

DOĞU HAREKÂTI SONRASI BATI CEPHESİNİN LOJİSTİĞİ ve KARADENİZ'İN GÜVENLİĞİ SORUNU

Yrd.Doç.Dr.Coşkun TOPAL*

ÖZET

Milli Mücadele'nin yapılmasında lojistik; askeri kuvvetlerin silah ve cephaneye bakımından takviyesi çok önemli bir rol oynamıştır. Doğu Harekâtı sonrasında, Doğu Cephesi Komutanlığı tarafından Batı Cephesine yardım amacıyla askeri teçhizat ve birliklerin gönderilmesine başlanmıştır. Bu çalışmada Doğu Cephesi Komutanlığı'ndan Batı Cephesine askeri silah ve teçhizatın gönderilmesi ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Milli Mücadele, Batı Cephesi, Karadeniz'in Güvenliği, Ulaşım, Askeri teçhizat

AFTER THE EAST OPERATION, THE QUESTION OF LOGISTICS OF THE WESTERN FRONT AND THE SECURITY OF BLACKSEA

ABSTRACT

Logistics, the administrative systems by which military forces are supplied, played a crucial role in the conduct of the National Struggle. Following the East Operation, it is started to help by sending some of the military equipments and units of Eastern Front Commandership, military equipments to the Western Front. This study focuses on the military weapons and equipments of Eastern Front Commandership that were sent to the Western Front.

Key words: National Struggle, Western Front, Security of Black Sea, Transportation, Military equipments

* Karadeniz Teknik Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi ,Uluslararası İlişkiler Bölümü.

Modern ulaşım araç ve imkânlarının kullanıldığı günümüzde, orduların lojistik destek sağlamaları, silah ve cephane bakımından ikmal edilmeleri, nispeten kolaylaşmıştır. Ancak Milli Mücadele dönemi koşullarında, özellikle Batı Cephesi'nde işgalci Yunan ordusuna karşı ordumuzun silah ve cephane ihtiyacının karşılanmasında büyük güçlüklerle karşılaşılıyordu. II. İnönü Savaşı öncesi bütün çalışmalara rağmen ordunun subay ihtiyacı giderilememişti. Henüz İstanbul'daki subayların önemli bir bölümü Anadolu'ya geçmemişti. Er ihtiyacı giderilememiş, silâh ve cephane açığı da kapatılamamıştı¹. Bu eksikliklerin tamamlanması amacıyla Millî Savunma Bakanlığı'nın 10 Ocak 1921 tarihli bir bildiriyle Sevkıyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü kurulmuştu. Yine Sevkıyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak Yurt İçi Menzil Örgütü kurmuş, böylece ülke içerisinde güvenli bir menzil örgütü ve karayolu ağı oluşturulmaya çalışılmıştı². Yunan ordusu insan, silâh ve mühimmat bakımlarından Türk kuvvetlerine nazaran üstün bulunmaktaydı. Ancak gücünü milletin yüksek fedakârlık hislerinden alan Türk Ordusu, sayıca kendisinden üstün olan Yunan ordusunu bu güç ile yenmeyi başarmıştı³.

Ülkede yolun olmadığı bir dönemde Doğu cephesinden Batı cephesine, iyi kötü gönderilecek bir cephane sandığının istenilen yere varabilmesi için, kuş uçuşu en az 1200 kilometrelik yol aşması gerekiyordu. Ulaşım sektörünün yetersizliği nedeniyle İnebolu'dan Ankara'ya ancak bir haftada varılabiliyordu. Bu yoldan Ankara'ya gelip dönecek vasıta eğer kağrı ise, onu sürenlerin ortalama bir aylık yolu göze almaları gerekiyordu⁴. Askeri amaçla çoğu yerde deve, katır veya öküz gücü ile yapılan bu tür taşımacılık faaliyeti, Türk İstiklal Savaşı boyunca dünya askerlik bilimi literatürüne özgün bazı terimler hediye etmiştir. Kağrı Komutanlığı terimi bunlardan yalnızca en ilginç olanlardan biri olmalıdır⁵. Kara taşımacılığının karşılaştığı çeşitli zorluklar ve

¹ Bu tarihte **Batı** Cephesi Komutanlığı'nca Millî Savunma Bakanlığı'ndan 3.894 tüfek, 51 hafif makineli ve 35 ağır makineli tüfek, 19 top talep edilmişti. Bkz. **Türk İstiklâl Harbi (Batı Cephesi)**, c. II, k. 3, Ankara 1994, s. 272.

