

Ülke Savunmasında Deniz Yolu Ulaşımının Öneme Bir Örnek: Balkan Harbi'nde Osmanlı İmparatorluğu'nun Deniz Yolu Ulaştırması

An Example on the Importance of the Marine Transportation
for the Defence of a Country: Marine Transportation
of the Ottoman Army in the Balkan Wars

Bülent DURGUN *

Öz:

Çok geniş bir coğrafyaya yayılmış bulunan Osmanlı İmparatorluğu büyük bir insan ve lojistik kaynağa sahiptir. Sahip bulunduğu bu kaynaklar ve Almanya ile birlikte yapılandırılmış olduğu silahlı kuvvetler ile Balkan Savaşları başlamadan önce çok güçlü bir görüntü oluşturmuştur. Bu nedenle Avrupalı devletler savaşın sonucu ne olursa olsun sınırların değişmeyeceğini savaşın başında garanti etmişlerdir.

Ancak savaşın başlaması ile birlikte Osmanlı İmparatorluğu sahip olduğu kaynakları hareket alanına sevk edememiştir. Stratejik intikalin en önemli unsuru olan deniz yolunun Ege'de kapalı olması ile Marmara ve Karadeniz'de kullanılan ulaşırma vasıtalarının nitelik ve nicelik olarak yetersiz kalması sevkiyatın aksamasının en temel nedenlerinden birisini oluşturmuştur.

Uygun kullanılamayan deniz yolu ulaştırması, doğrudan doğruya Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşı kaybetmesinin, dolaylı olarak da beklenmeyen bu yenilgi karşısında sınırların korunması konusunda Avrupa'nın vermiş olduğu garantiyi geri çekmesinin sebeplerinden birisi olarak karşımıza çıkmıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı İmparatorluğu, Balkan Harbi, Deniz Yolu Ulaştırması, Bahriye, Seyrisefain, Şirket-i Hayriye.

Abstract:

The Ottoman Empire, extended on a wide geography, had a huge hinterland accumulated with personnel and logistics resources. Having vast resources and reorganised army by the German officers/officer-corps, the Ottoman Empire had been considered very powerful by the European countries. On account of this consideration, they had guaranteed the protection of the boundaries regardless of consequences of the Balkan Wars.

* Dr.Ulş.Yb., K.K.K. Ulş., Per. Okl. ve Eğt. Mrk. K.lığı, e-posta: b_durgun@hotmail.com.

With the outbreak of the war, the Ottoman Empire could not deploy its resources to the battlefield. The hinderance of maritime lines in the Aegean Sea by the Greek Navy and insufficient quantity and quality of vessels used in Marmara and Black Sea were the most important reasons of the unsuccessful deployment

Improper or non usage of the maritime transportation by the Ottoman Empire was one of the most important factors contributing to the lose of war thus the withdrawal of the guarantee on the borders by the European states.

Keywords: *Ottoman Empire, Balkan War, Maritime Transportation, Navy, Seyri-sefain, Şirket-i Hayriye.*

Giriş:

Osmanlı İmparatorluğu'nun "Hasta Adam" olarak değerlendirildiği dönemde, "Hasta Adam"ın yok olması ile geride kalanların paylaşılması "Doğu Sorunu"nun esasını teşkil etmektedir. Bütün XIX. yüzyıl "Hasta Adam"dan kalanlardan en büyük payı alabilmek için İtalya dahil Avrupa Devletlerinin mücadelesine sahne olmuştur. Mücadele boyunca bu paylaşımı kendi çıkarlarına göre biçimlendirmek işini üstlenen ülkeler göreceli koşullara bağlı olarak değişmiş, Osmanlı İmparatorluğundan en büyük payı alacağını uman bir ülke, belli bir dönemde dağılmanın en büyük destekleyicisi gibi görünürken, bir başka dönemde, değişen koşulların sonucu olarak, Osmanlı İmparatorluğu'nun "birliğini" koruma çabalarının en büyük yardımcısı olmuştur (Kurmuş, 1982, s. 12).

Balkan Savaşlarından önce "Doğu Sorunu" Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'daki topraklarını paylaşmak olarak ele alınmıştır. Balkan Savaşlarından sonra "Doğu Sorunu" olarak adlandırılan Türkiye üzerindeki rekabet, gerçek anlamda Osmanlı İmparatorluğu'nun topraklarını paylaşmaktan ziyade ekonomik çıkar alanlarında söz sahibi olma şeklinde ortaya çıkmıştır. Bunu sağlamak için emperyalist ülkelerin "milletlerin kendi kaderini tayin hakkı" söyleminin arkasına saklandıklarını görmek mümkündür (Harris, 1913, s. 113, 116; Gordon, 1922, s. 144).

XIX. yüzyıldan itibaren devam eden bu rekabetin en ezici şekilde cereyan ettiği sektörlerden bir tanesi de Ulaştırma sektörüdür. Kapitülasyonlar sayesinde yabancılar bu rekabette büyük bir üstünlüğe sahip olmuşlardır.

İmparatorluk sınırları içinde yaşayıp özellikle ticaret ve ulaşım sektörlerinin baş aktörleri olan azınlıklar XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bu durumdan rahatsızlık duymaya başlamışlardır. Kapitülasyonların kendi çıkarlarını engellemesinden kurtulabilmek için çareyi kapitülasyonların getirdiği ayrıcalıkların içine kendilerini dahil etmekte bulan azınlıkların kısa sürede uyruk değiştirmek suretiyle bu engeli aştıkları görülmüştür. "Yine XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı İmparatorluğunun dış ticaret açığını kapatma çabası ile Avrupalının "deniz ticareti tekelinden" kurtulma uğraşlarından özellikle Karadeniz ticareti-

tinden sorumlu olan Rum gemiciler yararlanmış ve bu da daha sonraları Yunan bayrağının Akdeniz'de ticaret yaptığı görülen ikinci veya üçüncü bayrak olmasını sağlamıştır. Öte yandan Küçük Kaynarca Antlaşması Rum tüccarı Rusların hizmetine sokmuş ve böylece Rusların koruması altına giren Rumlar, Rusların konsolosluğunu yaparak veya konsolosluklarında görevlendirilmek suretiyle bu imtiyazlara sahip olmuşlardır. (Durgun, 1998, s. 44)

Fransız tacir ve gemicileri Doğu Akdeniz'deki konumlarını Fransız devrimin yol açtığı çalkantılar ve Napolyon savaşları dolayısıyla kaybetmişlerdir. İmtiyazlardan istifade eden Rum armatörler ise Doğu Akdeniz'de Fransızlardan boşalan yeri doldurarak XIX. yüzyıl başlarından itibaren önemli bir ekonomik güç teşkil etmişlerdir (Tezel, 2002, s. 65-66).

“...Avrupa sermayesi ulaştırma alanına yaptığı yatırımlarla da büyüyen ticaret olgusunu olanaklı kılacak fizik altyapıyı da geliştirmeye çalışmıştır. Osmanlı ekonomisinin ulaştırma sektörü de kesin bir yabancı denetimine girmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticaretindeki ülkeaşırı deniz taşımacılığı tamamen yabancıların denetiminde olduğu gibi, ülkenin limanları arasındaki taşımacılıkta Osmanlı bandıralı gemilerin payı pek azdır. 1911 yılında, Osmanlı limanlarında yapılan yükleme ve boşaltmaların % 90'ı yabancı gemilere aittir. Liman kentlerini geliştiren de Avrupa sermayesi olmuştur. İstanbul, İzmir, Beyrut ve Selanik'te yabancı şirketler rıhtım, elektrik, havagazi, su, tramvay tesisleri kurmuş ve işletmiştir... (Tezel, 2002, s. 87)”.

Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşıldığı gibi Osmanlı İmparatorluğu Balkan Harbi'ne girerken, deniz yolu ulaştırmasında, diğer ulaştırma çeşitlerine kıyasla yabancılara ve azınlıklara daha fazla bağımlı kalmıştır (Ahmet Muhtar, 1909, s. 554-569).

Bu çalışmada, deniz yolu ulaştırmasında yeteri kadar öz kaynaklarla desteklenemeyen Osmanlı Ordusu'nun bu alandaki çözüm arayışları ve deniz yolu taşımacılığındaki yetersizliğin Balkan Harbi'nin sonuçlarına etkileri incelenecektir. Literatür taramasının yanı sıra salnameler ve Genkur. ATASE Bşk.lığı Arşivi'nde yer alan belgelerin incelenmesi ile hazırlanan çalışma, Balkan Harbi'nde Osmanlı İmparatorluğu'nun Ulaştırma Hizmetlerinin Genel İşleyişi, Denizlerde Üstünlük Mücadelesi ile Osmanlı Ordusu ve Deniz Yolu Ulaştırmasının Kullanımı alt başlıklarından oluşmaktadır.

Balkan Harbinde Ulaştırma Hizmetlerinin Genel İşleyişi:

Harekat alanının lojistik olarak desteklenebilmesi için Osmanlı Ordusu'nun ülkenin diğer bölgeleri ile bütünleşmesi gerekmiştir. Bu maksatla Osmanlı Ordusu'nun ulaştırması üç seviyede ele alınmıştır. Bunlar yurtiçi bölgesinden menzil

sahasına kadar yapılan ulaştırma faaliyetleri, menzil sahasından ordu bölgelerine ve cephe kolordularının gerilerinde kurulan ambar ve depolara yapılan taşımalar ve son olarak da bu ambar ve depolardan kullanıcı birliklere yapılan dağıtım hizmetleri olarak ele alınmıştır (Alasya, 1993, s. 273; Alpmansu, Özen ve Hünöglü, 1995, s. 50).

Yurt içi bölgesinden menzil sahalarına kadar yapılan taşımalar esas itibari ile stratejik yığınaklanmanın temelini oluşturmaktadır. Bu taşımalar deniz ve demir yolu ile icra edilmektedir. Stratejik yığınaklanmanın amacı; hareket başlamadan önce komutanın, kuvvetinin çoğunu toplamak suretiyle sefer planının uygulanması için en uygun düzenin alınmasını sağlamaktır (Belendir ve Turan, 1983, s. 49). Stratejik yığınaklanma ise; harekate dahil olması ile sonuca etki edecek birliklerin, hareket etkinliğini kaybetmeden yer değiştirmesini sağlamaktır. Dolayısı ile Anadolu'da konuşlu birliklerin veya oluşturulacak birliklerin deniz yolu ile Balkan Harbi hareket bölgesine intikalleri stratejik yığınaklanma kapsamında yapılan stratejik intikalleri oluşturmuştur.

