

T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI



ÇANAKKALE CEPHESİ'NDE ASKERİ
NAKLİYE HİZMETLERİ:
BEŞİNCİ ORDU MENZİL TEŞKİLATI

DOKTORA TEZİ

DANIŞMAN
Prof. Dr. Mehmet ÇEVİK

HAZIRLAYAN
Yavuz Selim ÇELOĞLU

ELAZIĞ-2018

T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
TÜRKİYE CUMHURİYETİ BİLİM DALI

**ÇANAKKALE CEPHESİ'NDE ASKERİ NAKLİYE
HİZMETLERİ: BEŞİNCİ ORDU MENZİL TEŞKİLATI**

DOKTORA TEZİ

DANIŞMAN

Prof. Dr. Mehmet ÇEVİK

HAZIRLAYAN

Yavuz Selim ÇELOĞLU

Jürimiz 29/06/2018 tarihinde yapılan tez savunma sınavı sonunda bu Doktora tezini oy birliği / oy çokluğu ile başarılı saymıştır.

Jüri Üyeleri:

1. Prof. Dr. Mehmet ÇEVİK

2. Prof. Dr. Y. Cemalettin ÇOPUROĞLU

3. Prof. Dr. Mesut AYDIN

4. Dr. Öğr. Üyesi Ergün Öz AKÇORA

5. Dr. Öğr. Üyesi Yavuz HAYKIR

F. Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun tarih ve sayılı kararıyla bu tezin kabulü onaylanmıştır.

Prof. Dr. Ömer Osman UMAR

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

ÖZET**Doktora Tezi****Çanakkale Cephesi'nde Askeri Nakliye Hizmetleri: Beşinci Ordu Menzil Teşkilatı****Yavuz Selim ÇELOĞLU****Fırat Üniversitesi****Sosyal Bilimler Enstitüsü****Tarih Anabilim Dalı****Elazığ-2018; Sayfa: XIX+287**

Birinci Dünya Savaşının kaderini belirleyen cephelerin başında hiç şüphesiz Çanakkale Cephesi gelmektedir. Dünya tarihinde kara, deniz ve hava savaşlarının yaşandığı ender cephelerden biri olan Çanakkale Cephesi; sonuçları itibariyle de Türk ve dünya tarihine yön vermiştir.

Bu cephenin zaferle sonuçlanmasında muharip üstün mücadelesinin yanı sıra, zamanın icaplarına göre başarılı şekilde yürütülen geri hizmetlerinin etkisi büyüktür. Nitekim tarih boyunca kazanılan büyük zaferlerde, alınan isabetli kararlar, uygulanan mükemmel harekât planlarının yanı sıra muharip orduların her türlü lojistik faaliyetlerini eksiksiz yerine getirilmesiyle mümkün olmuştur.

Çanakkale Cephesi'nde, muharip ordunun geri hizmet faaliyetlerinin sistemli bir şekilde yürütülmesi sağlamak amacıyla 5'inci Ordu Menzil Teşkilatı ihdas edildi. Bu teşkilat sayesinde ordunun insan kaynakları ve ordunun muharebe gücünü arttıran her türlü lojistik malzeme kısa sürede en uçtaki siperlere kadar noksansız olarak ulaştırıldı. Geri hizmetlerin başarılı şekilde yürütülmesi cephedeki ordunun harp kabiliyetini artırmış ve cephenin zaferle sonuçlanmasına büyük katkısı olmuştur.

Bu çalışma, Türk ordusunun muharip gücünü teşkil eden 5'inci Ordu'nun lojistik faaliyetlerini yürüten 5'inci Ordu Menzil Müfettişliğinin kuruluş amacını, görev ve fonksiyonları ayrıntılı olarak incelemiştir. Böylece ordunun lojistik hizmetlerini yürüten menzil teşkilatının, harbin gidişatı üzerindeki rolü ve etkisi ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Çanakkale Cephesi, 5'inci Ordu, Menzil Teşkilatı, Lojistik,

ABSTRACT

Doctorate Thesis

Military Transport Services in the Dardanelles Battlefront: The Fifth Army Post Organization

Yavuz Selim ÇELOĞLU

**The University of Fırat
The Institute of Social Science
The Department of History
Elazığ-2018; Page: XIX+287**

There is no doubt that the Dardanelles Battlefront was among the leading battlefront determining the fate of The First World War. Ground, maritime and aerial warfare took place as part of the Dardanelles Battlefront, and their outcomes shaped the future of both Turkish and World history.

The Ottoman support services which were successfully provided under the circumstances of that time played a major role in securing victory in this battlefront alongside with the outstanding actions of the combatants. Indeed, all great military victories in history have been attained by fulfilling the various logistical needs of combatant, army completely besides making the making the right decisions, and the application of excellent operational planning.

The 5th military post organization was established to systematically sustain support-service activities of the combatant army on the Dardanelles Battlefront. Thanks to this organization, all types of logistic equipment to improve the army's human resources and the power of war were fully transported to the furthest ramparts. The successful provision of these support services increased the combative effectiveness of the army and contributed to the victory of the war.

This study examines the reasons behind the establishment of the 5th Army Post Inspectorship, as well as its functions, duties and logistical activities as a combatant force within the Turkish army. This paper will attempt to examine and assess the role played by the 5th army in conducting logistical services in regard to the Turkish forces and the impact it had on the outcome of the First World War.

Keywords: Dardanelles Battlefront, 5th Army, Post Organization, Logistics

İÇİNDEKİLER

ÖZET	II
ABSTRACT.....	III
İÇİNDEKİLER.....	IV
TABLolar LİSTESİ	VIII
ŞEKİLLER LİSTESİ	XI
HARİTALAR LİSTESİ	XII
ÖNSÖZ	XIII
KISALTMALAR	XV
KONU VE KAYNAKLAR.....	XVII
GİRİŞ.....	1
I. Harpte Lojistik Hizmetlerin Önemi ve Tarihsel Seyri	1
II. Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı Ordusunda Sefer Organizasyonu.....	3
III. Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı Devletinin İktisadi Durumu ve Ordunun Vaziyeti.....	6
III.I. Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Ekonomisi.....	6
III.II. Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Ordunun Vaziyeti.....	9
IV. 5’inci Ordunun Kuruluşundan Önce Çanakkale Cephesinde Lojistik Hizmetlerin Yürütülmesi	11

BİRİNCİ BÖLÜM

1. MENZİL TEŞKİLATINA AİT TERİMLER VE 5’İNCİ ORDU

MÜFETTİŞLİĞİNİN KURULUŞU	14
1.1. Menzil Teşkilatına Ait Kavramlar	14
1.1.1. Menzil	14
1.1.2. Ordu Harekât Mıntıkası	18
1.1.3. Anavatan Bölgesi	19
1.1.4. Menzil Mıntıkası.....	20
1.1.5. Menzil Hududu	23
1.1.6. Menzil Müfettişliği	23
1.1.7. Menzil Mıntika Müfettişliği.....	24
1.1.8. Menzil Hatları	24
1.1.9. Menzil Noktaları	26

1.1.9.1. Menzil Merkez Noktası	29
1.1.10. Menzil Konağı	30
1.1.11. Menzil Nakliye Kol ve Katarları	30
1.2. Menzil Müfettişliklerinin Kuruluşu	32
1.2.1. Menzil Genel Müfettişliğinin Kuruluşu.....	32
1.2.2. 5'inci Ordu Menzil Müfettişliğinin Kuruluşu.....	37
1.2.3. 5'inci Ordu Menzil Sınırları	41
1.2.3.1. 5'inci Ordu Menzil Mıntıkasının Sınırları	41
1.2.3.2. 5'inci Ordu Menzil Hududu (Bölgesi).....	43
1.2.4. 5'inci Menzil Müfettişlik Karargâhının Teşkili.....	46
1.2.5. 5'inci Menzil Müfettişliğine Bağlı Kıta ve Müesseseler	50
1.2.5.1. Menzil Hat Kumandanlıkları	51
1.2.5.2. 5'inci Menzil Nokta Kumandanlıkları	53
1.2.5.3. 5'inci Menzil İskele Kumandanlıkları	56
1.2.5.4. 5'inci Menzil Bünyesinde Teşkil Edilen Kıta ve Müesseseler	56
1.2.6. 5'inci Menzil Müfettişliğinin Mıntika Müfettişliklerine Ayrılması	62
1.2.7. 5'inci Menzil Teşkilatının Lağvedilmesi	73

İKİNCİ BÖLÜM

2. MENZİL BÖLGESİNDE NAKLİYE HİZMETLERİNİN YÜRÜTÜLMESİ ... 75

2.1. Demiryolu Ulaşımı	77
2.1.1. Menzil Bölgesinde Demiryolu Hizmetlerinin Yürütülmesi.....	80
2.1.2. Demiryolu Nakliyatını Olumsuz Etkileyen Faktörler.....	85
2.2. Karayolu Ulaşımı.....	86
2.2.1. Karayolu Nakliye Araçları.....	93
2.2.1.1. Yük Hayvanları.....	93
2.2.1.2. Motorlu Araçlar	95
2.2.1.3. İnsan Gücü	97
2.2.1.3.1. Hamal Kolları	97
2.2.1.3.2. Amele Taburları.....	99
2.2.2. Nakliye Kolları	102
2.2.2.1. Menzil Bölgesinde Faaliyet Gösteren Nakliye Kolları.....	109
2.2.2.2. Ordu Harekât Alanında Bulunan Kolları	121
2.2.2.3. Karayollarının Bakım ve Onarımı	122

2.2.2.4. Karayolu Nakliyatını Etkileyen Faktörler.....	125
2.3. Denizyolu Ulaşımı	127
2.3.1. Denizyolu Taşımacılığında Kullanılan Liman ve İskeleler	128
2.3.2. Denizyolu Nakliye Araçları	133
2.3.3. Denizyolu Nakliyatı Esnasında Karşılaşılan Zorluklar ve Alınan Tedbirler.....	140

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. MENZİL BÖLGESİNDE SAĞLIK VE İAŞE HİZMETLERİNİN YÜRÜTÜLMESİ	150
3.1. Menzil Bölgesinde Sağlık Hizmetlerinin Yürütülmesi.....	150
3.2. Menzil Mıntıkasında Bulunan Hastaneler	153
3.2.1. Harp Hastaneleri	158
3.2.2. Menzil Hastaneleri.....	162
3.3. Menzil Bölgesinde Bulunan Diğer Sağlık Birimleri.....	168
3.3.1. Nekahethaneler	168
3.3.2. Sıhhiye Depoları	169
3.3.3. Emraz-ı Adıye Hastaneleri.....	170
3.3.4. Hilal-i Ahmer Hastaneleri.....	174
3.4. Menzil Bölgesinde Hasta ve Yaralıların Tahliyesi	176
3.5. Sağlık Hizmetlerinin Yürütülmesinde Karşılaşılan Zorluklar	183
3.6. Menzil Bölgesinde Veterinerlik Hizmetlerinin Yürütülmesi.....	185
3.7. Menzil Bölgesinde İaşe Hizmetlerinin Yürütülmesi	187
3.7.1. Orduların İaşe İhtiyacının Belirlenmesi.....	187
3.7.2. Ordu İçin Temin Edilen İaşe Maddeleri	189
3.7.3. İaşe Maddelerinin Temin Edilme Usulleri.....	191
3.8. Menzil Bölgesinde İaşe Hizmetlerinin Yürütülmesi	194
3.8.1. Menzil Bölgesinde Ordunun İaşesine Yönelik Müesseseler	196
3.8.1.1. Ambarlar	196
3.8.1.2. Çayhaneler	210
3.8.1.3. Fırınlr	210
3.8.1.4. Mutfaklar	212
3.9. İaşe Temininde Karşılaşılan Zorluklar	213

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. MENZİL BÖLGESİNDE YÜRÜTÜLEN DİĞER HİZMETLER.....	216
4.1. Silah ve Cephane İkmali	216
4.1.1. Silah ve Cephane Temini.....	216
4.1.2. Menzil Bölgesinde Silah ve Cephane Hizmetlerinin Yürütülmesi	218
4.2. Er İkmali	222
4.3. Posta ve Haberleşme Hizmetlerinin Yürütülmesi.....	226
4.4. Yol Yapım Ve Tamir Hizmetlerinin Yürütülmesi	231
4.4.1. Yolların Tamir ve İnşası	231
4.4.2. Liman ve İskelelerin Tamir ve İnşası	232
4.5. Güvenlik Hizmetlerinin Yürütülmesi	233
4.5.1. Menzil Sahra Jandarması	233
4.5.2. Menzil Divanı Harbi	234
SONUÇ	235
KAYNAKÇA.....	239
EKLER LİSTESİ.....	261
EKLER	262
ÖZGEÇMİŞ	287

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Osmanlı Devleti'nin 1914-1918 Yıllarındaki Bütçe Açıkları.....	8
Tablo 2. 5'inci Menzil Bünyesinde Bulunan Kıta ve Müesseseler ile Bulundukları Mevkiler	59
Tablo 3. 5'inci Menzil Müfettişliği Bünyesinde Bulunan Kıta ve Müesseseler ile Bulundukları Mevkiler	61
Tablo 4. 5'inci Menzil Müfettişliğine Bağlı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler ...	65
Tablo 5. Rumeli Mıntıka Müfettişliğinin Bağlı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler	66
Tablo 6. 5'inci Menzil Aydın Menzil Mıntıka Müfettişliğine Bağlı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler	67
Tablo 7. 5'inci Menzil Antalya Menzil Mıntıka Müfettişliğine Bağlı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler	68
Tablo 8. 5'inci Menzil Müfettişliğine Bağlı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler ...	69
Tablo 9. 5'inci Rumeli Menzil Mıntıka Müfettişliğine Bağlı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler	70
Tablo 10. 5'inci Menzil Denizli Mıntıka Müfettişliğine Bağlı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler	71
Tablo 11. 5'inci Menzil Burdur Mıntıka Müfettişliğine Bağlı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler	71
Tablo 12. 5'inci Menzil İzmir Mıntıka Müfettişliğine Bağlı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler	72
Tablo 13. 5'inci Menzil Müfettişliği İle Rumeli, Denizli, Antalya ve İzmir Mıntıka Müfettişlikleri Bünyesinde Görev Alan Personel ve Hayvan Sayısı	73
Tablo 14. Hamal Taburları	98
Tablo 15. Ordu Menzil Müfettişlikleri Bünyesinde İstihdam Edilen Amele Taburları	100
Tablo 16. Anavatan Bölgesinde İstihdam Edilen Amele Taburları	101
Tablo 17. Nakliye Kollarının Yük Taşıma Kapasitesi	104
Tablo 18. Yerlisu-İlgardere Menzil Hattı Üzerinde Faaliyet Gösteren Kollara Ait Yürüyüş Cetveli.....	107
Tablo 19. 5'inci Menzil Nakliye Kol ve Katarları	110
Tablo 20. II. Nakliye Katarına Ait Nakliye Kolları ve Yük Taşıma Kapasiteleri	112

Tablo 21. VI. ve VII. Nakliye Katarına Ait Nakliye Kolları ve Yük Taşıma Kapasiteleri.....	112
Tablo 22. IX. Nakliye Katarına Ait Nakliye Kolları ve Yük Taşıma Kapasiteleri.....	113
Tablo 23. Haziran 1915 Tarihinde Uzunköprü-Keşan Hattında Bulunan Nakliye Kolları.....	114
Tablo 24. III. Nakliye Katarına Ait Nakliye Kolları ve Yük Taşıma Kapasiteleri	115
Tablo 25. IV. Nakliye Katarına Ait Nakliye Kolları ve Yük Taşıma Kapasiteleri.....	116
Tablo 26: V. Nakliye Katarına Ait Nakliye Kolları ve Yük Taşıma Kapasiteleri.....	116
Tablo 27. Şimal Grubu I. Nakliye Katarına Ait Nakliye Kolları ve Yük Taşıma Kapasiteleri.....	117
Tablo 28. Şimal Grubu II. Nakliye Katarına Ait Nakliye Kolları ve Yük Taşıma Kapasiteleri.....	117
Tablo 29. Rumeli Cihetinde Bulunan Nakliye Kolları.....	118
Tablo 30. Anadolu Yakasında Bulunan Nakliye Kolları	119
Tablo 31. 5'inci Ordu Grup Komutanlıkları Bünyesinde Bulunan Nakliye Kolları....	122
Tablo 32. Gelibolu Yarımadası içinde Faaliyet Gösteren Amele Taburları	124
Tablo 33. Menzil Müfettişliğine Ait Deniz Nakliye Araçları	135
Tablo 34. Çanakkale İskelesinde Faaliyet Gösteren Ahaliye Ait Nakliye Araçları.....	136
Tablo 35. Gelibolu İskelesinde Faaliyet Gösteren Ahaliye Ait Ulaşım Araçları.....	137
Tablo 36. Lapseki İskelesinde Faaliyet Gösteren Ahaliye Ait Ulaşım Araçları	138
Tablo 37. Birgos İskelesinde Faaliyet Gösteren Ahaliye Ait Ulaşım Araçları	138
Tablo 38. Halkın Hizmetinde Kullanılan Nakliye Araçları	140
Tablo 39. Bir Harp Hastanesinde Görev Yapan Personelin Sayısı, Görev ve Unvanları	160
Tablo 40. Menzil Bünyesinde Bulunan Harp Hastanelerinin Bulundukları Mevkiler ve Personel Sayıları	162
Tablo 41. Bir Menzil Hastanesinde Görev Yapan Personelin Sayısı, Görev ve Unvanları	165
Tablo 42. Menzil Hastanelerinin Bulundukları Mevki ve Personel Sayıları	167
Tablo 43. Menzil Sıhhiye Deposunda Hizmet Veren Personelin Sayısı ve Görevleri.	169
Tablo 44. İstanbul'da Açılan Hilal-i Ahmer Hastaneleri	175
Tablo 45. Bir Hasta Nakliye Kolunun Kadrosu	177
Tablo 46. Bir Sıhhiye Treninde Bulunan Personelin Sayısı ve Görevi.....	179

Tablo 47. Tahliye Edilen Hasta ve Yaralı Sayısı	181
Tablo 48. Bir Hastane Vapurunda Bulunan Personelin Kadrosu.....	182
Tablo 49. 1915 Yılında Ordunun İhtiyaç Duyacağı İaşe Maddelerinin Cins ve Miktarları.....	187
Tablo 50. Kişi Başına Tahsis Edilen Erzakın Cins ve İstihkak Miktarı.....	190
Tablo 51. 28 Nisan 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarı	201
Tablo 52. 23 Mayıs 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarı	201
Tablo 53. 3 Haziran 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Ekmeklik Miktarı	202
Tablo 54. 3 Haziran 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Erzakın Cins ve Miktarı	203
Tablo 55. 11 Haziran 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Erzakın Cins ve Miktarı	205
Tablo 56. 22 Haziran 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Erzakın Cins ve Miktarı	205
Tablo 57. 23 Temmuz 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarı	206
Tablo 58. 2 Ağustos 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Erzakın Cins ve Miktarı	206
Tablo 59. 23 Ağustos 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarı	207
Tablo 60. 1 Eylül 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarı	209
Tablo 61. İstanbul ve Çevresinde Bulunan Bazı Askeri Fabrikalar.....	216

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Ordu Harekât Mıntıkası, Menzil Mıntıkası ve Anavatan Bölgeleri	22
Şekil 2. Menzil Karargâhının Bulunan Şubelerin Kuruluş Şeması	50
Şekil 3. Harp Sahasındaki Yaralıları Geriye Sevk Edilmesi.....	155
Şekil 4. Yurtiçinden Temin Edilen İaşe Maddelerini Muharip Orduya Ulaştırılmasında Takip Edilen Yol	197
Şekil 5. Silah ve Cephanelerin Muharip Orduya Ulaştırılmasında Takip Edilen Yol....	219
Şekil 6. Menzil Bölgesindeki Posta Hizmetlerinin İşleyişi	229



HARİTALAR LİSTESİ

Harita 1. 5'inci Menzil Mıntıkasının Sınırları	43
Harita 2. 5'inci Ordu Menzil Hududunun Sınırları	45
Harita 3. 5'inci Menzil Müfettişlik Karargâhının Gelibolu'dan Akbaş'a Nakli	47
Harita 4. 5'inci Menzil Mıntıka Müfettişliklerinin Sınırları	64
Harita 5. İstanbul-Uzunköprü Demiryolu Hattı.....	83
Harita 6. Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Anadolu'daki Demiryolu Hatları	84
Harita 7. Uzunköprü-Maydos Karayolu Hattı	88
Harita 8. Gelibolu Yarımadasındaki Karayolları.....	91
Harita 9. Gelibolu Yarımadasındaki İkmal Yolları	92
Harita 10. Anadolu Yakasında Bulunan Karayolları Güzergâhları	93
Harita 11. Menzil Bölgesinde Bulunan Liman ve İskeleler	129
Harita 12. 5'inci Ordu İaşe Bölgesinde Bulunan Umumi Ambarların Bulundukları Mevkiler	198

ÖNSÖZ

Tarih boyunca orduların harp meydanlarındaki başarısı lojistik hizmetlerindeki başarıyla doğru orantılı olmuştur. Harp zamanlarında orduların lojistik faaliyetlerini yürüten cephe gerisindeki teşkilatların faaliyetleri, savaşın gidişatını doğrudan etkileyen en temel faktörlerden birisi olmuştur. Nitekim muharebe meydanlarında iâşesiz, silah ve cephanesiz kalan bir ordunun muzaffer olması düşünülemez. Osmanlı Devleti, son dönemlerde girdiği harplerde bu hakikati, birçok defa acı şekilde tecrübe etmiştir.