² Mehmet Evsile, **Kurtuluş Savaşında Askerî Nakliye Hizmetleri**, Amasya 1997, s. 7-8

³ Ercan Çelebi, "II. İnönü Muharebesi: Askerî, Politik, İç ve Dış Kamuoyunda Meydana Getirdiği Etkileri Bakımından Bir Değerlendirme" **Kastamonu Eğitim Dergisi**, Mart 2003 Cilt:11 No:1, s. 212.

⁴ Şevket Süreyya Aydemir, **Tek Adam, Mustafa Kemal**, 2.cilt, (İstanbul, Remzi K., 1964). s. 527-28

⁵ Hikmet Özdemir "Atatürk'ün Kriz Yönetimi / Teklif-İ Milliye", **Türk İdare Dergisi**, Yıl 72, Sayı: 429, Aralık 2000, s. 171.

Yunanlıların denizden abluka uygulaması nedeniyle Doğu ve Güney cephelerinden Batı Cephesi'ne yardımda aksaklıklar yaşanmaktaydı. Milli Mücadele'nin ilk günlerinde kağnı komutanlığı görevi verilen Enver Behnan Şapolyo, bu görevini şöyle anlatmaktadır:

"... O acı ve yoksul günlerde ordumuzun geri hizmetleri üç türlü vasıtayla sağlanmaktaydı. (Bunlar) deve kolları, katır kolları ve kağnı kollarıydı. Çünkü o zamanlar ordumuzun elinde hiçbir motorize kuvvet yoktu. İnönü Cephesine silah ve yiyecek bu nakil kollarıyla temin edilmekteydi. Deve kolları pek süslüydü. Develerin hörgüçlerinden boyunlarına kadar renkli püsküller ve aynalar sarkmaktaydı. Her devenin hörgücünün üzerine de üç tane cephaneye sandığı yerleştiriliyordu. Deve kolları bu şekilde bir dizi teşkil ederek ağır ağır İnebolu'dan Eskişehir yolunu tutmaktaydı. Katır kolları da pek enteresandı. Katırların boyunlarındaki iri tunç çanlar çalar, bu gürültü içinde katırlar da yola düzülürler, onlar da cephaneye taşınırlardı. Benim kolum kağnı kolları idi. Kağnılar vilayet vilayet olarak nöbete gelirler ve ödevlerini tamamladıktan sonra yurtlarına dönerlerdi. Kağnılar iki tekerlekli basit şekilde yapılmış birer yük arabasıydı. Bunları öküzler ve mandalar çekerlerdi. Kağnıların hep birden çıkardıkları inilti ta uzak yerlerden işitilirdi. Bana her seferinde kırk kağnı verilirdi. Kağnıcuların çoğu kadın olurdu. Çünkü delikanlılar cephegediler. Çok kere benim kağnıcularımın otuzu kadın, sekizi çocuk, ikisi de altmış yaşından yukarı ak sakallı ihtiyarlar olurdu. Bize muhafız olarak da silahlı (Müzaheret Bölüğü) efradından bir milis asker verilirdi. Bunlar hapisanelerden çıkarılıp vatan hizmetine verilmiş mahpuslardı."⁶

O yıllarda yolların bozukluğu nedeniyle Amasya'dan Samsun'a 140 km. olduğu tahmin edilen yol araba ile dört günde, Sivas'tan Samsun'a kadar olan 380 km. uzunluğundaki yol ise altı günde alınabilmekte idi⁷. Orta Anadolu'nun en önemli ticaret yollarından olan Sivas-Samsun yolu, yaz mevsiminde zorluklarla aşıyor, kışın ise aşılması nerdeyse imkânsız hale geliyordu⁸. Ancak sorun yalnızca yolların

⁶ Enver Behnan Şapolyo, "Atatürk ve Üç Kılıç", Türk Kültürü Dergisi, 37 (Kasım 1965), s.84.

⁷ Türk Ticaret Salnamesi, Birinci sene,1340/1341 Nüshası, Matba-i Ebuzziya 1340-1341, s.473.

