

ÇANAKKALE CEPHESİ'NDE ORDU İKMAL HİZMETLERİ AÇISINDAN DENİZYOLU ULAŞIMI*

*Yavuz Selim ÇELOĞLU***
Geliş:26.11.2018 / Kabul:05.12.2018

Öz

Çanakkale Muharebelerinin cereyan ettiği Gelibolu yarımadası, bulunduğu konum itibariyle denizyolu nakliyatına imkân veriyordu. Bu durum ordunun lojistik ihtiyaçlarının zamanında karşılanması bakımından büyük bir avantajdı. Zira denizyolu, ordu mıntikasına ulaşmak için kullanılabilir en kısa ve en zahmetsiz yol olduğu gibi bir anda külli miktarlarda malzemenin cepheye kolayca taşınmasına da imkân veriyordu. Dolayısıyla denizyolu ile yapılan ikmal faaliyeti gerek intikal süresi gerekse de taşınacak malzemenin çokluğu bakımından büyük avantaj sağlıyordu. Bundan dolayıdır ki Osmanlı Devleti savaş süresince ordunun lojistik ihtiyaçlarını büyük oranda denizyoluyla gerçekleştirmeye gayret etti.

Denizyolu ulaşımının cephenin sonuna değin kesintisiz olarak devam ettirilebilmesi muharip ordunun her türlü lojistik ihtiyacının nispeten daha kolay ve kesintisiz bir şekilde karşılanmasına büyük katkısı oldu. Bu durum Türk muharip ordusunun direnme gücü, azim ve kararlılığını arttırarak savaşın gidişatına üzerinde büyük tesiri olmuştur.

Anahtar Kelimeler: Çanakkale Muharebeleri, Ordu, Denizyolu Ulaşımı, İkmal

MARITIME TRANSPORTATION IN TERMS OF ARMY SUPPLY SERVICES ON GALLIPOLI FRONT

Abstract

The Gallipoli Peninsula, where the Battle of Gallipoli took place, allowed maritime transport due to its location. This was a great advantage for the army in terms of meeting its logistical needs on time. The sea route was the shortest and easiest to the

* Bu makale, “Çanakkale Cephesi'nde Askeri Nakliye Hizmetleri; Beşinci Ordu Menzil Teşkilatı” adlı doktora tezinden üretilmiştir.

** Dr. Araştırma Görevlisi, Bingöl Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, ys_celoglu@hotmail.com.

military zone and also allowed an abundance of supplies to be easily transported to the front. Thus, transporting supplies by sea provided a great advantage both in terms of time and the abundance of supplies that could be transported. For this reason, the Ottoman Empire endeavored to meet most of the army's logistical needs by sea.

Accomplishing uninterrupted maritime transport until the end of the clash contributed greatly to fulfilling the combatants' every logistical need relatively easily and continuously, and had a great effect on the course of the battle by strengthening the resistance, tenacity, and determination of the Turkish combatants.

Keywords: The Battle of Gallipoli, Army, Maritime Transport, Supply.

Giriş

Tarih boyunca yol ve yol sistemleri devletlerin idari, iktisadi ve askeri faaliyetlerin yürütülmesinde büyük avantaj sağlamıştır. Özellikle Osmanlı İmparatorluğu gibi çok geniş bir alanda hâkimiyet kuran bir devlet için ulaşım ve nakliye hizmetlerinin önemi çok daha büyüktü.

Osmanlı İmparatorluğu sahip olduğu coğrafya sayesinde kara, deniz ve nehirler üzerinde büyük ulaşım şebekeleri oluşturdu. (Taşdemir, 2012;13) Ancak son dönemlerde hem hemen her alanda görülen gerileme ulaşım ve nakliye hizmetlerine de yansdı. Özellikle 19. yüzyıldan itibaren ulaşım alanındaki büyük gelişmeler takip edilemediğinden birçok alanda olduğu gibi ulaşım alanında da özellikle Avrupa devletlerinin gerisinde kaldı. (Engin, 1993; 25-26)

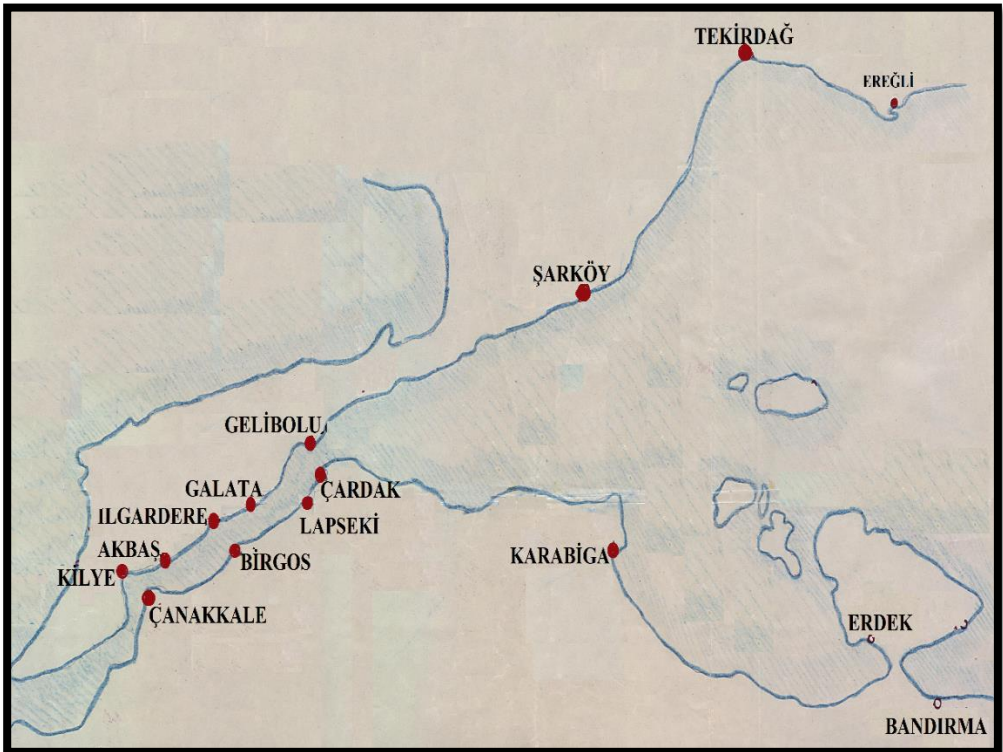
Birinci Dünya Savaşı'na gelindiğinde nakliye yol ve vasıtalarındaki ibtidaî durum devam ediyordu. Buna rağmen harp müddetince ülkedeki askeri, mülki ve idari yönetimlerin büyük gayretleri neticesinde ülkenin tüm olanakları öncelikle orduların ikmal ve nakliye hizmetlerinin karşılanmasına hasredildi.

1. Denizyolu Taşımacılığında Kullanılan Liman ve İskeleler

Başlangıçta 5'inci menzil sınırları içinde bulunan iskele ve limanlardaki hizmetler İskele ve Limanlara Genel Komutanlığınca yürütülürdü. Her iskelede bir iskele kumandanlığı ihdas edilerek menzil bünyesindeki denizyolu ulaşımı bu kumandanlık tarafından gerçekleştirilirdi. Ancak daha sonra denizyolu nakliye hizmetlerinin bir merkezden idare edilmesini sağlamak amacıyla menzil sınırları içinde hizmet veren tüm İskele ve limanlar kumandanlıkları doğrudan Menzil Müfettişliğine bağlandı.(ATASE, 1181;226;14-5)

Osmanlı Devleti harbin başlangıcından itibaren Çanakkale, Tekirdağ, Karabiga, Gelibolu, Akbaş, Kilya, Ilgardere, Birgos, Bandırma ve Lapseki gibi liman ve iskeleleri faaliyete geçirerek ordunun ihtiyaçlarını bu iskeleler üzerinden gerçekleştirmeye çalıştı. (ATASE, 1181;226;8-2 & ATASE, 3591;1;1a) Zamanla bu iskeleler dışında yeni iskeleler inşa edildiği gibi mevcut iskeleler de genişletilerek kapasiteleri artırıldı. (ATASE, 1181;226;14-1, 14-2, 14-3, 14-4) Böylece Anadolu yakasında güneyden kuzeye doğru; Çanakkale, Birgos, Lapseki, Çardak, Karabiga Erdek ve Bandırma liman ve iskeleler ikmal ve tahliye hizmetlerinde kullanılmaya başlandı. Rumeli sahilinde ise Kilitbahri, Maydos (Eceabad), Kilya, Akbaş, Ilgardere, Galata, Gelibolu, Şarköy, Eriklice, Mürefte ve Tekirdağ liman ve iskeleleri nakliye hizmetinde aktif olarak kullanıldı. (ATASE, 3569; 214;20-3/1129;28;4/3400;4;9-1)

Harita 1. Menzil Bölgesinde Bulunan Liman ve İskeleler



(ATASE; 3568;208;5)

Netice itibariyle Bandırma-Tekirdağ hattının batısından Çanakkale boğazına kadar olan bu geniş alandaki tüm iskele ve limanlar 5'inci Menzil sınırları içinde yer alırdı.(ATASE, 1167;171;4) Dolayısıyla söz konusu bölgedeki tüm liman ve iskeleler 5'inci Menzil Müfettişliğinin emir ve talimatlarına uygun olarak faaliyetlerini sürdürürlerdi.