Osmanlı ordusunun kuruluşundan, duraklama devrine kadar geçen zaman zarfında savaş meydanlarında muzaffer olmasının sebeplerini; yalnızca kılıcının keskin, bileğinin kuvvetli, askerlerinin cesur ve kahraman oluşlarında aramak doğru ve akılcı tutum olamaz. Zira yüzyıllarca dünyaya hükmetmiş bir imparatorluğun savaş alanlarında elde ettiği büyük başarılarını yalnızca muharip ordunun üstün mücadelesine mal etmek, ordunun her türlü lojistik ihtiyaçlarını zamanında ve eksiksiz olarak karşılayan geri hizmet birimlerinin faaliyetlerini göz ardı etmek anlamına gelir.

Osmanlı devlet adamları, son dönemlerde ordunun harp meydanlarındaki muvaffakiyetsizliğinin ana nedeni olarak gördüğü idari faaliyet ve lojistik hizmetlerdeki yetersizliği gidermek amacıyla 1911 yılında ordunun geri hizmetlerini yürüten menzil teşkilatını Alman usulünü örnek alarak yeniden düzenledi. Böylece Osmanlı ordusu Avrupa tarzı bir geri hizmet sistemine kavuşmuş oldu.

Türk milletinin topyekün bir mücadeleye giriştiği Çanakkale Muharebeleri esnasında ordunun ikmal faaliyetleri yenilenen bu geri hizmet sistemi ile yürütüldü. Çanakkale muharebeleri esnasında Türk tarafının tüm imkânsızlıklarına rağmen menzil teşkilatının gösterdiği performans, ordunun savunma gücünü ayakta tutan en temel faktörlerden biri oldu.

Tezin hazırlanması sırasında, birçok zorluklarla karşılaşmıştır. Osmanlı klasik menzil sisteminden çok daha gelişmiş olan bu yeni sistem ile ilgili çok az akademik çalışma yapılmıştır. Bu bakımdan söz konusu teşkilatın yapısı, görev ve işleyişi hakkındaki bilgi ve belgelerin bir düzen içinden sunulması gerekiyordu. Bu zahmetli ve bir o kadar da zaman alıcı çalışmalar sırasında büyük teşvik ve yardımlarını hiçbir zaman esirgemeyen danışman hocam Sayın Prof. Dr. Mehmet ÇEVİK'e, teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca tezin hazırlanması sırasında yapıcı eleştirileriyle katkı sunan dostlarım Dr. Öğr. Üyesi Ergünöz AKÇORA ve Dr. Öğr. Üyesi Yavuz HAYKIR'a

teşekkür ederim. Ayrıca tez çalışmam sırasında, maddi ve manevi desteğiyle her zaman yanımda olan tüm aileme, özellikle de gösterdiği hoşgörü ve anlayışından dolayı eşime minnettarım.

ELAZIĞ - 2018

Yavuz Selim ÇELOĞLU



KISALTMALAR

a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.t.	: Adı geçen tez
AKDTYK	: Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu
AM	: Askeri Mecmua
ATASE	: Askeri Tarih Stratejik Etüt Başkanlığı
BDH	: Birinci Dünya Harbi Koleksiyonu
Bkz.	: Bakınız
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
c.	: Cilt
CB�	: Celal Bayar �niversitesi
�ev.	: Çeviren
Der.	: Derleyen
DH EUM AYş	: Dâhiliye Nezareti, Emiyeti Umumiye Müdüriyeti Asayiş Kalemi
DH HMş	: Dâhiliye Nezareti, �dare-i Umumiye Evrakı
DH şFR	: Dâhiliye Nezareti, şifre Kalemi
D�A	: Diyanet İslam Ansiklopedisi
Dos.	: Dosya
DTCF	: Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi
Ed.	: Editör
F.	: Fihrist
Gn.kur	: Genelkurmay
G�m.	: Gömlek
Haz.	: Hazırlayan
�A	: İslam Ansiklopedisi
Kg.	: Kilogram
Km.	: Kilometre
MA	: Mecmua-i Askeri
mm.	: milimetre
No	: Numara

OTAM	: Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
ss.	: Sayfa sayısı
vb.	: ve benzeri
vd.	: ve diğerleri
Y.y.	: Yayın yeri yok
Yay. Haz.	: Yayına Hazırlayanlar



KONU VE KAYNAKLAR

Bu çalışma, Çanakkale Muharebelerinde mücadele eden 5'inci Ordunun lojistik hizmetlerini karşılayan 5'inci Menzil Teşkilatının faaliyetlerini konu edinmektedir. Bu çerçevede 5'inci Menzil Teşkilatının kuruluş gayesi, görev ve işleyişlerinin yanında menzil bünyesinde ihdas edilen hizmet kıtaları ve müesseselerin faaliyetleri doküman analizi tekniği kullanılarak ortaya konulmuştur. Mevcut dokümanlar Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi (ATASE Arşivi) başta olmak üzere Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Kızılay Arşivlerinden ve tetkik eserler ve hatıratlar taranarak elde edilmiştir.

1. Arşivler

Çalışmamıza esas teşkil eden arşivler, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi (ATASE Arşivi) başta olmak üzere Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Kızılay Arşivleri'dir.

1.1. Genelkurmay ATASE Arşivi

Birinci Dünya Savaşı ile ilgili belgelerin tamamı bu arşiv bünyesinde bulunan Birinci Dünya Harbi Koleksiyonu'nda yer almaktadır. Dolayısıyla biz de bu koleksiyonda bulunan belgelerden istifade ettik. Söz konusu arşivin çalışma şartlarının kısıtlı olmasına rağmen iki yıl içinde, belli periyotlarla bu arşivde yaptığımız çalışmalar sayesinde konumuz ile ilgili önemli miktarda belgeye ulaşılmıştır. Buradan elde edilen çok sayıda belge, kroki ve harita çalışmamızın hemen her bölümünde yoğun olarak kullanılmıştır. Bu itibarla ATASE Arşivden elde edilen malzeme çalışmamızın ana omurgası oluşturmuştur.

1.2. Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Çalışmamızın diğer ana kaynağı Başbakanlık Osmanlı Arşivi'dir. Bu arşivde doğrudan menzil teşkilatını ilgilendiren belge sayısı az olmasına rağmen lojistik hizmetlerin temini ve nakliye hizmetleri ile alakalı çok sayıda belgeye ulaşılmıştır. Bu açıdan bu arşivden elde edilen belgeler çalışmamızın ikinci ve üçüncü bölümlerinde yoğun olarak kullanılmıştır.

1.3. Kızılay Arşivi

Çalışmamızla alakalı bir diğer arşiv de Kızılay Arşivi'dir. Menzil Teşkilatının sıhhi hizmetlerinin yürütülmesi yönelik çok sayıda belge bu arşivden temin edilmiştir.

Böylece çalışmamızın üçüncü bölümünde bu arşivden elde edilen belgelerden faydalanılmıştır.

2. Yayınlanmış Belgeler

Araştırma konumuzla ilgili yayınlamış belgelerin önemli bir kısmı Osmanlı Genelkurmayı tarafından resmi yayın niteliği taşıyan veya müstakil yayın organları tarafından basılmış çok sayıda eser kullanıldı. Özellikle “*Menzil Hidematı Nizamnamesi, Menzil Hududu Hidematı Hakkında Talimat, Menzil Mıntıkasında Hidematı Sıhhiye, Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifât, Seferiye Nizamnamesi vb.*” menzil hizmetlerinin işleyişini konu edinen birçok kaynaktan faydalanıldı. Bununla birlikte 5’inci Menzil Müfettişliğinin kurmay başkanlığını da yapan Muzaffer (Erkan-ı Harbiye Kaymakamı) Beyin “*Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*” adlı eseri Menzil Teşkilatının Birinci Dünya Savaşındaki işleyişini teferruatlı şekilde ele aldığından bu kaynaktan da çokça istifade edildi.

3. Hatıratlar

Çalışmamızın bir diğer önemli kaynağı ise harbe iştirak etmiş kişilerin muharebeler sırasında ya da sonraki yıllarda yazdıkları eser ve hatıratlardır. Çanakkale Muharebelerini konu edinen hatıratlar azımsanmayacak kadar fazladır. Bu hatıratlarda doğrudan menzil hizmetleri konu edinmemiş olsa da geri hizmetlerin işleyişi hakkında önemli bilgiler yer almaktadır. Dolayısıyla çalışmamızda birçok hatırat türü eserden faydalanılmıştır.

4. Süreli Yayınlar

Dönemin sosyal hayatını en iyi yansıtan kaynakların başında kuşkusuz süreli yayınlar gelmektedir. Çanakkale Muharebeleri sırasında veya daha sonraki dönemlerde çalışmamızla ilintili gazete ve dergilerde yer alan haber ve makaleler incelenmiştir. Bu amaçla, Sıhhiye Mecmuası, Harp Mecmuası, Servet-i Fünun Mecmuası Levazım Mecmuası, Askeri Mecmua, Mecmua-i Askeriye, Şehbal, Tanin ve Sabah gibi birçok mecmua ve gazete taranmıştır.

Doğrudan Menzil teşkilatını konu edinen ve yine Muzaffer Bey tarafından kaleme alınan “Geri Hidemâtı, Menzilcilik, ve “Harb-i Umumide Menzilcilik”, adlı makaleler çalışmamıza ışık tutmuştur.

5. Araştırma Eserleri

Çalışmamızda kullandığımız diğerkaynaklar ise Çanakkale Muharebelerini konu edinen makaleler ve müstakil eserlerdi. Bilindiğı gibi tarihi önemine binaen Çanakkale Savaşları üzerine gerek yerli gerekse yabancı araştırmacılar tarafından birçok eser ortaya konulmuştur. Ancak son zamanlarda Türk ordunun geri hizmetlerine ilişkin araştırmalar hız kazansa da bunların yeterli olduğı söylemek güçtür. Buna rağmen özellikle Türk Genelkurmayı'nın hazırlattığı “*Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdarî Faaliyetler ve Lojistik*” adlı eseri başta olmak üzere Çanakkale Muharebelerinde Türk ordusunun idari ve lojistik faaliyetlerini konu edinen diğerbirçok eserden faydalanıldı. Ayrıca gerek doğrudana veya dolaylı olarak menzil teşkilatını konu edinen birçok makaleden de istifade edildi. Bu kaynaklar oldukça fazla olduğundan burada yer verilmedi. Ayrıntılı bilgi için çalışmamızın “Kaynakça” bölümüne müracaat edilmelidir.

GİRİŞ

I. Harpte Lojistik Hizmetlerin Önemi ve Tarihsel Seyri

Muharebeler esnasında muharip ordunun iâşe, sağık, cephan ve mühimmat gibi lojistik ihtiyaçların yurtiçinden temin edilerek vakit kaybedilmeden harp alanına taşınması ve eksikliklerinin ikame edilmesi bir başka deyişle sefer organizasyonu harbin gidişatı açısından hayati önem arz etmektedir¹.

Bu itibarla tarihin her devresinde zaferle sonuçlanan savaşlar; savaş sırasında alınan isabetli kararlar ve uygulanan kusursuz harekât planlarının yanında, zamanın icaplarına göre hazırlanmış lojistik destek birimlerinin öz verili çabalarıyla elde edilmiştir².

Nitekim siperlerde; aç ve cephanesiz kalan asker, sağık malzemelerinde yoksun kalan yaralılar ve ailelerinden haber alamayan askerler, tüm bu eksikliklerinin sebebi geri hizmetlerdeki yetersizliklerdir. Kolordularda; yağmur altında titreyerek yürüyüş yapan askerler, yolları düzensizce tıkayan nakliye kolları, intizamsızca cepheye sevk edilen kıtalar, sağık hizmetlerinde yoksun olarak geriye gelmeye çalışan yaralılar, cephe hattından geriye kaçan firariler ve ortada kalan şehit cenazelerinin bulunması hep bu hizmetten doğan yetersizliklerin emaresidir³.

Netice itibariyle bir ordu ne kadar üstün ve yetenekli komutanların idaresinde olursa olsun cephede aç ve biilaç kalan, silah ve cephaneden yoksun kalan bir ordunun harbi uzun süre devam ettirebilmesi mümkün değildir⁴.

Osmanlı Devleti daha kuruluş tan itibaren savaş zamanlarında askeri faaliyetlerin başarılı bir şekilde yürütebilmek için ordunun ihtiyaç duyduğu silah, erzak, sağık malzemeleri, yem vb. her türlü ihtiyaçlarını yurtiçinden temin ederek muharip orduya ulaştırılmasına büyük önem vermiştir⁵. Zira Osmanlı ordusunu zaferden zafere taşıyan

¹ Kerameddin (Erkan-ı Harb Kaymakamı), “Harb-i Umumideki Tecarübe Nazaran Menzil Teşkilatının Ehemmiyeti”, *Askeri Mecmua*, 1 Kanun-ı Evvel 1335, Matbaa-i Askeriye, İstanbul 1335, s. 332.

² Yusuf Alpmansü, “Birinci Dünya Savaşı Öncesi Menzil Teşkilatı ve İdari Faaliyetlerin Yürütölme Esasları”, *Askerî Tarih Bülteni Dergisi*, C. 10, S. 19, Ağustos 1985, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1985, s. 1.

³ Muzaffer (Erkan-ı Harb Binbaşı), “Geri Hidemâtı, Menzilcilik”, *Mecmua-i Askeriye*, C. 1, S. 10, 1 Kanun-ı Sani 1336, (1 Ocak 1920), s. 396-397.

⁴ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri, Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X neu Cilt”, Gnkur. ATASE Başkanlığı Yay., Ankara, 1985, s. 586.

⁵ Ömer İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İâşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 1996, s. 5; Uğur Kurtaran, “Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik”, *Turkish Studies*, Volume 7/4, Ankara, 2012, s. 2283.

en büyük amil, barışta ve bilhassa savaşta kusursuz işleyen bir ikmal (*lojistik*) sisteminin tesis edilmiş olmasıyla açıklanabilir. Oluşturulan bu mükemmel sistem sayesinde gerek memleket içinde gerekse düşman arazisinde ordunun ihtiyaçları noksansız karşılanabilmiştir⁶. Ordunun lojistik bakımdan çağın gereksinimlerine göre donatılması Osmanlı Devleti'ni zaferden zafere taşıyan en büyük etken olmuştur⁷.

Ancak zamanla devletin mali ve iktisadi durumuna bağlı olarak ordunun lojistik sistemi bozulmaya başlamıştır. Özellikle ordu mevcutlarının büyük rakamlara ulaşması ve teknolojik gelişmeler neticesinde orduların lojistik ihtiyaçlarının çeşitlenerek artmasına bağlı olarak harpler devletler için oldukça büyük mali külfet getirmiştir. Mali idarenin gün geçtikçe bozulmasına paralel olarak savaşlarda yenilgiler başlamıştır.

İlk dönemlerde orduların mevcutları az olduğu gibi harpler birbiriyle bağlantılı olamayan münferit girişimlerden oluşurdu. Ancak XX. yüzyıla gelindiğinde, devletler orduları, daimi surette harbe hazır bulundurmak zorunda kaldıkları gibi orduların mevcutları da büyük meblağlara ulaştı. Ayrıca teknolojik gelişmelere paralel olarak orduların lojistik gereksinimleri çeşitlenerek arttı. Dolayısıyla lojistik hizmetler ordular için şimdiye kadar hiç olmadığı kadar büyük önem kazandı⁸.

Zira ordu mevcutlarının az olduğu ve silah sanayisinin henüz gelişmediği dönemlerde orduların iâşe ve cephane ihtiyacı oldukça sınırlıydı. Orduların iâşe ihtiyacı umumiyetle orduların bulundukları mevkiilerde temin edilirken ordunun sınırlı miktardaki cephane ihtiyacı ise genellikle ordu ile birlikte taşınırdı⁹. Ancak özellikle 19. yüzyıldan itibaren teknolojik gelişmelere bağlı olarak harplerde yeni bir ikmal unsuru olan makinelerin ikmali ortaya çıktı. Makinelerin ikmali, şimdiye kadar var olan ikmal hizmetleri ile kıyaslanamayacak kadar pahalı ve zor bir ikmal alanı olarak ortaya çıktı¹⁰.

Dolayısıyla devletler, savaş zamanlarında orduların lojistik ihtiyaçlarını yalnızca kendi olanaklarıyla finanse edemeyecekleri gerçeği ile karşı karşıya kaldı. Devletler, orduların bu muazzam ihtiyaçlarını karşılayabilmek için halka başvurmak zorunda kaldı. Orduların insan kaynakları “*zorunlu askerlik*” sistemi ile karşılanmaya

⁶ Tahsin Ünal, “Savaşa Çıkan Osmanlı Ordusunda Lojistik İşler- IV. Murad’ın Bağdat Seferi Hazırlıkları-”, *Türk Kültürü*, S. 58, Ankara, 1967, s. 728.

⁷ Yusuf Alpmansü, *a.g.m.*, s. 1.

⁸ Carl Von Clausewitz, *Savaş Üzerine*, (Çev. Selma Koçak), İstanbul, Mart 2011, s. 371-372; John Keegan, *Savaş Sanatı Tarihi*, (Çev: Selma Koçak) İstanbul, Aralık 2007, s. 377-393.

⁹ Kadri Perk (Kur.Bnb), “1935-1936 (İtalya-Habeş) Savaşında Geri Hizmet ve İkmal İşleri Hakkında Bir Tetkik”, *Levazım Mecmûası*, Sene 7, S. 27, Ankara, Haziran 1937, s. 54-55.

¹⁰ Jay Winter Geoffrey Parker & Mary R. Habeck, *I. Dünya Savaşı ve 20. Yüzyıl*, (Çev. Tansel Demirel), Türkiye İş Bankası Kültür Yay, İstanbul, Temmuz 2012, s. 91.

başlanırken, büyük meblağlara ulaşan maddi ihtiyaçlar yine “*tekâlif-i harbiye*” usulüyle ülkedeki her bireye yüklendi.

Topyekûn savaş olarak adlandırılan bu yeni durum ile Osmanlı ilk defa Birinci Dünya Savaşı ile karşılaştı. Nitekim yaklaşık 20 milyonluk bir nüfusun 3 milyonu seferber edildiği gibi “*milli iktisat*” politikaları ve “*iç borçlanma*” yöntemleri ile de bu denli muazzam bir ordunun getirdiği ekonomik yük halka yükletildi. Böylece tüm toplumun seferber edilebildiği gibi, ülkenin tüm kaynaklarının savaş amacı çerçevesinde kullanıldığı dolayısıyla sonuçları bakımından toplumun tümünü doğrudan etkileyen, cephe ve cephe gerisinin bütünleştiği “*Topyekûn Savaş*” kavramı ile ifade edilen yeni bir savaşma biçimi ortaya çıktı¹¹.

Bu dönemde orduların silah ve mühimmat temini ise gelişmiş devletler için temini oldukça zor ve masraflı iken küçük devletler içinse tek başına halli mümkün olmayan bir mesele haline geldi¹². Dolayısıyla savaşlar, belirli bir zamanda düşmandan fazla insan, hayvan, cephane vb. lojistik ihtiyaçları cephede hazır bulundurmak ve bu ihtiyaçları da senelerce karşılaya bilecek şekilde organize edebilen devletler tarafından ancak kazanılabilir hale geldi¹³.

Osmanlı ordusunun son zamanlarda aldığı mağlubiyetlerin ana nedeni geri hizmetlerdeki yetersizliklerdi. Özellikle ateşli silahların çıkması ile orduların lojistik ihtiyaçları çoğalarak farklılaştı. Buna ayak uyduramayan Osmanlı ordusu savaş alanlarında yenik ayrılmaya başladı¹⁴.

II. Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı Ordusunda Sefer Organizasyonu

Osmanlı Devleti daha kuruluşan itibaren savaş zamanlarında askeri faaliyetleri başarılı bir şekilde yürütebilmek için ordunun ihtiyaç duyduğu silah, erzak, sağlık malzemeleri, yem vb. lojistik ihtiyaçlarını “*yerinde tedarik sistemi*” ile başarılı bir şekilde temin ederek muharip orduya ulaştırmıştır¹⁵.

¹¹ Ersin Embel, “Topyekûn Savaş Uygulamasının Tarihsel Gelişimi”, *Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi*, C. 4, S. 1, İstanbul, Mart 2016, s. 153-171; Mehmet Beşikçi, *Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Seferberliği*, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., I. Basım, İstanbul, 2015, s. 3-10.

¹² Kalin G. Naydanof, *Harpte Ordunun İaşe ve Teçhizi*, (Çev. Bnb. Nusret), Askeri Matbaa, İstanbul, 1932, s. 97.

¹³ Kerameddin, *a.g.m.*, s. 332.

¹⁴ Muzaffer, “Geri Hidemâti, Menzilcilik”, s. 398-401.

¹⁵ Ömer İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 1996, s. 5; *Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi*

Osmanlı Devleti bir sefere karar verdiğinde o bölgenin kaynaklarından istifade etmek amacıyla öncelikle o bölgenin lojistik imkânlarını devreye sokmuştur. Zira Osmanlı Devleti gibi çok geniş bir bölgeye hükmeden bir devletin dönemin ulaşım araçları ile ordunun tüm hazırlıklarını tamamlayarak savaş bölgesine ulaştırabilmesi için ortalama altı aylık bir süre gerekirdi. Bu durumun bilincinde olan Osmanlı yönetimi gerek geçtiği güzergâhlar üzerinde gerekse savaşın gerçekleşeceği mevkiilerde ordunun lojistik ihtiyaçlarını karşılamak üzere önceden çeşitli tedbirler almıştır¹⁶. Böylece ordunun iâşe ihtiyacı başta olmak üzere diğer lojistik gereksinimleri büyük oranda ordunun bulunduğu bölgeden temin etmiştir. Osmanlı Devleti bu yerinde tedarik sistemi ile ordunun lojistik ihtiyaçlarını noksansız olarak karşılayabilmiştir.

Dolayısıyla Osmanlı Devletinin kuruluşundan, duraklama dönemine değin ordunun zaferden zafere taşıyan en büyük etken, hizada ve bilhassa savaşta kusursuz işleyen bir ikmal (lojistik) sisteminin tesis edilebilmiş olmasıdır. Kusursuz işleyen bu sistem sayesinde ordunun ihtiyaçları gerek memleket içinde gerekse düşman arazisinde eksiksiz olarak karşılanmıştır¹⁷.

Cephe gerisinde muharip ordunun iâşe hizmetleri başta olmak üzere askerin cephaneye ve mühimmat, kıyafet, sağlık hizmetleri vb. ordunun her türlü ihtiyaçlarını kapsayan bu geniş yelpazedeki faaliyetlerin tümü Osmanlı askeri literatüründe “*iâşe ve ikmal faaliyetleri*” olarak tanımlanırdı¹⁸.

Zamanla devletin diğer kurumlarında olduğu gibi Menzil teşkilatının işleyişinde de aksaklıklar baş gösterdi. Alınan tedbirler ve yapılan yeni düzenlemelere rağmen menzil teşkilatındaki bozulmanın önünde geçilemedi. Menzil nizamının bozulmasının başlangıcı için kesin bir tarih verilememekle beraber, XVIII. yüzyılda menzillerin eski işlev ve fonksiyonlarını kaybettiği görülmektedir¹⁹.

Osmanlı Devleti, Balkan Savaşları öncesinde orduyu modern bir geri hizmet sistemine kavuşturmak için Alman lojistik sistemini model alarak yeni bir ordu

(Haziran 1914-25 Nisan 1915), V. Cilt, I. Kitap, Genelkurmay ATASE Daire Başkanlığı Yay., Ankara, 2012, s. 235.

¹⁶ İsmail Yıldırım, “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 1, C. 12, Elazığ, 2002, s. 141.

¹⁷ Tahsin Ünal, *a.g.m.*, s. 728.

¹⁸ Hikmet Zeki Kapıcı, “Çanakkale Savaşındaki Yaralılar İçin Yardım Toplayan Almanların Hilal-i Ahmer Madalyası ile Ödüllendirilmesi”, *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, s. 620; Ömer İşbilir, *a.g.t.*, s. 5.

¹⁹ Yusuf Halaçoğlu, “Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar”, *Osmanlı Araştırmaları II*, İstanbul, 1981, s. 130-131.

bütünleme sistemi oluşturdu. Menzil teşkilatının adı altında teşkil edilen bu yeni sistem ile Osmanlı ordusu Avrupa tarzı bir sefer organizasyonu sistemine kavuştu²⁰.

Bu yeni sistemi, ilk olarak Balkan Muharebelerinde tatbik edildi²¹. 1912 yılının son aylarında icra edilen Birinci Balkan Harbi'nde Osmanlı ordusu küçük Balkan Devletleri karşısında hezimete uğradı²². Bu ağır yenilginin siyasi, sosyal, iktisadi ve askeri birçok nedeni bulunuyordu²³. Askeri açıdan bakıldığında bu yenilginin en önemli sebebi Osmanlı ordusundaki lojistik sistemin temelini oluşturan Menzil Teşkilatı'ndaki yetersizlikler olduğu anlaşılmaktadır²⁴.

Nitekim Osmanlı ordusu içinde bulunduğu olumsuz şartlara rağmen askeri potansiyel ve lojistik kaynaklar açısından Balkan ordularıyla başa çıkacak durumdaydı. Ancak daha harbin başlangıcından itibaren iâşe, cephane, sağlık vb. temel lojistik ihtiyaçlardan yoksun bırakılmıştı²⁵. Oysa Osmanlı Devleti ordusunu besleyecek ve silahını temin edecek durumdaydı²⁶.

Buna rağmen sefer organizasyonundaki aksaklıklar nedeniyle ordu cephe hattında mühimmatsız, aç ve biilaç kaldı. Oysa savaş tarım, sanayi ve iktisadi bakımdan ülkenin en gelişmiş bölgelerine çok yakın bir mevkide cereyan ediyordu. Buna rağmen hasat mevsiminde ordunun iâşesiz kalması, depolarda yeterli silah ve cephane

²⁰ Birinci Dünya Savaşı öncesinde özellikle Osmanlı kara ordusu ve bu ordunun lojistik sistemi Alman modeline göre düzenlenmişti. Şimdiye kadar Osmanlı ordusunun sefer organizasyonu ferman ve hükümlerle idare edilirken, 1911 yılından itibaren Almanlardan alınan Menzil sistemine göre yönetilmeye başlandı. *Menzil Hidemâti Nizamnamesi*, Matbaa-i Askeriye-Süleymaniye, 1327; Ober, (Kaimakan), *Erkân-ı Harbiye Vezâifî Notları 1327-28*, Matbaa-i Askeriye, Süleymaniye, 1328, s. 13-15; Bülent Durgun, "Sefer Planlarında ve Balkan Harbi'nde Osmanlı Ordusunda Menzil Teşkilatı", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C. XIV, S. 29, İzmir, 2014, s. 59.

²¹ Şehbal, "Seferber Ordumuzun Levazım İhtiyacatını Kimler İdare Ediyor?", C. 4, S. 73, 1 Nisan 1329, s. 10. Balkan Savaşlarında görev alan Menzil heyine ait fotoğraf için bkz. Ek 2.

²² Tüccarzâde İbrahim Hilmi, *Balkan Harbi'ni Niçin Kaybettik?* (Yay. Haz: Mecit Yıldız & Hamdi Akyol), İz Yayıncılık, İstanbul, 2012, s. 10.

²³ Serkan Er, "Balkan Harbinde Osmanlı Ordusunun Seferberlik Planı", *Tarih Dergisi*, S. 59, İstanbul, 2014, s. 139.

²⁴ Sami (Dz. Yb.), "Balkan Harbinde ve Büyük Harpte, Çanakkale Cephesinin İkmal İşleri", *Levazım Mecmuası*, Sene 7, S. 26, İstanbul, Mart-1937, s. 63; Ahmet Reşit Rey, *İmparatorluğun Son Döneminde Gördüklerim, Yaptıklarım (1890-1922)*, (Haz: Nuri Özmel Akın), Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, Şubat 2014, s. 219-220; Bülent Durgun, *a.g.m.*, s. 85-86.

²⁵ Hamiyet Sezer Feyzioğlu, "Hatıratlar Işığında Balkan Savaşları", *DTCF Dergisi*, C. 56, S. 2, Ankara, 20116, s. 212.

²⁶ Osmanlı ordusunun Balkan devletleri karşısında uğradığı hezimetin sebeplerini irdeleyen pek çok tetkik eser ve anı niteliğindeki eserlerde Osmanlı ordusunun mağlubiyetinin temel nedenlerinin başında ordu ile anavatan arasındaki bağlantıyı sağlayan sistemin yetersizliği, bir diğer deyişle Menzil Teşkilatındaki aksaklık ve yetersizlikler olduğu açıkça zikredilmektedir. Bu hususla ilgili olarak bkz. Selaniki Bahri, *Esbabı Felaketimizin Orduya İsabet Eden Hisse-i Mesuliyetinden: Balkan Harbinde Garp Ordusu*, Çiftçi Kitaphanesi, Babıali, 1331; Tüccarzâde İbrahim Hilmi, *Balkan Harbini Niçin Kaybettik?* (Yayına Hazırlayanlar: Mecit Yıldız & Hamdi Akyol) İz Yayıncılık, İstanbul 2012; Muzaffer, "Geri Hidematı, Menzilcilik", s. 401-404; Ahmet Reşit Rey, *a.g.e.*, s.219-220.

bulunurken askerin cephede silah ve mühimmatsız kalmasının en büyük müsebbibinin sefer organizasyonundaki aksaklıklar olduğu herkesçe malumdu²⁷.

Bu bakımdan harp sonrası menzil teşkilatın lağvedilmesini gündeme geldi²⁸. Ancak sorun bu yeni sistemin kendisinden değil, bu sistemin işleyişini bilen ve uygulayan yetişmiş personelin bulunmayışından kaynaklanıyordu²⁹.

III. Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı Devletinin İktisadi Durumu ve Ordunun Vaziyeti

III.I. Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ekonomisi

Harp sırasında ordunun lojistik durumu devletin iktisadi yapısıyla doğrudan alakalıdır. Zira savaş süresince ülkenin tüm olanakları öncelikle ordunun ihtiyaçları için seferber edilirdi. Bu bakımdan savaşlar, savaşan tarafların tüm kaynaklarını tükettirdi. Tüklenen bu kaynakların yegâne telafi yolu ise harbi zaferle sonuçlandırılmaktı³⁰.

Oysa Osmanlı Devleti uzun süreden beri harplerden yenik olarak çıkmaktaydı. En son Balkan Savaşlarında küçük Balkan Devleti karşısında yaklaşık çeyrek milyon insan kaybının yanında devlet en zengin ve en verimli topraklarını kaybedildi. Kaybedilen bu topraklarda yaşayan Müslüman halk muhacir duruma düşerek İstanbul başta olmak üzere ülkenin içlerine doğru akın etti. Bu ağır kayıplar var olan iktisadi bulanımı daha da arttırdı³¹.

Osmanlı Devletinin içinde bulunduğu iktisadi vaziyet Birinci Dünya Savaşı gibi çok geniş alanda büyük kuvvetlerin beslenmesi ve donatılmasını sağlayacak güçlü ekonomik yapıdan oldukça uzaktı. Devletin tarım ve sanayi alanındaki üretim yapısı ve

²⁷ Osmanlı devleti balkan devletlerine karşı gerek asker sayısı gerekse de silah ve teçhizat bakımından daha ileri seviyede olduğu söylemek mümkündür. Ancak hasat mevsiminde gayet verimli Edirne ovalarında 150 bin kişilik bir ordunun beslenememesi ve açlıktan sefil hale düşmesinin temel sebeplerinin başında ordunun geri hizmetlerinin yetersizliğinden kaynaklanmıştır. Tüccarzâde İbrahim Hilmi, *a.g.e.*, s. 89-90.

²⁸ Şehbal, “Seferber ordumuzun Levazım İhtiyacâtını Kimler İdare Ediyor?”, s. 10; Tüccarzâde İbrahim Hilmi, *a.g.e.*, s. 61-90.

²⁹ Muzaffer (Erkan-ı Harb Binbaşı), “Harb-i Umumide Menzilcilik”, *Mecmua-i Askeriye*, C. 1, S. 11, 1 Şubat 1336 (1 Şubat 1920), s. 416.

³⁰ İbrahim Sezgin, “Osmanlı İmparatorluğundaki Baruthâneler ve Barut İmalatı”, *Türkler*, C. 10, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2014, s. 154.

³¹ Edward J. Erickson, *Dünya Savaş Tarihi, I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı 1914-1918*, C. IV, Timaş Yay., İstanbul, 2011, s. 13.

ulaşım altyapısı ile ikmal araç-gereçleri bakımından yeni bir savaşın yükünü karşılayabilmesi mümkün deęildi³².

Osmanlı Devletinin 1914 yılı bütçesi yaklaşık 34 milyon altın liraydı. Bu bütçenin yaklaşık 14 milyonu Duyun-ı Umumiye İdaresine ait olduğundan geriye kalan 20 milyonluk meblağ devlet giderleri için kullanılabılırdi. Bu meblağın ise ancak 9,5 milyonluk bölümü Harbiye, Bahriye ve Jandarma bütçesi için ayrılabilirdi. Oysa yıllık 15 milyonu bulan olağan askeri harcamaları yanında savaşın getireceği ek külfet de düşünüldüğünde ordu harcamalarının tüm devlet gelirleriyle bile karşılanması mümkün gözükmüyordu. Bu bakımdan Osmanlı yönetimi ilk olarak savaş giderlerini olağandışı kaynaklarla gidermeye çalıştı. Memur maaşlarının yarısına belli süre için el koyma, “*tekalif-i harbiye*” suretiyle halkın elindeki araç-gereç ve erzağa el koymak, askerlikten muaf olanlar için getirilen “*muafiyet-i askeriye*” vergisi vb. geleneksel yöntemlere bütçeye bir dizi ek kaynak oluşturulmaya çalışıldı. Ancak yaklaşık üç milyona ulaşan muazzam bir ordunun bu yöntemlerle karşılanması mümkün değildi. Bu bakımdan Osmanlı yönetimi için tek çıkar yol olarak dış finansman kaynaklarını bulmak veya emisyon mekanizması yoluyla savaşı finanse etmek olsa da savaşın getirdiği olağanüstü koşullar neticesinde bu yolla elde edilen kaynaklar da sınırlı kaldı³³.

Dolayısıyla harbin başlamasıyla Osmanlı bütçesindeki açık her yıl giderek arttı. Osmanlı Devleti’nin 1914-1918 yılları arasındaki bütçe açıklarına ilişkin olarak aşağıdaki tabloyu inceleyiniz³⁴.

³² Selim İlkin-İlhan Tekeli, *Osmanlı İmparatorluğu’nun I. Dünya Savaşındaki Ekonomik Düzenlemeler İçinde İaşe Nezareti ve Kara Kemal Bey’in Yeri*, XII. Türk Tarih Kongresi Ayrı Basım, Ankara, 2000, s. 1158-1159.

³³ Geniş bilgi için bkz. Zafer Toprak, *İttihad-Terakki ve Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye’de Devletçilik (1914-1918)*, Homer Kitabevi, İstanbul, 2003, s. 103-126.

³⁴ şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyet Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme (Seçme Eserleri II)*, 2. Baskı, Trkiy İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, Aralık 2009, s. 159.

Tablo 1. Osmanlı Devleti'nin 1914-1918 Yıllarındaki Bütçe Açıkları

Bütçe Yılı	Gelirler	Harcamalar	Bütçe Açıkları (Milyon Osmanlı Lirası)
1914-1915	24,9	57,8	32,9 ³⁵
1915-1916	22,3	65,6	43,3
1916-1917	25,2	83	57,8
1917-1918	27,7	109	81,3
Toplam	100,1	315,4	215,3

Bütçesindeki daimi açığı her sene dış borçlanmalarla kapatan bir hükümetin harbi yalnız kendi kaynakları ile idare etmesi olası değildi³⁶. Osmanlı Devleti savaşın getirdiği olağanüstü masrafları karşılamak için başvurulan başlıca yol, kâğıt para ihracıydı. 1914 yılında ülkede 60 milyon lira değerindeki madeni paranın yanı sıra Osmanlı bankası tarafından ihraç edilmiş yaklaşık 1 milyon liralık kâğıt para tedavüldeydi. 1914 ten itibaren Duyun-ı Umumiye art arda kâğıt para ihracatı gerçekleştirildi³⁷. Bunları teminat akçeleri Alman hükümeti tarafından altın ya da Alman hazine tahvilleri olarak yatırıldı³⁸.

Netice itibariyle Osmanlı Devleti, savaşın getirdiği mali yükü müttefik Almanya'ya borçlanarak telafi etmeye çalıştı. Dolayısıyla dört yıllık savaş döneminde Osmanlı Devleti, Almanya'ya yaklaşık 150 milyon borçlandı. Savaşın başında 153,7 milyon liralık borç ile toplam borç 303,7 milyona ulaştı. Almanya müttefiki olarak Osmanlıya mali yardımda bulunacağı yerde Osmanlı Devleti'ni ödenmesi zor bir mali yükün altına soktu³⁹. Böylece bugüne kadar ekonominin harbin gidişatı üzerindeki tesirinin bu denli büyük olduğu ilk çatışma alanı Birinci Dünya Savaşı'dır. Bu savaş ile

³⁵ 1914-1915 yılı bütçe açığı sehven 22,6 milyon lira olarak verilmiştir. Ancak tablodaki diğer veriler değerlendirildiğinde bu rakamın 32,9 olduğu anlaşılmaktadır. Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, s. 159.

³⁶ Tüccarzâde İbrahim Hilmi, *a.g.e.*, s. 39.

³⁷ Duyun-ı Umumiye İdaresi (Borçlar İdaresi) 1881 Muharrem Kararnamesi ile kurulmuştu. Bu idare sayesinde yabancı devletler alacaklarına karşılık gelirlerin bir kısmına el koyuyordu. Geniş bilgi için bkz. İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Timaş Yay., 10. Baskı, İstanbul, Aralık 2008, s. 45-46.

³⁸ 1915 yılındaki ilk 6,5 milyon liranın karşılığı altın, sonraki ihraçlar da Alman hazinesi tahvilleri olarak yatırılmıştı. Duyun-ı Umumiye tarafından altı istikraz gerçekleştirilmişti. 1917 yılı sonuna kadar 130 milyon liralık banknot ihraç edilmişti ve bunun yaklaşık 90 milyonu tedavüldeydi. Almanya tedavüle çıkan banknotların karşılığını barışın imzalanmasından 11 yıl sonraya kadar yayılan değişik vadelerle yatırmayı üstlenmişti. François Georgeon, *Osmanlı-Türk Modernleşmesi 1900-1930*, (Çev. Ali Berktaş) 4. Baskı, Yapı Kredi Yay., İstanbul, Şubat 2016, s. 159-160.

³⁹ *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 53-54.

harp gücünün arttırılarak cephe harekâtının başarıya ulaşması ülke ekonomilerinin temel kaygısı haline gelmiştir⁴⁰.

III.II. Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Ordunun Vaziyeti

Osmanlı ordusu Balkan Savaşlarında verdiği ağır kayıplar nedeniyle tükenmiş bir haldeydi. Zira Osmanlı ordusu yaklaşık 250 bin askerini kaybettiği gibi çok büyük teçhizat ve ikmal stoklarını da bu savaşlarda yitirmişti⁴¹. Balkan savaşlarında ağır bir yenilgi ile çıkan Osmanlı Devleti, asker alanda yenileşme hareketlerine yöneldi. Bunun için başta Almanya olmak üzere İngiltere ve Fransa'dan uzmanlar getirildi⁴².

Ordunun yeniden derlenip toparlanabilmesi için büyük oranda Almanya ile ortak çalışmaya yoluna gidildi. Ordunun yeniden ayağa kaldırılması için askeri alanda yeni radikal adımlar atıldı. Öncelikle askeri bütçe iki katına çıkarıldığı gibi orduda reform ve yeniden yapılanma adımları atmak üzere özellikle Baron Fon Vangenhaym'ın büyük gayretleri neticesinde General Liman fon Sander'in başkanlığında 70 subaydan oluşan bir heyet Türk ordusunu yeniden inşa etmek üzere görevlendirildi⁴³.