Stratejik yığınaklanma kapsamında menzil bölgelerine deniz ve demir yolları ile getirilen birlikler hareket bölgelerine ise demir yollarıyla veya yaya yürüyüşlerle intikallerini tamamlamışlardır. İkmal maddeleri ise ordu bölgelerine ve cephe kolordularının gerilerinde kurulan ambar ve depolara ya demir yolu ile ya da menzil ulaştırma birlikleri tarafından taşınmışlardır.

Depolara ulaştırılan ikmal maddelerinin, buralardan birliklere ulaştırılması ve dağıtılması için kolordularda bulunan ulaştırma taburlarından istifade edilmiştir. Bu taburlar, erzak ve cephaneye vasıtası ile ikmal maddelerini tümenlerin dağıtım yerlerine kadar götürmüşlerdir. Tümen dağıtım yerlerine ulaştırılan ikmal malzemeleri birliklerin buralara gönderdikleri ikmal araçlarınca alınmıştır (Alasya, 1993, s. 273).

Denizlerde Üstünlük Mücadelesi ve Osmanlı Donanması:

Stratejik yığınaklanmanın temelini oluşturan ulaştırma hizmetinin en önemli unsurunu deniz yolu ulaştırması oluşturmaktadır. Balkan Harbi'nin Seferberlik Planlarında özellikle redif birliklerinin deniz yolu ile taşınması ve Rumeli'nde konuşlu bulunan birliklerin Anadolu'dan ikmal edilmeleri planlanmıştır. Ancak bu nakliyatın ulaştırma işleri barıştan itibaren düzenlenmemiştir (Yavuz, 2006, s. 383). Bu düzensizlik nedeniyle başta seferberlik nakliyatı olmak üzere deniz yolu ulaştırması işlerinde aksaklıklar oluşmuştur (Erickson, 2003, s. 211; Belendir ve Turan, 1983, s. 72, 73).

Örneğin 10. Kolordu, Balkan Harbinin başlaması üzerine Erzincan'dan İstanbul'a kara, demir ve deniz yolları ile yapılan intikal sonunda ancak İkinci Çatalca Muharebesinden önce gelebilmiştir (Görgülü, 1993, s. 32). 5 numaralı projeye göre Şark ve Garp Ordularının yığınak bölgelerine bulundurma istenen kuvvet (Özatalay, 1993, s. 383) (Şark Ordusu 801277 ve Garp Ordusu 288606 mev-

cudunda) ile Garp Ordusunun ikmal eratinın İzmir ve dolaylarından gemilerle Selanik'e taşımalarının planları yürürlüğe hiç konulamamıştır. Harekatın sonuna kadar düzeltilmesi mümkün olmayan bu hatalar önce seferberliğin daha sonra da harekatın başarısızlıkla sonuçlanmasının en önemli sebeplerinden birisini oluşturmuştur (Karatamu, 1971, s. 283, 480, 481)¹.

Bu plansızlık ve tedbirsizlik öyle bir seviyeye ulaşmıştır ki deniz yolu nakliyatının korunmaya ihtiyaç duyacağı Harbiye Nezareti'nce düşünülmemiştir bile (Hallı, 1993, s. 230). Oysa ki taşımanın yapılması için öncelikle deniz üstünlüğü ele geçirilmelidir. Bunun için de küçük, idame edilebilir ve etkin bir donanmaya sahip olunmalıdır. Haris 1913 yılında Osmanlı hükümetinin barışı sağlamak ve korumak için ordusunun farkına varmasını, küçük ancak etkin bir donanmaya sahip olarak mutlaka uluslararası ittifaklar geliştirmesinin gerekliliğini vurgulamaktadır. Yerel çatışmalar için iyi eğitilmiş ve donanımlı bir ordunun gerekliliğini gündeme getiren Haris, saygın bir donanmanın Akdeniz'de güç dengesini lehlerine değiştirerek, devlet adamlarına etkili ittifaklar oluşturmak için imkan sağlayacağını ifade etmektedir. (1913, s. 116)

İyi donatılmış bir orduda olduğu gibi, etkin bir donanmanın da ihtiyaç duyduğu ilk şey her zaman para olmuştur (Creveld, 1986, s. 8). Stephane LAUZANNE'e göre "Savaş iki şeyden ibarettir: Güçlü bir maliye ve güçlü bir moral..." (1990, s. 72). 1881 yılında iflas eden Osmanlı İmparatorluğu'nun ise en fazla sıkıntı çektiği konu para bulmak olmuştur (Ahmet İzzet Paşa, 1992, s. 132; Mahmut Muhtar Paşa, 2007, s. 24; Tutel-a, 1997, s. 113). Osmanlı İmparatorluğu Donanması'nın bütçesi yiyecek, maaş ve diğer masrafları karşılamaya ancak yeterken, Balkan Savaşları öncesinde İngiltere, Fransa ve Rusya gibi ülkeler donanmalarına Osmanlı İmparatorluğu'ndan en az 12-13 kat daha fazla yatırım yapmışlardır. (Karatamu, 1971, s. 479)

1897 Türk-Yunan Harbi'nde ortaya çıkan ve daha sonra 1911 yılındaki Türk-İtalyan Harbinde (İnci, 1952, s. 1-2; Şıvgın, 2006, s. 142) eksikliği iyiden iyiye hissedilen güçlü bir donanmaya olan ihtiyaç, İmparatorluk yöneticilerini donanmayı güçlendirmek üzere çeşitli önlemler almaya yöneltmiştir. Bu kapsamda öncelikle İngiliz uzmanlardan istifade edilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu Kara Kuvvetlerinde Alman ekolüne yer verirken (Sabah, 28 Teşrinievvel 1912, s. 4), diplomatik alanda İngilizleri küstürmemek için böyle bir usule müracaat etmiştir. Dünyanın en üstün donanmasına sahip olmayı hedefleyen İngiliz amiraller ise ürettikleri projelerde ve tesis ettikleri eğitim sisteminde Osmanlı Donanmasının gelişmesinden daha çok oyalanmasını hedeflemişlerdir. Bunun sonucu olarak Osmanlı Donanması şekilci ve yetersiz personel ile 10.000 tonluktan fazla olmayan gemilerden oluşturulmuştur. Ayrıca bakımsız durumda bulundurulmuş bu gemile-

¹ Erikson bazı adalardan deniz yolu ile yapılan asker tahliyesini başarı olarak nitelendirmektedir (2003, s. 159).

rin onarılması ile ilgili hiçbir girişimde bulunulmamıştır. (Düzcü, 2009, s. 6; Donbaloglu, 2007, s. 41; Güneş, 1990, s. 90; Esenyel, 1995, s. 130; Karatamu, 1971, s. 479)

6 Ocak 1912 tarihinde Osmanlı Mebusan Meclisi daha güçlü bir donanma için hazırlanan donanma projesini onaylayarak, beş yıl içinde 18 milyon lira tutarında bir harcamayla 6 dretnot, 4 büyük muhrip, 20 destroyer, 6 denizaltı, birer tane ana gemisi, kurtarma gemisi, onarım gemisi, okul gemisi, lâğım gemisi ve dört havuza sahip olmayı öngörmüştür (Hayta, 2006, s. 260). Halk arasında da gelişen Donanmanın güçlendirilmesi duygusunun karşılığı olarak kurulan *Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyetince* halktan 2 milyon altın toplanmıştır (Özcelik, 2000, s. 159; Esenyel, 1995, s. 130).

Sanayi devrimini kaçırın Osmanlı İmparatorluğu'nda toplanan paralarla modern anlamda içten yanmalı motorlu, hızlı ve silah sistemleri gelişmiş gemi üretiminin yapılabileceği bir tersane bulunmamaktadır (Ökçün, 1984, s. 183:186). Bu nedenle Donanmanın ihtiyaç duyduğu silah, araç ve gerecin tedariki ve bu gemilerin yedek parçalarının idamesi konularında Osmanlı İmparatorluğu Avrupa devletlerine bağımlı kalmıştır. Büyük fedakarlıkla tahsis edilen ödeneklerle bile, kuvvetli bir donanmanın tesis edilebilmesi Avrupalı devletlerin uygun görmesine bağılı kalmıştır (Karatamu, 1971, s. 479).

Bu şartlar altında gemilerin tedariki için Avrupa'ya başvurulmuştur. Averoff Zırhlısını beğenmeyen tedarik heyetinin, Avrupa'ya verdiği siparişler sonucu iki adet eski zırhlı ve 4 adet muharip gemi tedarik edilmiştir.² Diğerleri tezgahta üretimde iken Balkan Savaşı patlak vermiştir (Esenyel, 1995, s. 130).

1912-1913 Balkan Savaşı'nda Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis muharebe gemileriyle Mesudiye ve Asar-ı Tefvik muharebe gemileri Türk Donanması'nın ana kuvvetini oluşturmuştur. Bu kuvvete Sultanhisar sınıfı dört torpidobot da katılmış ayrıca 1912 yılı ortalarında iki muharip tümen eklenmiştir ki; bu tümenlerden birincisini Berk-i Satvet torpido kruvazörü, Yedigâr-ı Millet, Muavenet-i Milliye, Taşoz ve Basra muhripleri, ikincisini ise Mecidiye Kruvazörü, Numune-i Hamiyet, Gayret-i Vatanîye, Yarhisar ve Samsun muhripleri oluşturmuştur (Karatamu, 1971, s. 477).³

Gemi tedariki yönünden Avrupaya bağımlı kalan ve para sıkıntısı içerisinde bulunan Osmanlı İmparatorluğu denizlerde üstünlük kurmak konusunda İngiltere, Fransa ve İtalya ile bir donanma yarışına girememiştir. Yarış Yunanistan ile II. Meşrutiyetin başlangıcından itibaren Ege Denizi'nde üstünlük kurmak üzeri-

² Ayrıca bkz. *Balkan Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1981, s. 9-13.