⁸ Samsun'da yerel bir gazete olan Haber'in önemli köşe yazarlarından Aziz Samih Milli Mücadele ve Cumhuriyetin ilk yıllarında Samsun-Sivas arası taşımacılıkta yaşanan sıkıntıları ve ulaşım zorluklarını birçok yazısında dile getirmiştir. Bkz. Aziz Samih, "Bahallık -Yollar", Haber, 13 Temmuz 1340, nr: 39.

bozukluğu ve ulaşım araçlarının yetersizliği değildi. Aynı zamanda gönderilen silah ve cephanenin yerlerine ulaşabilmesi için yol boyunca güvenliğinin sağlanması, bunun içinde sağlıklı bilgi akışına gereksinim duyuluyordu. Haberleşme Genelkurmay, Milli Savunma ve İçişleri bakanlıkları ile cephe ve ordu komutanlıkları ve Sevkıyat Nakliyat Genel Müdürlüğü arasında sürekli işleyen şifreli yazışmalar ile yürütülüyordu. 26 Mart 1921 tarihli nakliyat tertibatına ilişkin cetvelde yazılan miktarlar ile Doğu Cephesi Komutanlığının 28 Mart 1921 tarihli telgrafında belirtilen rakamlar arasında büyük fark olması dolayısıyla Sevkıyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü konu hakkında Harbiye Dairesi Riyaseti'nden bilgi istemişti⁹. Bununla birlikte otomobil ve diğer araçlarla sevkıyat işinin güvenli ve hızlı bir biçimde gerçekleşmesi için yoğun mesai harcanyordu. Nitekim Genelkurmay, 24 Nisan 1921 tarihli emirle Merkez Ordusu Komutanlığı'ndan Doğudan başlayan sevkıyatın düzenli bir biçimde izlenmesi için, Sivas'ta bulunan otomobil biriminin faaliyete geçirilmesini, gerekli yağ ve benzinin Kayseri menzil mıntika müfettişliğinden karşılanacak olması dolayısıyla da mevcut otomobillerin Sivas menzil müfettişliği emrine verilmesini istemişti¹⁰. Ancak Sivas'ta bulunan 14. Tümen Komutanlığı, Zara aşiretlerinin isyanları üzerine Sivas-Malatya arasındaki silah ve cephanenakliyatının ihtiyaten durdurulduğunu kaydediyordu¹¹. Milli Savunma Bakanlığı müsteşarlığından Merkez Ordusu Komutanlığına yazılan 2 Mayıs 1921 tarihli yazıda da, son olaylar üzerine Tokat'tan Batı Cephesine yapılan nakliyatın geçici olarak durdurulduğu kaydediliyordu. Bununla birlikte 26 ve 29 Mart 1921 tarihli raporlarda genel durumun nakliyata uygun olduğunun çevredeki mıntika komutanlarına bildirilmesi isteniyordu. Ayrıca nakliyata Erzincan-Refahiye-Sivas; Malatya-Sivas ve Samsun-Sivas fırka yolları üzerinden başlanacağı kaydediliyordu¹².

⁹ Genelkurmay Başkanlığı Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Arşivi (ATASE), İstiklâl Harbi Cilt Kataloğu (İsh):10, K:573, B:60-1 ve 2. Sivas Menzil Müfettişi İrfan Bey, Ankara Sevkıyat ve Nakliyat Umum Müdürlüğü'ne çektiği 4 Mayıs 1921 tarihli telgrafta, kendisiyle bir türlü temas kurulamayan Şark Cephesi Nakliyat Müfettişi ve Demiryolları Müdürü Binbaşı Mustafa Bey hakkında çok acele bilgi verilmesini istiyordu. Bkz. ATASE, İsh:10, K:573, B:63-1

¹⁰ ATASE, , İsh:10, K:573, B:148-4.

¹¹ Konu hakkında Sevkıyat Nakliyat Genel Müdürlüğünün Harbiye Dairesi Başkanlığına gönderdiği 17 Mart 1921 tarihli yazı için bkz. ATASE, İsh:10, K:573, B:96-1.

¹² ATASE, İsh:9, K:568, B:121-1.

Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa, 2 Nisan 1921 tarihli yazı ile Milli Savunma Bakanlığı'ndan Sivas-Elcezire menzil yolunda silah nakliyatının devam ettiğini belirtiyor ve Merkez Ordusu Komutanlığı ile haberleşerek Sivas-Erzincan menzil hattının da tekrar faaliyete geçirilmesini istiyordu¹³. Milli Savunma Bakanlığı 6 Nisan 1921 tarihli yazısı ile Karabıyık'tan sonraki nakliyatın gecikmeye uğratılmaması için, İçişleri Bakanlığı'ndan Erzurum vilayeti ile Gümüşhane sancağına uyarıda bulunulduğu kaydediliyordu. Sevkiyatı izleyebilmek için Doğu Cephesi nakliye müfettişliğinin söz konusu silah ve mühimmat kafilelerinin hareketleri hakkında doğrudan bakanlık Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü ile Sivas Menzil Müfettişliğine bilgi verilmesi isteniyordu¹⁴.