14 Şubat 1913 tarihinde çıkarılan “*Teşkilat-ı Umumiye-i Askeriye Nizamnamesi*” ile orduda yeniden yapılanmaya gidildi. levazım, askeri istihbarat ve muhabere gibi destek birlikleri ile çağdaş standartlara göre yeniden yapıldırıldığı gibi daha iyi eğitim almış gençlere yer açmak için yaşlı subaylar emekli edildi. Böylece ordunun organizasyon şemasından büyük değişiklikler yapılmadan askeri güç önemli ölçüde arttırıldı⁴⁴.

Bu yeni yapılandırma ile yaklaşık 500 bin asker gerekiyordu. Ancak Balkan Savaşları sonucunda gerçekleştirilen terhisler sonucunda mevcut asker sayısı 200 bin civarındaydı. Ordunun savaşa hazır hale gelebilmesi için 477. 868 er ve 12.469 subaya

⁴⁰ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Basımevi, Ankara, 1994, s. 264.

⁴¹ Edward J. Erickson, *I. Dünya Savaşında Osmanlı Ordusu, Çanakkale, Kutü'l Amare ve Filistin Cephesi*, (Çev. Kerim Bağrıaçık), Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 1. Baskı, İstanbul, Nisan 2009, s. 14.

⁴² Mehmet Arslan, “Birinci Dünya Harbinde Çanakkale Cephesine Asker Alım İşlemleri ve Askerlerin Cepheye İntikalleri”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi, (Çanakkale Muharebeleri 100. Yıl Özel Sayısı)*, Yıl 13, S.18, Çanakkale, Bahar 2015, s. 238.

⁴³ General F. C. Aspinall Oglander, *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, s. 13-14; Edward J. Erickson, *Dünya Savaş Tarihi; I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı 1914-1918*, s. 18.

⁴⁴ Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyet Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, s. 146; Milli Savunma Bakanlığı, *Osmanlı Ordu Teşkilatı*, TTK Basımevi, Ankara 1999, s. 149-161.

ihtiyaç bulunuyordu⁴⁵. Bunun içinde öncelikle askere alma şubeleri yeniden yapılandırıldı.

Her askere alma dairesi o bölgede bulunan Kolordu Komutanlığının denetimi altına verildi. Kolorduya bağlı tümenler sayısı kadar “*ahzı asker kalemleri*” kuruldu. Her tümenin asker alma kalemleri de kendi içerisinde “*ahzı asker şubeleri*” ne ayrıldı. Böylece tüm Osmanlı topraklarında 12 asker alma dairesi, 35 asker alma kalemi ve 362 asker alma şubeleri tesis edildi. Bu yeni yapılandırma çerçevesinde askere alma işlemleri kolaylaştırılarak kısa sürede hedeflenen asker sayısına ulaşmaya çalışıldı⁴⁶.

Nitekim Osmanlı Devleti, Balkan Savaşlarında imha edilen 12 aktif piyade tümeni yeniden teşkil edebilmek için çabaladı. 1914 yılı baharında toplam 36 piyade tümeninden 14’ünün yeniden teşkili için çalışmalar devam etti⁴⁷. Böylece ordu bünyesinde oluşturulan 36 muharip piyade tümenin mevcudu yaklaşık 200.000 asker ve 8.000 subaya ulaştı⁴⁸.

Ordunun durumunu daha vahim hale getiren bir diğer şey de silahların ve askeri teçhizatın başta olmak üzere askeri donanımın oldukça kısıtlı olmasıydı⁴⁹. Zira ordu, Balkan harbinde askeri donatımı ve moral gücünü büyük ölçüde kaybetmişti. Ülkede silah sanayisi ibtidai durumda olduğundan piyade ve topçu cephanesinin dışında her türlü silah ve mühimmatın ancak dışardan karşılanabilirdi. Donanma ise kara ordusundan da zayıf duruma düşmüş, iki Alman savaş gemisi olan Wilhelm ve Weisenburgdan başka elde önemli savaş gemisi bulunmuyordu. Donanmanın elinde henüz denizaltı bulunmuyordu. Hava kuvveti yeni yeni kuruluyordu⁵⁰.

Ordunun beslenme ve giyime gibi asgari ihtiyaçları bile yeterli miktarda karşılanamıyordu. Kurmay ve kıta subaylarının ekseriyet itibariyle vazifelerini bilmedikleri gibi idari işlerde intizamsızlık had safhadaydı⁵¹.

Balkan Savaşlarından seferberliğin ilanına kadar geçen yaklaşık 9 aylık kısa sürede ordudaki teçhizat ve malzeme eksikliklerine rağmen önemli oranda harbe hazır

⁴⁵ Mithat Atabay, “Gayrimüslim Osmanlı Tebaasının Askere Alınması ve Çanakkale Savaşlarında Hayatını Kaybeden Gayrimüslim Osmanlı Askerleri”, *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, s. 1343; Mehmet Beşikçi, *a.g.e.*, s. 113.

⁴⁶ Mithat Atabay, “Gayrimüslim Osmanlı Tebaasının Askere Alınması ve Çanakkale Savaşlarında Hayatını Kaybeden Gayrimüslim Osmanlı Askerleri”, s. 1343.

⁴⁷ Edward J. Erickson, *I. Dünya Savaşında Osmanlı Ordusu*, s. 19.

⁴⁸ Edward J. Erickson, *Dünya Savaş Tarihi, I. Dünya Savaşı’nda Osmanlı 1914-1918*, s. 16-17.

⁴⁹ Edward J. Erickson, *Dünya Savaş Tarihi, I. Dünya Savaşı’nda Osmanlı 1914-1918*, s. 17.

⁵⁰ Veli Yılmaz, “Birinci Dünya Harbi ve Çanakkale Savaşları”, *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, s. 123.

⁵¹ Aspinall Oglander, *a.g.e.*, s. 27-28.

hale getirildi⁵². Ancak dokuz ay gibi kısa bir süre zarfında yeni ordunun yeniden yapılandırılması ve ihtiyaçlarının yeterli seviyeye ulaştırılması elbette mümkün değildi⁵³. Ordudaki tüm bu eksikliklere rağmen Osmanlı yönetimi orduyu yeni bir harbe soktu.

IV. 5'inci Ordunun Kuruluşundan Önce Çanakkale Cephesinde Lojistik Hizmetlerin Yürütülmesi

Balkan Savaşları sonucunda Yunanlıların Ege adalarını ele geçirerek boğaz önündeki adaları birer üs gibi kullanmaya başladı. Bu durum boğazların güvenliği meselesini ortaya çıkarmıştı. Payitahtı kapısı durumundaki Çanakkale boğazının tehlike altında olması Osmanlı hükümetini burada bazı güvenlik tedbirleri almaya itmişti⁵⁴.

Çanakkale boğazının yeni tahkimat tedbirleri almak üzere Alman Askeri Islâh Kurulundan, İstihkâm Müfettişi General Veber Paşa ile Topçu Müfettişi Posselt ve deniz uzmanı Amiral Şak Paşa görevlendirildi. Bu heyet 28 Haziran 1914'te bir rapor hazırlayarak alınması gereken önlemleri belirlemişlerdi⁵⁵. Osmanlı hükümeti de bu çerçevede boğazdaki tedbirleri arttırmaya başladı.

Osmanlı hükümeti, Yunanlıların boğaza taarruz etme ihtimaline karşı 2 Ağustos 1914'teki umumi seferberlikten önce, 15 Haziran 1914'te boğaz çevresinde kısmi seferberlik ilan edilmişti⁵⁶. Buna yalnız Mevki-i Müstahkem seyyar kuvveti olan 9.cu Fırka ile Seyyar Jandarma dâhil edilmişti. Ancak bu kısmi seferberlik Yunan hükümetine karşı yapıldığından Çanakkale boğazındaki tahkimat nispeten basit ve ehemmiyetsiz bir surette yapılmıştı. Zira Yunanlıların boğazı taarruz etme ihtimali oldukça düşüktü. Ancak umumi seferberliğin ilan edilmesiyle vaziyet değiştiğinden yeni ek tedbirler alınmaya başlandı⁵⁷.

Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı, 5'inci Ordunun kurulmasına kadar Çanakkale Boğazı'nın güvenliğini sağladı. Komutanlık, 6 Ağustos 1914 tarihinden 25

⁵² Aspinall Oglander, *a.g.e.*, s. 28.

⁵³ Tuncay Ögün, *Kafkas Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, Ankara, 1999, s. 121; İlber Ortaylı, *a.g.m.*, s. 84.

⁵⁴ Mehmed Celaleddin (Erkan-ı Harb Yüzbaşısı), *Kumkale Muharebatı*, Erkan-ı Harbiye Mektebi Külliyyatı, Erkan-ı Harbiye Mektebi Matbaası, İstanbul, 15 Ağustos 1336, s. 4-6.

⁵⁵ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı*, C. VIII, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s. 93-94.

⁵⁶ *Birinci Dünya Savaşı Çanakkale Cephesi Harekâtı (Haziran 1914-Ocak 1916)*, (Genişletilmiş Yeni Baskı), Ankara Gnkur. ATASE Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2014, s. 19-20.

⁵⁷ Selahaddin (Adil) Paşa, *Harb-i Umumide Çanakkale Muharebatı Bahriyesi*, Erkan-ı Harbiye Mektebi Matbaası, 15 Şubat 1336, s. 3; Selahaddin Adil Paşa, *Çanakkale Cephesinde Mektuplar-Hatıralar*, Yeditepe Yayınevi, 1. Baskı, İstanbul, Şubat 2007, s. 21.

Mart 1915'e kadar, 9. Piyade Tümen emrinde olduğu halde, doğrudan Başkomutanlığa bağlı idi⁵⁸. Müstahkem Mevki Komutanlığına ait birliklerinin büyük kısmı, barış zamanında var olan ve genelde yer değiştirmeyen birliklerden oluşuyordu⁵⁹.

Birinci Dünya Savaşı öncesinde Çanakkale boğazını savunma görevi Miralay Cevat Paşa (Çobanlı) kumandanlığındaki Müstahkem Mevki Kumandanlığının uhdesindeydi⁶⁰. Müstahkem Mevki Komutanlığı kolordu yetkisinde olup kuruluşunda 9'uncu Tümen de olduğu halde doğrudan Başkomutanlığa bağlıydı⁶¹. Dolayısıyla bu kumandanlığın harekât ve lojistik görevini de Başkomutanlığa bağlı olarak icra edilmiştir⁶². Dolayısıyla Müstahkem Mevki Komutanlığının lojistik hizmetleri doğrudan Başkomutanlık tarafından karşılanırdı.

Harbin başlangıcında Çanakkale bölgesindeki birliklerin tüm lojistik maddelerinin günlük ihtiyacı, ortalama olarak yalnızca 150 ton civarındaydı. Türk birliklerinin kuvvetlerinin sayısını artırmasıyla lojistik ihtiyaçları da giderek artmıştır. Nitekim 18 Mart 1915 tarihinde Çanakkale harekât alanında bulunan Türk birliklerinin kuvvesi; Müstahkem Mevki sınırları içinde 50 bin çanakkale harekât alanı içinde ise 95 binin bulmuştu⁶³.

Başlangıçta Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığının iâşe ve ikmal hizmetleri doğrudan Harbiye Nezareti Levazım Dairesi tarafından karşılanıyordu. 5'inci

⁵⁸ *Birinci Dünya Savaşı Çanakkale Cephesi Harekâtı* (Haziran 1914-Ocak 1916), s. 20.

⁵⁹ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekâtı*, V'inci Cilt, 1'inci Kitap, Gnkur. ATASE Başkanlığı Yay., Ankara, 1993, s. 256; Ahmet Esenkaya, "Çanakkale Cephesi'nde İdari Faaliyetler ve Lojistik Hizmetler", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, Yıl 12, S.17, Çanakkale, Güz 2014, s. 48.

⁶⁰ Çanakkale boğazının kısmen kapatılması ile birlikte 3.000 tonluk kömür ve Türk ordusuna getirilen 300 tonluk cephane yüklü Rodosta adlı Alman gemisi ile Goeben ve Breslau harp gemilerinin zamanında içeri almakta ihmalî görülen Müstahkem Mevki Kumandanı Emin Paşa görevinden alınarak yerine Miralay Cevat Bey 10 Ağustos 1914'te yerine atandı. Recep Dünder, "Çanakkale Deniz Muharebelerinde Türk-Alman İşbirliği ve Cevat (Çobanlı) Paşa", *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, s. 602; Mustafa Şahin, "Çanakkale Cephesi'nde Türk Ordusunun Menzil Teşkilatı ve Askeri Ulaştırma Hizmetleri", *Çanakkale Araştırmaları Dergisi*, (100. Yıl Özel Sayısı), S. 18, s. 273; İsmet Görgülü, *On Yıllık Harbin Kadrosu (1912-1922)*, TTK Yay., Ankara, 1993, s. 62.

⁶¹ 4 Kasım 1914 tarihinde Çanakkale boğazını karadan ve denizden savunmak üzere 3'üncü Kolordu Karargâhı Çanakkale'ye geldi ve Müstahkem Mevki Komutanlığı 3'üncü Kolordu emrine girdi. Ancak Başkomutanlık 3'üncü Kolordu Karargâhının Gelibolu'ya gitmesine karar verildi. Böylece 14 Kasım 1914'te Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığının yeniden Başkomutanlığa bağlandı. İsmail Bilgin, *Çanakkale Savaşı Günlüğü*, Timaş Yayınları, İstanbul, Mart 2009, s. 74, 78; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X'ncü Cilt", s. 200.

⁶² Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 273; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915)*, V. Cilt, I. Kitap, s. 256.

⁶³ Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 279; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, Gnkur. ATASE Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2012, s. 484.

Ordunun kurulmasıyla Müstahkem Mevki Komutanlığı bu orduya bağlandı. 5 Nisan 1915'ten itibaren de Müstahkem Mevki Komutanlığına bağlı askeri birliklerin beslenme başta olmak üzere her türlü lojistik ihtiyaçlar 5'inci Ordu tarafından karşılanmaya başlandı⁶⁴.

Yarımadanın orta ve kuzeyinde bulunan birlikler ise 1'inci Orduya bağlıydı⁶⁵. Bu bakımdan bu birliklerin lojistik ihtiyaçları 1'inci ve 2'inci Menzil Müfettişliklerine bağlı nakliye kollarınca karşılanırdı.

İtilaf kuvvetlerinin 18 Mart 1915'te uğradığı ağır yenilgi neticesinde Çanakkale Boğazını yalnızca donanma ile geçemeyeceği anlaşıldı. Bunun üzerine Osmanlı Başkumandanlık Vekâleti, muhtemel bir kara savaşı için Gelibolu Yarımadasında bulunan birliklerden 9'uncu Tümen dâhil olmak üzere 3'üncü Kolordu, 11'inci ve 5'inci Tümenler, Jandarma Alayları ve 64'üncü Piyade Alayından oluşan 5'inci Ordunun kurulmasını kararlaştırdı. Ordu kumandanlığına ise Mareşal Liman Von Sanders atandı⁶⁶.

⁶⁴ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1126, Dos. 12, Fih. 6; *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi V. Cilt, Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'inci ve 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi (Haziran 1914- 9 Ocak 1916)*, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1997, s. 237-238; İsmail Bilgin, *a.g.e.*, s. 184.

⁶⁵ Recep Dünder, *a.g.m.*, s. 604-605.

⁶⁶ *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915)*, V. Cilt, I. Kitap, s. 193.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. MENZİL TEŞKİLATINA AİT TERİMLER VE 5'İNCİ ORDU MÜFETTİŞLİĞİNİN KURULUŞU

1.1. Menzil Teşkilatına Ait Kavramlar

1.1.1. Menzil

Arapça “nüzul” kelimesinden mekân ismi olarak türetilen menzil kelimesi, sözlük anlamı olarak “bir günlük yol, mesafe, ikamet edilen yer, yolculuk sırasında gece kalınacak yer, konak, iki konak arası, tatar konağı, posta ve posta tatar beygirlerinin bulunduğu mahal” gibi çeşitli manaları içermektedir⁶⁷.

Osmanlılar yol güzergâhları üzerinde tesis ettikleri “menziller” (menzilhaneler) sayesinde devletin resmi haberleşme ve ulaşımın hizmetlerini sağladıkları gibi orduların harp alanlarına sevki, şehirlerarası irtibatın temini ve ticari malların nakli gibi birçok hizmet menziller vasıtasıyla gerçekleştirilirdi. Başlangıçta yalnızca devletin resmi posta aracı olarak kullanılan menziller, zamanla ülkenin ticari, mali, idari ve askeri hizmetlerinin karşılanmasında kullanıldı.

Haberleşme, ticari ve askeri menziller işlev ve fonksiyonları bakımından birbirinden oldukça farklı olmalarına rağmen bunları tümü “menzil hizmeti” olarak adlandırıldığından bu teşkilat, araştırmacılar tarafından zaman zaman birbirinden tam olarak ayırt edilememiştir. Haberleşme menzilleri ile askeri menziller aynı idari sınırlar içinde olmasına rağmen hizmet alanları bakımından birbirinden oldukça farklıdır. Bu bakımdan menziller, araştırmacılar tarafından zaman zaman birbirine karıştırılmış veya birbirinden tam olarak ayırt edilememiştir. Oysa haberleşme menzilleri, ticari ve askeri

⁶⁷ Şemseddin Sâmî, *Kâmûs-i Türkî*, İstanbul, 2009, s. 1414; Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Ankara, 2001, s. 617; M. Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. II, İstanbul, 1983, s. 479; Yusuf Halaçoğlu, “Menzil” *DİA*, C. 29, Ankara, 2004, s. 159-161; Yusuf Halaçoğlu, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, Ankara, 1995, s. 169; Fatih Müderrisoğlu, “Menzil Kavramı ve Osmanlı Devleti’nde Menzil Yerleşimleri”, *Türkler*, C. 10, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2014, s. 920; Midhat Sertoğlu, *Osmanlı Tarihi Lûgatı*, İstanbul, 2015, s. 345-346; Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, İstanbul, 2014, s. 2.

menziller amaç ve gayeleri bakımından birbirinde farklı olduğu gibi işlev ve fonksiyonları bakımından da birbirinden oldukça farklıdır⁶⁸.

Osmanlılar tarafından kullanılan menzil teşkilatının hangi modele göre tesis edildiği kesin olarak bilinmemekle birlikte, Cengiz Han tarafından önemli ulaşım yolları üzerinde belli mesafelerde tesis edilen “yam” adı verilen posta istasyonları arasında benzerlikler olduğu bilinmektedir. Bunula birlikte İlhanlılar’ın Irak ve Anadolu’yu istila etmesiyle bu topraklar üzerinde kurulan Türk-İslam devletleri tarafından menzil teşkilatının, haberleşme sistemi olarak kullanıldığı bilinmektedir. Özellikle Emevîler, Abbasiler, Mısır ve Suriye Memlukî Devletleri ve Selçuklu Devletlerinde kullanılan haberleşme sistemi ile Osmanlı haberleşme sistemi arasında büyük benzerlikler bulunmaktadır⁶⁹. Osmanlı Devleti’nin kullandığı haberleşme sistemi çağdaşları veya kendinden önceki devletlerin haberleşme sistemleri arasında benzerlikler olmasına rağmen bütünüyle aynı değildi. Zira Osmanlılar bu devletlerdeki haberleşme teşkilatlarını örnek alarak, kendilerine özgü bir haberleşme sistemi meydana getirmişti⁷⁰.

Kuruluştan itibaren haberleşme sistemi olarak kullanılmaya başlanan menziller, XVIII. yüzyıldan itibaren bozulmaya başladı. Alınan yeni tedbir ve düzenlemelere rağmen menzil sisteminde beklenen iyileşme görülmesine de posta teşkilatının kurulmasına kadar devletin resmi haberleşme aracı olarak kullanılmaya devam edildi⁷¹.

⁶⁸ Yusuf Halaçoğlu, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar”, s. 125; İzzet Sak-Cemal Çetin, “XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği”, *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 16, Konya, 2004, s. 181-182; M. Yaşar Ertaş, “XVIII. Yüzyıl Başlarında Rumeli’deki Menzillerin Askerî Fonksiyonları”, *CBÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 1, Manisa, 1997, s. 92; Tamer Gökdemir, *Türk Kara Ordusu Lojistik Tarihi*, Ankara, Mayıs 2016, s. 72; Uğur Kurtaran, *a.g.m.*, s. 2274.

⁶⁹ Osmanlıdaki menzil sistemi aynı zaman da Romalıların “paraverdus” sistemi ile de benzerlik göstermektedir. Hüseyin Çınar, “Osmanlı Ulak-Menzilhâne Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Menzilleri”, *Osmanlı*, C. 3, Türkiye Yay., Ankara, 1999, s. 627; M. Hüdaî Şentürk, “Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilâtına Genel Bir Bakış”, *Türkler*, C. 14, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2014, s. 446-447; M. Yaşar Ertaş, *a.g.m.*, s. 92; Y. Halaçoğlu, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar”, s. 124; M. F. Köprülü, “Berid”, *İA*, C. II, İstanbul, 1970, s. 548; Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Derbend Teşkilatı*, İstanbul, 1967, s. 2-5.