³ 1910-1912 yıllarında Türk Donanmasında yer alan gemiler ve özellikleri için ek:10'a bakınız.

ne yapılmıştır (Hayta, 2006, s. 259). Çünkü Balkan ülkelerinden ancak Yunanistan kayda değer bir donanma bulundurmıştır. Savaş başlangıcında 10.000 tonluk yeni Averov zırhlısı, beşer bin tonluk ve 17 mil süratinde 3 zırhlı ve 12 yeni muhripden (30.000 tonluk) oluşan Yunan donanması, Osmanlı donanmasından sayı ve ton itibarıyla zayıf bir görüntü sergilemesine rağmen, yenilik ve sürat bakımından donanma yarışında öne geçmiştir (Esenyel, 1995, s. 130). Osmanlı donanmasındaki gemilerin çoğunun tamire ve onarıma muhtaç olması Yunan donanmasının elini kuvvetlendiren başka bir etken olmuştur (Hayta, 2006, s. 260). Bu yarışın sonucunda Osmanlı İmparatorluğu ancak Karadeniz'de ve Marmara Deniz'inde deniz hakimiyeti tesis edebilmiştir. Ege Denizi'nde güçlü Yunan filosuna karşı Osmanlı Donanması, Hamidiye zırhlısının dışında varlık gösterememiştir (Karatamu, 1971, s. 467, 468, 477, 481; İnci, 1952, s. 74-75; Aybars, 1995, s. 76).

Bu sayede Yunan Deniz Kuvvetlerinin hazırladığı taarruzi plan başarılı bir şekilde uygulanma imkanına kavuşmuştur (Tanin, 1 Teşrinisani 1912, s. 3). Plana uygun olarak belirlenen hedef en kısa sürede Ege denizinde hâkimiyet sağlamaktır. Yunan Donanması savaşın başında hazırlanan hareket planlarına uygun olarak;

- Osmanlı Devleti'nin savaştaki deniz ulaştırma yollarını kapatmış,
- Osmanlı donanmasını Çanakkale'de kapalı bırakmış,
- Ege adalarını teker teker ele geçirmiş,

- Makedonya'daki Osmanlı kuvvetlerinin denizden geçen seferberlik yığımlanma nakliyatı ile ikmal yollarını engellemiştir (Bostan, Kurumahmut ve diğerleri, 2003, s. 123-279; Saraçoğlu, 2006, s. 123-127; Yavuz, 2006, s. 384; Hall, 2002, s. 133; Hayta, 2006, s. 261; Erickson, 2003, s. 50).

Richard C. HALL'a göre, Ege ve Adriyatik'te kurulan deniz üstünlüğü sayesinde Yunan donanması, Osmanlı İmparatorluğu'nun 400.000 kişilik bir orduyu harekate sokmasını engelleyebilmiştir (2003, s. 23).

İtalyanların muhtemel bir taarruzuna karşı donanmayı Çanakkale'de tutmayı planlayan (Yavuz, 2006, s. 383) Osmanlı Bahriyesinin 11 Aralık 1912 tarihine kadar ki hareketi;

- Türk Karadeniz limanlarından ve Köstence'den yapılan nakliyatın korunması;
- Bulgar limanlarının abluka ve bombardmanı;
- Çatalca mevziindeki kuvvetlerin yanlarına, Karadeniz ve Marmara kıyılarından yapılan ateş desteğiyle yardımda bulunmak olmuştur.

Daha sonra Karadeniz limanlarından ve Köstence'den yapılan nakliyat aralıksız olarak himaye edilmiş, Bulgar limanları abluka altına alınarak bombardmana tutulmuştur. Böylece Bulgar Deniz Kuvvetlerinin taarruzi hareketi önlenmiştir.

Harekata kadar planlanmamış ve eğitimi yapılmamış olmasına rağmen, Çatalca mevziindeki Osmanlı kuvvetleri her iki yandan donanma ateşleriyle ve sürekli olarak başarılı bir şekilde desteklenmiştir.

Türk Donanması ile Yunan Donanması arasında meydana gelen İmroz ve Mondros muharebelerinden sonra, mütarekenin yapıldığı 16 Nisan 1913 tarihine kadar Türk Donanmasının başlıca hareketi ise, 8 Şubat 1913'teki Şarköy çıkartması ve aynı zamanda Bolayır hareketini desteklemek ve Mart sonlarından Nisan ortalarına kadar Çatalca Muharebelerine katılmak olmuştur. Bunlardan birincisi, Bolayır'daki Türk taarruzunun daha önceden başlamış ve bir çıkarma için gereken hazırlıkların sağlanamamış olmasından dolayı sonuçsuz kalmıştır. Buna rağmen gerek çıkarmada, gerekse Bolayır cephesine nakli istenen çıkarma kuvvetlerinin bir kayba uğramadan tekrar gemilere bindirilmesinde Donanma ateşinin etkisi olmuştur. İkincisinde, mütarekenin sonuç vermemesi üzerine yeniden başlayan Çatalca muharebelerinde, Donanma ateş desteğine 13 Nisan 1913 tarihine kadar devam etmiştir. İki gün sonra mütarekenin imzalanmasıyla bu hareket sona ermiştir. Bu hareket esnasında, Karadeniz'de Pondima'ya bir müfrezenin çıkarılması, üstün kuvvetler karşısında bu müfrezenin başarıyla geri alınması ve Köstence'den yapılan nakliyatın pürüzsüz olarak devam ettirilmesi, donanmanın diğer hareketleri olmuştur (Karatamu, 1971, s. 481).⁴

Osmanlı Ordusu ve Deniz Yolu Ulaştırmasının Kullanımı:

Çok geniş bir alana yayılan Osmanlı İmparatorluğu'nun kaynaklarının ihtiyaç duyulan noktalara aktarılması, ulaştırma vasıtalarının etkin şekilde planlanması ve kullanılmasını gerektirmiştir. Üç tarafı 8600 deniz mili uzunluğundaki denizlerle çevrili olan Osmanlı İmparatorluğu için deniz yollarının kullanımı bir zorunluluk olmuştur (Karatamu, 1971, s. 467, 468). Seferberlik planlarına göre Trakya bölgesinde Doğu Ordusu ve Batı Rumeli'nde Batı Ordusu olmak üzere iki ordu kurulması planlanmıştır. Doğu Ordusu'nun lojistik kaynaklarını İstanbul bölgesi ile Anadolu'nun kuzeyinde, Karadeniz kıyısındaki şehirler oluşturmuştur. Batı Ordusu'nun kaynaklarını Selanik, Manastır, Üsküp, İşkodra ve Yanya vilayetleri ile Anadolu'nun Ege Denizi kıyılarında bulunan şehirler oluşturmuştur (Alasya, 1993, s. 31, 32; Belendir ve Turan, 1983, s. 72). Ayrıca Avrupa'dan getirilecek kadro ve ikmal maddelerinin sevki için Köstence limanından yapılacak nakliyatlar Osmanlı İmparatorluğu açısından büyük önem taşımıştır. Buradan özellikle toplar, topçu hayvanı ve top mühimmatı getirilmiştir (ATASE Arşivi Kls. 80, Dos. 29, Fih.24-01; Kls. 81, Dos. 33, Fih.05-05.)

⁴ Ayrıca bk. M. Kadri Alasya, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi Şark Ordusu İnci Cilt İnci Kitap Birinci Çatalca Muharebesi*, İkinci Baskı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1993, s. 31-32.

“17 Teşrini Sani 1328

Başkumandanlık Vekaleti Celilesine

Sahra topçusu ikinci katile mühimmatı hamalen (yükü olarak) Köstence'den gelen Midhat Paşa vapuru ile (12) adet Şınaydır dağ topu ve (14.000) atım sahra mühimmatı ve 7,8 santimetrelik Mantellilere mahsus (45.000) şarapnel tapası ve (6.000) mitralyöz şarapneli ve (336) adet hafif cephane arabası ve bir miktar balon mühimmatı gelmiş ve tahliye edilmekte bulunmuştur. Toplar ... efrada ... ve derdest-i ihzar bulunan mühimmat ile Umum Topçu Kumandanlığı'ndan eş'ar vechile Sirkeci'den yirmibeş vagonluk bir katile-i muntazama vücuda getirilerek her an sevk ve tahrike müheyya (amade) bulundurulacaktır. Mantelli tapalarından ağır topçuya ait olanların dahi hitam-ı tahliyeye müteakip sevki maruzdur. (ATASE Arşivi Kls.80, Dos. 30, Fih.1-6)”

Ege Denizi'nde, Yunanlıların üstünlüğü ele geçirmesi ile Yunan Harekat Planlarında yer alan Osmanlı İmparatorluğu'nun birlik kaydırma ve ikmal faaliyetleri yönünden Anadolu ile bağlantısının kesilmesi hedefi gerçekleşmiştir (Yaşar ve Kabasakal, 1993, s. 705: 707).

Bu durum Osmanlı subaylarını yol olmayan yerlere araç planlamak veya demiryollarında tren kabiliyetinin üstünde katar planlamak gibi gerçekçi olmayan planlamalar yapmaya zorlamıştır (Özatalay, 1993, s. 52). Benzer bir şekilde lojistik ikmal akışı kesilen Batı Ordusu, yerel halkın yaşam kaynaklarına zorla el koymak mecburiyetinde kalmıştır. Elde ettiği bir avuç buğday veya mısırın karşılığında ise halkın nefretini kazanmıştır (Cesur, 2008, s. 52).

Donanmanın desteği altında Karadeniz limanlarından ve Köstence'den yapılan nakliyatın barıştan itibaren düzenlenmemiş olması nedeniyle deniz yolu ulaştırma işlerinde karışıklıklara neden olmuştur. Bu da başta seferberlik nakliyatı olmak üzere deniz yolu ulaştırması işlerinde aksaklıklara neden olmuştur (Hallı, 1993, s. 230).

Yukarıda da açıklandığı gibi Osmanlı İmparatorluğu'nun kıyıları arasında yapılan deniz yolu taşımacılığı yabancı şirketler tarafından yürütülmüştür. Eser Tutel, Meşrutiyet Döneminde deniz nakliyatı ile ilgili duruma şu örneği vermektedir:

...Bugün, Trabzon'dan İzmir'e kadar bir gezinti yapmak lazım gelse, insan muhtelif milletlere mensup bir çok vapurlara başvurmaya mecbur kalacağı halde Osmanlı bayrağını hamil biricik vapura binmek nasip olmaz (1997-a, s. 113).