Doğu Cephesinden Batı Cephesine güvenli ve hızlı bir biçimde silah ve cephaneye ulaştırılması için karşılaşılan zorluklar, yalnızca Anadolu'da yolların bozukluğu, kışın sertliği ve iç bölgelerde yaşanan aşiret isyanlarından oluşmuyordu. İç bölgelerden Karadeniz kıyısındaki limanlara taşınan silah ve cephanenin deniz yoluyla Batı Cephesine yakın limanlara çıkarılmasında da binbir güçlükler yaşanıyor. Bu güçlüklerin şüphesiz en büyüğü Karadeniz'in İtilâf devletleri donanması tarafından abluka altına alınmış olmasıydı. Merkez Ordusu Komutanı Nurettin Paşa, Genelkurmay Başkanlığına Sivas'tan yazdığı 31 Mart 1921 tarihli şifrede, Sivas-Erzincan ve Sivas-El-Cezire yollarında silah ve cephanenin taşınması için gerekli önlemlerin alındığını bildiriyordu. Nurettin Paşa, Erzincan ve çevresinde bulunan mühimmatın Giresun ve Trabzon'dan deniz yoluyla taşınmasının düşünüldüğünü ancak Karadeniz'deki Yunan gemilerinin abluhasının haber alınması üzerine bundan vazgeçildiğini kaydediyordu¹⁵. Mütarekeden itibaren Karadeniz'de aralıksız faaliyette bulunan İngilizler, bir süre sonra Yunanistan'ı da harekâtlarına ortak etmeye başladı. Esasında Yunanistan Mondros Mütarekesi sonrasında İtilaf Devletleri donanması ile Boğazlara girmiş, daha sonraları da yine onlarla beraber Karadeniz'de faaliyetlere girişmiş ve Batı Anadolu'da Milli kuvvetlere karşı her harekete geçişinde, Karadeniz'de abluka uygulayarak Türk gemilerini aramıştı. Ama Yunan Donanması'nın Karadeniz'e yönelik yoğun faaliyeti 1920 yılının ortalarından

¹³ ATASE, İsh:9, K:568, B:117-1.

¹⁴ ATASE, İsh:10, K:573, B:65-1.

¹⁵ ATASE, İsh:9, K:568, B:117-1.

itibaren başlamaktadır. Zira bu dönemde önce Kafkaslardan, sonra da Batum'dan ve Samsun'dan çekilen İngilizler, Karadeniz'de eksilen kuvvetlerini Yunan Donanması ile kapatmaya başlamışlardı. 1920 yılından itibaren bütün Karadeniz'de askeri, ticari gemiler ve yolcu gemilerine uygulanan kontrol faaliyetleri, İngiliz ve Fransızların denetiminden büyük oranda Yunan donanmasının eline geçmiştir. Öyle görünüyor ki, Milli kuvvetler ağırlığını hissettirdikçe, Karadeniz kıyılarındaki İtilaf devletlerin denetim ve kontrol görevini Yunan savaş gemileri üstleniyordu¹⁶. İnebolu'dan Genelkurmay'a yazılan 27 Mart 1921 tarihli bir raporda da İngilizler tarafından Yunanlılara gizliden gizliye her türlü yardımın yapıldığı ve Yunanlıların sürekli teşvik edildiği belirtiliyordu¹⁷. Yunan donanması, taşımacılık yapan Türk gemilerini yakalamada başarısız olunca, yapılacak silah ve cephane naklini önlemek, bu şehirlerdeki silah ve mühimmatı imha etmek amacıyla uluslar arası kuralları çiğneyerek Karadeniz limanlarını bombalamakta tereddüt etmemiştir¹⁸. Bombardıman sırasında Samsun'da, Ankara'ya ulaştırılmak için büyük miktarda cephane bekletiliyordu. Depolarda çok miktarda mayın ve iskele üzerinde yeni gelmiş cephane sandıkları duruyordu¹⁹. Yine milli mücadele açısından son derece stratejik bir konuma sahip olan İnebolu, 9 Haziran 1921'de Kılıkış adlı Yunan savaş gemisi tarafından bombalanmıştır. Büyük Önder Atatürk'ün Milli Mücadele sürerken sarf ettiği “*Gözüm Sakarya'da, kulağım İnebolu'da*” sözleri bu beldenin Kurtuluş Savaşındaki önemini ortaya koymaktadır. Karadeniz üzerinden Batı Cephesi Komutanlığına açılan çok önemli bir kapı olan şehir, Batı Cephesine yakınlığı, milli mücadelenin lojistiği ve dolayısıyla başarısı açısından da yaşamsal bir öneme sahipti.