⁷⁰ Mehmet Taştemir, “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, s. 29.

⁷¹ Osmanlı Devleti’nde posta hizmetlerine yönelik bir dizi girişimde bulunulmuşsa da Posta’nın Abdülmecit döneminde 4 Temmuz 1840 tarihli irade-i seniyye ile kurulması kararlaştırıldı. 23 Ekim 1840’ta ise Posta Nezareti kuruldu. Böylece menzillerin posta ve haberleşme hizmeti sonra ermiş oldu. Nesimi Yazıcı, “Tanzimat Dönemi Osmanlı Haberleşme Kurumu” *OTAM*, S. 3, Ankara, 1999, s. 621; Sema Altunan, “Osmanlı Devleti’nde Haberleşme Ağı: Menzilhâneler”, *Türkler*, C. 10, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2014, s. 917; Cemal Çetin, “Osmanlı Devleti’nde Ulaşım ve İletişimin

Yukarıda da izah edildiği gibi menziller, ulaşım ve haberleşme aracı olmanın yanında muharebe alanlarına sevk edilen orduların iâşe ve ikmal hizmetlerinin karşılanmasında da önemli işleve sahiplerdir⁷². Orduların harekâtına göre önceden belirlenmiş güzergâh ve yollar üzerinde oluşturulan askeri menziller, harp alanlarına sevk edilen orduların konaklama, beslenme, temizlik ve bilumum lojistik ihtiyaçlarının kolayca giderebildiği mekânlar olarak tasarlanmışlardı. Bu bakımdan askeri menziller, genellikle yerleşim yerlerinin dışında su bulunan geniş düzlüklerde ve birbirlerine birer günlük mesafelerde tesis edilirdi⁷³.

Asıl fonksiyonu ordunun lojistik ihtiyaçlarını karşılamak olan askeri menzillerin XVII. yüzyıla gelindiğinde bu fonksiyonunu yavaş yavaş yitirmeye başladı. Özellikle yüzyıl sonlarında başlayan Osmanlı-Avusturya Savaşları (1683-1697) Osmanlı menzil sisteminin artık eski hüviyetini kaybettiği açıkça ortaya koydu. Bu tarihten itibaren menzil sisteminde köklü reformlar yapılmaya çalışılmışsa da bu çabalar iyi niyetten öteye gidemedi⁷⁴.

Son zamanlarda Osmanlı ordusunun harp meydanlarında yaşadığı yenilgilerin en önemli nedeni olarak görülen menzil teşkilatıyla ilgili en son ve en köklü düzenleme Balkan Savaşları öncesinde yapıldı. Nitekim 1911 yılında Alman geri hizmet sistemi örnek alınarak oluşturulan bu yeni ve çağdaş geri hizmet sistemi ile Osmanlı ordusu Avrupa tarzı bir askeri lojistik sistemine kavuştu. Böylece menzil teşkilatının idari yapısı, kurumları ve hizmet alanı bakımından ordunun her türlü lojistik ihtiyaçlarını karşılayabilecek çok fonksiyonlu bir geri hizmet birimine dönüştürüldü.

Yapılan bu yeni düzenleme ile menzil teşkilatı; muharip ordunun harp kabiliyetini arttıracak her türlü ikmal maddelerini (asker, hayvan, iâşe, silah, mühimmat, sağlık malzemesi vb. lojistik gereksinimler) cepheye ulaştıran ve harp alanından geriye sevk edilmesi gereken âtıl durumdaki fazlalıkları (hasta, yaralı, esir, her türlü ganimet maddeleri ile çeşitli nedenlerden dolayı âtıl durumda olan her türlü silah, mühimmat,

Örgütlenmesi”, *Tarihin Peşinde-Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*-, Yıl 3, S. 5, Konya, Nisan 2011, s. 17.

⁷² Y. Halaçoğlu, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar”, s. 125; M. Yaşar Ertaş, *a.g.m.*, s. 92.

⁷³ İzzet Sak-Cemal Çetin, *a.g.m.*, s.198-202.

⁷⁴ Aleksandır Antonov, “Bulgar Topraklarında Kurulan Menzil Sisteminin Organizasyonu (XVI-XVIII Yüzyıllar)”, *Türkler*, C. 10, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2014, s. 932-933; Y. Halaçoğlu, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar”, s. 124.

teçhizat vs.) devamlı surette yurtiçine doğru tahliye eden çok fonksiyonlu bir teşkilat hüviyetine kavuşturuldu⁷⁵.

Görüldüğü üzere bu yeni sistem ile menzil teşkilatı muharip ordunun iki temel ihtiyacını karşılayacak şekilde düzenlenmiştir. Birincisi, anavatandan cepheye doğru yapılan “*ikmâl*” hizmetidir. Bu hizmet sayesinde harp süresince muharip ordunun lojistik ihtiyaçları eksiksiz yerine getirilirdi. Harp zamanlarında orduların ikmal hizmetlerinin eksiksiz yerine getirilmesi harbin gidişatını doğrudan etkileyen en temel hizmetlerden birisidir. Nitekim cephede silah ve cephaneden yoksun aç ve biilaç kalan ordunun harbi uzun süre devam ettirmesi mümkün değildir.

Menzil teşkilatının bir diğer önemli vazifesi de harp alanından geriye doğru yapılacak “*tahliye*” hizmetidir. Tahliye hizmeti ile muharip ordunun harp kabiliyetini sınırlayan her türlü âtil durumdaki maddeler yurtiçine nakledilirdi. Bu sayede muharip ordu, kendisini sınırlayan fazlalıklardan kurtulduğu gibi atıl durumdaki maddeler yurtiçinde tamir edilerek tekrar kullanılır hale getirildi. Tekrar kullanımı mümkün olmayan fazlalıklar ise yine menzil teşkilatının harp sahasında yapılacağı yerinde imha faaliyetleri neticesinde ortadan kaldırılırdı. Dolayısıyla yerinde yapılan imha faaliyetleri de tahliye hizmeti kapsamında değerlendirilirdi.

Oluşturulan bu yeni menzil sistemi sayesinde sefere çıkan ordunun lojistik hizmetleri ordu harekât bölgesi, ordu harekât bölgesinin hemen gerisinde kurulan menzil mıntıkası ve menzil mıntıkasının gerisinde bulunan Anavatan bölgesi olmak üzere üç ayrı bölgede yürütecekti. Bu bölgelerde sırasıyla ordu otoriteleri, menzil otoriteleri ve yurtiçindeki otoriteler olmak üzere üç ayrı idari otorite ihdas edilerek lojistik hizmetler bu üç otoritenin ortak çabasıyla gerçekleştirilecekti⁷⁶. Böylece her idari otorite için bir mıntika belirlenmiş ve bu otoriteler kendilerine taalluk eden hizmetleri bu mıntikalarda yürüteceklerdi.

⁷⁵*Menzil Hidemâti Nizamnamesi*, Matbaa-i Askeriye-Süleymaniye, 1327, s. 2; *Menzil Hududu Hidemâti Hakkında Talimat*, Matbaa-i Askeriye- Süleymaniye, İstanbul, 1331, s. 2; Muzaffer (Erkân-ı Harbiye Kaymakamı), *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, Matbaa-i Askeriye, Dersaadet, 1339, s. 5-7; Ober (Kaymakam), *a.g.e.*, s. 305.

⁷⁶ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 7; Yusuf Alpmansü, *a.g.m.*, s. 2.

1.1.2. Ordu Harekât Mıntıkası

Yukarıda da izah edildiği gibi Menzil teşkilatındaki bu yeni düzenlemeye göre seferberliğin ilanından itibaren orduların lojistik ihtiyaçları ordu harekât mıntıkası, menzil mıntıkası ve Anavatan mıntıkası olmak üzere üç ayrı bölgede yürütecekti. Her bölgede ise lojistik faaliyetleri yürütecek bir idari otorite oluşturulacaktı. Dolayısıyla orduların lojistik hizmetlerini üç ayrı bölgede ve üç ayrı otorite tarafından gerçekleştirilecekti⁷⁷. Bu üç otoritenin öncelikli amacı bağlı bulundukları muharip ordunun her türlü lojistik ihtiyaçlarının eksiksiz karşılayarak orduyu zafere ulaştırmaktı. Bunun için de bu üç ayrı bölgede faaliyet gösteren üç idari otoritenin ahenk içinde çalışması gerekirdi.

Bu üç mıntika içinde harbin icra edildiği saha, ordu harekât bölgesi olarak belirlenirdi. Ordu harekât-ı harbiye mıntıkası olarak da adlandırılan bu mıntika, muharip ordu birlik ve kıtaları tarafından işgal edilmiş ve askeri harekâtın icra edildiği bölgedir⁷⁸. Ordu harekât mıntikasının sınırları harbin gidişatına göre ve muharip ordunun harekâtına bağlı olarak her an değişebilir. Ordu harekât bölgesindeki geri hizmetlerin idare ve yürütülmesi, Ordu Kumandanı emir ve talimatlarına uygun olarak Ordu Kurmay Başkanlığı'nca (Ordu Ekân-ı Harbiyesi) yürütülürdü⁷⁹. Dolayısıyla ordu harekât mıntikasındaki menzil hizmetleri 5'inci Ordu Kumandanı Liman Von Sanders emir ve talimatları doğrultusunda 5'inci Ordu Kurmay Başkanlığı görevini icra eden Yarbay Kâzım Bey (İnanç) tarafından yürütüldü⁸⁰.

Orduların harekât mıntıkası, ilk çatışmanın başlamasına kadar Ordu Genel Komutanlığı'nca (Erkân-ı Harbiye-i Umumiye) tespit edilirdi. Ancak askeri harekâtın başlamasından itibaren ise harp mıntıkası ile menzil mıntıkası arasındaki hat, menzilin bağlı bulunduğu ordu kumandanlıklarınca belirlenirdi. Bu sınırlar harbin gidişatına bağlı olarak değiştirilebilir veya yeniden düzenlenebilirdi⁸¹.

⁷⁷ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 6-7; *Menzil Hidemâti Nizamnamesi*, s. 29-30.

⁷⁸ *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, Matbaa-i Askeriye, İstanbul, 1332, s. 2; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 681.

⁷⁹ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 7-8; Yusuf Alpmansü, *a.g.m.*, s. 2.

⁸⁰ 5'inci Ordu Kurmay Başkanı Kâzım İnanç'ın Çanakkale Cephesinde üstlendiği görev ve sorumluluklar hakkında geniş bilgi için bkz. Rüya Bağır, *Çanakkale Cephesinde Kâzım İnanç*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Diyarbakır, 2015.

⁸¹ *Seferiye Nizamnamesi*, Matbaat-i Askeriye, Süleymaniye-Dersaadet 1332, s. 379; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 7-8; *Menzil Hidemâti Nizamnamesi*, s. 4; Yusuf Alpmansü, *a.g.m.*, s. 2.

1.1.3. Anavatan Bölgesi

Menzil mıntıkası geri hattından itibaren tüm ülkeyi kapsayan bölge anavatan bölgesi olarak nitelendirilirdi. Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı sırasında ülkeyi orduların harekât alanlarına göre bölgeler ayırdı. Dolayısıyla her ordu yerinden tedarik sistemi ile ihtiyaçlarını öncelikle kendilerine ayrılan bu bölgelerden karşılamak durumundaydı. Bunun mümkün olmadığı durumlarda ise ordular ihtiyaçlarını yetkili mercilerce anavatan bölgesinden temin edilerek öncelikle menzil mıntıkasına buradan da ordu harekâta alanına ulaştırılırdı⁸².

Anavatan bölgesinde bulunan kaynaklar çeşitli usullerle temin edilirdi. Nitekim ordu için gerekli iâşe maddeleri tekâlif-i harbiye, mübayaa (satın alma), iane (yardım) vb. usullerle temin edilerek Levazımat-ı Umumiye Dairesine ait ambarlarda depolanırdı. Silah ve mühimmat gibi ihtiyaçlar, daha çok yurtdışından veya yurtiçindeki imalathanelerden temin edilerek yurtiçindeki silah ve cephane ambarlarında depolanırdı⁸³. Böylece orduların her türlü lojistik gereksinimleri anavatandan peyderpey karşılanırdı.

Anavatan bölgesinde orduların geri hizmetlere ilişkin tüm faaliyetleri Genelkurmay İkinci Başkanının uhdesinde yürütülürdü⁸⁴. Çanakkale Muharebeleri süresince Tuğg. Bronzart Von Schlefendorff Genelkurmay II. Başkanı olarak görev yaptı. Dolayısıyla Menzil Genel Müfettişliği başta olmak üzere anavatanda bölgesinde yürütülen tüm lojistik faaliyetler Bronzart Paşa tarafından düzenlendiği gibi bu hususta gerekli emir ve talimatlar Bronzart Paşa imzasıyla yayınlanırdı⁸⁵.

⁸² Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 7-8; Yusuf Alpmansü, a.g.m., s. 2; *Birinci Dünya Savaşı Çanakkale Cephesi Harekâtı* (Haziran 1914-Ocak 1916), s. 229.

⁸³ Daha geniş bilgi için Bkz. Yavuz Selim Çeloğlu, *Çanakkale Cephesi'nde 5. Ordunun İâşesi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi) Elazığ, 2003, s. 61-82.

⁸⁴ Bu dönemde Genelkurmay İkinci Başkanı için Erkânı Harbiye-i Umumiye Reisi Sanisi veya Erkânı Harbiye-i Umumiye Reis Muavini tabiri kullanırdı. Schröder (Binbaşı), "Menzil Hidemâtı" *Muhabere Hidematı, Menzil Hidematı, Demiryolları, Otomobil Kıtaatı*, (Mütercimi: Miralay Cemil Bey), Dersaadet, 1338, s. 42. [Makaledeki bilgi Binbaşı Miralay Cemil Beye aittir.]; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 7; Yusuf Alpmansü, a.g.m., s. 2.

⁸⁵ *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 5; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 112-113; ATASE, BDH, Kls. 1126, Dos. 11, Fih. 7-1.

1.1.4. Menzil Mıntıkası

Ordu harekât mıntıkasının hemen gerisindeki bölge menzil mıntıkası olarak belirlenirdi. Ordu harekât mıntıkasının hemen gerisinde kesintisiz olarak devam eden bu bölge, Anavatan mıntıkasına kadar devam ederdi. Menzil mıntıkasının düşman topraklarını içinde oluşturulduğu durumlarda ise menzil mıntıkasının geri hududu mülki idaresi düzenlenerek bir valinin emrine verilmiş olan hududuna kadar uzanırdı⁸⁶. Ordu menzil bölgesi olarak da zikredilen bu bölge, ordu harekât alanı ile anavatan sınırları arasında kalan ve muharip ordunun ikmal zincirinin oluşturulduğu bölge olarak da tanımlanabilir⁸⁷.

Menzil mıntıkları, sabit olmayıp ordunun harekâtına bağlı olarak değişirdi. Nitekim harbin gidişatına bağlı olarak ordunun ileri veya geri harekâtına bağlı olarak ordu harekât bölgesi değişir ve buna bağlı olarak da ordu menzil mıntıkları da değişirdi. Özellikle ordunun düşman topraklarında ilerlemesiyle menzil mıntıkları gereğinden fazla genişleyeceğinden hizmetlerin aksaması ihtimali ortaya çıkardı. Bu durumu engellemek için menzil mıntıkasının gerisinde kalan bölgenin idaresi bir vali emrine verilirdi. Böylece menzil mıntıkası, ordu harekât alanı ile mülki idaresi bir valinin emri verilmiş olan vilayet hududu ile sınırlandırılırdı⁸⁸.

Menzil mıntıklarındaki hizmetlerin düzenli yürüyebilmesi için menzil bölgesi çok geniş veya çok dar tutulmamasına özen gösterilirdi. Zira menzil sınırlarının çok geniş olması halinde mıntıkadaki idari işleyiş gereğinden fazla yük getireceğinden menzil hizmetlerin aksamasına neden olacağı gibi menzil sınırlarının çok dar tutulması halinde de mıntıkada dâhilinde yararlanacak kaynakların yetersiz olması ihtimali doğabilirdi. Bu bakımdan ordu menzil mıntıklarının çok dar veya çok geniş tutulmamasına özen gösterilirdi⁸⁹.

Ordu menzil mıntıkasının icra edildiği menzil mıntıkasının sınırları ve bu sınırlar içinde geçecek olan menzil hatlarının belirlenmesi ve menzil bölgesinde kurulacak hizmet daireleri gibi hususlar Ordu Genel Komutanlığı'nca (Erkan-ı Harbiye-i

⁸⁶ *Menzil Hidemâtu Nizamnamesi*, s. 3; *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 2; *Seferiye Nizamnamesi*, s. 378; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncu Cilt", s. 681.

⁸⁷ *Menzil Mıntıkasında Hidemâtu Sıhhiye*, Mekteb-i Harbiye Matbaası, 1330, s. 3; Bülent Durgun, *a.g.m.*, s. 59; Yusuf Alpmansü-Burhanettin Hünoğlu-Gani Özen, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri, Osmanlı İmparatorluğu Kara Kuvvetleri'nin İdari Faaliyetleri ve Lojistik 1299-1913*, C. III, Kısım 7, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1995, s. 50; Yusuf Alpmansü, *a.g.m.*, s. 1.

⁸⁸ *Menzil Hidemâtu Nizamnamesi*, s. 3.

⁸⁹ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 38-39.

Umumiye) tespit edilirdi⁹⁰. Ancak askeri harekâtın başlamasından itibaren harp mıntıkası ile menzil mıntıkası arasındaki sınır, menzilin bağlı bulunduğu ordu komutanlıklarınca belirlenirdi. Bu sınırlar harbin gidişatına bağlı olarak kısmen değişebileceği gibi bütünüyle yeniden düzenlenebilirdi⁹¹. Zira muharip ordunun ihtiyaçlarının karşılanmasında hayati işleve sahip olan menzil bölgesinin sınırları, askeri harekâtın seyrine göre şekil alırdı. Dolayısıyla menzil sınırlarında yapılacak herhangi bir değişiklik ordu komutanlarının talebi doğrultusunda Genelkurmay Başkanlığı ile Menzil Genel Müfettişliğince belirlenirdi⁹².

Menzil mıntıkları, ordunun harekâtına göre bir veya birkaç mülki idare sınırlarını kapsayabilirdi. Bu mıntıklar yalnızca kara parçasını değil 5'inci Menzil mıntıkasında olduğu gibi bazen de şehir, göl ve denizleri de içerebilirdi⁹³. Ordu harekât mıntıkası, menzil mıntıkası ile anavatan bölgelerinin daha da iyi anlaşılabilmesi için aşağıdaki şekli inceleyiniz⁹⁴.

⁹⁰ *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 4; *Seferiye Nizamnamesi*, s. 379.

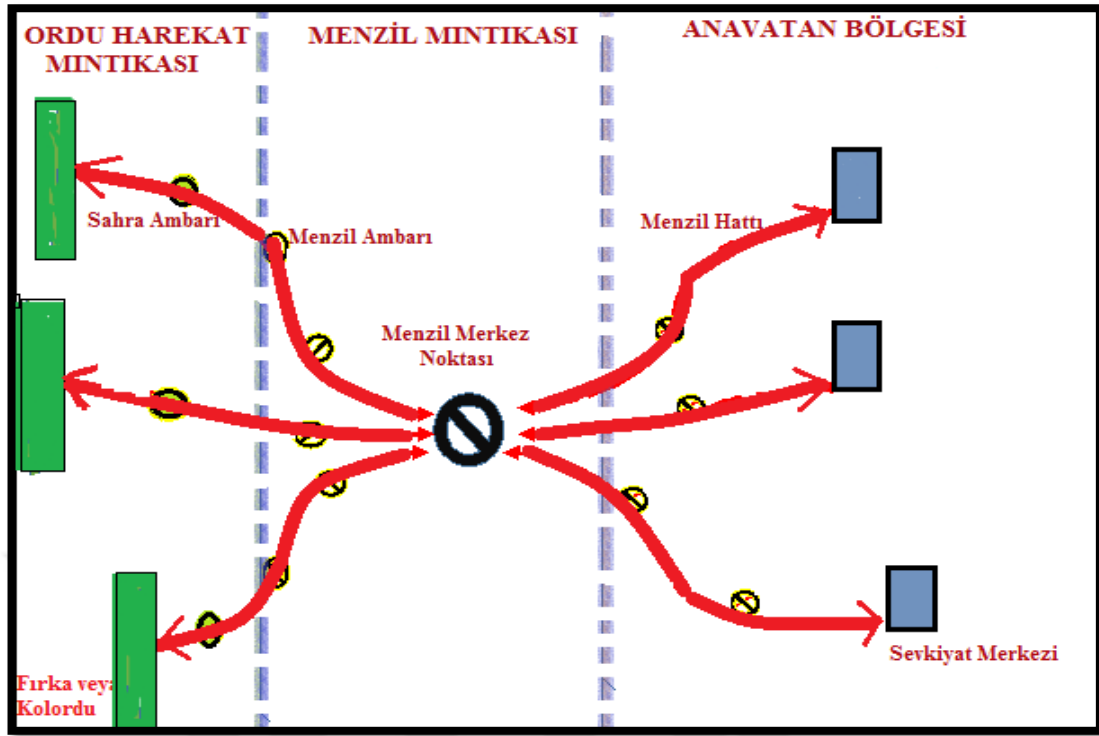
⁹¹ *Seferiye Nizamnamesi*, s. 379; Yusuf Alpmansü, *a.g.m.*, s. 2; Ober, (Kaymakam), *a.g.e.*, s. 305; *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 4.