Ticaretin bu bölümünde tekel olan özellikle başta Rum asıllılar olmak üzere pek çok yabancı denizci Balkan Paktına karşı yapılacak olan taşımacılık işlerinde isteksiz davranmışlardır. Belli bir düzenleme makamı bulunmayan deniz yolu taşımacılığı işleri için gemi bulunamıştır. Bir çok vapur eşya ve asker koyacak yeri olmadığı mazereti ile iskelelerden ayrılırken, bir kısmı da hiç yanaşmamıştır. Bu-

nun dışında kalan bir kısım hamiyetli kaptan ise kapasitelerinin üstünde yük ve yolcu ile denize açılarak bu ihtiyacı gidermeye çalışmıştır (Karatamu, 1971, s. 467, 468).

Balkan Harbi'nde istifade edilen ticaret gemileri ve bağlı oldukları şirketler şöyledir:

Seyrisefain İdaresinin:

Büyük hacimde: Bezmialem ⁵, Gülcemal, Mithatpaşa, Akdeniz, Karadeniz, Kızılırmak, Yeşilirmak;

Orta hacimde: Pelevne, Nilüfer, Bandırma, Gelibolu, Edremit, Mersin, İnebolu, Girit, Bingazi, Nimet;

Küçük hacimde: Haydarpaşa, Fenerbahçe, İhsan, Neveser, Şahin, Ferah, Anadolu, Kalamış, Nüzhetiye;



Boğaz geçişinde önemli hizmetler veren Suhulet Feribotu

Şirket-i Hayriye: Tefikiye, Kesendere, Sühulet (araba vapuru), Sahilbent (araba vapuru), Nusret, Gayret, Üsküdar, İhsan, Şükran, Rehber, Metanet, Eserimerhamet, İkdam, İntizam, Rezan Tarzınevın, Rüşhan, Dilnişin, Hale, Seyyale, Süreyya, Şıhap, İnşirah, İnbisat, Bebek, Göksu, Trabıya, Nimet, Kamer, Rağbet, Sultaniye, Hünkariskelesi, Sütlüce, Küçükısu, Sarayburnu, Boğaziçi, Kalender, Güzelhisar, Hüseyin Haki, Ziya;

Haliç Şirketi: 12 adet küçük vapur;

Gümüşhak Şirketi: Seyyar, Mahmutşevketpaşa, 10 Temmuz, Zonguldak;

Hilal Şirketi: Hilal, Güzel Girit, Millet;

Adalar Şirketi: Tahir, Heybeliada, Kınalıada;

⁵ Saatte 14 mil hız yapabilmektedir, "Terakkiyat-ı Bahriye-i Osmaniye (Tir-i Müjgan ve Bezm-i Alem Vapuru Hümayunları) ", Servet-i Fünun, 20 Temmuz 1322, s. 260-262.

Ülke Savunmasında Deniz Yolu Ulaşımının Önemine Bir Örnek:
Balkan Harbi'nde Osmanlı İmparatorluğu'nun Deniz Yolu Ulaştırması

Pandeli Şirketi: Stefanos, Dafni, Toksiyadi;

Hacı Mustafa Şirketi: Beykoz, Hanefiye;

Rasim Bey Şirketi: Bandırma, Erdek;

Trabzonlu Hasan ve Ortakları: Necdet;

Hüdavendigâr Şirketi: Başlangıç, Terakki;

Toma Fotyadis Şirketi: İstefanos;

Haralambo Şirketi: Despina (Büyüktuğrul, 1993, s. 28).⁶

15 Ekim 1912 (2 Ekim 1328) günü nakliyat vazifesine gönderilen ticaret gemilerinin durumu aşağıdaki cetvelde gösterilmiştir (Büyüktuğrul, 1993, s. 67):

10 Temmuz vapuru	Tekirdağ'ındadır; yükünü boşalttıktan sonra, asker yüklemek üzere Ünye ve Giresun'a gidecektir.
Seyyar vapuru	Samsun'dadır; ikmal eratı ve tabur getirecektir.
Gülcemal vapuru	Sinop'dan hareket etmiş, İstanbul'a gelmektedir. İçinde 4.400 asker vardır.
Kızılırmak vapuru	Sinop'dadır; ikmal eratı getirecektir.
Halep vapuru	Sinop'da arzalı yatmaktadır.
Güzelgirit vapuru	Ayancık Taburu'nu getirmek üzere İstefan'a (Ayacık'a) gitmiştir.
Mithatpaşa vapuru	İnebolu'dadır; ikmal eratı getirecektir.
Tevfikîye vapuru	İnebolu'dadır; ikmal eratı getirecektir.
Mahmutşevketpaşa vapuru	İnebolu'dadır; ikmal eratı getirecektir.
Akdeniz vapuru	İnebolu'dadır; ikmal eratı getirecektir.
Hilal vapuru	İnebolu'dadır; ikmal eratı getirecektir.
Marmara vapuru	Sinop'a hareket edecektir.
Aryos vapuru	Cide'dedir; tabur getirecektir.
Kesendere vapuru	Cide'dedir; ikmal eratı getirecektir.
Kiyos vapuru	Amasrada'dır; tabur getirecektir.
Necat vapuru	Ereğlide'dir; tabur getirecektir.
Selamet vapuru	Ereğlide'dir; tabur getirecektir.
Başlangıç vapuru	Karamürsel'dedir; hayvan ve erat getirecektir.
Nilüfer vapuru	Mudanya'dadır; hayvan ve erat getirecektir.
İskalamaga vapuru	Mudanya'dadır; hayvan ve erat getirecektir.
Nimet vapuru	Bandırma'dadır; Çanakkale Tümenini, Tekirdağ'ına götürecektir.
Edremit vapuru	Bandırma'dadır; Bandırma ile Tekirdağ arasında askeri nakliyat yapacaktır.
Plevne vapuru	Bandırma'dadır; Bandırma ile Tekirdağ arasında askeri nakliyat yapacaktır.
Heybeliada vapuru	Bandırma'dadır; Bandırma ile Tekirdağ arasında askeri nakliyat yapacaktır.
Bezmi Alem	Bandırma'dadır; Çanakkale Tümenini Tekirdağ'ına taşıyacaktır.
Manosis	Bandırma'dadır; Çanakkale Tümenini Tekirdağ'ına taşıyacaktır.

6 Bu gemilerin taşıma kapasiteleri için bk. Kasım Sözer, *1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2006, s. 23-30.

Bu gemiler Balkan Harbi'nde son derece yoğun olarak çalışmışlardır (ATASE Arşivi Kls.80, Dos.29, Fih.3, 3-1). Askeri nakliyatın yoğunluğu nedeniyle birkaç ticaret gemisini silahlandırarak muavin kruvazör haline getirmek ve bu suretle eşkıya tarafından taciz edilmekte olan halkı veya ticaret gemilerini korumak gibi tali vazifeleri başarmak mümkün olmamıştır. Gemileri, nakliyat işinden çekerek silahlandırmaya zaman ve fırsat bulunamamıştır (Büyüktuğrul, 1993, s. 99).

Harbiye Nezaretinin bakımdaki gemileri dahi planlamaya ve nakliyata sevk etmeye uğraştığı, gemilerin onarımlarının ne zaman biteceği konusunda yapılan yazışmalardan anlaşılmaktadır (Büyüktuğrul, 1993, s. 29). Bu da bize yukarıda sıralanan gemilerin sayısal olarak çokluğuna rağmen, seferberlik nakliyatına yeterli olmadığını göstermektedir.

31 Ekim 1912 tarihinde "Trabzon ve Samsun kıyılarından Midye ve Marmara Ereğlisi'ne sevk edilmekte olan askerin bir dakika evvel yetiştirilmesi Şark Ordusunun başarısına çok faydalı olacaktır. Bu askerin nakli için verdiğiniz ticaret gemisi adedini arttırın ve yükleme boşaltma işini süratlendirin ve Donanma ile himaye yapın!" şeklinde Bahriye Nezareti'ne telgraf gelmiştir. Ticaret gemilerinin hepsinin nakliyatı askeriye tahsis edilmiş ve bu gemilerin cansiperhane çalışmış olmalarına rağmen ihtiyacı karşılamaya kafi gelmediği görülmüştür. Bu yüzden Bahriye Nezareti, Sadaret'in istediği taşımayı gerçekleştirememiştir (Büyüktuğrul, 1993, s. 98). Ahmet İzzet Paşa, yetersizliğin giderilmesi maskadıyla eskisi gibi Lloyd Kumpanyasıyla askeri nakliyatımıza yardımcı olması için bir sözleşme imzalanmasının Genelkurmay Başkanlığınca gerekli görüldüğünü, ancak Harbiye Nezareti'nin her nedense bu hususa pek önem vermediğini ifade etmektedir (1992, s. 173, 174). Bununla beraber 21 Kasım 1912 tarihinden itibaren Yan-ya'nın desteklenmesi için en uygun iskele olarak öne çıkan Avlonya'ya, 24 saat önce haber vermek koşuluyla Lloyd Kumpanyası'na bağlı vapurların taşımacılık yaptığı anlaşılmaktadır (ATASE Arşivi, Kls. 80, Dos. 29, Fih. 11-05, 11-07).

Bu yetersizliği ortadan kaldırmak üzere Harbiye Nezareti, Bahriye Nezareti'nden askeri nakliyata elverişli düşman ticaret gemilerine el konulmasını ve askeri idare altına alınmasını istemiştir. Bu isteğin yerine getirilmesine yönelik faaliyetlerin icra edildiğini görmek mümkündür (Büyüktuğrul, 1993, s. 62: 64; Saraçoğlu, 2006, s. 192: 198).

