu limanlardan batı cephesine ulaştırılmaktaydı. İnebolu-Ankara yolu bir bakıma batı cephesinin lojistik desteğini sağlayan yegane yol konumuna gelmiştir.

### 1920-1923 İNEBOLU-ANKARA YOLU

Ankara hükümetinin Dünyaya açılan kapısı konumuna gelen İnebolu-Ankara yolunun uzunluğu 272 kilometredir. Yolun başlangıç noktası olan İnebolu, Milli Mücadele süresince kalabalık grupların barındığı bir merkez haline gelmişti. İnebolu'da bu grupları barındırmak amacıyla çeşitli otel ve hanları açılmıştır. 6 Aralık 1920 tarihli Askeri Polis şubesinin bir yazısında burada bulunan barınma yerleri ile taşıma ücretlerinin askeri teşkilat tarafından tespit edilerek denetim altına alındığı belirtilmektedir<sup>7</sup>. Buna göre; İnebolu'da birinci sınıf olarak isimlendirilen otellerin gecelik fiyatı 50 kuruştur. Bunlar İkbal, Anadolu, Merkez Otel, Hacı Mustafa Efendinin İcaretindeki İhtiyab Otelleri idi. İkinci sınıf otel ücretleri ise 40 kuruş olup, Millet hanı, Çarşı içerisindeki Otel ve Hacı Mustafa Efendi'nin icaretindeki Kargir Otel idi.

Yine aynı belgeye göre; vapurdan inen yolcuların, kendileri ve 50 kiloya kadar olan eşyaları için 100 kuruş kayık ücreti ödedikleri, elli kilodan fazla eşya için ise her parça başına 20 veya 30 kuruş ödemek fazla ücret ödemek zorunda oldukları belirtilmektedir. Rıhtımdan otele kadar 30 kiloya kadar eşya için 15 kuruş, otuz kilodan fazla olan her otuz kiloluk eşya için 10 kuruş fazla hamal parası ödeniyordu. İnebolu'dan Kastamonu ve Ankara'ya gidecek olanların taşıma ücretleri ise şöyle belirlenmiştir;

Kastamonu'dan İnebolu'ya	6 Kuruş beher kilo yük
Kastamonu'dan Çankırı'ya	7 Kuruş beher kilo yük
İnebolu'dan Kastamonu'ya	6 Kuruş beher kilo yük
İnebolu'dan Çankırı'ya	14 Kuruş beher kilo yük
İnebolu'dan Ankara'ya	21 Kuruş beher kilo yük

Bu listede yer alan rakamlar yaylı araba adıyla anılan at arabalarının taşıma fiyatlarıdır. Hususi olarak bu arabaların kiralanması durumunda ise ücret şöyledir;<sup>8</sup>

Kastamonu'dan İnebolu'ya	2500 Kuruş
Kastamonu'dan Çankırı'ya	3500 Kuruş
Kastamonu'dan Ankara'ya	7500 Kuruş
İnebolu'dan Kastamonu'ya	3000 Kuruş

7. ATESE Arşivi; KL.960, D.16, F.1.

8. Aynı yer.

İnebolu'dan Çankırı'ya	6000 Kuruş
İnebolu'dan Ankara'ya	9000 Kuruş

Yaylı araba olarak nitelendirilen arabalar genellikle subay, subay aileleri ve tüccarlar tarafından kullanılmakta idi.

İnebolu'nun Anadolu'nun giriş kapısı olmasıyla birlikte ilçede yeni iş yerleri de açılmaya başlanmıştı. Bunlardan kuşkusuz en önemlileri otel ve restoran türü yerlerdi. 1921 yılı başlarında İnebolu Kayıkçılar kahyası İlyas Kaptan "Merkez Otel" adı ile bir oteli hizmete açmıştı. Otelle ilgili gazete ilanlarında "vapurdan otele, otelden vapura" kadar her türlü eşyanın ücretsiz taşınacağı belirtilmektedir<sup>9</sup>.

İnebolu'da bu otel ve hanların dışında subay ve subay ailelerinin kalabilecekleri askeri misafirhanelerde bulunuyordu. Bu misafirhanelerden biri kadınlara mahsustu<sup>10</sup>.

İnebolu'da askerler tarafından işletilen bir de sinema mevcuttu olup, buradan elde edilen gelirin; ihtiyacı olan subay ve efrat ailelerine verildiği, özellikle yolda parasız kalanlara bu şekilde destek sağlandığı bilinmektedir<sup>11</sup>. Yine bu dönem içerisinde gelen yolcuların ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla yeni kahvehane ve lokantaların da açıldığı dikkati çekmektedir<sup>12</sup>.