⁹² Ordu menzil müfettişliğine ait menzil mıntıkasının yanlara ve geriye doğru olan sınırlarının belirlenmesi Menzil Genel Müfettişliğine aitti. Ancak ordu harp mıntıkası ile menzil mıntıkası arasındaki ara hat tespiti Ordu karârgahı tarafından yapılırdı. *Seferiye Nizamnamesi*, s. 379; Tuncay Ögün, *a.g.e.*, s. 127.

⁹³ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 38.

⁹⁴ Orduların düşman topraklarında ilerlemesi durumunda ordu harekât mıntıkasının gerisindeki menzil mıntıkası oldukça genişlerdi. Menzil bölgesinin gereğinden fazla büyümesi, menzil hizmetlerini aksatacağından menzil mıntıkası gerisindeki düşman toprakları mülki idaresi bir valinin emrine verilerek Anavatan bölgesine dâhil edilirdi. Bu durumda ordu menzil bölgesi mülki idaresi bir valinin emrine verilen mıntıkaya kadar uzanmış olurdu. Şeklin aslı için bkz. Ek 3.

Şekil 1. Ordu Harekât Mıntıkası, Menzil Mıntıkası ve Anavatan Bölgeleri



(Kaynak: Seferiye Nizamnamesi, Matbaa-i Askeriye, Süleymaniye-Dersaadet, 1332)

1.1.5. Menzil Hududu

Osmanlı Devleti, mevcut seferberlik nizamnamesine istinaden her ordunun ihtiyaçlarının karşılanacağı bölgeleri önceden tayin ederdi. Ordular ihtiyaçlarını öncelikle bu bölgelerden karşılamak durumundaydı. İşte orduların ihtiyaçlarına hasredilen bu bölge, Ordu harekât alanının gerisindeki hatta başlar ve menzil mıntikasını içine alarak orduların yurtiçindeki kaynaklarına kadar uzanan saha menzil hududu olarak belirlenirdi⁹⁵. Orduların menzil hududunun sınırları ile düşmandan alınması muhtemel toprakların mülki ve idari sınırlarını Başkumandanlıkça tayin edilirdi. Bu sınırların Ordu Başkumandanlığınca tespit edilmemesi durumunda ise Menzil Genel Müfettişliği tarafından belirlenirdi⁹⁶.

1.1.6. Menzil Müfettişliği

Birinci Dünya Savaşı süresince yürürlükte bulunan seferberlik nizamnamesi ve menzil nizamnamesine göre muharip orduların lojistik ihtiyaçları, ordu menzil müfettişliklerince düzenlenecekti. Seferberliğin ilanı ile birlikte her ordu için bir menzil müfettişliği tesis edilir ve bu müfettişlik harp müddetince bağlı bulunduğu ordunun bütünleme faaliyetlerini yürütürdü. Ordu Menzil Müfettişlikleri, bir tümen salâhiyetine sahip olup⁹⁷ genellikle bağlı bulunduğu ordunun numaraları ile adlandırılırlardı⁹⁸.

Her müfettişliğin başına bir menzil müfettişi bulunur ve menzil mıntikasında en yüksek emir ve kumanda menzil müfettişliklerine aitti. Dolayısıyla menzil mıntikalarında menzil müfettişliğinden daha yüksek bir askeri idare bulunmazdı⁹⁹.

⁹⁵ *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 2.

⁹⁶ *Seferiye Nizamnamesi*, s. 378; *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 30.

⁹⁷ Ordu Menzil Müfettişlikleri fırka (tümen) yetkisine sahip olduğu gibi Menzil Mıntika Müfettişlikleri liva (tugay), menzil hat kumandanları alay, menzil nokta kumandanları tabur ve menzil konak kumandanları da bölük kumandanlarının yetkilerine sahipti. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3542, Dos. 83, Fih. 30; *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, Matbaa-i Askeriye, İstanbul, 1332, s. 8.

⁹⁸ Yürürlükte olan menzil nizamnamesine göre menzil müfettişlikleri genellikle bağlı oldukları ordunun numaraları ile adlandırılırdı. Menzil müfettişlik karargâhlarının bulundukları mevkiler her an değişebileceğinden müfettişlikler genellikle bulundukları mevkilerin isimleri ile adlandırılmazdı. Ancak Birinci Dünya Savaşında Fırat Menzil Müfettişliği, Yıldırım Menzilleri, Halep Menzil Müfettişliği gibi mevki isimleri ile anılan bazı müfettişliklerinde kurulduğu görülmektedir. Ancak bu müfettişlikler doğrudan bir mevkiinin adından çok bir bölgenin ismi ile adlandırılırdı. Böylece menzillerin bulundukları bölge içinde menzil karargâhlarının yeri değiştirilse bile, menzil müfettişliklerin isimlerinin değiştirilmesi zorunluluğu ortadan kalkardı. *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 8.

⁹⁹ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 39.

Menzil müfettişleri bağlı bulunduğu ordu komutanının emir ve talimatlarına uygun olarak menzil bölgesindeki bütünlüme hizmetlerini yürütürlerdi¹⁰⁰.

Ordu menzil mıntıkasında kalan mülki amirler ordu menzil müfettişliği ile birlikte çalışırlar. Menzil müfettişi doğrudan doğruya mahalli idarelere müdahale yetkisine sahip olmasa da menzil müfettişinin her talebi mülki memurlarca yerine getirilmesi gerekirdi. Zira ordunun muvaffakiyetine büyük tesiri olacak mülki tedbirlerin süratle tatbiki oldukça ehemmiyetli olduğunda mahalli idareler, menzil müfettişliklerine gerekli her türlü yardımı yapmak hususunda titiz davranmak durumundalardı¹⁰¹.

1.1.7. Menzil Mıntıka Müfettişliği

Menzil bölgesinin sınırlarının çok geniş olması veya menzile bağlı kurumların sayılarının artmasıyla menzil hizmetlerinde aksama yaşanabilirdi. Bu durumda menzil sınırları birkaç mıntıkaya ayrılarak menzil müfettişliği bünyesinde menzil mıntıka müfettişlikleri teşkil edilirdi. Menzil mıntıka müfettişi olarak atanan kişi mıntıkasında bulunan hizmetlerin işleyişinden sorumlu olduğu gibi varsa diğer mıntıka müfettişleriyle sürekli irtibat halinde bulunarak mıntıkasındaki hizmetlerin aksamadan yürütülmesini sağlardı. Menzil bölgesindeki mıntıka müfettişleri, menzil müfettişinin emir ve talimatlarına göre mıntıkasındaki faaliyetleri düzenlerdi. Menzil mıntıka müfettişliklerinin kadrosu, ordu menzil mıntıkasının küçültülmüş numunesinden ibaretti¹⁰².

1.1.8. Menzil Hatları

Ordu harekât mıntıkası ile menzil mıntıkası arasındaki ara hattan başlar ve menzil bölgesi içinden geçerek, yurtiçinde bulunan ordu kaynaklarına kadar ulaşan hatlar, menzil hattı olarak adlandırılırdı. Bu hatlar sayesinde, en kullanışlı ve en kısa yol ve güzergâhlar takip edilerek anavatandaki kaynaklara ulaşılmış olunurdu. Menzil hududu dâhilinde oluşturulan bu hatlar sayesinde, yurtiçinden temin edilen ikmal

¹⁰⁰ *Seferiye Nizamnamesi*, s. 379-380; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 38-39; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X ncü Cilt”, s. 684.

¹⁰¹ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 39.

¹⁰² *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X ncü Cilt”, s. 684.

maddeleri ordu harekât alanına ulaştırıldığı gibi ordu mıntıkasından geriye nakledilecek maddelerinin tahliyesi de yine bu hatlar üzerinden gerçekleştirilirdi. Bu hatlar aynı zamanda “*umumi menzil hatları*” olarak da adlandırılan bu menzil hatları, ordu harekât mıntıkası ile menzil mıntıkası arasındaki sınır hattından başlayarak menzil hududu içindeki kaynaklara kadar uzanırdı. Böylece menzil hatları sayesinde ordu ile anavatan arasında irtibat sağlanmış olunurdu¹⁰³. Menzil hatları, bir kara veya demiryolu güzergâhı üzerinde olabileceği gibi denizyolu üzerindeki gidiş-geliş güzergâhları da menzil hatları olarak nitelendirilirdi¹⁰⁴.

Menzil hatları, ordunun ihtiyaçları, bölgedeki yol ve güzergâhların durumu, menzil nakliye kol ve katarlarının durumu ile anavatandaki kaynakların bulundukları mevkiler göz önünde bulundurularak menzil hatları tesis edilirdi. Menzil hatları üzerindeki hizmetlerin yürütülebilmesi için menzil hat kumandanlıkları teşkil edilirdi. Böylece hatlar üzerinde hizmetler, bağlı bulunduğu menzil hat kumandanlıkları bünyesindeki personel tarafından yürütülürdü¹⁰⁵.

Uzun menzil hatları üzerindeki noktaların faaliyet ve işleyişlerinin doğrudan Menzil Müfettişliklerince kontrol edilmesi kolay olmadığından her 3 ile 5 nokta kumandanlığı bir hat kumandanlığının emrine verilirdi. Böylece uzun menzil hatları üzerinde bir veya birden fazla menzil hat kumandanlığı teşkil edilirdi¹⁰⁶. Kısa menzil hatları üzerinde ise Menzil hat kumandanlığı tesis edilmezdi. Bu hat kumandanlıklarının görev ve vazifesi Menzil Mıntıka Müfettişlikleri tarafından yerine getirilirdi¹⁰⁷.

Menzil Müfettişliği veya Menzil Mıntıka Müfettişliklerinin belirleyeceği noktalar üzerinde teşkil edilen menzil hat kumandanlığı, bir üstsubay ve yazıcıdan ibaret olup menzil nokta kumandanlığı ile menzil mıntıka müfettişliği arasında bir makamdı. Bu hat kumandanlıkları, menzil bölgesindeki ikmal ve tahliye maksadıyla kullanılan hatlarda disiplin ve teftişlerde bulunarak hatlar üzerindeki her türlü faaliyeti

¹⁰³ *Seferiye Nizamnamesi*, s. 378; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X neu Cilt”, s. 681.

¹⁰⁴ İhtiyaç olması halinde menzil mıntıkları dışında doğrudan Genelkarargâh’a bağlı olmak üzere ayrı menzil hatları da tesis olunurdu. Birinci Dünya Harbinde Ulukışla-Erzincan Menzil hatları bu hususa örnek teşkil eder. *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 3.

¹⁰⁵ *Seferiye Nizamnamesi*, s. 378; *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 2; *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 3-4; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X neu Cilt”, s. 681.

¹⁰⁶ Hat kumandanlıklarının vazifeleri genellikle menzil mıntıka müfettişlerince görüldüğünden gerek görülmedikçe menzil hat kumandanlıkları tesis edilmezdi. Ancak uzun hatlar üzerinde idari açıdan herhangi bir sorun yaşanmaması için menzil hat kumandanlıklarının oluşturulması kaçınılmaz oluyordu. *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 6-7; *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 46.

¹⁰⁷ *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 6-7; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X neu Cilt”, s. 684.

kontrol ve düzenlemekle mükellefti. Dolayısıyla bu kumandanlıklar, sorumlu oldukları hat üzerindeki tüm kıta ve kolların taşıdıkları yüklerin cinsi, miktarı ve harekât saatleri ile bir sonraki noktaya varış saatleri gibi nakliye kol ve kıtalarına ilişkin her türlü bilgiye hâkim oldukları gibi bu hususta yapılması gereken düzenlemelere karar verirlerdi¹⁰⁸.

Alınan tedbirle ve yapılan teftişlerin neticeleri bir rapor halinde varsa menzil mıntika müfettişine, menzil mıntika müfettişinin bulunmadığı durumlarda ise bağlı bulunduğu Ordu Menzil Müfettişliğine sunardı. Böylece söz konusu makamların emir ve talimatları doğrultusunda hat üzerindeki nakliyatın sekteye uğramadan devam ettirilmesini sağlanırdı¹⁰⁹.

Netice itibariyle hat kumandanlıkları, ellerindeki birlik ve kolların tam kapasite ile çalışması sağlamak, nakliyat esnasında çıkabilecek muhtemel problemleri önceden görüp gerekli tedbirlerin almak ve hat üzerindeki işleyişi düzenlemek gibi bir dizi görev ve sorumluluğu vardı.

1.1.9. Menzil Noktaları

Menzil noktaları, menzil hatları üzerinde gelip geçen askeri kıtaların ihtiyaçları başta olmak üzere noktalar üzerinde gerek nakliye gerekse de tahliye vazifesinin gören tüm kol ve katarların ihtiyaçları karşılamak üzere teşkil edilirlerdi. Bu amaçla her nokta üzerinde yeterli miktarda konaklama yerleri, elverişli ordugâhlar, hastaneler, ambarlar (iaşe, silah, cephane, teçhizat vb.), tamirhaneler, mutfaklar, fırınlar, arabalar için park yerleri, hayvanlar için ahır ve depolar, tamirhaneler gibi menzil hizmetlerine yönelik tesisler ihdas edilirdi¹¹⁰. Her menzil noktası üzerinde tüm müesseseler teşkil edilmezdi. Menzil noktasındaki tesisler ile menzil noktasında görevli heyetin sayısı ancak ihtiyaca binaen artırılır veya azaltılabilirdi. Öyle ki bazı önemli noktalarda, divan-ı harp heyeti dahi bulunurdu¹¹¹.

¹⁰⁸ *Menzil Hududu Hidemâti Hakkında Talimât*, s. 12.

¹⁰⁹ *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 7.

¹¹⁰ *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 4-6; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 48; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncu Cilt", s. 682.

¹¹¹ Bülent Durgun, *a.g.m.*, s. 60; *Menzil Hidemâti Nizamnamesi*, s. 41-42.

Menzil sınırları üzerinden oluşturulan menzil noktaları, birbirlerine birer günlük yürüyüş mesafesinde tesis edilirdi¹¹². Muharip ordu ilerledikçe menzil noktalarının sayısı arttırılırdı. Zira bir nokta kumandanlığı kolordu bölgesine en çok 3 günlük mesafeye kadar uzaklaşabilirdi. Bu sayede ordu ile anavatan arasındaki bağlantı koparılmadan devam ettirilirdi¹¹³.

Nokta kumandanlıkları birden itibaren sıra ile (müteselsilen) numaralandırılırdı¹¹⁴. Bu noktalar, menzil hatları boyunca daha çok büyük kaynaklar içeren yerleşim yerleri, karayolları ana noktaları, iskele ve limanlar bulunduğu mevkilerde ile demiryolu istasyonlarının bulunduğu noktalarda tesis edilirdi¹¹⁵.

Menzil noktalarındaki tüm hizmetler “*Menzil Nokta Kumandanlığı*” tarafından idare edilirdi. Bu kumandanlık genellikle bir binbaşı veya kıdemli yüzbaşı rütbesine sahip bir nokta kumandanı tarafından idare edilirdi¹¹⁶. Nokta kumandanının emrine bir yaver, bir tabip, ambar memurları ve yeteri kadar yazıcı askerlerden oluşan bir heyet verilirdi. Bu heyetin sayısı menzil noktasının önemine göre artırılabilirdi¹¹⁷.

Menzil Nokta Komutanları, Ordu menzil müfettişinin emir ve talimatları çerçevesinde menzil noktası ile bu noktaya bağlı bulunan menzil konaklarındaki hizmetlerinin sorunsuz yürütülmesini sağlamakla mükellefti. Dolayısıyla Ordu müfettişinin tayin ve tahsis ettiği bir güzergâh üzerinde ikmal ve tahliye hizmetlerinin aksamada yürütülmesini sağlamak ve bu hususta gerekli her türlü tedbiri almak nokta kumandanlarının öncelikli vazifesiydi¹¹⁸.

Menzil nokta kumandanları, uhdesinde bulunan tüm hizmetlerin işleyişinden sorumlu olmakla birlikte, özellikle menzil nakliye kollarının her türlü ihtiyacının karşılanması ve gerekli güvenlik tedbirlerinin alınmasını hususlarında önemli vazifeleri

¹¹² Bir günlük yürüyüş mesafesi 20-30 kilometre olarak tespit edilmişti. *Seferiye Nizamnamesi*, s. 380; *Menzil Hududu Hidemâtı Hakkında Talimat*, s. 2-3.

¹¹³ *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 55-56.

¹¹⁴ Menzil noktaları bazen bulundukları mevkilerin ismi ile de kullanılmış ise de bu durum geçici veya numaraların tamamlayıcısı olarak kullanılmıştır. Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 45.

¹¹⁵ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 45.

¹¹⁶ Bir menzil noktasına, mümkünse menzil nokta komutanı veya konak komutanı olarak, menzil hizmetlerinin yürütülmesinden sorumlu bir subay atanırdı. Buna imkân bulunmadığı durumlarda o bölgenin mülki idare memuru bu görevi yapardı. Bu halde dahi orada bulunan en kıdemli subay, bu düzeni gözetim altında tutardı. Yusuf Alpmansü, *a.g.m.*, s. 2.

¹¹⁷ *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 41-42.

¹¹⁸ Menzil nokta kumandanlıklarına bir iş odası tahsis edilirdi. Nokta güzergâhın gidip-gelen kol ve kıtalar burada kayıt altına alınırdı. *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 4-5; *Menzil Hududu Hidemâtı Hakkında Talimat*, s. 3; Bülent Durgun, *a.g.m.*, s. 61.

bulunurdu. Menzil noktasında yeterli nakliye vasıtalarının bulunmadığı durumlarda nokta kumandanı ordunun önceliklerini göz önünde bulundurarak hangi maddenin daha önce sevk edileceğine karar verirdi. Bu bakımdan nakliye kollarının eksikliklerini gidermek ve nakliye hizmetlerinin bir düzen içinde yürütülmesini sağlamak nokta kumandanının vazifesiydi. Özellikle kollara ait hareket cetvellerinin hazırlanması ve bu cetvellere göre nakliye hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde nokta kumandanları birinci derecede sorumluydu¹¹⁹.

Uzun menzil hatları üzerinde birçok menzil noktası bulunduğundan Menzil Müfettişlikleri, bu hatlar üzerindeki hizmetlerin işleyiş ve kontrolünü sağlamak için her 3 ile 5 menzil nokta kumandanlığı bir araya getirerek bir menzil hat kumandanlığının emrine verirdi¹²⁰.

Menzil mıntikasının çok geniş olduğu durumlarda 4 ile 6 nokta kumandanlığı bir araya getirilerek bir “*Menzil Mıntika Müfettişliği*” oluşturulurdu. Menzil mıntika müfettişliğinin kadrosu, bir menzil müfettişliğinin küçük bir numunesi gibidir. Menzil mıntika müfettişliği zorunlu olmadıkça ihdas edilmezlerdi¹²¹. Ancak menzil müessese ve hizmetlerinin çoğaldığı dönemlerde menzil mıntika müfettişliklerinin oluşturulması menzil hizmetin daha düzenli yürütülmesini sağlardı.

Menzil noktaları esasen bir menzil konak mevkiinden ibaret ise de tesislerin çeşitliliği ve vazifelerinin çokluğu itibarıyla konaklardan daha büyük ve önemli mevkilerdi. Zira menzil noktalarında, menzil konaklarında olduğu gibi yalnızca ordunun beslenme¹²² ve konaklanma ihtiyaçları değil bunun yanında ordunun sağlık ve diğer lojistik hizmetleri de karşılanırdı¹²³.

¹¹⁹ *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 4-5.

¹²⁰ *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 6-7; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 46.

¹²¹ *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 6-7; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 46-47.