Menzil sınırları içerisinde bulunan Bandırma iskelesi harp süresinde hizmet veren en önemli ikmal ve tahliye iskelesiydi. Zira Batı Anadolu Demiryolu ve bunu bütünleyen diğer umumi demiryolları vasıtasıyla gerek menzil bölgesinden gerekse ülkenin diğer bölgelerinden 5'inci Orduya sevk edilecek ikmal maddeleri demiryoluyla Bandırma'ya ulaştırılır ve buradan da yarımada sahilindeki liman ve iskelelere nakledilirdi. (Satılmış, 2016;1801) Bu açıdan Bandırma limanı İstanbul limanından sonra 5'inci Ordunun en önemli sevkiyat limanı konumundaydı.

Menzil bölgesi dâhilinde olup sevkiyat iskelesi olarak kullanılan bir diğer iskele de Mudanya İskelesidir. Bursa ile Mudanya arasındaki 368 kilometrelik bir demiryolu hattı sayesinde Bursa ve çevresinde temin edilen ikmal maddeleri bu hat üzerinden Mudanya iskelesine aktarılırdı. Bu iskeleye ulaşan ikmal maddeleri, buradan da doğrudan harp sahasının gerisinde bulunan iskelelere ulaştırılırdı.

Rumeli sahilinde ordu harekât alanın hemen gerisinde bulunan Akbaş iskelesi en yoğun olarak kullanılan iskelelerind. Özellikle harp alanına daha yakın olan Maydos ve Kilya iskelelerinin İtilaf donanması tarafından sürekli olarak denizden indirekt (aşirtma) atışlarla bombalanması hem harp sahasına oldukça yakın hem de Maydos ve Kilya iskelelerine göre düşman bombardımanın nispeten dışında kalan Akbaş iskelesi muharebeler süresince yoğun olarak kullanılan iskelelerin başında yer aldı. (Conk,2002;2/ Prigge, 2012;24)

Başlangıçta oldukça kısa ve ahşap bir iskelesi olan Akbaş iskelesi menzil emrindeki inşaat ve amele taburlarının gayretleriyle iskele sayısı önce ikiye daha sonra da beşe çıkartılarak iskelenin altyapısı yapılacak yoğun nakliyata uygun hale getirildi. (ATASE, 1157;133;1-57/Lorey, 1946;136)

Anadolu yakasında ise Çanakkale, Birgos, Lapseki, Çardak, Erdek, Karabiğa ve Bandırma iskeleleri bulunurdu. Bu iskeleler içinde özellikle Birgos iskelesi transit iskele olarak kullanıldığından önemli bir işleve sahipti. Gelibolu yarımadasında bulunan iskeleler büyük gemilerin yanaşmasına müsait olmadıklarından bu gemiler öncelikle Birgos iskelesinde küçük gemilere aktarılır ve böylece Rumeli yakasında bulunan liman ve iskelelere ulaştırılırdı. (ATASE, 1157;133;1-5) Özellikle güvenlik açısından büyük gemilerin doğrudan Gelibolu iskelelerine sevk etmek tehlikeli olduğundan büyük gemilerdeki yükler bu iskelede küçük gemilere aktarılırdı. Bu açıdan Birgos iskelesi transit iskele olarak harp süresince aktif olarak kullanılan iskelelerdendi.(ATASE, 1181;226;14-1,2,3,4 & ATASE, 3400;4;9-1/3527;21;1)

Liman ve iskelelerdeki hizmetler, İskele ve Liman Kumandanları uhdesinde gerçekleştirilirdi. (ATASE, 3528;30;29) Bir menzil nokta kumandanı sorumlu olduğu mevkide hangi yetkilere sahip ve hangi vazife ile mükellef ise liman ve İskele kumandanları da sorumluluğundaki iskelelerde aynı yetki ve vazifeyi yerine getirirlerdi. Dolayısıyla iskele ve Liman kumandanlıkları, öncelikle sorumlulukları altında bulunan liman ve İskelelerde nakliye hizmetlerinin yürütülmesi için gerekli tedbirleri alırlardı. Nakliye hizmetlerinin sorunsuz yürütülebilmesi için iskelelerin gerek uçak gerekse denizaltılara karşı güvenliklerini sağlayacak tedbirlerin alınmak bu kumandanlıkların uhdesindeydi. Ayrıca askeri gemilerin tamiri, yakıt vb. ihtiyaçların karşılanması gibi hususlar bu kumandanlıkların görev ve sorumluluğundaydı. (Muzaffer, 1339; 49-50)

Bazen 5'inci Menzil bünyesinde bulunan iskeleler ve limanlardan 3-4 iskele kumandanlığı bir İskele ve Limanlar Kumandanlığı bağlanırdı. (Muzaffer, 1339; 49-50) Özellikle bir havzada bulunan liman ve iskeler bir İskele ve Limanlar kumandanlığı emri altında faaliyetlerini sürdürürdü. Nitekim 5'inci Menzil bünyesinde bulunan Çanakkale, Gelibolu, Tekirdağ, Şarköy, Akbaş, Kilya, Birgos, Lapseki, Bandırma, Çardak, Mürefte, Eriklice, Ilgardere, Galata, Karabiğa gibi liman ve iskeleler Çanakkale, Gelibolu, Karabiğa ve Tekirdağ İskele ve Liman Kumandanlıklarına bağlı olarak faaliyet gösterirlerdi. (ATASE, 1126;12;19-9/3528;25;6/3400;4;9-1;1157;133;1-5/3568;208;18)

Harp mıntıkasının gerisindeki iskelelere nakledilen ikmal maddeleri buralardan nakliye kolları vasıtasıyla Maydos, Ilgardere, Kilya, Yalova, Bigalı ve Sivli gibi mevkilerde bulunan sahra ambarlarına ulaştırılırdı. Buralardan da Turşun, Büyükanafarta ve Kocadere köyü gibi daha ilerde bulunan dağıtma noktalarına sevk

edilirdi. (ATASE, 1150;107; 6-1 & Şahin, 2015; 282-283) İleri hatlardan iskelelere yapılacak tahliye işlemlerinde de aynı yol takip edilerek yapılırdı.

Menzil sınırları içindeki tüm bu iskeleler ile birlikte menzil sınırları dışında bulunan İstanbul limanı, Çanakkale Muharebeleri süresince aktif olarak kullanılan en önemli limanlardan biriydi. (ATASE, 2522;2;14) Nitekim Anadolu içlerinden temin edilen ikmal maddeleri demiryolu vasıtasıyla Anadolu yakasında bulunana Haydarpaşa İstasyonuna ulaştırılırdı. Buradan Rumeli demiryolu hattı ile Uzunköprü istasyonuna sevk edilebilmesi için ikmal maddelerinin boğazdan geçirilerek Sirkeci İstasyonuna ulaştırılması gerekirdi İşte boğaz içinde Sirkeci veya Kabataş ile Haydarpaşa arasındaki bu nakliyat hizmeti İskele ve Limanlar Genel Kumandanlığı (*İskele ve Limanlar Umum Kumandanlığı*) nezaretinde gerçekleştirilirdi. Dolayısıyla boğaz içindeki tüm askeri nakliye hizmetleri İskele ve Limanlar Genel Kumandanlığına bağlı heyet tarafından gerçekleştirilirdi. Buna rağmen zaman zaman boğaz içindeki iskelelerde aşırı birikmeler yaşanıyordu. Yaşanan karışıklıkları önlemek ve sevkiyat hizmetlerin daha düzenli yapılabilmesi söz konusu kumandanlık tarafından yeni tedbirler alındı.