Balkan Harbi esnasında deniz yolu ulaştırmasında en fazla istifade edilen şirket Seyrisefain İdaresi (Denizyolları) olmuştur. 2 Kasım 1912 tarihinden itibaren (Tutel-a, 1997, s. 116) Seyrisefain İdaresi (Arı, 2008, s. 58) Bahriye Nezaretine bağlanmıştır. İdarenin Bahriye ile ilişkilerini koordine etmek üzere Erkan-ı Harp Binbaşı Sadullah Bey (Güney) sürekli olarak görevlendirilmiştir (Tutel-a, 1997, s. 116). Zaman zaman askeri levazım kolu gibi kullanılan şirkette;

Ülke Savunmasında Deniz Yolu Ulaşımının Önemine Bir Örnek:
Balkan Harbi'nde Osmanlı İmparatorluğu'nun Deniz Yolu Ulaştırması

...Balkan savaşı devam ederken asker sevkıyatında kullanılan gemilerin bakım, onarım ve yeniden sefere konabilmesi için başta Sadullah Bey olmak üzere idare çalışanları büyük fedakarlıklar göstermiştir... (Sözer, 2006, s. 16)

Daha sonra yönetimi bir Alman heyetine devredilen idarenin nakliyat işleri (Tutel-a, 1997, s. 116:120), Harbiye Nezareti'nce, içinde herhangi bir deniz şubesi olmayan Daire tarafından yönlendirilmiştir. İki nezaretin koordinasyonu, gemilerin taşıma kapasitesini tespit eden bir faaliyet ile sınırlı kalmıştır. Harbiye Nezaretinin seferberlik nakliyat planlarını hazırlarken Deniz Kuvvetlerinin hareket ve teknik imkanlarını göz ardı etmesi, Bahriye'nin de bu konularda Harbiye Nezaretine yol göstermemesi Balkan Harbi'nin başlangıcında büyük karışıklıklara neden olmuştur (Büyüktuğrul, 1993, s. 64, 65). Nakliye gemilerinin kapasiteleri ile ilgili yanlış hesaplamalar iskelelerde ve limanlarda beklemelere ve yığılmalara neden olmuştur. Halbuki, iskelelerde yığılacak eratın harp meydanlarına sevkini sağlamak için yeter sayıda gemi bulunabileceği düşünülmüştür (Belendir ve Turan, 1983, s. 72).

Seyrisefain İdaresinin İdare-i Mahsusa döneminde (1909) 82'yi bulan büyüklü, küçükü gemilerinden 65'inin, görev yapamayacak kadar eski oldukları için kaydı silinmiştir. Bu nedenle kıyılarımız arasındaki hatların pek çoğu kaldırılmıştır (Tutel-a, 1997, s. 114).

Deniz nakliyatının hızlandırılması için bu şirketin gemilerinin çoğaltılması için sadece askeri ihtiyaçlar öne sürülerek bu idareye vapur alınmak üzere Mebuslar Meclisinden 150 liralık bir kredi sağlanmıştır (Ahmet İzzet Paşa, 1992, s. 173, 174). Bu maksatla Nihad, Hamdi ve Abdurrahman Beyler'den oluşturulan bir komisyonun 1910'da satın alındığı gemiler ve bu gemilere ödenen miktar aşağıdadır:

<i>Akdeniz</i>	22.223,53 altın	<i>Karadeniz</i>	16.364,95 altın
<i>Gülcemal</i>	25.110,60 altın	<i>Bahr-i Ahmer</i>	17.926,48 altın
<i>Nilüfer</i>	10.817,37 altın	<i>Pilevne</i>	12.000,00 altın
<i>Derne</i>	12.000,00 altın	<i>Kızılırmak</i>	13.895,51 altın (Tutel-a, 1997, s. 114)

Nakliyeyi askeriye'nin hizmetine sunulmak için nakliye gemileri almak üzere *Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti*'nin de kuruluşundan itibaren büyük çaba içinde olduğu görülmektedir. 1910 (1326) kongresinde Osmanlı deniz ticaretinin yabancılar elinde kaldığı değerlendirilerek nakliye gemilerine ihtiyaç olduğu ifade edilmiş, hac mevsimlerinde cemiyet menfaatine seyri sefer etmek, daha sonra hükümete hediye edilmek üzere şimdilik iki nakliye gemisi alınmasının 29 Mayıs 1910 (16 Mayıs 1326)'da kararlaştırıldığı ve bu konuda çalışıldığı anlaşılmaktadır.

1911 (1327) senesi kongresinde takdim edilen idari ve mali faaliyet raporunda “hükümetçe görülen lüzum-ı mübrem ve müstacele üzerine” cemiyet tarafından her ne yapılırsa harp gemilerine bile tercihen behemehal ilk bahara kadar mümkün olduğu derecede nakliye gemisi alınması lüzumu gerek Harbiye Nezareti’nden ve gerek hükümet kararıyla Sadaret’ten talep edilmiş olduğundan bu husus derhal müzakere edilerek her şeyden evvel “nakliyat-ı askeriyenin” temini için nakliye gemilerinin alınmasına karar verildiği belirtilmiştir. (Özçelik, 2000, s. 159)

Halktan toplanan yardımlarla⁷ cemiyetçe seçilen özel bir komisyon İngiltere’den her türlü şartları taşıyan üç adet “Sefain-i Nakliye” satın alınmıştır. Daha önce alınan karar doğrultusunda, askeri nakliyatta kullanılmak üzere Bahriye Nezareti’ne teslim edilen bu vapurlara “Reşit Paşa”, “Mithat Paşa” ve “Giresun” adları verilmiştir. Tedarik edilen bu gemilere Osmanlı Bahriyesinden subaylar görevlendirilmiştir (Toker, Barlas ve Fidan, 2004, s. 417, 422). Buradan da anlaşılacağı üzere 1910 yılından itibaren nakliyeyi askeriyenin hizmetine sunulmak üzere gemi tedariki için gerek sivil ve gerek askeri yetkililerin yoğun olarak çalıştıklarını söylemek mümkündür (Özçelik, 2000, s. 159:165).⁸

Osmanlı ordusunun en fazla istifade ettiği ikinci şirket ise Şirketi Hayriye’dir. Şirket, Savaş süresince vapurlarıyla vatan savunmasına önemli ölçüde katkıda bulunmuştur. Savaşın en karanlık, en umutsuz günlerinde asker, silah, mühimmat, hayvan, levazım ve kömür taşımıştır (Tutel-b, 1997, s. 161, 162)⁹

Balkan Harbi’nin cereyan ettiği dönemde Şirket-i Hayriye’nin yönetiminde Ali Bey bulunmaktadır (Tarihçe, 1914, s. 29). Şirketin hayırlı bir kuruluş olduğunu ispat eden delillerden biri de 93 senesi Rus harbinde olduğu gibi İtalya, Balkan ve Birinci Dünya Savaşı sırasında yaptığı hizmetlerdir (Aydın Tarihi, 1340, s. 621; Mahmut, 1340, s. 168:172).

⁷ Balkan Harbi ianesi kapsamında vesaiti nakliye tedariki için yapılan yardımlara rastlamak mümkündür, *Tanin*, 1 Teşrinisani 1912, s. 4-5; *Sabah*, 26 Teşrinievvel 1912, s. 4; *Sabah*, 27 Teşrinievvel 1912, s. 4.

⁸ “*Tanin Gazetesinin 18 Eylül 1910 (5 EYLÜL 1326)’da verdiği habere göre hükümet yirmiyeye yakın nakliye gemisi alacaktı. Yine aynı gazetenin haberine göre Harbiye Nezareti’nin isteği üzerine Donanma Cemiyeti de uzak yörelere yapılacak sevkiyatta hasta ve yaralı askerlerin nakli için hastane gemileri alacaktır. Böylece Türk ordusunun mühim bir noksanı giderilecektir...*”, Selahattin Özçelik, Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2000, s. 163.

⁹ 26 numaralı Suhulet, 27 numaralı Sahilbent, 33 numaralı Nusret, 37 numaralı İhsan, 38 numaralı Şükran, 40 numaralı Rehber, 41 numaralı Metanet, 42 numaralı Eser-i Merhamet (eski Resanet), 46 numaralı Rüşhan, 60 numaralı Rağbet, 61 numaralı Sultaniye, 62 numaralı Hünkar İskelesi, 64 numaralı Küçüksu, 66 numaralı Boğaziçi, 67 numaralı Kalender, 69 numaralı Hüseyin Haki (sonra Göztepe), 70 numaralı Ziya (sonra Erenköy), 34 numaralı Gayret, 45 numaralı Resan Osmanlı ordusunun emrinde kullanılan gemilerdir., Eser Tutel, *Şirket-i Hayriye*, İletişim Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 1997, s. 161-162.

İtalya Harbinin ardından 26 numaralı araba vapuru sevkiyat-ı askeriye tahsis edilmiştir. Süvari, topçu alaylarının çıkartmalarında o ana kadar sıkıntı çekilen, hatta dört bataryadan oluşan bir topçu taburunun dört günde taşınabildiği güzergahı, araba vapuru dört saatte taşımaya başarmıştır. [İtalyanların Saroz Körfezine muhtemel taarruzlarına karşı yükleme limanından (Çimenlik mevkidin) alınarak (Kilitbahir)e getirilmiş, oradan da Kabatepe'ye dört saatte sevk edilebilmiştir.] (Tarihçe, 1914, s. 31)

29 Ocak 1913'de Sevkiyat İdaresi'nde hazır bulunan Sarım, Levazım, 1 No'lu İstimbot, İrini, Doğu, Linde, Dibofili, Estefanos, Propondis vapurlarının yanı sıra (ATASE Arşivi Kls. 35, Dos. 4, Fih.1) 31 Ocak 1913 tarihinden itibaren Şirket-i Hayriye'nin bütün vapurları sevke hazır hale gelmiştir (ATASE Arşivi Kls. 35, Dos. 4, Fih. 2).

Şirket-i Hayriye vapurlarının hizmetlerinin önemli bir bölümü Balkan Savaşı başladıktan sonra Bulgar ordusunun Çatalca önlerine geldiği günlere denk gelmektedir. Marmara Denizi'nde özellikle asker sevkiyatı için 26, 63, 62, 61,38, 20, 40, 42, 33, 41, 66, 64, 70, 37, 69, 67, 46, 40 numaralı vapurları tahsis ederek İzmit, Şarköy, Ayestefanos (Yeşilköy), Tekirdağ, Çanakkale, Gelibolu, Karamürsel arasındaki nakliyat ve yükleme ve boşaltma konusunda ve hatta (Şarköy) asker çıkartma harekatı sırasında Bulgar şarapnelleri altında cansiperane çalışılmıştır. Dikkat çeken konulardan birisi de araba vapurunun Haydarpaşa ile Sirkeci arasında seyri sefer ederek Anadolu'dan gelen "askerler ile topların ve bilcümle ağırlıkların teshili nakli olup bu suretle Payitahtın düşmana karşı esbabı müdafaası kamil suretle temin edilerek kapıları önünde aleyhimize dönmek ihtimali ziyade olan harbin endişeleri refi' edilmiştir. Şirket muharebe-i zailenin ibtidasında 24 numaralı vapuru mecruhin (yaralı) askeri nakliyatına meccani (ücretsiz) olarak tahsis ettiği gibi bilhare adedi mecruhiyenin tezayidine mebni 41 ve 45 numaralı vapurlar da mezkûr vapura ilaveten çalıştırılmıştır. (Tarihçe, 1914, s. 31)"

Sonuç olarak, Şirketi Hayriye tarafından Balkan Harbi süresince düzenli bir şekilde 150.000'e yakın asker ile 50.000 civarında yük hayvanı taşınmıştır.