¹²² Menzil nokta kumandanlıkları iâşe hizmetleri temin edebilmek için mahalli idareler ile birlikte çalışırdı. Noktaların ihtiyaç duyduğu erzak ambarları, fırınlar ve mutfaklar hazırlanarak nokta kumandanlığına gelenlerin beslenmeleri ihtiyacı temin edilirdi. Ayrıca menzil noktalarına gelen hayvan kafilelerinin yem ve su ihtiyaçları da menzil nokta kumandanlıklarınca karşılanırdı. *Menzil Hududu Hidemâtı Hakkında Tarifat*, s. 4-5; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-25.

¹²³ Menzil noktaları sağlık hizmetlerinin yürütülmesi için nokta emrinde tabipler bulunurdu. Tabipler, noktaya bağlı bulunan görevli personel ile noktada konaklayanlar veya nokta üzerinde doktorsuz seyahat eden kıtalara sağlık hizmeti verirdi. Ayrıca menzil noktasında hayvan sağlığı için baytarlarda bulundurulurdu. Baytarlarda yine nokta üzerinde gelip geçen askeri kıtaların hayvanları ile nakliye kollarına ait hayvanların hastalıkların tedavisi ile ilgilenirdi. *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 5-6.

Bazı durumlarda, özellikle menzil hududu içinde yer alan askere alma şubeleri (*Ahz-ı Asker Şubeleri*) de menzil noktaları gibi hat üzerinde intikal eden ordunun iaşe ve iskân hizmetlerini karşılarlardı¹²⁴. Bununla birlikte menzil mıntıkası dâhilinde bulunan liman ve iskele kumandanlıkları da menzil nokta kumandanlıkları gibi faaliyet gösterirdi. Dolayısıyla her iskele ve liman kumandanlığı aynı zamanda bir nokta kumandanlığı olarak hizmet verirdi¹²⁵.

1.1.9.1. Menzil Merkez Noktası

Harp mıntıkasına yapılacak sevkıyat için öncelikle menzil bölgesinde bir menzil merkez noktası tespit edilirdi. Menzil merkez noktası, muharip ordunun harekâtına göre belirlenmekle birlikte özellikle kara, deniz ve demiryollarının kavşak noktasında olmasına özen gösterilirdi¹²⁶. Merkez noktası, harbin başlangıcında Genelkurmay Başkanlığı (*Erkânı Harbiye-i Umumiye*) tarafından belirlenirdi. Daha sonra harbin alacağı şekle göre merkez noktası Ordu Menzil Müfettişliği tarafından daha ileriye veya geriye alınabilirdi. Ancak menzil merkez noktası gibi bünyesinde birçok müessesenin bulunduğu bir noktanın yerinin sık sık değiştirilmesi menzil hizmetlerinin aksamasına yol açacağından bu noktanın bulunduğu mevki zorunlu olmadıkça değiştirilmezdi¹²⁷.

Anavatandan yapılan sevkıyat menzil hatları vasıtasıyla öncelikle menzil merkez noktasına ulaştırılır ve buradan da yine menzil hatları vasıtasıyla ordu harekât alanına sevk edilirdi. Ordu harekât mıntıkasından geriye tahliye edilen ikmal maddeleri de yine aynı usulle anavatana ulaştırılırdı. Nitekim ordu harekât alanında geriye sevk edilecek maddeler, öncelikle menzil hatları vasıtasıyla menzil merkez noktasına ulaştırılır ve buradan da yine menzil hatları vasıtasıyla anavatana doğru tahliye işlemi gerçekleştirilirdi. Dolayısıyla menzil merkez noktası, ordu merkez noktası yurtiçi ile ordu menzil mıntıkası arasında bir köprü olduğu gibi menzil mıntıkası ile ordu harekât bölgesi arasında da bir köprü işlevine görürdü¹²⁸.

¹²⁴ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 48-49.

¹²⁵ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 50.

¹²⁶ *Seferiye Nizamnamesi*, s. 379-380; *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 48.

¹²⁷ *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 49-50.

¹²⁸ *Seferiye Nizamnamesi*, s. 379-380; *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 48.

1.1.10. Menzil Konağı

Menzil noktalarına göre daha küçük tesisler olan menzil konakları, menzil noktalarından tasarruf etmek için oluşturulurlardı. Menzil konakları en yakın oldukları nokta kumandanlığına bağlı bulunurlardı. Konaklardaki hizmetler, teğmen veya yüzbaşı rütbesine sahip konak kumandanı tarafından idare edilirdi. Konak kumandanının görev ve sorumluluğu menzil konağının büyüklüğüne göre değişmekle birlikte, konağa ulaşan insan ve hayvanların iâşe ve iskânlarını temin etmek, konağın iç disiplini, düzen ve güvenliğini sağlamak gibi sorumlulukları bulunurdu ¹²⁹.

Menzil konakları, Menzil noktaları gibi bir günlük yürüyüş mesafesinde tesis edilirdi. Menzil konakları, menzil hatları üzerinde seyahat eden askeri birlikler ile bu birliklere ait hayvanların ile nakliye hizmetlerinde kullanılan personel ve hayvanlarının iâşe ve konaklama ve beslenme ihtiyaçlarını karşılamak üzere oluşturulan tesislerdi ¹³⁰. Menzil hattı üzerinde seyahat kollar, bir günlük yürüyüş sonunda bu noktalara ulaşırlardı. Hat üzerinde bulunanların konaklama ve iâşe ihtiyaçlarının karşılanması gibi hizmetler bu tesisler vasıtasıyla temin edilirdi. Nitekim konaklara ulaşanlar geceyi burada geçirirlerdi. Böylece konağa ulaşan insan ve hayvanların bu noktalarda dinlendirilerek yola devam etmeleri sağlanırdı. Her konakta, mümkün mertebe sıcak yemek verilmesine özen gösterilirdi. Bunun mümkün olmadığı durumlarda ise her iki konakta bir sıcak yemek verildi. Dolayısıyla yemek ve kumanya verilen konaklarda birer menzil ambarı tesis olunurdu ¹³¹.

1.1.11. Menzil Nakliye Kol ve Katarları

Menzil nakliye kol ve katarları, menzil teşkilatının en önemli karayolu taşıma vasıtalarıydı. Bu dönemde ülkede yeterli motorlu araç bulunamadığından karayolu

¹²⁹ *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 3; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 48; Yusuf Alpmansü, a.g.m., s. 2; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X ncü Cilt”, s. 682.

¹³⁰ Menzil konakları arazi ve yolların durum, konaklamağa elverişli köyler ile konağın ihtiyaçları gibi hususlar göz önünde bulundurularak ve bir günlük yürüyüş mesafesi olarak belirlenen ortalama her 20-30 kilometrede bir menzil konağı tesis edilirdi. *Menzil Hududu Hidemâtı Hakkında Talimat*, s. 2-3; *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 2-3; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X ncü Cilt”, s. 681.

¹³¹ *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 3; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 48; Yusuf Alpmansü, a.g.m., s. 2.

taşımacılığı büyük oranda at, katır, merkep, deve, öküz ve manda gibi yük hayvanlarıyla gerçekleştirilirdi.

Nakliye kolları, taşıdıkları malzemenin cinsine göre erzak ve cephane kolları olarak tasnif edildikleri gibi taşıdıkları yükün ağır veya hafif oluşlarına göre de ağır veya hafif kollar olarak ayrılırlardı. Ayrıca nakliye faaliyetinde kullanılan hayvanların cinsine göre de nakliye kolları atlı, mekâri, Merkebli, develi, öküz ve mandalı kollar olarak nitelendirilirdi.

Nakliye kolları oluşturulurken genellikle aynı cinsten yük hayvanları bir araya getirilerek bir nakliye kolu oluşturulurdu. Yine aynı cinsten 5 ile 10 nakliye kolu bir araya getirilerek nakliye katarları oluşturulurdu¹³². Menzil kol ve katarları menzil genelinde 1'den itibaren sıra ile (müstesilsilen) numaralandırılırdı¹³³.

Menzil nakliye kol ve katarları, faaliyet gösterdikleri menzil hatları üzerinde bulunan menzil nokta komutanlıklarının emrine verilirlerdi. Nakliye kol ve katarları, nakliye hizmetleri açısından menzil noktalarına tabi iken kolların ihtiyacı olan yük hayvanları ve bunlara ait araç-gereçlerin temini ile nakliye kollarının talim ve teftişleri Menzil Nakliye Komutanlığı'na gerçekleştirilirdi¹³⁴.

Her nakliye kolunun başında bir kumandan bulunurdu Bu kumandan, Ordu Menzil Müfettişliğinin emir ve talimatlara göre sorumluluğu altındaki kolun her türlü ihtiyacını temin ederek nakliye hizmetinin kesintiye uğramadan devam etmesini sağlamakla yükümlüydü. Kol kumandanları emrine verilmiş kolların yürüyüşlerini sorunsuz tamamlayabilmesi için gerekli tedbirleri alırdı. Nitekim yürüyüş esnasında kolların ne zaman duracağı, hareket edeceği ve mola verileceğine kol kumandanları karar verirdi. Bu açıdan öncelikle bağlı bulunduğu nakliye katar komutanına karşı sorumlulardı¹³⁵.

Her nakliye kol ve katarı menzil hattı üzerinde kendileri için belirlenmiş hat üzerinde faaliyet gösterirlerdi. Dolayısıyla her kolun vazifeli olduğu bir hat vardı ve ikinci bir emir olmadan nakliye kolları görevli olduğu mıntıkanın dışına çıkmazlardı.

¹³² Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 68.

¹³³ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 51-68.

¹³⁴ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 68-69.

¹³⁵ *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 32-33.

Kollar, yürüyüş esnasında toplu halde olarak yolun sağında hareket ederlerdi. Böylece karşıdan gelen kolların yürüyüşleri engellenmemiş olurdu.

Nakliye kolları bir sonraki konak veya noktaya zamanında varabilmesi için sabahın ilk saatlerinde yürüyüşe başlardı. Ancak gerekli görüldüğünde gece yürüyüşlerini de gerçekleştirirlerdi. Yürüyüş esnasında nakliye kollarında bulunan insan ve hayvanların iâşe ve diğer ihtiyaçların karşılanmasıyla kol kumandanları mesuldü. Konaklara ulaşan kollar buralarda bulunan park mahallerine yerleşirlerdi. Arabalı kollar burada yüklerini boşaltmazlar ancak hayvanlar üzerinde bulunan yükler indirilerek hayvanların dinlendirildi.

Yürüyüş esnasında kolların iâşe ve yem ihtiyacı başta olmak üzere sağlık ve diğer ihtiyaçları konak veya noktalardaki tesislerden istifade edilerek giderilirdi. Yürüyüşlerini tamamlayan kollar varış noktalarındaki ambar ve depolara yüklerini boşaltarak geriye dönerlerdi. Ancak geriye dönüşlerde mümkün mertebe boş dönmezlerdi. Geriye doğru sevk edilecek hasta ve yaralı ile geriye sevk edilmesi gereken atıl vaziyetteki malzemeler bu boş kollar vasıtasıyla geriye nakledilirdi¹³⁶.

1.2. Menzil Müfettişliklerinin Kuruluşu

1.2.1. Menzil Genel Müfettişliğinin Kuruluşu

Birinci Dünya Savaşı'nda yürürlükte olan Seferiye Nizamnamesi ve Menzil Nizamnamesine (yönetmelik) göre seferberliğin ilanından itibaren orduların lojistik hizmetlerini karşılamak üzere menzil müfettişlikleri teşkil edilecekti¹³⁷. Bu bakımdan seferberliğin ilanından itibaren gerek yurtiçi gerekse ordu bölgelerinde idari ve lojistik hizmetleri sürdürecektir Menzil Müfettişlikleri ihdas edilecekti¹³⁸.

Harp zamanlarında muharip orduların lojistik ihtiyaçlarının sorunsuz karşılanabilmesi ancak ordu harekât mıntıkasında bulunan ordu idaresi, menzil bölgesinde bulunan ordu menzil müfettişlikleri ile Anavatanda bulunan idari ve askeri birimleri ortak koordinasyonu ile mümkündür. Lojistik hizmetlerin aksamasını önlemek ancak bu üç idari otoritelerin birbiriyle ahenk içinde çalışmasıyla mümkün olabilirdi¹³⁹.

¹³⁶ *Menzil Hududu Hidemâtu Hakkında Talimat*, s. 7-11.

¹³⁷ *Seferiye Nizamnamesi*, s. 378-379; *Menzil Hidemâtu Nizamnamesi*, s. 2.

¹³⁸ *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncu Cilt", s. 216.

¹³⁹ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1141, Dos. 85, Fih. 2, 4, 4-1.

Dolayısıyla Seferberlik ve Menzil Hizmetleri Yönetmeliğine istinaden lojistik hizmetlerin bir koordinasyon içinde yürütülmesini sağlamak amacıyla Genelkurmay Karargâhı bünyesinde ve Genelkurmay II. Başkanı uhdesinde bir Menzil Genel Müfettişliğinin (*Menzil Müfettiş- i Umûmiliği*) kurulması gerekirdi¹⁴⁰. Bu bağlamda ilk olarak 5 Ağustos 1914 tarihinde Menzil Genel Müfettişliği ihdas edildi¹⁴¹.

Osmanlı Başkomutanlık Vekâleti, harp süresince orduların lojistik ve idari hizmetlerinin sorunsuz karşılanabilmesi için tüm devlet kurumlarının müşterek çalışması hususunda 5 Ağustos 1914 (23 Temmuz 1330) tarihinde bir genelge yayınladı. Bu genelge ile Başkomutanlık ve Genel Karargâh bünyesindeki ilgili şubeler, Menzil Genel Müfettişliği, Harbiye Nezaretinin de içinde bulunduğu on devlet dairesi ile ülkedeki diğer idari ve mahalli müesseseler el birliğiyle orduların lojistik gereksinimlerinin karşılanması hususunda ortak hareket edeceklerdi¹⁴². Dolayısıyla Başkomutanlık tarafından orduların geri hizmetlerine ilişkin alınan kararlar; Genelkurmay Başkanlığı Karargâh şubeleri, Menzil Müfettişliği ve Harbiye Nezareti bünyesinde bulunan daireleri vasıtasıyla işbirliği ve koordinasyon sağlanarak orduların lojistik hizmetleri karşılanmaya çalışıldı¹⁴³.

¹⁴⁰ Ordu harekât mıntıkasındaki geri hizmetler, ordu kumandanının emir ve talimatlarına uygun olarak Ordu Erkan-ı Harbiyesince yürütülürdü. Her ordu karargâhında geri hizmetlerin yürütülmesinden mesul bir Erkân-ı Harbiye Reisi Sanisi (Genelkurmay II. Başkanı) bulunurdu Genelkurmay II. Başkanı Ordu kumandanının talepleri ve Genelkurmay Başkanlığının genel emirlerine uygun olarak geri hizmetleri yürütürdü. Dolayısıyla Genelkurmay II. Başkanının nezareti altında bulunan geri hizmetler ordu, kolordu ve fırka karargâhlarında bulunan şubeler vasıtasıyla yürütülürdü. Çanakkale Muharebeleri süresince Tuğg. Bronzart Von Schlefendorff Genelkurmay II. Başkanı (Erkan-ı Harbiye Reisi Sanisi) görevini yürütüyordu. Bu bakımdan Bronzart Paşa Menzil Genel Müfettişliğinin doğrudan amiri konumundaydı. Dolayısıyla harp süresince Osmanlı ordusunun geri hizmetlerine ilişkin her türlü tedbir ve düzenleme doğrudan V. Bronzart Paşa tarafından alınırdı. Bu bakımdan orduların geri hizmetlerine ilişkin her türlü genel emir ve talimat Bronzart Paşa imzasıyla yayınlanırdı. Muzaffer (Erkân-ı Harbiye Kaymakamı), *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, Matbaa-i Askeriye, Dersaadet, 1339, s. 378-379; *Menzil Hidemâti Nizamnamesi*, Matbaa-i Askeriye-Süleymaniye, 1327, s. 5; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X ncu Cilt”, s. 112-113; ATASE, BDH, Kls. 1126, Dos. 11, Fih. 7-1; ATASE, BDH, Kls. 1141, Dos. 85, Fih. 4, 4-1; ATASE, BDH, Kls. 1167, Dos. 169, Fih. 6-54; ATASE, BDH, Kls. 1128, Dos. 25, Fih. 3-1, 11, 11-1.

¹⁴¹ Menzil Genel Müfettişliği görevi Mirlivâ (Tuğgeneral) Klotz Paşa tarafından yürütüldü. ATASE, BDH, Kls. 1130, Dos. 31, Fih. 17, 28, 35; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X ncu Cilt”, s. 783; *Birinci Dünya Savaşı Çanakkale Cephesi Harekâtı (Haziran 1914-Ocak 1916)*, s. 227.

¹⁴² *Menzil Hidemâti Nizamnamesi*, s. 6-12; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 9-12; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X ncu Cilt”, s. 112-113; Bülent Durgun, a.g.m., s. 59.

¹⁴³ Birinci Dünya Harbinde Osmanlı Genelkurmay II. Başkanı görevini V. Bronzart Paşa yürütüyordu. Dolayısıyla orduların her türlü lojistik hizmetleri bu zatın gözetim ve denetiminde icra ediliyordu. Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 9-12; Muzaffer, “Harbi Umumide Menzilcilik”, *Mecmua-i Askeriye*, C. 1, S.

Menzil Genel Müfettişliğinin ilk olarak idare heyeti Yarbey Nihat Bey (Anılmış) uhdesinde teşekkül ettirildi¹⁴⁴. Menzil müfettişi ile birlikte Menzil Müfettiş Yaveri, Menzil Erkan-ı Harbiye Reisi, Menzil Erkan-ı Harbiye Reisi muavinleri, Umumi Levazım Hizmetleri Uzmanları, Silah ve Mühimmat Şubesi, Muharebe Şubesi, Sıhhiye Hizmetleri Şubesi ve Evrak Kalemi kaleminden oluşan bir idare heyeti oluşturuldu¹⁴⁵.

Menzil Genel Müfettişliği karargâhında bulunan bu idari heyetin başında Menzil Genel Müfettişinin emir ve talimatlarına çerçevesinde hareket eden Menzil Genel Müfettişi Kurmay Başkanı tarafından idare edilirdi¹⁴⁶.

Menzil Genel Müfettişliğinin Erkan-ı harbiyesi (Kurmay heyeti) vazifeleri şu şubeler vasıtasıyla yürütürdü¹⁴⁷.

Birinci Şube: Ordular ile yurtiçi arasındaki nakliye hizmetlerinin düzenlenmesi, Ordu menzilleri ve yurtiçindeki haberleşmeyi tanzim edilmesi ve gerektiğinde yeniden düzenlenmek, Menzil mıntıklarının özellikle de menzil ulaştırma hudutlarının belirlenmesi ve icabında bu hudutlarda değişiklik yapmak, Menzil merkez noktalarının belirlenmesi ve icabında yerlerinin değiştirilmesi, demiryolu ulaşımına ilişkin hususların düzenlenmesi, posta hizmetlerinin düzenlenmesi, harp ceridesi ve harita hizmetlerine ilişkin hususlar bu şube tarafından düzenlenirdi. Bu şube ilk olarak Yüzbaşı Nihad Bey, Yüzbaşı Rıza Bey, Yüzbaşı Rauf ve Mülazım-ı evvel Kemal Bey uhdesinde oluşturuldu¹⁴⁸.

İkinci Şube: Ulaştırma ve muhaberenin asker tarafından işgali, muhafazası, himaye ve müdafaası; orduya giden veya ordudan dönen her türlü insan, hayvan ve malzemenin iâşe ve iskânının sağlanması ve bu hususla ilgili düzenleme yapılması, menzil mıntıkası dâhilinde asayişin ve inzibatın düzenlenmesi, ele geçirilmiş bölgelerin mülkiye ve idari düzenlenmesini yapmak gibi hususlar bu şube tarafından düzenlenirdi.

11, 1 Şubat 1336, (1 Şubat 1920) s. 412-413; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncu Cilt", s. 112-113.

¹⁴⁴ Hülya Toker, *Çanakkale Muharebelerine Katılan Komutanların Biyografileri (Belgeler ve Fotoğraflarla)*, Genelkurmay Askeri Tarihi ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Yay., Ankara, 2014, s. 479-480; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncu Cilt", s. 219.

¹⁴⁵ Mustafa Şahin, a.g.m., s. 272; *Birinci Dünya Savaşı Çanakkale Cephesi Harekâtı (Haziran 1914 – Ocak 1916)*, s. 479-480.

¹⁴⁶ Menzil Genel Müfettişliği kolordu yetkine haiz olduğundan Menzil Genel Müfettişi de kolordu kumandanlarının sahip olduğu yetkilere sahipti. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1130, Dos. 31, Fih. 18; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncu Cilt", s. 117.