İnebolu-Kastamonu yolunun başlangıç noktası sayılan İkiçay deresi civarında kasabaya bir saatlik bir mesafede kontrol karakolu bulunuyordu. Burada son kontroller yapıldıktan sonra yolcular Kastamonu'ya doğru yola çıkarılıyordu. Kastamonu yolu yaylı araba ile üç gün sürüyordu. Bu yolculuğun ilk durağı Küre idi. Subay, askeri personel ve aileleri burada askerlik şubesi misafirhanesinde konaklıyorlardı. İkinci konaklama yeri ise Seydiler idi. Burada da bir askeri misafirhane bulunuyordu. İnebolu-Kastamonu arasında askeri personel ve ailelerini taşımak için 12 yaylı araba 40 mekkâreden meydana gelen bir nakliye kolu mevcuttu<sup>13</sup>. Bu sevk esnasında subay ve subay aileleri işçilerini kendileri temin etmekte idiler. Küçük zabıtlar ve efradın işçileri ise Hat Kumandanlığı tarafından sağlanmakta idi.

İnebolu-Kastamonu yolu Kağnı Kolu ile altı gün sürüyordu. Bir kağnı kolu yaklaşık 40-50 kağnıdan meydana geliyordu. Kağnı Kollarında genellikle 50-60 yaşının üzerindeki erkeklerle 14-18 yaşlarındaki ço-

9. Açıksöz; 6 Kânunusani 1337.

10. ATESE Arşivi; KL. 1292, D.15, F1-2.

11. Açıksöz; 13 Nisan 1338.

12. Açıksöz; 23 Mart 1338.

13. ATESE Arşivi; KL. 1290, D.7, F.1-28.

cuklar ve büyük çoğunluğu ise kadınlardan oluşmakta idi. Kağnı Kolları askeri malzeme taşıdıkları için her kolun başına Menzil Hat Kumandanlığına bağlı bir küçük zabitle bir veya iki jandarma eri bulunuyordu. Kağnı Kollarının durakları ise şöyle sıralanmaktadır;

1. Digüz Köyü yakınlarında Soğuksu Hanı,
2. Küre Nahiyesi
3. Ecevit'te İsmail Ağa'nın Hanı
4. Seydiler
5. Sırasöğütler

Altıncı günde Kağnı Kolları Kastamonu'da olmak zorunda idiler. Yollarda Kağnı Kollarından ayrılarak köyüne uğrayanlardan altı günde Kastamonu'ya ulaşamayanlar hakkında İstiklal Mahkemelerince soruşturma açılıyordu.

Kastamonu-Çankırı yolu yaylı araba ile üç günde kat ediliyordu. Burada ilk durak Beşdeğirmenler, ikinci durak ise Kaznacı Han (Yenice) idi. Çankırı-Ankara yolu üzerindeki önemli durak yerleri ise Çandırılı, Kalecik, Yenihan ve Ravlı Köyü idi. Kağnı Kolları ise; Kastamonu-Çankırı yolu üzerindeki Kovanlı, Bulacık, Umut, Kayı, Beşdeğirmenler, Gülmölen Köyü (Gavurun Hanı), Güngörmezler, Hacetepe, Bostan Köyü, Çomar, Yenice, Kale Han, İnköyü, Koçhisar, Kese köylerinde barındıktan sonra Çankırı'ya ulaşıyorlardı. Çankırı-Ankara arasında ise Avran köyü, Dümbelek Ovası, Tüney Köyü, Çandırılı, Kalecik, Yenihan, Tekebeli, Ravlı, Böldüz, Ballı Hüseyin, Solfasol köylerinde konaklayarak Ankara'ya ulaşmakta idiler.

Ankara'ya girişte Bendderesi köprüsü başında bir askeri nokta bulunuyordu, gelenler burada itimatnamelerini göstererek Ankara'ya giriyorlardı<sup>14</sup>. İnebolu-Ankara arasındaki yaylı araba yolculuğu yaklaşık 8-10 günlük bir süreyi içerisine almakta idi.

Ankara-İnebolu yolunda 1921 ve 1922 yıllarında otomobille seyahatete başladı. Ankara'dan İnebolu'ya taşımacılık yapan "Müceddid Berliye" acentası otomobilleri Ankara'da Taşhan'dan yolcularını alarak iki günde İnebolu'ya ulaştırmakta idi<sup>15</sup>.

Yine Kastamonu'da işletilmeye başlanan bir otomobil şirketi, Kastamonu'dan İnebolu'ya beş saatte gittiğini bu yolculuk sırasında Ecevit'te mola verildiği belirtilmektedir. Kastamonu-İnebolu arasında sefer yapan