Böyle bir zamanda on yedi, on sekiz kadar vapurunu asker nakline görevlendirmiş olan şirket aynı zamanda mümkün merete Boğaziçi seferlerinin de aksamadan yürütülmesine çalışmıştır. Osmanlı ordusuna verilen hizmete kıyasla bir karşılık olmak üzere 50.000 lira civarında bir meblağ hasılatın olduğu ifade edilmektedir (Tarihçe, 1914, s. 31). Bununla birlikte Remond, neredeyse tamamı Anadolu'dan getirilen askerlerin taşınmasına tahsis edilen vapurlar nedeniyle gündelik yaşantının olumsuz olarak etkilendiğini ifade etmiştir (2007, s. 15). Bu konuda yapılacak olan özel taşımalar ile ilgili düzenlemelere gazetelerde rastlamak mümkündür (Sabah, 21 Teşrinievvel 1912, s. 4).

Kıtaat Nakliyatında, her nizamiye ve redif birliğinin kaç er, subay, hayvan ve araba ile hareket ettiğini, ilk hareket ettiği mevkiden ordu müfettişliği ile Harbiye Nezareti'ne ve eğer demiryoluyla veya bahriden (denizden) nakledilecekse askeri

hat komiseri ile en yakın sevk komisyonuna da bildirmeleri istenmiştir (ATASE Arşivi Kls. 25, Dos. 64, Fih. 6-9a).

Ayrıca iskele komisyonları kıtaatın vurud iskelelerindeki komisyonlar ve civar hatların sevk komisyonlarıyla irtibat halinde bulunarak nakliyatı tanzim etmişlerdir (ATASE Arşivi Kls. 25, Dos.64, Fih. 6-9) .¹⁰

Menzil müfettişlikleri bölgelerinde iskele komutanlıkları da tesis edilmiştir. Bunlar, deniz, göl ve nehir kenarlarında ve ihtiyaç duyulan bölgelerde kurulmuşlardır. İskele komutanlıkları, özellikle bu iskelelere gelen ordu birliklerinin ve her türlü sevkiyatın indirme, bindirmesiyle ve konaklatulmasından sorumlu tutulmuşlardır. Birkaç iskele komutanlığı, bir iskele ve liman komutanlığı üzerinden menzil müfettişliklerine bağlanmıştır (Karatamu, 1971, s. 462, 463).

Deniz nakliyatının; Seferberlik Planı'nın Dördüncü Kısmı gereğince aşağıda belirtilen iskelelerde kurulacak iskele komisyonlarının yürütülmesi ve sorumluluğu bölgesindeki kolorduya ait olması planlanmıştır (ATASE Arşivi Kls. 25, Dos. 64, Fih. 6-9):

TABLO: İskelelerde Kurulacak Komisyonlar

En Fazla Olabilecek İzdiham		Sevkiyatın Ne Kadar Gün Devam Edeceği			Bütün Seferberlik Boyunca Gelecek Asker ve Birlik			İskeleler
Nizamiye ve Redif	İkmal Eri	Redif Taburu	Nizamiye Taburu	İkmal Eri	Redif Taburu	Nizamiye Taburu	İkmal Eri	
6 (28)	-	8	20-33	-	1	24	Yoktur	Trabzon
	(4)	-	-	4-7	-	-	45-03	Gelibolu
9 (9)	943 (7)	6-20	11-16	4-11	35	-	25896	Dersaadet
2 (7)	2753 (6)	7-13	-	4-44	7	-	6018	İnebolu
2 (10)	892 (6)	6-12	-	4-15	6	-	5628	Çanakkale
3 7 ve 8	863 (5)	6-9	-	4-8	9	-	2218	Karabiga
3 (9)	3563 (7)	6-10	-	4-7	6	-	6901	Bandırma
7 (8)	4445 (6)	6-13	20-33	4-15	76	24	19001	Tekirdağ

10 Sevk komiserliklerinin görevleri için ayrıca bk. ATASE Arşivi, Kls.14, Dos.4, Fih.001, Nakliyat-ı Askeriyenin İcrası Emrinde Askeri Hat Komiserliklerinin Vazifesine Dair Talimat, Matba-ı Askeriye, İstanbul, 1329.

“Baladaki cetvelde ara’ olunan iskelelerde iskele komisyonlarının vakti seferde tesisi muntıkasında bulundurulana kolorduya aittir.

Madde

-Nakliyat-ı Bahriyede İskele Komisyonları [İskele Kumandanlığı] marbut (iliştirilmiş) talimatnameye tevfikana (uyarak) icrayı vezaif edeceklerdir. [Numara 3]

Madde

İskele komisyonları aynı bölge ya da en yakın bölgede bulunan sevk komisyonları ile kendilerine gelecek olan birliklerin bindirildikleri bölge komisyonlarıyla sürekli irtibatta olup nakliyat, iskân ve iaşelerini sağlayacaklardır.

Nakliyat-ı Bahriyede Müttehiz (kabul edilen) Esaslar:

Madde:

1. Efradı mahdud iskelelere ictima (topluca) indirmeye itina olunmuştur ¹¹.
2. Her kafilenin iskelesinde hazır bulundurulacağı kabul edilmiştir.
3. Vapurlar 10 mil süratle tahrik olundukları kabul edilmiştir.
4. İrkab ve tahliye (bindirme ve tahliye işlemleri) için beher tabura 8-10 saatlik zaman verilmiştir (ATASE Arşivi Kls. 25, Dos. 64, Fih. 6-9).”

Bununla birlikte uygulamada büyük aksaklıklar yaşanmıştır. Menzil teşkilatının kuruluşunda yaşanan gecikmeler istasyon ve iskelelerde günlerce beklemeler neden olmuştur (ATASE Arşivi Kls.80, Dos.29, Fih.3-2; Belendir ve Turan, 1983, s. 66). Ayrıca deniz yolu ulaştırması, iskele, yükleme ve boşaltma araç ve gereçlerinin yetersizliği nedeniyle gecikmelerle yapılmak zorunda kalınmıştır (Alaysa, 1993, s. 289). Örneğin Midye’ye asker naklinde 29 Ekim 1912 (16 Ekim 1328) tarihinde “cephedeki asker azlığı ve cephanе buhranı dolayısıyla, Başkomutanlık Vekaleti, Karadeniz kıyılarından İstanbul’a asker getirmekte olan 4 ticaret gemisinin (Marmara, Karadeniz, Bezmialem ve Reşitpaşa) birliklerini Midye’ye çıkarmasını ve Donanmanın bu çıkarmanın hem emniyete almasını, hem de vasıtalarıyla yardım etmesini emretmiştir. O gün Mecidiye Kruvazörü ile Yarhisar Muhribi Varna’yı gözetlemek üzere Karadeniz Boğazı’nda harekete hazır bulunmuşlardır. Başkomutanlık başka kuvvetler verilinceye kadar, bu gemilerin, Midye kıyılarını destekleme vazifesinde kullanılmasını emretmiştir. Adı geçen Kruvazör ile Muhrip 29 Ekim günü Karadeniz Boğazı’ndan hareket ederek aynı akşam Midye’ye demirlemiştir. Bu esnada Marmara adlı ticaret gemisi de Midye’ye gelmiştir. Ancak Midye’de ticaret gemilerinin kolaylıkla yanaşıp yükünü boşaltacağı bir iskele bulunmamaktadır. Açık denizde yatan ticaret gemilerinin yükünü sahile

¹¹ (Böylece yükleme ve boşaltma işlemi kolaylaşmaktadır. BD)

götürecek vasıta da götürülmemiştir. Her hangi bir harekate hazırlanırken teferruatlı bir plan yapmamak ve bu planın icabı olan vasıtaları tedarik etmemek Donanmanın karşısına hep zorluk çıkarmıştır. Mecidiye Kruvazörü Komutanı, Yarhisar Muhribini liman dışında, Bulgar Torpidobotlarının muhtemel taarruzlarına karşı, karakol vazifesine sevkettikten sonra; bütün vasıtalarını denize indirerek Marmara Vapurunu tahliye etmiştir. Geminin yükünün boşaltılmasına geceleyin de, Mecidiye'nin ışıldığı altında devam edilmiştir. (Büyüktuğrul, 1993, s. 98)”

Benzer sıkıntılar, Balkan Harbi'nde deniz yolunun kullanıldığı en önemli faaliyetlerden bir tanesi olan Şarköy'e Çıkarma Harekatında da yaşanmıştır. Çok umut bağlanan harekatta Seyrisefain İdaresine ait 20 ve Şirket-i Hayriye ait 12 gemi kullanılmıştır (Sözer, 2006, s. 16). Ancak bu kadar geminin yanı sıra pek çok askeri unsurla birlikte kaynakların kullanıldığı harekattan, gerekli planlamaların ve eğitimlerin yetersizliğinden dolayı beklenen sonuç elde edilememiştir. Denizin dalgalı olması, yeteri kadar boşaltmayı sağlayacak deniz aracının bulunmaması, kıyının sığlığından dolayı mavnaların kıyıya yanaşamaması ve sandalların karaya oturması kara erlerinin deniz erlerinin sırtında karaya taşınmasına neden olmuştur. Yaşanan sıkıntıları gidermek üzere kıyıya çıkartılan İstihkam Bölüğü tombazlarla iskele kurmuştur. Denizcilerin de yardımıyla kurulan bir, iki iskele, mavnaların yanaşmasına imkan verecek uzunluğa ulaşamamıştır. Dalgaların tombazların içerisine su doldurması iskelelerden beklenen verimin alınmasına engel olmuştur. Arif Büyüktuğrul sorunların en temel sebepleri arasında teferruatlı bir kıyı keşfinin yapılmamasını, geniş bir plan hazırlayıp deniz araçlarını temin etmeden, siyaseten ve acele olarak harekate başlanılmasını göstermektedir (1993, s. 205: 208). Benzer sonuçlara Kolordu Komutanı Hurşit Paşa'nın “Bindirme ve Çıkarma Deneyimleri”nde de rastlamak mümkündür (Ersü, 2006, Ek-8).