Buna göre;

1. Kıta kumandanları, kendilerine bağlı birliklerin sevkini gerçekleştirebilmesi için öncelikle iskelelerde görevli heyete müracaat etmeleri gerekirdi.
2. Kıtalar indirme ve bindirme hususunda İskele ve Liman kumandanlığı tarafından belirlenen tedbirlere riayet etmeleri gerekirdi.
3. Kıtalar nakledilmeden önce bağlı buldukları ordu veya kolordular tarafından en az 20 gün önce Menzil Genel Müfettişliğine bilgi vermeleri gerekirdi.
4. Acilen sevk edilmesi gereken askeri kıtalar ise Kıta kumandanlığı tarafından en az bir gün evvelden İskele ve Limanlar Genel Kumandanlığına müracaat etmeleri gerekirdi.(ATASE, 2522;2;9)

Alınan bu tedbirler sayesinde denizyolu askeri nakliye hizmetleri çok daha düzenli hale getirilmiş oldu.

2. Denizyolu Nakliye Araçları

Osmanlı hükümeti ordunun ikmal faaliyetlerinde kullanılmak üzere ihtiyaç duyduğu deniz ulaşım araçlarını temin etmek maksadıyla karayolu ulaşım araçlarında olduğu gibi “*Tedariki Vesait-i Nakliye*” kanunu ve “*Tedarik-i Vesait-i Nakliye-i Bahriye Kanun-ı Muvakkatı*” kanunlarına istinaden halktan karşılamaaya çalıştı. Bu kanunlara

göre ihtiyaç halinde Osmanlı Devleti, ülke sınırları içindeki göl, nehir ve sahillerinde bulunan tüm deniz ulaşım araçlarına el konulabilmesine imkân sağladı.(Tedarik-i Vesâit-i Nakliye Kanunnamesi ve Tedarik-i Vesâit-i Nakliye Talimnamesi, 1332 & *Düstur*, T 2; C.6;1286) Hatta ordu bünyesinde yeterli mürettebat bulunmaması halinde askerlik hizmetlerinde mükellef olmasalar bile bu araçların mürettebatı ücret mukabilinde ordu hizmetinde istihdam edilebilecekti. Belli ücret karşılığında el konulan bu araçların herhangi bir şekilde hasara uğraması, batması veya askeri araca dönüştürülmesi halinde aracın bedeli mal sahiplerine peşin olarak ödenecekti.(*Düstur*, T 2; C.6;1354 & *Düstur*, T 2; C.8;868) Dolayısıyla bu kanunlara istinaden 21 Şubat 1915 tarihinde itibaren Tekirdağ ve Gelibolu limanlarında halka ait bulunan tüm deniz araçlarına ikinci bir emre kadar el konuldu.(Çanakkale Cephesi Harekâtı, 1993;120 & Bilgin, 2009;115)

Denizden muvasalayı temin etmek için büyük vapurların tahliyesi veya civar iskelelerden nakliye yapabilmek için her iskele kumandanlığı emrine yeterli miktarda kayık, mavna, şat ve römorkör vb. yük gemilerinin tahsis edilirdi. (Muzaffer, 1339;51 & Ogländer, 1939;178) Deniz ulaşımı için yararlı olacağı düşünülen bu araçlar, halktan alınarak İskele ve Limanlar Genel Komutanlığının emrinde verildi. (*İdari Faaliyetler ve Lojistik*, 1985;218) İskele ve Limanlar Genel Komutanlığı da Menzil Genel Müfettişliğinin emrine verildiğinden bu komutanlığın uhdesine verilen bu araçlar, ihtiyaç halinde iskele ve limanlara sevk edilirdi. (Muzaffer, 1336;421 & ATASE, 1181;226;14-5)

Denizyolu ulaşım araçları ile asker, hasta ve yaralılar, hayvan, erzak, yem, silah ve mühimmat gibi her türlü ikmal maddeleri taşınırdı. Ancak her aracın kabiliyeti ve kullanım amaçları göz önünde bulundurularak sınıflandırılırdı. Bu bakımdan ikmal esnasında, ulaşım araçlarının kullanım özellikleri göz önünde bulunduruldu. Deniz nakliyatında kullanılan araçlar ve bu araçların kullanımına ilişkin olarak şu hususlar belirlenmişti.(Muzaffer, 1339;50-51)

1. Yalnız insan nakleden yelkenli ve körüklü kayıklar, küçük motorlar ile şatlar,
2. İnsan ve hayvan nakleden mavnalar,
3. Bir deniz aracı tarafından sürüklenerek götürülen insan, hayvan nakledilen ve gerektiğinde iskelelerin sınırlandırılmasında kullanılan üstü düz veya çukur olan Şatlar,
4. Buharsız küçük gemileri çekmek için kullanılan römorkör ve istimbotlar,
5. Yalnız insan nakline mahsus buharlı gemiler,

6. Bilhassa kara nakliye araçlarının nakli için inşa edilmiş vapurlar,
7. Her iskeleye yanaşabilen ve vince ihtiyaç duymadan bindirme-boşaltma yapabilen küçük ve orta büyüklükteki vapurlar,
8. Her iskeleye yanaşamayan bindirme-boşaltma işlemlerini ancak bir vinçle yapabilen büyük tonajlı gemiler gibi çeşitli büyüklüklerdeki deniz ulaşım araçları ikmal hizmetlerinde kullanıldı.

Deniz ulaşımında kullanılan araçların önemli bir kısmı doğrudan menzile aitti. Bu araçlar umumiyetle büyük tonajlı araçlardan oluşurdu. Doğrudan orduya ait olup 5'inci Menzil liman ve iskeleler emirine verilen deniz ulaşım araçları tabloda verilmiştir. (ATASE, 1167;171;4-3)

İskeleler	Buharlı Araç	Yelkenli Araç	Tamire Muhtaç Araç	Yük Kapasitesi (ton)	İnsan Kapasitesi	Hayvan Kapasitesi
<i>Çanakkale</i>	3	17	-	375	1.456	286
<i>Akbaş</i>	2	15	14	529	1.505	227
<i>Birgos</i>	-	3	-	12	200	-
<i>Gelibolu</i>	-	12	2	251	930	183
<i>Lapseki</i>	-	4	-	20	160	10
<i>Şarköy</i>	-	20	4	488	1.550	252
<i>Tekirdağ</i>	1	20	9	149	1.270	110
<i>Erdek</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Karabiga</i>	-	6	-	125	410	18
<i>Bandırma</i>	2	22	-	258	1.005	180
Toplam	8	119	29	2.207	8.486	1.266

Tablo 1. Menzil Müfettişliğine Ait Deniz Nakliye Araçları

İkmal hizmetlerinde kullanılan nakliye araçları ordunun ihtiyaçları göz önünde bulundurularak artırılır veya azaltılırdı. Nitekim ihtiyaçların arttığı bir dönemde doğrudan ordu bünyesinde olup menzil emrine verilen nakliye araçlarla Gelibolu iskelesinde 306 ton, Akbaş iskelesinde 276 ton, Tekirdağ iskelesinde 300 ton, Karabiga iskelesinde 85 ton, Bandırma iskelesinde 210 ton, Erdek iskelesinde 25 ton, Şarköy iskelesinde 9 ton, Lapseki iskelesinde 18 ton, Çanakkale iskelesinde 392 ton ve Kilya iskelesinde de toplam 21 ton kapasiteli çeşitli büyüklükte deniz nakliye araçları bulunurdu. (ATASE, 3569;214;20-3)

Deniz nakliyatı için yalnızca orduya ait nakliye vasıtaları ile idare edilmesi olanaksızdı. Bu nedenle gerek harp yükümlülüğü gerekse ücret mukabilinde ahali elinde bulunan vasıtalarından da istifade edildi.