14. Enver Behnan Şapolyo; Mustafa Kemal Paşa ve Milli Mücadele'nin İç Alemi, İstanbul 1967. s.31-88.

15. Anadolu'da Yenigün; 9 Teşrinievvel 1922.

bu dört kişilik otomobillerin taşıma ücretleri ise; ön koltuk on beş, arka koltuklar ise yirmi lira olarak belirlenmişti<sup>16</sup>. İnebolu ile Kastamonu arasında çalışan otomobil acentesinin merkezinin Nasrullah Camii yanındaki Urgan Hanı<sup>17</sup> olduğu, 1921'de başlayan otomobil seferlerinin 1922 yılında daha düzenli hale geldiği ve her gün İnebolu ile Kastamonu arasında düzenli seferlerin yapılmaktaydı. Açıksöz Gazetesinde yer alan ilanlara göre; her gün Kastamonu ile İnebolu arasında gidip-gelen otomobillerle yük taşımacılığına da başlandığı, söz konusu işletmeyi "Milli Ticaret Şirketi" adında bir şirketin yürüttüğü kayıtlıdır<sup>18</sup>. Nakliye Müteahhidi Hafız Şevket Bey'le ortağı Refet Bey'inde İnebolu-Kastamonu arasında kamyon ve otomobil taşımacılığı yapmak üzere "Güzel İzmir" adıyla anılan Ahmet Halil Bey'e ait bir işletme şirketinin taşıma yaptığı bilinmektedir<sup>19</sup>.

1920-1922 yılları arasında İnebolu-Ankara yolu teçhizat-malzeme taşımacılığı ve İstanbul'dan Ankara geçen insanlar nedeniyle Kastamonu şehir merkezinde bir canlanma meydana geldi. Bu tarihler arasında Kastamonu'da gelip geçen yolculara hitap eden bazı hizmetlerin devreye girmişti. Bunlardan birincisi şüphesiz otel, han ve hamam işletmeciliğidir, bunlardan başka kahvehane<sup>20</sup>, lokanta işletmesinin de önemli ölçüde artmıştır. Bunların yanında ilgi çekici olan yeni bir takım mesleklerde gündeme gelmeye başlamıştır. Bunlardan birisi sıhhî berberliktir. Açıksöz'de yayınlanan bir ilanda; "Sıhhî Berber Salonu" başlığı altında şu ifadeler yer almaktadır: "Çayhaneme bir de sıhhî berber salonu açtım, teşrif ediniz, zevat-ı kiram zirdeki liste mucibince tıraş olunur ve her halükârda memnun kalır.

50 Kuruş aylık abone haftada bir, 60 Kuruş abone haftada iki, (15 sakal ve saç, 10 yalnız sakaldır) Bağdat Çayhanesi sahibi İsmail Kemal"<sup>21</sup>.

Diğer ilgi çekici bir meslek ise; özellikle İstanbul'a gidiş-gelişlerin vesikaya bağlanması üzerine ortaya çıkmıştır. Söz konusu seyahat vesikaları resimli olmak zorunda idi. Bu nedenle bu tarihlerde tespitlerime göre üç yeni fotoğrafçı açılmıştır. Bunlardan birisi Nasrullah Köprüsü başındaki Hafız Ağa'nın Hanında Zühtü Efendi tarafından işletilen Afitab Fotoğrafhanesidir. Zühtü Efendi Açıksöz Gazetesinde yayınladığı ilanda<sup>22</sup> seya-

16. Açıksöz; 21 Teşrinievvel 1337.

17. Açıksöz; 31 Ağustos 1337.

18. Açıksöz; 27 Temmuz 1338.

19. Açıksöz; 17 Temmuz 1338.

20. "Tekkealti İstiklal Kırathanesi" Açıksöz; 23 Teşrinisani 1337; "Bağdat Çayhanesi" 29 Teşrinisani 1337 vb. ilan ve haberlere Kastamonu'da yayınlanan gazetelerde rastlamak mümkündür.

21. Açıksöz; 6 Kanunusani 1337.

22. Açıksöz; 9 Ağustos 1337.

hat vesikası için 25 kuruşa fotoğraf çekildiğini, fukara olanlara bedava hizmet verdiğini belirtmektedir.

Seyahat zorunluluğunun getirdiği bir başka yenilik ise "Emanetçi"lik usulüdür. Fes kalıpcısı Mehmet Ağa, İstanbul'a gideceğini belirterek, İstanbul'a gidecek mektubu ve emaneti olanların kendisine müraccat etmelerini, emanetlerin emin bir şekilde sahiplerine teslim edileceğini gazete ilanı ile duyurmaktadır<sup>23</sup>. Yine aynı mealde bir başka ilanda ise Adana'da işi olanlara duyuru yapılmaktadır. Bu ilana göre; eski polis müdürü Halil Bey, Adana'ya siparişi olan veya resmi işi olanların işlerini takip edeceğini bildirmektedir<sup>24</sup>.

Seyahat şartlarının Kastamonu'ya getirdiği bir başka meslek ise "Elbise Temizleme" işidir. Kolacı Mustafa Hilmi, Açıksöz Gazetesine verdiği ilanda; temiz giyinmek isteyenlere seslenerek, gömlek ve elbiseleri temizleyerek kolaladığını beyan etmektedir<sup>25</sup>.