Osmanlı Donanması, başlangıçta yaşanan kargaşayı zamanla bertaraf etmeyi başarmıştır. Marmara Denizi'ni kullanarak feribot trafiğini arttırmış ve ikmal bağlantılarını en kısa sürede yeniden inşa etmiştir (Erickson, 2003, s. 157). Marmara'da başarı ile yapılan bu taşımacılıkta (ATASE Arşivi Kls.80, Dos.29, Fih. 3, 3-1) karaya her gün yanaşan 6 vapur, günde yedibin kişi taşımıştır (Lauzanne, 1990, s. 31). Taşımacılıktaki düzen savaşın sonlarına doğru daha da artmıştır. Özellikle ateşkes sırasında ve savaşın sonunda birliklerin yer değiştirmesinde (her ne kadar bir ay kadar bekleyenler olsa da) deniz yolu ile İstanbul'a taşınan birlikler, Derince Limanına çıkarılmıştır (Özatalay, 1993, s. 214: 220).

Asker taşımak üzere görevlendirilen nakliye filosu, çoğu eski ve yolcu taşımacılığına uygun olmayan küçük gemilerden teşkil edilmiştir. Bu gemiler kapasitelerinin üzerinde yük ve yolcu ile yola koyulmuştur. Hava şartlarının da zorlayıcı koşulları altında seyahat etmek zorunda kalan askerlerin ve hayvanların, boşaltma istasyonlarına vardıklarında hareket etkinliklerinden bahsetmek mümkün değildir. Bu kapsamda yapılan bir gemi yolculuğu ile ilgili Dr. Mehmet Derviş Kuntman'ın anıları oldukça aydınlatıcıdır:

“...16 Aralık 1912'de Trabzon'a geldik. Askerlerin çoğu deniz, vapur görmemiş olduğundan limanda bekleyen, binecekleri vapuru uzaktan merak ve hayretle seyrediyor, bu ufak gemiye nasıl sığacağız? diye konuşuyordu. Gerçekten Necat vapuru ufak tefek bir şeydi ve uzaktan daha küçük görünüyordu. Trabzon'dan ayrıca yedek askeri aldığımızdan bindirme işi günlerce sürdü. Nihayet limandan ayrıldık. Uğradığımız her iskeleden yine asker alıyorduk. Giresun'dan da başlarında “Topal Osman Ağa” olduğu hâlde bir sürü gönüllü bindi. Bunlar millî kıyafetleri, oyunları ve kemeçleriyle gemiye başka bir hava verdiler.

Samsun'dan sonra hava bozdu. Şiddetli bir karayel fırtınası başladı. Vapurumuz bir kayak gibi sallanıyordu. Askerin çoğunu deniz tuttu. Ambarlarda yerlere serilerek yattılar. Durum geceleri daha korkunç oluyordu. Karanlıkta dalgaların vapura, lombozlara çarpması ve teknenin bazı sesler çıkarması bizi ürkütüyordu. Bu köhne vapur dalgalara dayanamaz, batar diye korkuyor, vapurun kış kamara salonunda toplanıp arkadaşlarla dertleşiyorduk. Bereket versin vapurun makinisti yumruğu ile geminin putrellerine vurarak: “Korkmayın arkadaşlar. Bunlar İngiliz meşesidir, bir şey olmaz.” diye bize cesaret veriyordu. Fakat bizim endişemiz bir türlü gitmiyordu. Bu ufak tekne bir alay askerle dalgalar arasında bocalanıp duruyor, saatte 3 - 4 milden fazla gidemiyordu. Ortada, tayfalardan başka kimse görünmüyor, herkes bir tarafa sinmiş, sonunu bekliyordu. Şimdi bu kalabalık vapurda ses seda kesilmiş, sessizlik başlamıştı. Yalnız rüzgârın şiddetinden meydana gelen ıslık sesleriyle ambarlardaki hayvanların açlık feryadı bunu bozuyordu. Güçlkle Sinop Limanı'na girebildik ve rahata kavuştuk. Herkes sığındığı yerden meydana çıktı. Vapur eski hâlini aldı. Giresunlu gönüllüler tenke semaverlerini yakıp çay satmaya, kemence çalıp hora tepmeye başladılar. Biz de askerlere vizite yapalım diye ambara indik. Fakat pislikten, kokudan duramadık. İki askere baktıktan sonra kendimizi yukarıya zor attık. Bir iki defa hava iyileşti sanarak denize açıldıksa da fırtınanın devam ettiğini gördüğümüzde tekrar limana sığınmaya mecbur olduk. Hele bir seferinde dümen kırarken büyük tehlike atlattık. Bu sebepten Sinop'ta üç gün kadar bekledik. Nihayet deniz iyice yatıştıktan sonra İstanbul'a doğru yolumuza devam edebildik...” (Özata, 2009, s. 49:50)

Sonuç:

Geniş bir kıyı şeridine sahip olan Osmanlı İmparatorluğu için deniz yolu ulaştırması, ülkenin kaynaklarını hareket alanına taşımak için büyük bir imkan sağlamıştır. Ancak denizlerde donanma için olduğu kadar, ticaret filosunda da bir üstünlük yarışı yaşanmıştır. Bu nedenle harp gemilerinin yanı sıra nakliye gemilerinin tedariki için Osmanlı yöneticilerinin ciddi çalışmalar yaptığını söylemek mümkündür.

Deniz yolu ulaştırması ile ilgili en üst düzey planlayıcıdan en altta yer alan uygulayıcıya kadar silsileler ile yapılan hatalar bu ulaştırma çeşidinden yeteri kadar faydalanmayı engellemiştir.

Bu hatalardan birincisi; Osmanlı İmparatorluğu'nun Ege Denizinde hakimiyetini kaybetmesi olmuştur. Bu nedenle birlik kaydırmalarında gecikmelerle karşılaşmış ve stratejik baskına maruz kalınmıştır. Deniz yolu ulaştırmasıyla sağlanacak zaman tasarrufundan istifade edilememiştir. Ayrıca demiryolu ve karayolu ile yapılan taşımalara olan talep arttığından ulaştırma maliyetlerinde artışa neden olmuştur. Bu durumun alternatif ulaştırma çeşitlerinde yoğunluğa neden olması zaten sınırlı olan kara yolu ve demir yolu kaynaklarını hızla yıpratarak, kullanılamaz hale getirmiştir.

İkinci büyük hata ise yapılan planlamaların doğru ve gerçekçi olmamasıdır ki bu nedenle çok zaman ve kaynak kaybedilmiştir. Bu hatalarla yığınaklanma planlarında karşılaşıldığı gibi, Şarköy çıkarmasının planlanması gibi operatif seviyedeki hareketlarda da karşılaşılmıştır. Yapılan eksik keşif ve yetersiz araç tahsisi çıkarmanın geç kalmasına ve hareketin başarısızlıkla sonuçlanmasına neden olmuştur.

Diğer ulaştırma çeşitlerinde olduğu gibi deniz yolu ulaştırma kaynakları da halkın gündelik yaşantısında kullandığı kaynaklardan oluşmaktadır. Bu kaynakların neredeyse tamamına "nakliyatı askeriye" kapsamında el koyulması, vatandaşın gündelik yaşantısını olumsuz yönde etkilemiştir.

Deniz yolu ulaştırma kaynaklarına, başta Yunanistan olmak üzere diğer ülkelerin de talepte bulunduğu değerlendirilmektedir (İkdam, 11 Mart 1913, s. 1). Bunlar içerisinde İngiltere, Fransa ve Rusya da bulunmaktadır (Hall, 2002, s. 33). Rusya, en azından 5000 kişilik bir kuvveti İstanbul'a çıkartmaya çalışmış, ancak yeterli nakliye gemisi tedarik edemediği için başarılı olamamıştır (Bobroff, 2000, s. 91). Bu durum sınırlı olan deniz yolu ulaştırma kaynaklarının tedarikinde rekabete ve talep artışına, dolayısıyla arzın sabit kalarak fiyatların da yukarı doğru hareketine neden olmuştur. Buradan da anlaşılacağı üzere yeterli nakliye gemisi tedarikinde sıkıntı çeken sadece Osmanlı İmparatorluğu olmamıştır.

Savaşa nakledilen askerler günlerce yolculuk yapmışlardır. Yaptıkları yolculukların sonunda yine günlerce iskele ve istasyonlarda beklemek zorunda kalmışlardır. Hem yolculuk hem de beklemeler esnasında depolarda malzeme olmasına rağmen, ikmal ve iaişe edilmeyen askerler hareket alanına yorgun, bitkin ve muharebe gücünden yoksun olarak varmışlardır.

Genel bir değerlendirme yapmak gerekirse, Osmanlı İmparatorluğu Balkan Harbi süresince stratejik ulaştırmanın en önemli ayağını oluşturan deniz yolu ulaştırmasıyla, hareketin ihtiyaç duyduğu birlik ve malzemeleri istenilen yere ulaştıramamıştır. Ulaştırdığı bir kısım birlik ve malzeme ise ya geç kalmış ya da muharebe niteliklerini kaybetmiştir. Sonuç olarak; Balkan Harbi'nde Osmanlı

İmparatorluğu'nun deniz yolu ulaştırmasından etkin olarak yararlanamaması, öncelikle savaşı daha da önemlisi Balkanlardaki topraklarını kaybetmesine neden olmuştur.

Summary:

In the beginning of the Balkan Wars Ottomans had two significant issue to deal with in the marine transportation. First, the minorities (particularly the Greek minority) and the foreigners were the ones benefiting from the lucrative sector of marine transportation. For this reason, they had the infrastructure and assets to enable the marine transportation, causing Ottoman Army to find vessels to transport their troops and support materials from the Anadolıa main land to the Balkan Peninsula. Second one was hinderance of marine lines in Aegean Sea by Greek Navy which was an other obstacle for the Ottomans to transfer their units to the Balkan Peninsula.