Çanakkale İskelesinde ahaliye ait ordu ikmal hizmetinde kullanılan araçların cins ve yük kapasiteleri şu şekildeydi.(ATASE, 3529;32; 1a)

Tablo 2. Çanakkale İskelesinde Faaliyet Gösteren Ahaliye Ait Ulaşım Araçları

Aracın Cinsi	Yük Kapasitesi (ton)	İnsan Kapasitesi	Hayvan Kapasitesi
<i>Çanakkale Römorkörü</i>	10	150	30
<i>Bolayır İstibot</i>	9	60	6
<i>Mora Vapuru</i>	9	60	6
<i>Yelkenli Kayık</i>	5	50	7
<i>Yelkenli Kayık</i>	7	60	7
<i>Yelkenli Kayık</i>	3	40	6
<i>Yelkenli Kayık</i>	3	40	6
<i>Yelkenli Kayık</i>	5	50	7
<i>Yelkenli Kayık</i>	6	50	7
<i>Yelkensiz Kayık</i>	6	50	7
<i>Yelkensiz Kayık</i>	6	50	7
<i>Yelkensiz Kayık</i>	6	50	7
<i>Ufak Sandal</i>	1	6	-
<i>Şat</i>	60	300	80

*Yavuz Selim Çeloğlu - Çanakkale Cephesi'nde Ordu İkmal Hizmetleri Açısından
Denizyolu Ulaşımı*

<i>Salapurya</i>	7	60	15
<i>Arap Mavnası</i>	50	100	20
<i>Arap Mavnası</i>	50	100	20
<i>Arap Mavnası</i>	50	100	20
<i>Arap Mavnası</i>	50	100	20
<i>Arap Mavnası</i>	50	100	20
Toplam	393	1.570	297

Ahaliye ait olup Gelibolu iskelesi bünyesinde faaliyet gösteren ulaşım araçlarının cinsi ve taşıma kapasiteleri tabloda verilmiştir. (ATASE, 3529;32;2)

Tablo 3. *Gelibolu İskelesinde Faaliyet Gösteren Ahaliye Ait Ulaşım Araçları*

Aracın Cinsi	Yük Kapasitesi (ton)	İnsan Kapasitesi	Hayvan Kapasitesi
<i>Alamata</i>	12	60	10
<i>Alamata</i>	12	60	10
<i>Alamata</i>	20	100	18
<i>Alamata</i>	15	80	14
<i>Alamata</i>	15	80	14
<i>Alamata</i>	15	90	14
<i>Alamata</i>	15	80	14
<i>Alamata</i>	15	70	12
<i>Alamata</i>	15	90	15
<i>Alamata</i>	15	80	14
<i>Alamata</i>	12	70	13
<i>Alamata</i>	18	100	18
<i>Kırlaç</i>	12	70	15
<i>Alamata</i>	7	40	4
<i>Sandal</i>	10	60	10
<i>Alamata</i>	25	120	20
<i>Sandal</i>	7	40	8

<i>Alamata</i>	7	40	4
<i>Alamata</i>	8	60	8
<i>Kırlaç</i>	7	40	4
<i>Kırlaç</i>	15	70	13
<i>Kırlaç</i>	15	80	18
<i>Alamata</i>	30	110	20
<i>Alamata</i>	12	50	10
<i>Alamata</i>	15	90	15
<i>Salapurya</i>	7	50	10
<i>Salapurya</i>	7	50	10
<i>Alamata</i>	7	60	8
<i>Salapurya</i>	8	50	12
<i>Salapurya</i>	10	50	12
<i>Salapurya</i>	20	100	18
<i>Arap Mavnası</i>	55	150	30
<i>Arap Mavnası</i>	55	150	30
<i>Arap Mavnası</i>	40	120	26
<i>Arap Mavnası</i>	60	150	32
Toplam	639	2.760	493

Ahaliye ait olup Lapseki İskelesinde faaliyet gösteren ulaşım araçlarının cinsi ve taşıma kapasiteleri tabloda verilmiştir. (ATASE, 3529;32;3-3a)

Tablo 4. *Lapseki İskelesinde Faaliyet Gösteren Ahaliye Ait Ulaşım Araçları*

Aracın Cinsi	Yük Kapasitesi (ton)	İnsan Kapasitesi	Hayvan Kapasitesi
<i>Çardak Kayıkları</i> (20 adet)	159	805	221
<i>Alamata</i>	18	60	8
<i>Kırlaç</i>	17	60	8
<i>Kırlaç</i>	15	70	-
<i>Alamata</i>	10	70	6

*Yavuz Selim Çeloğlu - Çanakkale Cephesi'nde Ordu İkmal Hizmetleri Açısından
Denizyolu Ulaşımı*

<i>Alamata</i>	8	45	6
<i>Sandal</i>	3	45	10
<i>Sandal</i>	3	25	-
<i>Sandal</i>	3	25	-
<i>Kayık</i> (11 adet)	128	745	47
Toplam	364	8.880	306

Ahaliye ait olup Birgos iskelesinde faaliyet gösteren deniz nakliye araçlarının cinsi ve yük taşıma kapasiteleri tabloda verilmiştir.(ATASE, 3529;32;3)

Tablo 5. *Birgos İskelesinde Faaliyet Gösteren Ahaliye Ait Ulaşım Araçları*

Aracın Cinsi	Yük Kapasitesi (ton)	İnsan Kapasitesi	Hayvan Kapasitesi
<i>Yelkenli Kayık</i>	4	100	-
<i>Yelkenli Kayık</i>	4	60	-
<i>Yelkenli Kayık</i>	4	40	-
Toplam	12	200	-

Görüldüğü üzere Osmanlı Devleti ordu bünyesindeki araçların yeterli gelmesi üzerine halkın elinde bulunan araçların büyük kısmına el koyarak ikmal faaliyetlerini devam ettirmeye çalıştı. Ancak devletin elindeki tüm olanakları ordu ikmal hizmetlerine hasretmesine rağmen yeterli olmamış nakliye araçlarının eksikliği hep hissedildi.(ATASE, 1167;171;4)

Ordu ve Ahali dışında Şirket-i Hayriye ait olup ordu hizmetlerinde kullanılan ulaşım araçları da bulunuyordu.(Göktaş, 2014;493-494) Şirket-i Hayriye'ye ait bu araçların önemli bir kısmı İstanbul boğazındaki askeri nakliyat hizmetinde kullanılıyordu. Anadolu'dan Haydarpaşa garına nakledilen ikmal maddelerinin demiryolu üzerinden cepheye sevk edilebilmesi için boğazdan geçirilmesi gerekirdi. Bunun için yegâne yol da denizyoluydu.

Dolayısıyla boğazın Anadolu yakasında bulunan Haydarpaşa İstasyonundan Avrupa yakasındaki Sirkeci İstasyonuna yapılan nakliyat için önemli miktarda deniz nakliye araçlarına ihtiyaç vardı. Bu hususla ilgili olarak büyük oranda Şirket-i Hayriye'ye ait nakliye araçlarından istifade edildi.(Harb-i Umumi ve Şirket-i Hayriye, 1337; 3-4)

Ordunun elinde yeterli miktarda ulaşım aracı bulunmadığından Boğaz içindeki deniz ulaşımını sağlayabilmek için Şirket-i Hayriye'ye ait birçok vapura el konuldu. Bu sayede boğaz içindeki askeri nakliyatın büyük bölümü Şirket-i Hayriye vapurları ile gerçekleştirildi. Şirket vapurları yalnızca boğaz içindeki nakliyatta değil Çanakkale Cephesine asker, erzak ve cephane ikmalinde de kullanıldı. Şirkete ait olup orduya devredilen Akdeniz, Gülnihal, 60, 61, 62, 63 ve 70 numaralı şirket vapurları harp süresince cepheye yapılan ikmal faaliyetlerinde büyük hizmetleri oldu. (ATASE, 3527;21;7/ Ocakaçan, 2009;37)

Şirkete ait vapurlar daha çok insan taşımak amacıyla imâl edildiklerinden özellikle askerin cepheye sevk edilmesinde ve hasta ve yaralıların tahliye edilmesinde şirkete ait vapurlardan istifade edildi. Ancak zaruri durumlarda vapurların güverteleri sökülerek diğer ikmal maddelerinin taşınmasında da kullanıldılar. Netice itibariyle Şirket bünyesinde bulunan vapurların bazılarında zaman zaman, bazılarında ise sürekli olarak el konuldu. Harp süresince Şirket filosunda bulunan 39 vapurdan 21'ine ordu tarafından el konularak ordu hizmetine verildi. Ancak bu vapurların önemli bir kısmı harp esnasında kaybedildi. (ATASE, 3527;21;7 & Harb-i Umumi ve Şirketi Hayriye; 1337; 3,27)

Şirket-i Hayriye vapurlarının yanında Seyr-ü Sefain idaresi ve Haliç Şirketine ait yolcu vapurlarından da faydalanıldı. Özellikle İstanbul-Çanakkale, İstanbul-İzmit-Sirkeci-Yeşilköy ve Sirkeci-Haydarpaşa nakliyatı ile Boğazın iki yakası arasındaki nakliyatın sağlanmasından bu şirketlere ait nakliye araçlarında önemli ölçüde istifade edildi.(Atabey, 2014; 180)