Kastamonu'da bu tarihlerde birinci sınıf otel olarak Hürriyet Oteli, Çankırı'da ise Türk Oteli bulunuyordu. Devlet ileri gelenleriyle önemli misafirler bu otellerde konaklıyorlardı.

Kastamonu'da 1921 yılında bir sinema salonu da açılmıştır. Açıksöz Gazetesinin "Kastamonu'da Osmanlı Sineması" başlığı ile verilen ilanda Pazar, Salı, Çarşamba günü akşamları erkeklere, Pazar günleri hanımlara film gösterildiği belirtildikten sonra sinema programı da şu şekilde ilan edilmektedir;

"Almanya'dan bazı manzaralar (Tâbi Manzara)  
Bira Fabrikası (Sanayi Manzarası)  
Vicdan (dram)  
Çoraplar (dram)  
Hakimin Kalbı (gülünç)  
Bir numune-i meslekiye (dram)"<sup>26</sup>.

İnebolu-Ankara yolu üzerinde bulunan hanların zaman zaman sıhhiye müdüriyetince teftiş edildiği<sup>27</sup>, taşıma için kullanılan kağıtların bazen tüccar eşyası taşımak maksadıyla silah ve cephane taşımaktan kaçındıkları onun yerine daha fazla para getiren tüccar eşyası taşımayı tercih ettikleri dikkati çeken bir başka husustur.

23. Açıksöz; 22 Mart 1337.

24. Açıksöz; 11 Nisan 1338.

25. Açıksöz; 27 Mayıs 1337.

26. Açıksöz; 27 Mart 1337.

27. Açıksöz; 30 Mart 1337.

Cephane taşımada kullanılan kağnıların çok ses çıkardıkları şehir halkının sürekli taşıma dolayısıyla bundan rahatsız olduğu, bunun önünü almak için polis müdüriyetinin bir ilan yayınlarak<sup>28</sup>; “Kağnı tabir edilen iki tekerlekli arabalar gıcırtilarıyla halka eza etmekte olduğundan badema her kimin arabasının gıcırdadığı görüldüğü takdirde polis memurları tarafından derdest ile tanzim kılınacak zabıt varakasıyla cihet-i adliyeye tevdi edileceği ilan olunur” denilmektedir.

### SİLAH VE CEPHANE SEVKİYATI

Kastamonu vilayeti sahili Milli Mücadele'nin ikmal iskelelerini oluşturmuştur. İstanbul'da faaliyet gösteren gruplar tarafından<sup>29</sup> sağlanan silahlar çeşitli vasıtalarla İnebolu, Cide, Bartın, Kozlu, Kilimli, Zonguldak, Ereğli ve Sinop limanlarına çıkartılarak, buralardan Cide-Kastamonu, Zonguldak-Ereğli-Bolu, İnebolu-Daday-Kastamonu, Sinop-Boyabat-Taşköprü-Kastamonu yollarını takiben Batı cephesine ve Ankara'ya ulaştırılıyordu.

İstanbul dışında çeşitli merkezlerden silah tüccarları vasıtasıyla alınan silah ve cephane de aynı yollarla taşınıyordu. Doğu cephesinde 1920 yılı sonunda savaşın bitmesi üzerine bir kısım silah ve cephane Erzurum-Trabzon yolu ile Batı Karadeniz limanlarına taşındı. Yine Rusya'dan sağlanan silahların bir kısmı İnebolu limanından Batı cephesine ulaştırılmıştır.

Trabzon'dan gelecek silahların sevki için İnebolu-Sinop arasındaki küçük koylar kullanıldı. 1920-1921 kışında küçük balıkçı motorları Sinop-İnebolu arasındaki koylara çok sayıda silah ve cephane taşımışlardı<sup>30</sup>.

Sinop Mevki Komutanlığının tespitlerine göre; Şark'tan gelecek cephane için bu bölgede iklim şartlarına uygun dört iskele bulunmaktaydı. Bunlardan birincisi Sinop limanı idi. Buraya çıkarılacak cephane Boyabat'a kadar yolların ve köprülerin bozuk olması sebebiyle mekkâre kolları ile taşınacak, Boyabat-Taşköprü arasında araba yolu bulunduğu için buradaki taşıma işleri Kastamonu'ya kadar arabalarla sağlanacaktı.

İkinci liman Sinop'un yedi mil batısındaki Taşyanağı iskelesi idi. Burası her türlü rüzgâra karşı mahfuz olmakla birlikte, nadiren esen yıldız rüzgarları ve poyraza karşı mahfuz değildi. Buraya yapılması düşünülen iskele yaz aylarında kayıkların rahatça çalışmalarına elverişli olacaktı.

28. Açıksöz; 1 Mayıs 1337.

29. Aydın; Age. s.23-116. Ayrıca Bülent Çukurova; Kurtuluş Savaşında Haberalma ve Yeraltı Çalışmaları, Ankara 1994. s. 33-53.