9 Haziran 1921'de Kılıkış adlı Yunan savaş gemisi İnebolu'yu topa tutmuştur. ABD'nin İstanbul'daki Yüksek Komiserliğine İnebolu'nun bombardımanı üzerine ulaşan 9 Haziran 1921 tarihli raporda, Türkiye-Yunanistan savaşında tarafsız bölge

¹⁶ Mehmet Okur, **Milli Mücadele'de Karadeniz Bölgesine Yönelik İngiliz Faaliyetleri**, Ankara, 2006, s. 176; Rahmi Çiçek, “*Sakarya Savaşı Öncesi Karadeniz'de Yunan Ablukası ve İnebolu Bombardımanı*”, **Atatürk Yolu Dergisi**, Cilt:III, Sayı:10, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü. 1992, s. 169-179.

¹⁷ ATASE, İsh:10, K:652, B:99-2.

¹⁸ Emrullah Nutku, “*Samsun Bombardımanı ve kahramanlık Yarışı*”, **Yakın Tarihimiz**, Cilt IV, Sayı:41, s. 59; Rahmi Doğanay, “*Milli Mücadelede samsun'un önemi ve Samsun Bombardımanı*”, **Prof. Dr. Bayram Kodaman'a Armağan** (nşr. M. A. Ünal), Samsun 1993. s. 51.

¹⁹ Emrullah Nutku, “*Samsun Bombardımanı ve kahramanlık Yarışı*”, **Yakın Tarihimiz**, Cilt IV, Sayı:41, s. 59.

olarak anlaşılan Karadeniz'e, Müttefiklerin boğazdan Yunan gemilerinin geçişine müsaade ederek destek vermeleri hayretle karşılanıyordu²⁰. Merkez Ordusu Komutanı Nurettin Paşa, 1 Ekim 1921 de Doğu Cephesi Komutanlığına yazdığı telgrafta Pontus meseleleri, Karadeniz sahillerinde yaşayan Rumların icraatları ve denizdeki düşman faaliyeti hakkında düzenli olarak bilgi akışının sağlanmasını istiyordu. Alınan bilgilere göre top mermileri ile donatılmış düşman gemilerinin Batıya hareket ettiğinin görülmesi üzerine bir vapur Trabzon'a dönmüştü. Çünkü düşman gemilerinin Görele'yi ve daha önce Trabzon'u bombaladıkları haber alınmıştı²¹. Yunanistan'ın bütün çabalarına ve İngilizlerin yardımlarına rağmen, Karadeniz limanlarını bombalama ve ablukaya alma faaliyeti, Batı Cephesi'ne silah taşınmasını engelleyemedi²². Bu durumu, İstanbul Müttefik Orduları Başkomutanı General Harrington da görmüş ve Savunma Bakanlığı'na yazdığı raporda ablukaya rağmen, Rusya'dan, Samsun'a, Trabzon'a ve diğer bazı şehirlere Temmuz 1921 sonuna kadar 800 ton askeri malzeme geldiğini bildirmişti²³. 18 Eylül 1920 ile 28 Temmuz 1921 tarihleri arasında Rusya'dan deniz yoluyla Trabzon'a ve Karadeniz'deki diğer iskelelere birçok askeri silah ve teçhizat gönderilmişti. Söz konusu askeri silah ve teçhizat; 11920 Rus piyade tüfeği, 9520 Rus tüfek süngüsü, 9030 Avusturya piyade tüfeği, 3871 Avusturya kasaturası, 2619 Alman piyade tüfeği, 1795 Alman kasaturası, 6480 İngiliz piyade tüfeği, 3387 İngiliz kasaturası, 25 Meksika piyade tüfeğinden oluşuyordu. Ayrıca piyade cephanesi olarak; 10254 adet Rus, 7244 adet Avusturya, 3174 adet Alman, 10074 İngiliz ve 567 adet çeşitli piyade cephanesi ile 43 adet Fransız el bombası, 83 adet İngiliz el bombası 207 adet hafif ve ağır makineli tüfek, 26 adet çeşitli hafif sahra ve dağ topu ile 212677 atım top cephanesi gönderilmişti²⁴.