These two issues were engraved by misplanned and half prepared operations. In the planning process reconnaissance was omitted, capacities of vessels and the harbors were miscalculated and the handling materials were not considered which caused lethal delays in the operations. We can observe those mistakes particularly in deployment at the beginning of the war and landing operations in Şarköy.

Also the vessels engaged in transportation of the Ottoman troops and materials were very small, slow and old. Actually they were not suitable to carry any troops on their decks. In addition to that the troops were not supplied well during the voyages and at the harbors or stations. As a result units reaching the operation area did not have operational effectiveness anymore.

To conclude, Ottoman Army could not benefit the advantages of the marine transportation which is the most important mean of strategic transportation. For this reason, the army could not be transported to the designated operation area, or designated time equipped with operational needs. Troops reaching the designated operation area had already lost their operational effectiveness. Eventually unsatisfactory use of the marine transportation led the Ottoman Army to lose the Balkan Wars.

Kaynakça:

ARŞİV BELGELERİ:

Genelkurmay ATASE Başkanlığı Balkan Harbi Koleksiyonu

SÜRELİ YAYINLAR:

Ayın Tarihi.

İkdam.

Sabah.

Serveti Fünun.

Tanin.

Ulum-i İktisadiyye ve İctimaiyye Mecmuası.

KAYNAK ESERLER:

“Adalar Ahvali”, *Tanin*, 1 Teşrinisani 1912, s. 3.

Ahmet İzzet Paşa (1992). *Feryadım I*, İstanbul: Nehir Yayınları.

Ahmet Muhtar (15 Mart 1325), “Ticaret-i Bahriyye ve Gemi ve Vapurları”, *Ulum-i İktisadiyye ve İctimaiyye Mecmuası*, İstanbul: Ahmed Şuayb-Rıza-Tevfik-Mehmed Cavid, s. 554-569.

Alasya M. K. (1993). *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi Şark Ordusu II. Cilt İnci Kitap Birinci Çatalca Muharebesi*, İkinci Baskı, Ankara: Genelkurmay Basımevi.

Alpmansu Y. , Özen G. ve Hünoğlu B. (1995). *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri, III ncü Cilt, 7 nci Kısım (Osmanlı İmparatorluğu Kara Kuvvetleri'nin İdari Faaliyetleri ve Lojistik 1299-1913)*, Ankara: Genelkurmay Basımevi.

Arı K. (2008). *İzmir'den Bakışla Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri, Lozan'dan Kabotaja*, İzmir: Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları.

Artuç İ. (1988). *Balkan Savaşı*, Birinci Baskı, İstanbul: Kastaş A.Ş. Yayınları.

Aybars E. (1995). *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I*, Dördüncü Bası, Ankara: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.

Aydemir Ş. S. (1993). *Makedonya'dan Ortaasya'ya Enver Paşa II*, 5. Basım, İstanbul: Remzi Kitabevi.

Balkan Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, (1981). İstanbul: Deniz Basımevi.

Belendir G. ve Turan O. (1983). , *Harp Tarihi Ders Notları*, Ankara: Kara Harp Okulu Basımevi.

Bobroff R. (2000). “Behind the Balkan Wars: Russian Policy toward Bulgaria and the Turkish Straits, 1912-13”, *Russian Review*, Vol. 59, No. 1, s. 76-95.

Bostan İ. , Kurumahmut A. , Oğuz M. , Övenç A. F. ve Aydın Y. A. (2003). *Trablusgarp ve Balkan Savaşlarında İşgal Edilen Ege Adaları ve İşgal Telgrafları*, Ankara: SAEMK Yayınları.

- Büyüktuğrul A. (1993). *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi VII. Cilt Osmanlı Deniz Harekatı (1912-1913)*, İkinci Baskı, Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Cesur H. (2008). *Hatıralar Işığında Türk Kamuoyunda Balkan Savaşları (1912-1913)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bolu.
- Creveld M. V. (1986). *Supplying War, Logistics from Wallestein to Patton*, United States of America: Cambridge University Pres.
- Donbaloglu B. (2007). *Balkan Harbinden Kurtulus Savaşına Türk Deniz Stratejisi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gebze.
- Durgun B. (1998). *1919-1922 Yılları Arasında İzmir'de İktisadi Durum*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- Düzcü L. (2009). "Osmanlı Bahriye Teşkilâtında Reform Çabaları (1876-1922)", *Gazi Akademik Bakış Dergisi* Cilt 3, Sayı 5, s. 1-20.
- Erickson E. J. (2003). *Defeat in Detail: the Ottoman Army in the Balkans, 1912-1913*, USA.
- Ersü H. (2006). *1912-1913 Balkan Savaşı'nda Şarköy Çıkarması ve Bolayır Muharebeleri*, Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Esenyel Ö. (1995). *Balkan Harbinden Günümüze Bakış*, İstanbul: Harp Akademileri Basım Evi.
- Gordon G. H. (1922). "Balkan Problems and Their Solutions", *Advocate of Peace through Justice*, Vol. 84 No. 4 (April 1922), World Affairs Institute, Heldref Publications, s. 143-146.
- Görgülü İ. (1993). *On Yıllık Harbin Kadrosu 1912-1922*, Ankara: TTK Yayınları.
- Güneş İ. (1990). "II. Meşrutiyet Dönemi Hükümet Programları(1908-1918)", *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi* Sayı 1, s. 171-269.
- Hall R. C. (2003). *Balkan Savaşları (1912-1913 I. Dünya Savaşı'nın Provası)*, Çeviren: Tanju Akad, I. Basım, İstanbul: Homer Kitabevi ve Yayıncılık.
- Hall R. C. (2002). *The Balkan Wars 1912-1913 Prelude to the First World War*, Taylor & Francis e-Library.
- Hallı R. (1993). *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi (1912-1913) I. Cilt, Harbin Sebepleri, Askerî Hazırlıklar ve Osmanlı Devleti'nin Harbe Girişi*, İkinci Baskı, Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Harris N. D. (1913). "The Effect of the Balkan Wars on European Alliances and the Future of the Ottoman Empire", *Proceedings of the American Political Science Association*, Vol. 10, Tenth Annual Meeting, s. 105-116.
- Hayta N. (2006). "Balkan Savaşları Sırasında Ege Adaları Sorunu", *Dokuzuncu Askerî Tarih Semineri Bildirileri II*, Ankara: Genelkurmay Basım Evi, s. 255-275.
- İnci, T. (1952). *Balkan Harbinde Hamidiye Kruvazörünün Akın Harekatı*, İstanbul: Deniz Basımevi.
- Karatamu S. (1971). *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, III ncü Cilt, 6 ncı Kısım (1908-1920), Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Kurmuş O. (1982). *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Ankara: Savaş Yayınları.

- Lauzanne S. (1990). *Balkan Acıları*, İstanbul: Kastaş A.Ş. Yayınları.
- Nakliyat-ı Askeriyenin İcrası Emrinde Askeri Hat Komiserliklerinin Vazifesine Dair Talimat, (1329). İstanbul: Matba-ı Askeriye.
- Mahmut Muhtar Paşa (2007). "Ruzname-i Harp (Balkan Savaşı Günlüğü), Üçüncü Kolordu ve İkinci
- Mahmut (1340), "Boğaziçi ve Şirketi Hayriye", Serveti Fünun, 29 Kanunusani 1340, s. 168-172) *Şark Ordusunun Muhaberatı*", *Rumeli'yi Neden Kaybettik*, İstanbul: Örgün, s. 13-219.
- Ökçün G. (1984). *Osmanlı Sanayii 1913-1915 İstatistikleri*, İstanbul: Hil.
- Özata M. (2009). *Bir Doktorun Harp ve Memleket Anıları*, İkinci Baskı, Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Özatalay F. (1993). *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi Garp Ordusu Karadağ Cephesi, III ncü Cilt 3 ncü Kısım*, İkinci Baskı, Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Özçelik S. (2000). *Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, Ankara:Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Remond G. (2007). *Mağluplarla Beraber (Bir Fransız Gazetecinin Balkan Savaşı İzlenimleri)*, Osmanlıcaya çeviren: Hasan Cevdet, Hazırlayan: Muammer Sarıkaya, İstanbul: Profil Yayıncılık.
- Saraçoğlu A. C. (2006). *Rauf Orbay ve Hamidiye (Gazi Hamidiye'nin Şanlı Maceraları)*, İstanbul.
- Sözer K. (2006). *1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü.
- Şıvgın H. (2006). *Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- Şirket-i Hayriye Tarihçe, Salname, 1330 (1914)*. İstanbul: Ahmet İhsan Şirketi (Matbaacılık Osmanlı Şirketi).
- Tezel Y. S. (2002). *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarih*, 5. Baskı, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Terakkiyat-ı Bahriye-i Osmaniye (Tir-i müjgan Ve Bezm-i Alem Vapuru Hümayunları) (20 Temmuz 1322). *Servet-i Fünun*, İstanbul: Alem Matbaası Ahmed İhsan ve Şürekası, s. 260-262.
- Toker H., Barlas G. ve Fidan N. (2004). *Balkan Savaşı'na Katılan Komutanların Yaşam Öyküleri (Alay ve Daha Üst Birlik Komutanları)*, Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Tutel-a E. (1997). *Seyr-i Sefain Öncesi ve sonrası*, 1. Baskı, İstanbul: İletişim.
- Tutel-b E. (1997). *Şirket-i Hayriye*, 2. Baskı, İstanbul: İletişim.
- Türk Ticaret-i Bahriyesi (1924), *Ayn Tarihi*, Ankara: Başvekalet Basın-Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü.

Ülke Savunmasında Deniz Yolu Ulaşımının Önemine Bir Örnek:
Balkan Harbi'nde Osmanlı İmparatorluğu'nun Deniz Yolu Ulaştırması

- Yaşar R. ve Kabasakal H. (1993), *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri, Balkan Harbi, Osmanlı Devri, III ncü Cilt, 2 nci Kısım (Garp Ordusu Yunan Cephesi Harekatı)*, İkinci Baskı, Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Yavuz C. (2006). "Balkan Harbi'nde Osmanlı Donanması Neden Kullanılmadı?", *Dokuzuncu Askerî Tarih Semineri Bildirileri II*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, s. 373-397.