30. Rahmi Çiçek; Milli Mücadele'de Kastamonu, Ankara 1991 (A.Ü. İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora tezi) s.210-211.



Taşyanağı koyu, Sinop-Boyabat şosesine beş yüz metre mesafede idi. Bu beş yüz metrelik yol açılırsa kolaylıkla araba ulaşımı sağlanabilirdi. Mıntıka Komutanına göre; havaların iyi olduğu zamanlarda kayıklar bu kumsala rahatlıkla yaklaşmakta ve cephane indirebilmekteydi.

Üçüncü iskele Sinop'un doğusunda bulunan Gerze iskelesi idi. Buraya çıkarılan cephane ve silahlar, Gerze-Kabalı yoluyla Boyabat şosesini takiben Kastamonu'ya taşınmaktadır.

Dördüncü iskele Aklıman'dır. Burası sevkıyata uygun olmamakla birlikte zor durumda kalan motorlar için cephane ve silah indirilecek yer olarak tespit edilmiştir<sup>31</sup>.

Bu dört koydan Taşyanağı koyu Kastamonu Havalisi Komutanlığı tarafından en uygun koy olarak tespit edilerek, buradan sevkıyat yapılmasına izin verilmiş diğer koylar ise zaruret karşısında kullanılmıştır.

3 Aralık 1920 tarihli Milli Müdafaa Vekaleti Müsteşarı Kazım imzalı bir yazıda<sup>32</sup>; Trabzon'dan gelecek olan motorlar için Sinop ile Amasya arasındaki küçük iskelelerin tespit edilerek, gelecek olan cephane ve silahların Ankara'ya sevkı için otuz arabalı nakliye kolu kurulması istenmektedir.

Bu yazı üzerine, Trabzon'dan gelecek büyük ve küçük motorlar için İnebolu-Sinop arasındaki bazı iskeleler belirlenmiştir. Bunlar; Çatalzeytin, Kulu, Kuga, Hacıvelioğlu, Abana, Eğlişi, Poyrazlar, Manastır, Evrusta, Ilıca, İsmail Reis ve Darphane iskeleleridir. Bu iskelelerin güvenliği için Darphane ve Evrusta'da birer karakol inşa edilmiş, İsmail Reis, Manastır, Eğlişi, Hacıvelioğlu ve Kulu'da karakol inşaatına başlanmıştır.

Çeşitli yollarla İnebolu ve civarına gelen cephanenin taşıma işlemi ilk zamanlarda Nokta Komutanlıkları vasıtasıyla yapılıyordu. Daha sonra işi Sevkıyat ve Nakliyat Umum Müdürlüğü'ne bağlı Menzil Mıntıka Teşkilatı kurularak, bu teşkilat taşıma işini sevk ve idare etmeye başladı.

Kastamonu Menzil Müfettişliği, nakliye işi için 63 subay, 316 askerliği ertelenmiş er ve 11 müteahhitle çalışmakta idi. İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Ankara arasındaki taşımacılığı Menzil Müfettişliği 240 araba, 1505 mekkâre, 72 eşekle sağlıyordu<sup>33</sup>.

Sevkıyat ve Nakliyat Umum Müdürlüğüne bağlı olarak kurulan Menzil teşkilatı ise şu birimlerden oluşmaktadır; Kastamonu Menzil Mın-

31. ATESE Arşivi; KL.953, D.10, F.5-2.

32. ATESE Arşivi; KL 953, D.10, F.3.

33. Çiçek; Age. s. 214-215.

tika Müfettişliği, İnebolu Hat Komutanlığı, İnebolu, Ilgaz, Kastamonu nokta Komutanlıkları, İnebolu, Ilgaz, Kastamonu Erzak Ambarlıkları, İnebolu, Kastamonu Teçhizat Ambarı, İnebolu, Kastamonu Mühimmat Deposu, İnebolu Hizmet Kıtası, İnebolu Benzin Deposu, Kastamonu'da üç nakliye kolu, İnebolu Grubu Nakliye Kolu, Küre, Seydiler, Beşdeğir-menler, Ambarlı konaklama yerleri<sup>34</sup>.

Menzil Mıntika Müfettişliğinin Açıksöz Gazetesine verdiği ihale ilanlarında taşıma ücretleri hakkında bir takım bilgiler bulunmaktadır. Bu ilanlardan birisi şu şekildedir,<sup>35</sup>

#### Menzil Mıntika Müfettişliğinden

1. Menzil emrinde çalışmak üzere müteahhit nakliye araba ve mekkâre kollarına mevsuf şerait ile ihtiyaç vardır.
2. İnebolu yolundan Ankara'ya kadar ve hatta değeri muvafık ücretle Ankara'dan avdette aynı mevaki nakliyeyi askeriyeyi ifa etmek üzere zir-deki cetvelde rayiç olunan miktar üzerinden taleplisi uhdesindedir.