²⁰ **US ARCHIVES NARA** (National Archives and Research Administration of The United States) m 363, Roll3; 767-68/124.

²¹ **ATASE**, İsh:17, K:1358, B:107-1. Doğu Cephesi Komutanlığı'nda alınan 27 Eylül 1921 tarihli telgraf üzerine, yine Merkez Ordusu Komutanı Nurettin Paşa, Doğu Cephesi raporlarının gelmediği ve Görele'nin bombardımanının haber alındığı notunu düşüyordu. Bkz. **ATASE**, İsh:17, K:1358, B:107-3

²² Örneğin, EHU Vekili Fevzi Paşa, 26 Nisan 1921 tarihli yazıda, Tuapse'den yola çıkan cephane ve silahların iskelelerimize ulaşır ulaşmaz, miktarının Milli Savunma Bakanlığı tarafından Dışişleri Bakanlığına bildirildiğini kaydediyordu. Bkz. **ATASE**, İsh:12, K:760, B:163-1.

²³ Bilal Şimşir, **İngiliz Belgelerinde Atatürk III**, Ankara, 1979, s. 580.

²⁴ Serdar Hüseyin Sayar, **Kurtuluş Savaşı Döneminde Denizcilik Faaliyetleri**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi İnkılap Tarihi Enstitüsü, .Ankara 2007, S.186.

Henüz Doğu harekâtı başlamadan önce halkın maneviyatını güçlendirmek ve kuva-yı milliyeye olan inancı kuvvetlendirmek amacıyla sembolik olarak Batı Cephesine asker yollama işi başlatılmıştı. Doğu harekâtı tamamlanınca Doğu Cephesi Komutanlığı, asayiş ve sınır güvenliğini sağlayacak miktardaki asker, silah ve cephanenin dışında kalan bütün fazlalıkların Batı Cephesine ulaştırılması için planlar yaparak bunları uygulamaya başladı²⁵. Doğu Cephesi'nden Batı Cephesi'ne asker ile askerî araç ve gereç sevkıyatı için hazırlıklara Ocak 1921'de başlanmıştı. Doğu Cephesi Komutanı Kâzım Karabekir, EHUR'e gönderdiği 28 Şubat 1921 tarihli telgrafta 12. Fırka hariç olmak üzere Sivas ve batısındaki vilâyetlere mensup 813 nefere izin verildiğini ve bunların mezuniyetleri sonunda Batı Cephesi'ne bağlı birliklere sevkleri için gerekenlere emir verildiğini ifade etmekteydi²⁶. EHUR'den Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne gönderilen, 2 Nisan 1921 tarihli yazıda, Şark Cephesi'ne bağlı 11. Alay'ın 1. ve 2. taburları ile 7. Alay'ın 1. taburunun, dört toplu bir kudretli cebel bataryası ve iki toplu bir şınayder cebel bataryası ile birlikte Trabzon'dan Akçaşehir'e nakledileceği bildirilmekteydi²⁷. EHUR, Doğu Cephesi Komutanlığı'na gönderdiği 15 Nisan 1921 tarihli telgrafta da 3. Kafkas Fırkası'dan Akçaşehir'e nakledilecek birliklerin naklinden sonra 7. ve 11. Kafkas alaylarının diğer taburları ile 3. Kafkas Fırkası Karargahı'nın Akçaşehir'e naklini emretmişti. Ayrıca Cephe'deki diğer birliklerin konuşlanmasında buna göre tadilât yapılarak EHUR'e bildirilecekti²⁸.

3. Fırka Kumandanı Nuri Bey'in Cephe Kumandanlığı'nın 31 Mart 1921 tarihli şifre emrine cevap olarak Trabzon'dan aynı tarihte EHUR'e yazdığı telgrafta, Borçka'da bulunan 11. Alay'ın 2. ve 3. taburlarıyla şınayder ve kudretli cebel bataryaları ve Trabzon'daki 7. Alay'ın 1. Taburunun sahil mıntikasındaki bütün nakliye araçları ile derhal harekete geçirilmesi için gerekli emirlerin verildiğini ve hazırlıkların yapıldığını bildiriyordu. Ancak fırka mıntikasındaki deniz araçları bu birliklere ait hayvanların sevkine uygun değildi. Bu yüzden Trabzon'daki taburun hayvanları geçici olarak hücûm taburuna ve 11. Alay'ın taburlarıyla cebel bataryalarının hayvanları 7. Alay'a teslim ettirilecekti. Söz konusu hayvanlar, Batı Cephesi'ne karadan ve azar azar gönderilecekti.