Harbin nihayetine doğru menzil müfettişliği emrinde bulunan deniz nakliye araçlarının sayısı azaltıldı. Nihayet Eylül 1915 tarihinde doğrudan menzil bağlı olarak Ejder, Kısmet, Bebek, Göksü, Bebek (2), Tekfurdağı ve Sofya istimbotlarıyla, 3 şat, 3 duba ve 30 mavna görev yapıyordu. (ATASE, 1181;226;14-1, 14-3, 14-4)

Menzil iskeleleri, askeri idarenin uhdesinde olmasına rağmen halkın iskelelerden istifade etmesine de müsaade edilirdi. Bu bakımdan iskeleler dâhilinde yalnızca ahalinin ihtiyaçları için kullanılan nakliye araçları da bulunurdu. Bu araçların cinsi ve yük taşıma kapasiteleri tabloda verilmiştir. (ATASE, 1167;171;4-3)

Tablo 6. Halkın Hizmetinde Kullanılan Nakliye Araçları

İskeleler	Buharlı Gemi	Yelkenli Gemi	Diğer Taşıt	Yük Taşıma Kapasitesi (ton)	İnsan Taşıma Kapasitesi
<i>Lapseki</i>	3	11	11	128	745
<i>Çardak</i>	2	20	20	159	905
<i>Gelibolu</i>	-	21	21	278	1.500
<i>Şarköy</i>	-	12	12	12	180
<i>Tekirdağ</i>	-	9	9	44	420
<i>Karabiga</i>	-	1	1	4	100
<i>Bandırma</i>	1	30	30	473	1.985
<i>Erdek</i>	-	51	51	384	1.756
<i>Toplam</i>	-	155	155	1.482	7.591

3. Denizyolu Nakliyatında Karşılaşılan Zorluklar ve Alınan Tedbirler

Ordunun lojistik ihtiyaçlarını en kolay ve en kısa sürede cepheye ulaştırmada kullanılacak yegâne yol, denizyoluydu. Zira Rumeli cihetinde, Uzunköprü demiryolu üzerinden Gelibolu yarımadasına yapılan nakliyatın ordu mntikasına ulaşabilmesi için yaya yürüyüşü ile ortalama 7 günlük bir zamana ihtiyaç vardı.(Sanders, 2006;80) Anadolu yakasından Bandırma-Çanakkale hattı üzerinde yapılacak bir nakliyat da ortalama 5 gün sürüyordu. (ATASE, 1157;133;1-5) Oysa doğrudan denizyoluyla İstanbul-Gelibolu yarımadası ortalama 12 saatte kat edilebilirdi. Yine denizden Bandırma-Çanakkale arası yaklaşık 10 saat sürüyordu.

Görüldüğü üzere denizyoluyla yapılan nakliyat diğer yollara nispeten oldukça kısa sürüyordu. (*Birinci Dünya Savaşı*'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915; 2012;243 & Özdemir, 2015;1291)

Bununla birlikte denizyoluyla, büyük miktarlardaki yükler bir defada harp alanına ulaştırılırken demiryolları ve bunu bütünleyen karayolu güzergâhları üzerinden ikmal maddelerini biranda sevk etmek mümkün değildi. Ayrıca ordunun lojistik ihtiyaçlarının toplandığı ana depo, fabrika ve diğer ikmal tesisleri büyük oranda İstanbul ve Marmara sahilinde bulunurdu. Bu da denizden yapılacak nakliyatı kolaylaştıran bir diğer faktördü. Netice itibariyle, Çanakkale'yi savunan 5'nci Ordu'nun lojistik desteği için en pratik ve kullanışlı olan denizyoluydu. Bu bakımdan Osmanlı Devleti, askeri nakliyatın öncelikle deniz üzerinden yapılabilmesi için büyük çaba sarf etti.(Şahin, 2015;276)

Bu hususun farkında olan İtilaf güçleri Osmanlı ordusunun bu ana ikmal yolunu kesmek için çeşitli girişimlerde bulundu. Bu girişimlerin en etkili şüphesiz denizaltıların Marmara'ya sokulmasıydı. İtilaf kuvvetleri bünyesinde bulunan İngiliz, Fransız ve Avusturya'ya ait denizaltılar birçok defa Marmara giriş yaptı. Marmara'da fark edilen İlk denizaltı hareketi 23 Kasım 1914'te Fransızlara ait "Faradi" adlı denizaltı öğle vakti boğaz ağzına yaklaşması ile oldu. Ancak Seddülbahir'deki Osmanlı topçu bataryası tarafından ateş altına alınarak geriye döndürüldü. Daha sonra ilk ciddi girişim 13 Aralık 1914'te İngilizlere ait B-11 denizaltısı Sarısığlar Koyu'nda demirli bulunan Mesudiye zırhlısını batırmasıyla yaşandı. (Prigge, 2012;39 & Seçer, 2008;277)

Bu tarihten itibaren cephenin kapanmasına kadar Marmara Denizi'nde Osmanlı ordusunun lojistik faaliyetlerinde kullanılan birçok ulaşım aracı İtilaflara ait denizaltılar tarafından batırıldı. (ATASE, 1167;171;4 & Toprak, 2015;468-469) Nitekim 1915 yılı ilkbaharından başlayarak yıl onuna kadar Marmara Denizinde devam eden denizaltı saldırıları Osmanlı lojistik ikmaline büyük darbe vurdu. Bu saldırılarda Osmanlı Devleti önemli miktarda nakliye gemisi, ikmal maddesi ve insanını yitirdi. Marmara Denizindeki denizaltı savaşında Osmanlının kaybettiği ilk gemi Nurulbahir Gambotu oldu. (Özdemir, 2015;1292) Daha sonra 24 Mayıs 1915 tarihinde Şirket-i Hayriye filosuna ait en gözde taşıtlardan biri olan 62 Numaralı Hünkâr İskelesi vapuru oldu.

İtilaf denizaltılarının faaliyetleri yalnızca Marmara ile sınırlı kalmadı. Zira 7 Temmuz 1915'te 1.Tümenin cepheye sevk eden 27 Numaralı Sahilbent araba vapuru Üsküdar'dan yüklediği asker ve hayvanatla birlikte Tophane rıhtımına geldiği sırada

Kız Kulesi civarına gizlenmiş E-11 İngiliz denizaltısı tarafından torpil saldırısına maruz kaldı. Ancak torpil gemiyi ıskalayarak, Tophane rıhtımında patlamış ve büyük maddi zarara sebebiyet verdi. (Deniz Harekâtı, 1976;229) İtilaf denizaltılarının Marmara'daki son faaliyeti ise 1915 yılının son gününde İngilizlere ait E-2 denizaltısının Mudanya'yı topa tutması oldu. Bu tarihten itibaren denizaltılar tarafından herhangi girişimde bulunulmadı. (Deniz Harekâtı, 1976;129)

Osmanlı Devleti açısından denizyolu ikmal faaliyetlerinin tehlikeye girmesi ordunun lojistik ihtiyaçlarından mahrum kalması anlamına geliyordu. Bu vahim durum karşısında vakit kaybedilmeden çeşitli önlemler alındı. Öncelikle Nisan ayında itibaren yoğunlaşan denizaltı saldırılarına karşın Genelkarargâh tarafından denizyoluyla yalnızca iaşe maddeleri ile hasta ve yaralıların sevk edilmesine karar verildi. (Erdemir, 2009;237)

Bununla birlikte, Osmanlı donanmasında denizaltı bulunmadığından Avusturya ve Almanya'dan denizaltı talep edildi. Ancak bu talepleri sonuçsuz kaldı. (Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915-04 Haziran 1915),2012;273) Bunun yerine Almanya 13 denizaltı gemisini Türk sularına gönderdi. İlk olarak 11 Mayıs 1915'te Alman UB-8 denizaltısı geldi. Bunu sırayla UB-21 ve UB-7 denizaltıları izledi. Bu denizaltılar için Bodrum ve Bodrum'un doğusunda bulunan Orak adası üs olarak seçildi. Yine denizaltıların akaryakıt ihtiyacının karşılanabilmesi için İzmir, Söke, Sığacık ve Kuşadası'nda akaryakıt depoları tesis edildi.(Seçer, 2008;277)

Alman denizaltılarının Marmara'ya gelmesi İtilaf güçlerine ait denizaltıların rahat hareket etme imkânını kısıtladı. Zira Almanlara ait denizaltılar İtilaf kuvvetlerine ait 2 zırhlı ve birçok nakliye gemisi ve ticaret gemisini batırdı. (Deniz Harekâtı, 1976;229) Alman denizaltısı Çanakkale bölgesinde faaliyetleri neticesinde kısa sürede İtilaf donanmasının korkulu rüyası oldu. O güne kadar serbestçe kuzey Ege'de dolaşan itilaf deniz kuvvetleri kısa sürede bu serbestisini yitirdi. Böylece İtilaf denizaltılarının gerek Ege'deki gerekse Marmara'daki rahat hareket etmesinin önüne geçilmiş oldu. (Toprak, 2015;486)

Osmanlı hükümeti, Marmara Denizindeki liman ve iskelelerin denizaltı saldırılarına karşı korumak için Tekirdağ, Ilgardere, Akbaş, Kilya, Birgos, Karabiga, Mürefte ve Şarköy iskelelerine top bataryaları yerleştirdi. (ATASE, 3568;208;5,12, 12-2, 12-3, 12-4, 12-5, 12-6, 12-7, 12-8, 12-9) Ayrıca Eylül 1915 ayı başında itibaren liman ve iskelelerde bulunan gemileri denizaltıların torpidolarından korumak maksadıyla liman ve iskelelerin önüne torpido ağı gerdirildi. (Şahin, 2015; 283.)