#### Ankara'dan İnebolu'ya Kadar

<u>Mevki</u>	<u>Beher Batman</u>	<u>Kuruş</u>
Ankara'dan Çankırı'ya kadar	“	20
Çankırı'dan Kastamonu'ya kadar	“	20
Kastamonu'dan İnebolu'ya kadar	“	20
Ankara'dan İnebolu'ya kadar	“	60

#### İnebolu'dan Ankara'ya

<u>Mevki</u>	<u>Beher Batman</u>	<u>Kuruş</u>
İnebolu'dan Kastamonu'ya kadar	“	30
Kastamonu'dan Çankırı'ya kadar	“	30
Çankırı'dan Ankara'ya kadar	“	40
İnebolu'dan Ankara'ya kadar	“	100
Kastamonu'dan Ankara'ya kadar	“	65

İlanda ayrıca şartları kabul olunanların 8 Mayıs 1921 tarihinden itibaren sözleşme imzalayarak nakliye işine başlayacakları belirtilmektedir.

34. Çiçek; Age. s. 215-216.

35. Açıksöz; 26 Nisan 1337.

Menzil Mıntika Müfettişliği tarafından benzer ilanlar arasında yer alan başka bir ilanda ise taşıma ücretleri şu şekilde sıralanmaktadır.<sup>36</sup>

#### **İnebolu'dan Ankara'ya**

<b><u>Mevki</u></b>	<b><u>Beher Batman</u></b>	<b><u>Kuruş</u></b>
İnebolu'dan Ankara'ya	“	120
İnebolu'dan Kastamonu'ya	“	35
Kastamonu'dan Ankara'ya	“	75
Kastamonu'dan Çankırı'ya	“	35
Çankırı'dan Ankara'ya	“	40

#### **Ankara'dan İnebolu'ya**

<b><u>Mevki</u></b>	<b><u>Beher Batman</u></b>	<b><u>Kuruş</u></b>
Ankara'dan İnebolu'ya	“	80
Ankara'dan Çankırı'ya	“	30
Çankırı'dan Kastamonu'ya	“	25
Kastamonu'dan İnebolu	“	25
Ankara'dan Kastamonu'ya	“	55

Bu ilanlarda dikkati çeken nokta çok kısa aralıklarla taşıma fiyatlarının değişimi ve Ankara yönüne yapılan taşımaların pahalı olmasına karşılık, Ankara'dan İnebolu yönüne yapılan taşımaların ucuzluğudur. Bu fiyat bize taşınacak malların hangi tarafa daha fazla yöneldiğini gösterdiği gibi, doğal şartlarında taşımada etkili bir faktör olduğunu ifade etmektedir.

3 Temmuz 1921 tarihli Açıksöz Gazetesine göre; Menzil Mıntika Müfettişliği menzildeki müteahhit kollarının Şubat 1922 tarihine kadar yapacakları nakliyat için ödenecek nakliye ücretlerini yeniden tespit etmiştir. Buna göre;

<b><u>Mevki</u></b>	<b><u>Kuruş</u></b>
İnebolu'dan Kastamonu'ya	29
Kastamonu'dan Çankırı'ya	37
Çankırı'dan Ankara'ya	33
İnebolu'dan Çankırı'ya	70
İnebolu'dan Ankara'ya	100

36. Açıksöz; 28 Nisan 1337.

1921-1922 Kış aylarında taşımacılık hizmetlerinin artması üzerine Menzil Mıntıka Müfettişliklerinin sıkıntılı günler yaşadıkları, bu nedenle taşıma işi için cephe gerisinde bulunan efrattan faydalanma çareleri düşünülmüştür. Bu tür efrat askerlikten tecil edilerek taşıma işinde kullanılmaya başlanmıştır. 18 Aralık 1921 ve 20 Ocak 1922 tarihleri arasında yayınlanan ilanlarda “Vesait-i Nakliye İçin Tecil Olunacak Efrad”ın şartları şu şekilde sıralanmaktadır;

1. Cephe malı ve firari olmamak üzere bil-umum geri kıtaat ve müessesatta müstahdem efrad, nakliye askeriyeyi deruhte edebilir.

2. Nakliyat icrasını deruhte edecek efradın ma-techizat bil-muayene kabul-u istihdamı la-akl beş deve veya beş mekkâre veya sekiz merkep veyahut çift atlı iki arabası bulunması lazımdır.

3. Muhazarat kıtatına mensup efrad yalnız beş deve veyahut iki çift atlı arabayla nakliyat icrasını deruhte edebilirler.

4. Bu suretle vaki' bulacak müracaat üzerine teşkil edecek müteahhit kolları Sevkıyat ve Nakliyat Müdüriyet-i Umumiyesine merbut buluncak ve müdüriyetçe lüzum görülen hatlarda çalışmak üzere mezkur muhtelif hatlar dahilinde mevkiyen o mıntıka emrine verileceklerinden bu husus mukaveleye derç olunacaktır.