²⁵ İlhan Gedik, *Milli Mücadele'de 15. Kolordu*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 1992.

²⁶ *ATASE*, İsh: 10, K: 612, B: 118-1

²⁷ *ATASE*, İsh: 9, K: 568, B: 153-1.

²⁸ *ATASE*, İsh: 9, K: 568, B: 153-2.

Nuri Bey, birliklere ait hayvanların ikmalinin Akçaşehir’de yapılması ya da hükümet tarafından hayvan yollanabilecek vapurların sağlanması seçeneklerinden birisinin tercih edilmesini öneriyor ve bunlardan biri uygun görülmediği takdirde ne yapılacağını soruyordu²⁹.

Cephe Komutanlığının 31 Mart 1921 tarihli yazısında, Batı Cephesi’ndeki savaşın kazanılmasının önemi üzerinde duruluyordu. Bu nedenle 11. Alay’ın 1. ve 3. taburlarıyla 7. Alay’ın Trabzon’da bulunan 1. Taburu ve dört toplu bir kudretli ve iki toplu bir şımayder bataryası, 11. Alay Komutanı Binbaşı Şükrü Bey komutasında deniz yolu ile Akçaşehir’e gönderilmesi kararlaştırılmıştı³⁰. Milli Savunma Bakanlığı Sevkiyat Nakliyat Genel Müdürlüğünün Sivas Menzil Müfettişliğine yazdığı 27 Mart 1921 tarihli yazıda, Suşehri çevresinde bulunan 30 bin adet Rus mermisi ile 4 bin adet Rus dağ top mermisinin Sivas’a ulaştığı ancak bu mühimmatın Merkez Ordusu Komutanlığına verileceği kaydediliyordu. Doğu Cephesinden bu tür mermilerin Sivas’a geldiğinde bildirilmesi isteniyor ve Sivas yönünde daha önce yola çıkarılan Güney Cephesinden yola çıkarılacak piyade silah ve cephanesiyle, Sivas’ta görülen bütün piyade tüfek ve kasatura ve cephanelerinin süratle Kayseri’ye gönderilmesi bildiriliyordu. Ayrıca Doğu Cephesinden gelecek 6000 atım Rus mantellinin Trabzon veya Giresun iskelelerinden deniz yolu ile İnebolu’ya nakledileceği kaydediliyordu³¹.

Doğu Cephesi Komutanı Kâzım Karabekir, Milli Savunma Bakanlığına Kars’tan yazdığı 9/10 Nisan 1921 tarihli şifrede Erzurum silah deposunda bulunan 8 kudretli dağ topu, top mermileriyle 1 adet kamasız, 3 adet kama parçaları eksik seri sahra topundan oluşan askeri malzemenin Refahiye’ye sevk edilmek üzere hazırlandığını ve aralıklı olarak gönderileceğini bildiriyordu³².

Doğu Cephesi Komutanlığının 21 Mart 1921 tarihli şifresine Milli Savunma Bakanlığında yazılan 10 Nisan 1921 tarihli cevapta, Trabzon’dan deniz yolu ile sevk edildiği bildirilen 7900 atım Osmanlı seri sahra topu mermisinden ancak 3100 atımının ulaştığı kaydediliyordu. Ortaya çıkan olağanüstü ihtiyaç dolayısıyla ek olarak 7000 atım Osmanlı seri sahra topu mermisinin daha gönderilmesi isteniyordu.

²⁹ ATASE, İsh:10, K:618, B: 169-1

³⁰ ATASE, İsh: 12, K: 759, B: 137-2.

³¹ ATASE, İsh:9, K:568, B:117-1.

³² ATASE, İsh:10, K:573, B:68-1.