İtilaf denizaltılarının sivil tekneleri durdurarak ikmal yapmalarını engellemek için de gönüllü bombacılar teşkil edildi. 1'inci Ordu birliklerinde eğitim gören bu denizciler bomba ve hafif silahlarla donatılıp farklı teknelere dağıtıldılar. Görevleri İtilaf denizaltıları tarafından durdurulan ikmal vapurlarından bombalarla düşman denizaltılarını hasar uğratmaktı. Bu uygulama Mayıs 1915 tarihinden itibaren yürürlüğe girdi. Nitekim 12 Haziran 1915'te Mudanya önlerinde 1 ve 3 numaralı Haliç vapurlarına ve yakınlarında bulunan yelkenlilere saldıran İngiliz E-12 denizaltısına bu gönüllü bombacılar tarafından saldırıda bulunuldu. Bu tarihten itibaren hiçbir İtilaf denizaltısı küçük teknelere yaklaşma cesaretini gösteremedi. (Alkama, 2015;49-50)

Osmanlı hükümetinin denizaltı saldırılarına karşı aldığı bir diğer önlemden nakliye gemilerinin toplu halde ve nakliye araçlarının güvenliğini sağlayacak gambotlar eşliğinde nakliyatın yapılmasıydı. Denizden yapılan ikmal faaliyetleri daha önceden tek başına ve müstakil olarak yapılırken, denizaltı tehlikesinin tezahür etmesiyle nakliyat artık römorkörlere bağlanan mavna ve yelkenli gemiler vasıtasıyla artık gruplar halinde ve torpidobotlar eşliğinde yapılmaya başlandı. (Seçer, 2008;277 & Bal-Polat, 2015;187& Kannengiesser, 2015;160)

Denizyolunun güvenliğinin sağlanması hususunda Sahil (Kıyı) Genel Müfettişliği (Sahil Müfettişi Umumiliği) gerekli tedbirleri alırdı. Özel römorkörlere sahip olmayanlara, kendi bünyesindeki römorkörler ile bu araçlarla güvenlikleri sağlanırdı. Böylece Sahil Genel Müfettişliği, Marmara denizinden yapılacak tüm ikmal faaliyetlerinin güvenliğini sağlayarak nakliyatın başarıyla tamamlanmasına nezaret etmekle yükümlüydü. Dolayısıyla iki boğaz arasında bulunan tüm gemi reisleri ve liman başkanları ile İstanbul liman başkanları doğrudan Sahil Genel Müfettişliğine bağlandı. (Deniz Harekâtı, 1976;575-577)

Böylece sevkiyatına bir şey göndermek isteyenler istenilen sevk tarihinden en az 4 gün önce göndereceklerin eşyanın cinsini, miktarını ve kaç mavna tahsis edeceklerini bu müfettişliğe bildirmek zorundaydı. Mavnalara yapılacak yükleme işlemi müfettişliğe değil sevk makamına aitti. Sahil Genel Müfettişliği, Marmara'daki bütün deniz nakliyatı için hareket zamanını seyir hattını gerekirse hangi limanlarda durulacağını tayin ve gerektiğinde muhafaza hususlarını sağlar ve üzerine alırdı. Bu halde özel koruma, ancak önemli taşımalara veyahut gündüzleri seyri zorunlu olan gemilere verilirdi. (Besbelli, 2005;22 & Bal-Polat, 2015;188)

Başkomutanlığın denizaltı tehlikesine karşı uyguladığı bir diğer tedbir de büyük vapurlar seferden kaldırılarak yerine mavna gibi daha küçük nakliye araçlarının

verilmesiydi. Bu araçlar kıyıya yakın sığ sular takip ederek nakliye faaliyetlerini gerçekleştireceğinden denizaltı taarruzundan korunmuş olunacaktı. (İdari Faaliyetler ve Lojistik, 1985;218 & Conk, 2002;114-115)

Bununla birlikte nakliye hizmetleri bir limandan diğesine olacak şekilde ve gece yapılmasına karar verildi. (Sunata, 2008;112). Yine nakliyat gemilerin konvoylarının güvenliğini sağlamak amacıyla İstanbul- Gelibolu arasında Yadigâr sınıfı muhripler, Gelibolu-Mürefte arasında Taşoz sınıfı muhripler, Çanakkale boğazında ise Draç sınıfı torpidotlardan faydalanıldı. Yine Marmara adasını üs olarak seçen torpidot, gambot ve bazı yardımcı harp gemileriyle de karakol hizmeti verilmeye başlandı. (Deniz Harekâtı, 1976;270)

Osmanlı, denizyolu nakliyatını himaye faaliyetleri donanmaya ait Turgutreis ve Barbaros Hayrettin zırhlıları ile 16 torpidobot, 10 gambot, 6 motorgambot, 5 mayın gemisi, 1 mayın depo gemisi 4 vapur, 16 römorkör ve 5 istimbob ile sağlanmaya çalışıldı. (Besbelli, 2005; 22)

Osmanlı Devleti, denizaltılarının faaliyetlerine karşı her iki boğazın batarya ve gemiler tarafından gözetlenmesi için Marmara, Eğinlik, Hayırsız adaları, Kapıdağ yarımadası doğusundaki Mohanya ve kuzeybatısındaki Dragon'da Kıyı Gözetleme İstasyonları oluşturuldu.(Alkama, 2015;47-48)

İtilaf denizaltılarının Marmara'daki faaliyetlerinin engellemek için uçaklardan da faydalanıldı. Temmuz 1915'te Almanya'dan getirilen üç deniz uçağından ikisi Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizde faaliyet gösterdi. Uçaklar için Yeşilköy ve Tekirdağ'da birer uçak istasyonu, Eğinlik Adasında da bir ikmal noktası hazırlanarak deniz uçaklarının keşif ve gözetleme faaliyetlerine başladı. Bu uçaklar Marmara üzerinde sık sık uçuşlar yaparak rastladıkları denizaltıları el bombaları ile su yüzeyinde çıkmaları engellenirdi.

Boğaz bölgesinde fark edilen denizaltılar, Deniz komutanlığı aracılığıyla oradaki uçak müfrezesine haber verilirdi. Marmara'nın doğusunda görülen denizaltılar ise Sahil Müfettişi Umumiliğı (Kıyı Genel Müfettişliğı) aracılığıyla Ayestefenos (Yeşilköy) da bulunan uçak istasyonuna bildirilirdi. Bu noktalardan kalkan uçaklar denizaltılara karşı uçuşlar düzenlerlerdi. (Yalçın, 2015;369 & Deniz Harekâtı, 1976;576)

Netice itibariyle İtilaf devletlerinin aylarca süren Çanakkale boğazını geçme girişimleri âkim kalsa da denizaltıların yaptıkları girişimler başarılı olmuş ve harp süresince birçok kez boğazı geçerek Marmara'ya girmiş ve birçok Türk nakliye

gemisini batırdı. (Atabey, 2014;186) Bu muvaffakiyetleri onlara Osmanlı ordusunun lojistiği kesme ve halkın psikolojik baskı alınarak gözdağı verme fırsatı verse de bu başarıları uzun sürmedi. Osmanlı Devleti'nin aldığı tedbirler sayesinde İtilaf donanmasına ait denizaltıların Türk sularında rahat hareket etme imkânı bulamadı. Böylece Türk tarafının ikmal faaliyetlerini sekteye uğratma girişimi uzun sürmedi. (ATASE, 1167;171;4)