5. Kolları teşkil etmek üzere nakliyat icrasını deruhte eden her nefer fiilen bizzat çalışacaklardır.

6. Kolların idare vesaire masarıfatı sairesi kendilerine ait olmak üzere taktir edecek fiyat üzerinden nakliyenin icrası tevsiye edilecektir.

7. Şeraiti mezkure dairesinde talebi olanların Menzil Mıntıka Müfettişliğine müracaat etmeleri.

8. Şerait-i mezkure dairesinde vesait-i ihzar eden efrattan mürekkep nakliye kolları için müteahhit olarak müracaatları dahi kabul olunur.

Bu ilanın yayınlanmasından sonra 6 Mart 1922 tarihli bir gazete haberinde ise vesait-i nakliye tedarik ederek müracaatta bulunanların askerliklerinin ertelendiği belirtilmektedir<sup>37</sup>.

### YOLLARIN BAKIM VE ONARIM İŞLERİ

TBMM Hükümeti Mart 1921 yılında çıkardığı bir kanunla bütün yolların yapım ve onarım işleri için “Tarik-ı Bedel-i Nakdiye” mükellefiyeti getirdi. Buna göre; on sekiz yaşından altmış yaşına kadar olup ta silah al-

37. Açıksöz; 6 Mart 1338.

tında bulunmayan herkes “Tarik-i Bedel-i Nakdiye” ödemekle yükümlü idi. Bedel olarak ödenecek miktar dört amele yevmiyesi olarak belirlenmişti. Yevmiyenin kaç lira olacağı ise Vilayet Umumi Meclislerine bırakılıyordu.

Mart 1921'de Kastamonu Umumi Meclisi tartışmalı bir oturumdan sonra bu ücreti 160 kuruş olarak belirlemiştir. Umumi Meclis'teki tartışmalarda dikkati çeken husus yolların ancak çalışma mükellefiyeti ile yapılabileceği, ihale metot ile yol yapımının geçmişte başarılı olmadığı Başmühendis tarafından özellikle vurgulanmaktadır. Meclis üyelerinin birçoğu halkın içerisinde bulunduğu para sıkıntısı üzerinde durarak, mükellefiyetin hangi aylarda yerine getirilmesi gerektiği konusunun da tam açık olmadığını vurgulayarak, hasat mevsiminde mükellefiyetin yerine getirilmesinin mümkün olamayacağını ileri sürmüşlerdi<sup>38</sup>. Vilayet Meclisi, Ankara-İnebolu yolunun yapım ve onarımı için Nafia Vekaleti'nce oluşturulan Amele Taburlarının kullanılmasına karar verdi. Çünkü yol sürekli kullanıma açık kalmak zorunda idi. Nafia Vekaleti ayrıca 1921 yılında Ankara-İnebolu yolunun yapımı için özel bir tahsisatta ayırmıştı<sup>39</sup>.

1922 yılında vilayet Sermühendis'i ile yapılan bir mülakatta<sup>40</sup> Mühendis Bey; İnebolu-Ankara yolunun 135 kilometresinin vilayet sınırları içerisinde bulunduğunu, bu yolun bakım ve onarımı için 1921 ve 1922 yıllarında 3500 metre mikâp taş kırılarak tamirat yapıldığını, fakat yolun yetersizliğini vurgulayarak özellikle kamyonların bu yolda kullanılmaya başlamasıyla birlikte, yolda bozulmalar meydana geldiğini şose ve bazı köprülerin bu vasıtalar tarafından tahrip edildiğini ileri sürmektedir. Yine mühendisin ifadesine göre; 1921-1922 kışında üç aylık bir dönem içerisinde sekiz köprü ve beş istinat duvarı inşa edilerek on bir kilometrelik bir tamirat yapılmıştır. 1922 yılı kışına kadar da beş kilometrelik yol ile Küre ile İkiçay köprülerinin tamir edilerek, bazı geçitlerinde kamyon girişine müsait hale getirilmesi planlanmıştı. Ankara-İnebolu yolunun Kastamonu sınırları içerisinde kalan kısmında ayrıca Nafia Vekaletine bağlı iki Amele Taburu sürekli olarak tamirat işi ile uğraşıyordu.

### İNEBOLU-ANKARA YOLU ANILARI

İnebolu-Ankara yolu Milli Mücadele döneminde Ankara Hükümetinin ikmal yolu olması yanında dünyaya açılan kapısı olma özelliğine de sahiptir. Yabancı devlet temsilcilerinin birçoğu bu yolu kullanmak zorunda kalmışlardı. Bunun yanında İstanbul aydını bu yolu takiben Ankara'ya ulaşmış, bu yol Türk aydınının zihninde önemli izler bırakmıştır. 1920 yı-

38. Açıksöz; 11 Mart 1337.

39. Açıksöz; 13 Mart 1337.

40. Açıksöz; 11 Temmuz 1337.

İnada bu yolu takiben Ankara'ya giden bir gazeteci yol üzerindeki izlenimlerini anlatırken "İnsan kendini adeta Alp vadilerinde farz ediyor"<sup>41</sup> demektedir.