Batı Cephesinde bulunan Rus sahra toplarında kullanılmak üzere 4000 atım sahra mermisinin karadan gönderilmesi isteniyordu. Doğu Cephesinden alınacak Rus sahra topu bulunmamaktaydı. Doğu Cephesinden, 16 kudretli, 4 Osmanlı sahra, 11 Şinayder dağ, 1 Krup dağ ve 1 Rus dağ topu olmak üzere 33 adet topla, 18 adet Osmanlı mantelli kama ve nişângahının gönderilmesi bekleniyordu. Milli Savunma Bakanlığı, daha önce gönderileceği bildirilen 3000 atım Osmanlı mantelli cephanesiyle 6000 Rus mantelli cephanesi ile piyade silah ve cephanesinden daha önce bildirilenlerin gönderilmesini istiyordu. “A” tertibi olarak denizden sevk edilecek silah ve cephanenin yanı sıra milli savunma bakanlığının Doğu cephesinden alacağı geride kalan silah ve cephanenin karadan nakli için B ve C tertiplerinin ayrıca bildirileceği belirtiliyordu³³.

Sonuç olarak Yunanistan’ın bütün çabalarına ve İngilizlerin yardımlarına rağmen, Karadeniz limanlarını bombalama ve ablukaya alma faaliyeti, Batı Cephesi’ne silah taşınmasını engelleyememiştir. Bu durumu, İstanbul Müttefik Orduları Başkomutanı General Harrington da görmüş ve Savunma Bakanlığı’na yazdığı raporda ablukaya rağmen, Rusya’dan, Samsun’a, Trabzon’a ve diğer bazı şehirlere Temmuz 1921 sonuna kadar 800 ton askeri malzeme geldiğini bildirmiştir. Milli Savunma Bakanlığı, Doğu Cephesi Komutanlığının doğudan gönderilen silah ve mühimmatın hızlı bir biçimde sevkinin sağlanması için aldığı önlemler nedeniyle cephe komutanı Kâzım Karabekir’e özellikle teşekkür etmiştir³⁴.

³³ ATASE, İsh:10, K:573, B:68-2.

³⁴ ATASE, İsh:10, K:573, B:63-1.

Bibliyografya

Genelkurmay Başkanlığı ATASE Arşivi

US ARCHIVES NARA (National Archives and Research Administration of The United States)

Haber Gazetesi

Türk Ticaret Salnamesi, Birinci sene,1340/1341 Nüshası, Matba-i Ebuzziya 1340-1341.

AYDEMİR, Şevket Süreyya, **Tek Adam, Mustafa Kemal**, 2.cilt, (İstanbul, Remzi K., 1964).

AZİZ SAMİH, “*Bahalılık -Yollar*”, **Haber**, 13 Temmuz 1340, nr: 39.

ÇELEBİ, Ercan, “*II. İnönü Muharebesi: Askerî, Politik, İç ve Dış Kamuoyunda Meydana Getirdiği Etkileri Bakımından Bir Değerlendirme*” **Kastamonu Eğitim Dergisi**, Mart 2003 Cilt:11 No:1.

ÇİÇEK, Rahmi “*Sakarya Savaşı Öncesi Karadeniz’de Yunan Ablukası ve İnebolu Bombardmanı*”, **Atatürk Yolu Dergisi**, Cilt:III, Sayı:10, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 1992.

DOĞANAY, Rahmi, “*Milli Mücadelede samsun’un önemi ve Samsun Bombardmanı*”, **Prof. Dr. Bayram Kodaman’a Armağan** (nşr. M. A. Ünal), Samsun 1993.

EVSİLE, Mehmet, **Kurtuluş Savaşında Askerî Nakliye Hizmetleri**, Amasya 1997.

GEDİK, İlhan, **Milli Mücadele’de 15. Kolordu**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 1992.

NUTKU, Emrullah, “*Samsun Bombardmanı ve kahramanlık Yarışı*”, **Yakın Tarihimiz**, Cilt IV, Sayı:41.

OKUR, Mehmet, **Milli Mücadele’de Karadeniz Bölgesine Yönelik İngiliz Faaliyetleri**, Ankara, 2006.

ÖZDEMİR, Hikmet, “*Atatürk’ün Kriz Yönetimi / Tekalif-İ Milliye*”, **Türk İdare Dergisi**, Yıl 72, Sayı: 429, Aralık 2000.

SAYAR, Serdar Hüseyin, **Kurtulus Savaşı Döneminde Denizcilik Faaliyetleri**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi İnkılap Tarihi Enstitüsü, .Ankara 2007.

ŞAPOLYO, Enver Behnan, "*Atatürk ve Üç Kılıç*", **Türk Kültürü Dergisi**, 37 (Kasım 1965).

ŞİMŞİR, Bilal, **İngiliz Belgelerinde Atatürk III**, Ankara, 1979, s. 580.

Türk İstiklâl Harbi (Batı Cephesi), c. II, k. 3, Ankara 1994.