Buna rağmen Osmanlının ikmal faaliyetlerini sekteye uğratan en önemli unsur, denizaltıların faaliyetleri oldu. Öyle ki Osmanlı Devleti, harpteki toplam malzeme kaybının dörtte birini bu denizaltılar faaliyetleri neticesinde verdi. (Rudenno, 2009;299) Buna rağmen Türk tarafının aldığı tedbirler sayesinde İtilaf denizaltıların etkinliği kısa sürede kırıldı. Böylece ordunun lojistik ihtiyaçları tekrardan deniz yoluyla yapılmaya başlandı. Netice itibariyle İtilaf devletlerinin tüm bu nakliyatı engelleme çabalarına rağmen 5'inci Ordunun ikmal hizmetleri büyük oranda deniz üzerinden yapılmaya devam edildi. (Kannengiesser, 2015;81)

İtilaf kuvvetleri, Osmanlı ordusunun ikmal faaliyetlerini engelleme girişimleri denizaltıların faaliyetleri ile sınırlı değildi. Nitekim özellikle Kilya ve Maydos (Ecebad) ve Akbaş gibi limanlar İtilaf donanmasının menzilinde bulunduğundan denizden yapılan endirekt atışlarla bu iskele ve limanlar sık sık taciz edilirdi. (Prigge, 2012;24 & İdari Faaliyetler ve Lojistik, 1985;259) Ayrıca İtilaf güçleri elindeki tayyareler ile Osmanlı liman ve iskelelerini sık sık taciz ederek Türklerin buralardaki faaliyetleri engellenmeye çalışıldı.

Osmanlı deniz ulaşımı yalnızca İtilaf kuvvetlerinin olumsuz faaliyetlerinden etkilenmiyordu. Bununla birlikte bizzat Osmanlıdan kaynaklanan pek çok nedenden ötürü ikmal faaliyetleri olumsuz etkileniyordu. Bu nedenlerin başında ordunun elinde yeterli ikmal aracının bulunmayışı geliyordu.(ATASE, 1181;226;8-2 & 1167;171;4,4-1,4-2) Menzil elindeki araçların 94'ü çeşitli nedenden dolayı hasara uğramıştı. (ATASE, 1167;171;4) Bunların 26'sı menzil bünyesindeki Lapseki tamirhanesinde tamir edildi. Hasara uğrayan bu araçların yerine yeterli miktarda aracın temin edilemediğinden deniz ulaşımı olumsuz etkileniyordu.(ATASE, 1167;171;4,4-1,4-2,4-5)

Ayrıca elde yeterli miktarda büyük tonajlı buharlı gemiler bulunmuyordu. Nakliye araçları çoğunlukla küçük tonajlı araçlardan oluştuğundan büyük meblağların bir anda nakledilmesi mümkün olmuyordu. Zaten elde büyük gemilerin yanaşabileceği yeterli iskele de bulunmuyordu. (ATASE, 1167;171;4,4-1,4-2) Bu bakımdan harbin devamı sırasında yetkililer sık sık Akbaş, Gelibolu, Lapseki, Birgos ve Şarköy, vb.

menzil iskelelerinde büyük vapurların yanaşmasına müsait iskelelerin yapılmasını ve iskele sayılarının artırılması gibi taleplerde bulunmuşlardı. (ATASE, 1157;133;1-57) Ancak bu dönemde iskelelerin tamamı ahşap olması hasebiyle iskele yapımı için gerekli kereste ve çivi gibi iskele yapımında kullanılan malzemelerin temininde büyük sıkıntı yaşanıyordu. (ATASE, 1157;133;1-52)

Deniz nakliyatında önemli bir sorunda özellikle buharlı deniz araçlarının kömür ihtiyacının yeterince karşılanamamasıydı.(Erickson, 2003; 34) Osmanlı Devleti harp öncesinde özellikle demiryolları ve deniz araçları için yüksek kalitedeki kömürler ithal ediyordu. Ancak harbin başlamasıyla ithalat yolu kapandığından Osmanlı Devleti topraklarında bulunan Zonguldak ve Ereğli'deki kömür havzalarından istifade etmeye çalıştı. Ancak Rusya'nın Karadeniz'deki faaliyetleri neticesinde bu bölgeden yapılan kömür nakliyatı durma noktasına geldi. (Bol Yazıcı, 2015;109)

Bunun üzerine ordunun kömür ihtiyacını karşılamak yurtiçindeki diğer kömür ocakları olan Kilyos ve Soma kömür ocaklarından faydalanılmaya çalışıldı. (Deniz Harekâtı, 1976;349) Ancak bu bölgelerde çıkarılan kömür miktarı her geçen gün artan kömür ihtiyacının karşılamaktan uzaktı. Ayrıca bu havzalardan elde edilen kömürün kalitesi de oldukça düşüktü. Tüm bu nedenlerden ordunun kömür ihtiyacı harp müddetince tam olarak karşılanamadı. (ATASE, 1167;169;6-48)

Artan kömür ihtiyacını karşılamak için Şirket-i Hayriye başta olmak üzere halkın elinde bulunan mevcut stoklardan faydalanma yoluna gidildi. Tüm bu tedbirlere rağmen savaş süresince ordunun kömür ihtiyacı tam olarak karşılanamadığından özellikle kömürle çalışan büyük tonajlı gemilerden gereğince istifade edilemedi. (ATASE, 1181;226;14-1)

Bu bakımdan zaman zaman kömür yerine odun kullanıldı. (Harb-i Umumi ve Şirketi Hayriye;1337; 31-33) Deniz ulaşımını etkileyen bir diğer unsur da bölgenin doğa koşulları idi. Boğaziçi oldukça dar ve girintili çıkıntılı olduğundan buradan oldukça hızlı bir üst akıntı mevcut olduğu gibi dipten de ters bir akıntı bulunuyordu. (Semiz, 2015;387) Marmara'dan Egeye doğru saatte yaklaşık 3 kilometrelik akıntı hızı, boğazın dar yerlerinde saatte 8,3 kilometreye kadar çıkıyordu. Bu durum durgun havalarda dahi gemilerin ilerleyişini güçleştirirdi. Özellikle kuzey poyraz rüzgârının etkin olduğu zamanlarda akıntının hızını daha da arttır ve denizyoluyla yapılan ikmal faaliyetleri sekteye uğrardı.(Çanakkale Muharebatı, 1332;14-15/ Prigge, 2012;21)

Netice itibariyle bölgenin koşulları ikmal hizmetlerini zaman zaman olumsuz etkilediği gibi bazı avantajları da beraberinde getiriyordu. Boğazın oldukça girintili ve çıkıntılı olması doğal liman ve iskelelerin oluşturulmasında büyük kolaylık sağladığı gibi denizaltılarının bu iskelelere yanaşıp taarruz etmesini engelliyordu. Yine boğazdaki şiddetli üst ve alt akıntı düşman denizaltılarının boğaz içinde rahat hareket etmesine de mani oluyordu. (Çanakkale Muharebatı, 1332;15)

Sonuç

Cephenin bulunduğu konum itibariyle denizyolu ulaşımına imkân vermesi muharip ordunun iaşe ve ikmal hizmetlerinin karşılanmasında büyük kolaylık sağlamıştır. İtilaf kuvvetlerinin tüm engellemelerine karşın Osmanlı Devleti savaş süresince ordunun lojistik ihtiyaçlarını büyük oranda denizyoluyla gerçekleştirmeye gayret etti ve bunda muvaffak da oldu.

Cephe boyunca denizyolu ulaşımının etkin olarak kullanılması, muharip ordunun cephe gerisi ile olan irtibatının kolayca temin etmesine ve ordunun ihtiyaçlarının yeterince karşılanabilmesine muharip ordunun direnme gücü ve azmini arttırarak Türk ordusunun başarısına büyük katkı sağlamıştır.