Ahmet Emin Yalman ise Ankara'ya gidişini anlatırken; Dr. Tevfik Salim Paşa ve eşi ile İnebolu'ya geldiğini buradan Hilal-i Ahmer tarafından Tevfik Bey'e tahsis edilen bir kamyonla yola çıktıklarını iki günlük İnebolu-Ankara yolunu ancak altı günde tamamlaya bildiklerini, bu süre içerisinde kamyonlarının 63 kez çamura battığını ifade etmektedir<sup>42</sup>. Yalman bu yolculuk sırasında karşılaştıklarını İstanbul'da yayınlamakta olan Vakıf Gazetesinde "Ankara Yollarında" başlığı ile yayınlamıştır<sup>43</sup>.

Kastamonu-İnebolu yolunda üç ay kağı kolu zabıtlığı yapan Enver Behnan Şapolyo, anılarında burada yaşadıkları olayları olağanüstü bir tarzda insanların fedakarlıklarını dile getirmektedir<sup>44</sup>.

Amerikalı kadın romancı Ann Bridge "The Dark Moment" isimli romanında Milli Mücadele hareketine İstanbul'dan katılan iki kadının Feride ve Nilüfer'in Anadolu yolculuğunu anlatırken İnebolu-Ankara yolunu adeta filim şeridi olarak canlandırmaktadır<sup>45</sup>.

Vehbi Koç'ta hatıralarında bir tüccar gözü ile İstanbul'a giderken bu yolu kullandığını, "Birinci akşam Kalecik, ikinci akşam Çankırı, üçüncü akşam Kalehan, dördüncü akşam Kastamonu, beşinci akşam Ecevit, altıncı akşam da İnebolu'ya gelirdik"<sup>46</sup> demektedir. Koç anılarının başka bir yerinde de "Gece yattığımız yerler pis, rahatsız, yediğimiz yemekler kötüydü, yolculuk sefalet içerisinde geçirdi. Arabamız bozulur ya da atımız hastalanırsa bu yolculuk altı gün yerine sekiz gün sürebilirdi" diyor.

Milli Mücadele döneminde ailesi ile birlikte bu yoldan Anadolu'ya geçen Adnan Ergeneli de hatıralarında; "İnebolu'ya gelince vapura çıkan memurlar, İnebolu'da incek olan kimseleri iyice araştırıp inceliyorlardı" dedikten sonra yaylı araba adı verilen araba ile yola çıktıklarını ilk duraklarının Ecevit olduğunu, ikinci duraklarının ise Kastamonu olduğunu burada bir gün kaldıklarını yazmaktadır. Kastamonu'dan sonra Çankırı'ya iki günde vardıklarını, burada bir gün dinlendikten sonra Ankara'ya

41. Mesut Çapa; "Milli Mücadele'ye Ümit Veren Yazılar" Türk Kültürü, Sayı: 342, Ekim 1991, s. 2-4.

42. Ahmet Emin Yalman; Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim", C.II, İstanbul 1970. s. 238-239.

43. Bu yazının Kastamonu ile ilgili kısmı Açıksoz Gazetesinin 5 Kanunusani 1338 tarihli nüshasında çıkmıştır.

44. Şapolyo; Age. s. 35-62.

45. Ann Bridge; The Dark Moment, London 1952. Beşinci bölümden itibaren Kastamonu'daki yolculuk ve burada geçen olaylar anlatılmaktadır.

46. Vehbi Koç; Hayat Hikayem, İstanbul 1974. s. 28-32.

doğru yola çıktıklarını son geceyi Yahşihan'da bir evin damında geçirdiklerini anlatmaktadır<sup>47</sup>.

### SONUÇ

İnebolu-Ankara yolu Anadolu'ya çıkan Türk aydını için adeta bir efsane yolu olmuştur. Kimi yeni umutların yeşerdiği düşüncesi ile bu yolu efsaneleştirirken, kimi de çektiği sıkıntılarla yolun bir başka cephesini, olumsuz yönlerini dile getirmektedir. Bazıları için ise Anadolu insanının fedakarlığı, olağanüstülüğüne bu yol boyunca rastlamanın verdiği hazzi duymaktadır. Gerçekte ise bu yol Anadolu'da yeni Türk Devletini kuranların karşılaştıkları zorlukları, Anadolu insanının yeni devletin kuruluşuna hangi duygular içerisinde katıldıklarını gösteren abidevi bir yolun macerasıdır.

47. Adnan Ergeneli; Çocukluğumun Savaş Yılları Anıları, İstanbul 1993. s. 126-129.