Nitekim Türk ordusunun denizyolu ulaşımından mahrum kalması durumda ordunun karşı karşıya kalacağı tabloyu 5'inci Ordu komutanı Liman Von Sanders hatıratında şöyle ifade etmektedir.(Sanders, 2006;80-81)

“...Marmara üzerinden denizyolu ile nakliyat bir zorunluluktur. Bunu da İngiliz ve Fransızların Marmara'ya soktukları denizaltılar engellemek istiyordu. Türkler için en büyük talih, düşman denizaltılarının bu işi başaramamalarıydı. Yoksa 5. Ordu, açlıktan ölürdü”

KAYNAKÇA

A. Arşiv Belgeleri

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 6.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1126, Dos. 12, Fih.19-9.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-1.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1157, Dos. 133, Fih. 1-5, 1-52, 1-57.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1167, Dos. 171, Fih.4, 4-1,4-2, 4-3, 4-5, 6-48.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 8-2, 14-1, 14-2, 14-3, 14-4, 14-5.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 2522, Dos. 2, Fih. 9, 14.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9-1.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 1, 7.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3528, Dos. 30, Fih. 29.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3529, Dos. 32, Fih. 1a, 2, 3, 3a.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3568, Dos. 208, Fih. 5, 12, 12-2, 12-3, 12-4, 12-5, 12-6, 12-7, 12-8, 12-9, 18.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3569, Dos. 214, Fih. 20-3.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3591, Dos.1, Fih. 1-1a.

ATASE Arşivi, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 14-5.

B. Kitap ve Makaleler

ALKAMA, Dilber, *Birinci Dünya Savaşı Sırasında Çanakkale ve Marmara'da Denizaltı Taarruzları (1914-1915)*, Aygan Yayıncılık, İstanbul, Aralık 2015.

ATABEY, Figen, *Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi*, TTK Yay, Ankara, 2014.

AYDIN, Nurhan, "Çanakkale Savaşlarında Sağlık Hizmetleri", *Yeni Türkiye Çanakkale Özel Sayısı*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 980-998.

BAL, Ali-Erol, Polat, "Çanakkale Muharebesinde Türk Savaş ve İkmal Gemilerinin Faaliyetleri", 15. *Askeri Tarih Sempozyumu*, İstanbul, Mart 2015, ss. 187.

BESBELLİ, Saim, *Çanakkale'de Türk Bahriyesi (1914-1918)*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara, 2005.

BİLGİN, İsmail, *Çanakkale Savaşı Günlüğü*, Timaş Yayınları, İstanbul, Mart 2009.
Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, C. VIII, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976.

Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915-04 Haziran 1915), C. V, II. Kitap, Gnkur. ATASE Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2012.

Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915), V. Cilt, I, III. Kitap, Gnkur. ATASE Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2012.

BOL YAZICI, Emine “I. Dünya Savaşı ve Çanakkale”, *Yeni Türkiye Çanakkale Özel Sayısı*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 97-116.

CONK, Cemil, “Cemil Conk Paşa'nın Çanakkale Hatıraları”, *Çanakkale Hatıraları, Cemil Conk Paşa, Liman Von Sanders Paşa, Fahrettin Altay Paşa*, (Yayına Haz: Metin Martı), C. 2, Arma Yayınları, İstanbul, Temmuz 2002.

Düstur, “Tedarik-i Vesâit-i Nakliye Kanun-ı Muvakkat”, Tertip 2, C. 6, s. 1286.

Düstur, “Vesâit-i Nakliye-i Bahriyenin Suret-i Tedariki Hakkında Kanun” Tertip 2, C. 8, s. 868.

ENGİN, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yay., İstanbul, 1993.

ERDEMİR, Lokman, *Çanakkale Savaşı Siyasi, Askeri ve Sosyal Yönleri*, Gökkuşbuca Yayınları, İstanbul 2009.

ERİCKSON, Edward J., *Dünya Savaşı Tarihi, I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı 1914-1918*, (Çev: Sare Levin Atalay), C. IV, I. Baskı, Timaş Yay., İstanbul, Ekim 2011.

GÖKTAŞ, Uğur, “Boğaziçi'nde Deniz Ulaşımı ve Şirket-i Hayriye”, *Türkler*, C. 14, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2014, ss.493-500.

Harb-i Umumi ve Şirketi Hayriye 1330-1334, Bahriye Matbaası, İstanbul, 1337.

Harb-i Umumide Osmanlı Tarihi Harbi; *Çanakkale Muharebatı*, Harbiye Nezareti, Tarihi Harb Şubesi, 1332.

İNANIR, Nejat, *Çanakkale Savaşlarında Türk tarafının İdari ve lojistik ikmali*, (Yayınlanmamış Akademi Tezi), SKA, İstanbul, 2010.

KANNENGIËSSER, Hans, , *Çanakkale Cehenneminde 500 Alman*, (Çev. Ege Çınar Arcan), İstanbul, Mart 2015.

LOREY, Hermann, *Türk Sularında Deniz Hareketleri*, (Çev. Tacettin Talayman), C. II, Deniz Basımevi, 1946.

MUZAFFER, (Erkan-ı Harb Binbaşı), “Harb-i Umumide Menzilcilik”, *Mecmua-i Askeriye*, c. 1, S. 11, 1 Şubat 1336, (1 Şubat 1920) ss. 411-421.

Muzaffer, Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi, Matbaa-i Askeriye, Dersaadet, 1339.

OCAKAÇAN, Levent Kaya, Birinci Dünya Savaşı'nda Şirket-i Hayriye, (Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi), İstanbul, 2009.

OGLANDER, F. C. Aspinall, *Büyük Harbin Tarihi Çanakkale Gelibolu Askeri Harekâtı, Seferin Başlangıcından 1915 Mayısına Kadar*, (Çev. II. S. As. Öğretmen Tahir Tunay), c. I, Askeri Matbaa, İstanbul, 1939.

OTTO HERSİNG, Çanakkale Denizaltı Savaşı, (Çev: Bülent Erdemođlu), Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, Ocak 2009.

ÖZDEMİR, İslam, “Çanakkale Muharebelerinde Tekirdağ”, *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 1285-1298.

PRİGGE, Erich R., *Liman Von Sanders Paşa'nın Emir Subayı Binbaşı Erich R. Prigge'nin Çanakkale Savaşı Günlüğü*, (Çev. Haz: Bülent Erdemođlu) İstanbul, 2012.

RUDENNO, Victor, *Gelibolu Denizden Saldırı*, (Çev. Dilek Cenkçiler) ODTÜ Yay, Ankara, Mart 2009.

SANDERS, Liman, *Türkiye'de Beş Yıl*, (Hazırlayan: Resul Bozyel), Kesit Yayınları, İstanbul, Ekim 2006.

SATILMIŞ, Selahattin, “Osmanlı'da Bandırma-Soma Demiryolu Hattının Kuruluşu”, *History And Future (Tarih ve Gelecek Dergisi)*, Cilt 2, Sayı 2, Gaziantep, Ağustos 2016, ss. 157-185.

SEÇER, Turhan, *Anılarla Çanakkale Cephesi ve Neticesi*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yay., Ankara, 2008.

SEMİZ, Yaşar, “18 Mart 1915 Çanakkale Deniz Savaşları: Sebepleri, Gelişim ve Sonuçları”, *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ocak-Şubat 2015, Ankara, Şubat 2015, ss. 381-400.

SUNATA, İ. Hakkı, *Gelibolu'dan Kafkaslara I. Dünya Savaşı Anılarım*, (Yay. Haz: Kansu Şarman), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, Şubat 2008.

ŞAHİN, Mustafa, “Çanakkale Cephesi’nde Türk Ordusunun Menzil Teşkilatı ve Askeri Ulaştırma Hizmetleri”, *Çanakkale Araştırmaları Dergisi*, 100. Yıl Özel Sayısı, Yıl 13, S. 18, Çanakkale, Bahar 2015, ss. 271-298.

TAŞDEMİR, Mehmet, “Klasik Devirde Osmanlı’da Kara Ulaşımı ve Yollar”, *Osmanlı’da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolları*, (Ed: V. Engin, A. Uçar, O. Doğan), Çamlıca Yay., İstanbul, 2012.

Tedarik-i Vesâit-i Nakliye Kanunnamesi ve Tedarik-i Vesâit-i Nakliye Talimnamesi, Matbaa-i Askeriye, İstanbul, 1332.

TOPRAK, Zafer, “Çanakkale’de Kara, Deniz ve Hava Gücü Koordinasyonu – Amfibi Harekâtı, Denizaltılar, Uçak Gemileri, Sabit Balonlar”, *Yeni Türkiye Çanakkale Özel Sayısı*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 482- 490.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri, Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik “X ncu Cilt”, Gnkur. ATASE Başkanlığı Yay., Ankara, 1985.

YALÇIN, Osman, “Çanakkale Cephesi’nde Türk Hava Harekâtı”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ Dergisi*, (100. Yıl Özel Sayısı), Yıl 13, S. 18, Çanakkale, Bahar 2015, ss. 349-384.

*Yavuz Selim Çeloğlu - Çanakkale Cephesi'nde Ordu İkmal Hizmetleri Açısından
Denizyolu Ulaşımı*