¹⁴⁷ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1144, Dos. 98, Fih. 5-6; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncu Cilt", s. 512.

¹⁴⁸ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls.1124, Dos. 5, Fih. 3-3.

Bu şube de ilk olarak Binbaşı Mustafa Bey, Yüzbaşı Sadi Bey, yaver Asım Efendi uhdesin teşkil edildi¹⁴⁹.

Daha sonra bu şubelerin sayıları arttırılarak dörde çıkarıldı. Dolayısıyla şubelerin göre ve sorumluluk alanları da yeniden düzenlendi. Buna göre¹⁵⁰;

Birinci Şube: Tüm orduların menzil hizmetlerine ilişkin düzenlemeler yapmak ve bunların teftiş edilmesi, orduların iaşelerine ilişkin faaliyetler, amele taburlarına ilişkin hizmetler ve muhasebeye ilişkin faaliyetlerin düzenlenmesinden sorumlu kılındı.

İkinci Şube: Bünyesinde bulunan İskele ve Limanlar Genel Kumandanlığı vasıtasıyla deniz ulaşımına ilişkin her türlü düzenlemeyi yapmak ve bu hususla ilgili hizmetlerin yürütülmesini sağladı.

Üçüncü Şube: Posta ve haberleşmeye hizmetlerinin yürütülmesini sağladı.

Dördüncü Şube: Resmi evrak veya yazışmalara ilişkin hizmetlerin yürütülmesinden sorumluydu.

Menzil Genel Müfettişliği maiyetindeki bu şubeler ile birlikte aşağıdaki zikredilen hizmetleri gerçekleştirdi¹⁵¹.

- Tüm orduların menzil hizmetlerini düzenlenmek, takip ve teftişini yapmak,
- Ülkedeki nakliye araç ve gereçlerinden istifade ederek muharip ordu ile anavatandaki daire ve merkezler arasında kara, deniz ve demiryollarına ait her türlü ikmal ve tahliye işlemlerini gerçekleştirmek,
- Tüm haberleşme araçlarından istifade ederek (posta, telgraf, telefon vs.) ordu ile yurtiçi arasındaki iletişimi sağlamak ve haberleşme hususlarında gerekli tedbirleri almak,
- Nakliye hizmetleri gerçekleştirilirken gerekli her türlü güvenlik önlemlerinin alınmasını sağlamak,
- Gerek nakliye gerek tahliye hizmetleri esnasında askerleri ve ordu hayvanlarının iâşe ve iskânlarını temin etmek,
- Harp esnasında zapt edilecek toprakların idaresi bir valinin emrine verilene değin bu bölgenin idaresini üstlenmek,
- Başkumandan tarafından tayin edilmediği takdirde her ordunun menzil mıntıkasının belirlenmesi, menzil hatlarının tespit edilmesi ve nakliye vasıtalarının menzil müfettişlikleri arasında taksimini sağlamak,

¹⁴⁹ ATASE Arşivi, BDH, Kls.1124, Dos. 5, Fih. 3-3.

¹⁵⁰ ATASE Arşivi, BDH, Kls.1144, Dos. 98, Fih. 5-6.

¹⁵¹ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1144, Dos. 98, Fih. 5-5, 5-5a; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1124, Dos. 5, Fih. 3-3; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 64, Fih. 9-22; *Menzil Hideâtı Nizamnamesi*, s. 6-1.

- Askeri hat komiserlikleri vasıtasıyla demiryolu nakliyatını düzenlemek,
- Ordu karargâhları ile müzakere ederek menzil merkez noktası ile menzil noktalarının belirlenmek,
- Gönüllü sağlık heyetlerinin orduya yapacakları yardımları kabulü ve bunlara ait hususları düzenlenmek,
- Menzillere ait tüm hesap işlemlerini düzenlemek,
- Menzillerin teşkilatlarında yapılması gereken değişikliklere ilişkin hususları belirleyerek Genel karargâha arz etmek,
- Yeni bir menzilin kurulması kararlaştırıldığında bu menzilin kuruluşu için gerekli her türlü desteği vermek,
- İskele ve Limanlar Genel kumandanlığı vasıtasıyla tüm deniz nakliyatını düzenlemek
- Harp cerideleri ve harita hizmetlerinin sağlanmak gibi birçok hizmet Menzil Genel Müfettişliğinin uhdesindeydi.

Tüm bu hususlar göz önünde bulundurulduğunda Menzil Genel Müfettişliğinin kuruluş gayesi ordu menzil müfettişlikleri ile anavatandaki askeri ve idari birimler arasında bir nevi köprü görevi üstlenerek muharip orduların her türlü lojistik ihtiyacını eksiksiz karşılamak için gerekli tedbirleri almaktır.

Menzil Genel Müfettişliği sayesinde Genelkurmay karargâhı bünyesinde bulunan daireler¹⁵², Harbiye Nezareti bünyesinde bulunan daireler ile Ordu menzil müfettişlikleri arasındaki eşgüdüm ve koordinasyon sağlandı. Böylece orduların tüm idari ve lojistik hizmetler tek elden yürütülebildi¹⁵³.

Menzil Genel Müfettişliğinin ordu harekât mıntıkasında yer alan askeri idare ile Menzil mıntıkasında yer alan Menzil idaresi ve Anavatan bölgesinde yer bulunan tüm idari ve askeri birimler arasındaki eşgüdümün sağlaması ile orduların bütünleme hizmetleri tek elden idare edilebildi. Dolayısıyla Menzil Müfettişliği sayesinde orduların lojistik hizmetleri yürütülürken çıkabilecek olası idari karışıklıkların önüne geçildiğinden menzil hizmetlerinin kesintiye uğramadan yürütülebildi¹⁵⁴.

Menzil Genel Müfettişliğinin kuruluşundan sonra sıra her ordunun menzil hizmetlerini yürütecek ordu menzil müfettişliklerinin teşkil edilmesine geldi. İlk olarak

¹⁵² Edward J. Erickson, *Size Ölmeyi Emrediyorum! Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu*, (Çev. Tanju Akad), 2. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul, Aralık 2003, s. 296.

¹⁵³ *Menzil Hidemâtu Nizamnamesi*, s. 5-6; Bülent Durgun, *a.g.m.*, s. 58-59; Muzaffer, "Harbi Umumide Menzilcilik", s. 412-413.

¹⁵⁴ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1141, Dos. 85, Fih. 4.

13 Ağustos 1914 tarihinde İstanbul'da bulunan 1'inci Ordunun geri hizmetlerini karşılamak üzere 1'inci Ordu Menzil Müfettişliği kuruldu. Menzil Müfettişliğine Hüseyin Tosun Bey, Kurmay Başkanlığına ise (Erkan-ı Harbiye Riyasetine) ise Yarbay (Kaymakam) Selahattin Bey tayin edildi. Taksim kışlasındaki Harbiye Nezaretinin eski hassa dairesi menzil müfettişliğinin karargâhı haline getirilerek 1'inci Menzil Müfettişliği görevine başladı¹⁵⁵.

Daha sonra 2'inci Ordunun menzil hizmetlerini karşılamak üzere 26 Kasım 1914 tarihinde 2'inci Ordu Menzil Müfettişliği kuruldu¹⁵⁶. Daha sonra 3 ve 4'üncü ordular için menzil müfettişlikleri teşkil edildi. 5'inci ve 6'ıncı Orduların kurulmasıyla bu ordular içinde menzil müfettişlikleri oluşturuldu. Böylece menzil müfettişliklerinin sayısı altıya çıkarılmış oldu. Birinci Dünya Savaşı süresince teşkil edilen menzil müfettişlikleri yalnızca bunlardan ibaret değildi. Zira doğrudan ordulara bağlı olmayan müstakil menzil müfettişlikleri de ihdas edilmişti. Yıldırım Menzil Müfettişliği, Fırat ve Halep Menzil Müfettişliği bu tür müfettişliklerdendi¹⁵⁷.

1.2.2. 5'inci Ordu Menzil Müfettişliğinin Kuruluşu

Birinci Dünya Harbi'nde yürürlükte olan 1911 tarihli menzil yönetmeliğine göre seferberliğin ilanıyla birlikte orduların lojistik hizmetlerini karşılamak amacıyla her bir ordu veya müstakil hareket eden bir veya birkaç kolordudan müteşekkil birlikler için birer menzil müfettişliği ihdas edilecekti¹⁵⁸.

Ordu menzil müfettişlikleri, kendileri için tahsis edilen sınırlar içinde bağlı bulundukları orduların her türlü lojistik ihtiyaçlarını karşılamak üzere teşkil edilirdi. Menzil Genel Müfettişliği tarafından verilecek genel emir ve talimatlar doğrultusunda

¹⁵⁵ Muzaffer, "Harbi Umumide Menzilecilik", s. 411; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 2; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1126, Dos. 11, Fih. 6; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 2416, Dos. 117, Fih. 16.

¹⁵⁶ *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncu Cilt", s. 783-784.

¹⁵⁷ Birinci Dünya Savaşı yıllarında yürürlükte olan Menzil Nizamnamesine göre her ordu için bir menzil müfettişliği tesis edilmesi gerekiyordu. Bu müfettişlikler, genellikle bağlı bulunduğu ordunun numarası ile adlandırılırdı. Menzil müfettişliklerinin bulundukları şehir ve kasabalar daima değişebildiğinden menzil müfettişlikleri genellikle bulundukları yerin ismiyle adlandırılmazlardı. Birinci Dünya Harbi süresince Yıldırım Menzilleri, Fırat Menzil Müfettişliği ve Halep Menzil Müfettişliği gibi bulundukları yerin ismiyle anılan müstakil müfettişlikler de tesis edilmişti. Muzaffer, "Harbi Umumide Menzilecilik", s. 416; *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 24; *Seferiye Nizamnamesi*, s. 378-379; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 42.

¹⁵⁸ *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 24.

bağlı bulundukları ordu komutanlığının emir ve talimatlarına uygun olarak orduların her türlü geri hizmet faaliyetleri bu müfettişlikler tarafından yürütülürdü¹⁵⁹.

Bu müfettişlikler, bağlı bulunduğu ordunun lojistik ihtiyaçlarını zamanında muharip orduya ulaştırmakla mükellefi. Bu bakımdan menzil müfettişlikleri, muharip orduların muhtemel ihtiyaçları için gerekli önlemleri önceden almak durumundaydı. Bunun için de bağlı bulunduğu ordu karargâhı ile sürekli irtibat halinde olması gerekirdi. Hatta icabında her kolordu ve müstakil fırka ve alayın karargâhları ile irtibat halinde olması gerekirdi¹⁶⁰.

Ordu menzil müfettişlikleri, ordu harekât bölgesindeki askeri birliklerin yanında sınırları içinde bulunan mülki amirler ile de sürekli iletişim halinde olurlardı. Menzil müfettişlerinin doğrudan doğruya mahalli idarelere müdahale yetkisine sahip olmasa da menzil müfettişinin her talebi mülki memurlarca titizlikle takip edilerek yerine getirilirdi. Zira harp alanının hemen gerisinde bulunan bu mıntıkadaki faaliyetler orduların muvaffakiyetlerine doğrudan tesir ettiğinden mahalli idareler, menzil müfettişliğine her türlü yardımı sağlamak durumundaydı¹⁶¹.

Menzil müfettişlikleri harp alanındaki askeri otoritelerin yanında anavatan içinden kalan askeri ve idari otoritelerle de irtibat halinde olmalıydı. Bu hususta Menzil Genel Müfettişliği başta olmak üzere Erkan-ı Harbiye Dairesi, Harbiye Nezareti, diğer ordu müfettişlikleri ile mülki ve idari otoritelerle de irtibatta halinde bulunurdu¹⁶².

Ordu menzil müfettişliklerinin görev ve sorumlulukları genel hatlarıyla şu şekilde izah edebiliriz¹⁶³.

- Cephe hattındaki muharip ordunun her türlü lojistik ihtiyacını Menzil ve Anavatan bölgesinden temin ederek harp sahasına ulaştırmak
- Harp mıntikasında bulunan hasta ve yaralılar başta olmak üzere orduların hareket kabiliyetini engelleyen her türlü âtıl durumdaki maddelerin yurtiçine doğru tahliyesini sağlamak
- Menzil bölgesinde gelip geçen ordu birlikleri ve bunlara ait hayvanların iâşe, ikmal ve iskânını sağlamak

¹⁵⁹ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1130, Dos. 31, Fih. 16.

¹⁶⁰ *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 27-28.

¹⁶¹ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 39.

¹⁶² *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 29-30.

¹⁶³ *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 3, 24-28; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 40-42.

- Menzil sınırları içinde bulunan ihtiyat kıtaların başta olmak üzere menzil hizmetlerini yürüten tüm görevli personel ile menzil hizmetlerinde istihdam edilen hayvanların iâşe, ikmal ve iskânını temin etmek
- Menzil sınırları içinde bulunan hastane, revir, nekahethane vb. sağlık kuruluşları vasıtasıyla muharip orduya her türlü sağlık hizmetlerini sunmak
- Yurt içinde veya menzilde zuhur eden bulaşıcı hastalıkların muharip orduya ulaşmasını engellemek için gerekli tedbirleri almak
- Muharebe kıtalarının gerisinde bulunan arazinin idare ve muhafazasını sağlamak,
- Menzil bölgesinde yürütülen nakliye hizmetlerini yürütülmesi ve bu hizmetlerin güvenli şekilde yürütülmesi için gerekli tedbirleri alarak İkmal ve tahliye faaliyetlerinin sorunsuz işlemesi için gerekli tedbirleri önceden almak
- Menzil Müfettişliği bünyesinde bulunan kıta ve müesseselerin eşgüdümlü olarak çalışmasını sağlamak
- Menzil mıntıkasındaki ulaşım ve haberleşme hizmetlerinin yürütülebilmesi için gerekli tedbirleri almak
- Menzil mıntıkasında jandarma ve karakol hizmetlerini düzenleyerek bölgenin güvenlik ve asayişi sağlamak,
- Düşman arazisinin işgal edilmesi halinde buradaki malzeme ve mühimmatın muharip orduya veya yurtiçine sevk edilmesini sağlamak
- Anavatandan orduya gönderilen her türlü ikmal maddelerini muhafaza ve idare ederek bunları en seri şekilde ordu harekât bölgesine ulaştırmak
- Ordu harekât bölgesinden menzil mıntıkasına sevk edilen atıl durumdaki her türlü araç ve malzemeyi süratle ıslah ve tamir ederek muharip ordunun hizmetine sunmak, tamiri mümkün olamayanların ise yurtiçine sevk edilmesini sağlamak
- Menzil sınırları içinde bulunan tüm kıta ve hizmet birimlerinin talim ve terbiyesine ilişkin hizmetleri sunmak
- Menzil bölgesindeki her türlü tamir ve inşaat faaliyetlerini yürütmek
- Menzil sınırları içinde bulunan her türlü kaynaktan istifade edebilmek için gerekli tedbirleri almak Ordu Menzil Müfettişliklerinin görev ve sorumluluğundaydı.

Yukarıda belirtilen tüm bu hizmetleri ifa eden menzil teşkilatının başında bir menzil müfettişi bulunurdu. Menzil mıntıkası içinde menzil müfettişinden daha yüksek bir askeri idare ve makam bulunmazdı. Menzil müfettişi, teşkilat bünyesindeki tüm kıta

ve müesseselerin amiri olduğundan menzil bölgesindeki her türlü lojistik faaliyet menzil müfettişinin emir ve talimatları göre düzenlenirdi¹⁶⁴.

Menzil mıntıkası içinde menzil müfettişinden daha yüksek bir askeri idare ve makam bulunmazdı. Menzil müfettişi, teşkilat bünyesindeki tüm kıta ve müessesenin amir olduğundan menzil bölgesindeki her türlü faaliyet menzil müfettişinin emir ve talimatları göre düzenlenirdi¹⁶⁵.

5'inci Ordu teşekkül ettirilmeden evvel Gelibolu yarımadası ve Çanakkale boğazının savunulması görevi Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığının uhdesindeydi¹⁶⁶. Dolısıyla Gelibolu yarımadasında bulunan birliklerin lojistik ihtiyaçları doğrudan Başkomutanlık tarafından karşılanırdı. Bu durum 5'inci Menzil Müfettişliğinin kuruluşuna kadar devam etti¹⁶⁷.

5'ici Ordunun faal hale getirilmesiyle bu orduya bağlı tüm askeri birliklerinin lojistik ihtiyaçları 5'inci Ordu Menzil Müfettişliği tarafından karşılanmaya başlandı. Yarımada içinde ayrı bir hareket komutanlığı olarak varlığını devam ettiren Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı'na bağlı birliklerin de menzil hizmetleri de yine 5'inci Ordu Menzil Müfettişliği tarafından karşılandı.

5'inci Ordunun kuruluşundan itibaren teşkil edilen 5'inci Menzil Müfettişliğinin idari heyeti ise Başkomutanlığın 27 Mart 1915 (13 Mart 1331) tarihli tebligatı ile oluşturulmayabasılandı¹⁶⁸. Buna göre 5'inci Menzil Müfettişliğine Miralay Ali Bey, Kurmay başkanlığına ise Yüzbaşı Muzaffer Bey atandı¹⁶⁹. Kısa süre sonra menzil müfettişliği görevine Miralay Sadık Sabri Bey getirildiği gibi 5'inci Menzil Müfettişi Sadık Sabri Beyin Muavinliğine ise Mehmet Ali Bey getirildi. Menzilin Kurmay Başkanlık görevi ise yine Muzaffer Bey tarafından yürütüldü¹⁷⁰. 5'inci Menzil Müfettişliğinin bu yönetim kadrosu harbin sonuna değin vazifesini devam ettirdi.

¹⁶⁴ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hideât Rehberi*, s. 39; Muzaffer, "Geri Hidemât, Menzilcilik", s. 396-404.

¹⁶⁵ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hideât Rehberi*, s. 39; Muzaffer, "Geri Hidemât, Menzilcilik", s. 396-404.

¹⁶⁶ 6 Ağustos 1914 tarihinden 5'inci Ordunun kuruluş tarihine kadar (25 Mart 1915) bu bölgenin savunulması görevi, doğrudan Başkomutanlığa bağlı bulunan askeri birlikler tarafından sağlandı. Bu birliklerin büyük kısmı barış dönemlerinde teşekkül ettirilen ve genelde yer değiştirmeyen birliklerden oluşuyordu. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekâtı*, C. V, I. Kitap, s. 256.

¹⁶⁷ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1144, Dos. 101, Fih. 8, 8-1, 8-3.

¹⁶⁸ 5'inci Menzil Müfettişliğinin idare heyeti oluşturulurken büyük oranda Bahr-ı Sefid Boğazı ve Çanakkale'de bulunan mevcut idareden faydalanıldı. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 2028, Dos. 5, Fih. 5.

¹⁶⁹ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3591, Dos. 1, Fih. 1-1.

¹⁷⁰ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 8-2, 13-5; *ATASE Arşivi*, Kls. 3552, Dos. 129, Fih. 5-4; FERİD (Binbaşı), "Büyük Harpte Alman Ordusunda Menzil Hidemâtı", *Mecmua-i Askeriye*, C. 7,

1.2.3. 5'inci Ordu Menzil Sınırları

Birinci Dünya Savaşında muharip orduların lojistik ihtiyaçlarını karşılamak ve geri hizmetlere ilişkin faaliyetleri yürütmek amacıyla her orduya bir menzil bölgesi tahsis edilirdi¹⁷¹. Menzil sınırları da menzil mıntıkası ve menzil hududu olarak iki bölge halinde teşekkül ettirilirdi. Harbin gidişatına göre harp alanında yapılacak herhangi bir değişiklik doğrudan orduların menzil sınırlarına da yansırı. Bu bakımdan orduların menzil sınırları, muharip orduların harekâtına göre her an değişebilirdi.

1.2.3.1. 5'inci Ordu Menzil Mıntıkasının Sınırları

Harp sahasının hemen gerisinden başlayarak Anavatan mıntıkasına kadar devam eden bölge menzil mıntıkası olarak belirlenirdi. Ordu harekât mıntıkasının hemen gerisinde kesintisiz olarak devam eden bu bölge, Anavatan mıntıkasına kadar devam ederdi. Harp sahasının düşman topraklarında yer alması durumunda ise menzil mıntıkasının sınırı düşman topraklarını kapsayacak şekilde yeninden düzenlenirdi. Ancak ordunun düşman toprakları içinde ilerlemesi durumunda orduların menzil sınırları gereğinden fazla genişleyeceğinden menzil sınırlarının gerisinde kalan bölgenin mülki idarisi düzenlenerek bir valinin emrine verilirdi¹⁷².

Orduların menzil sınırları, Menzil Genel Müfettişliğinin emir ve talimatlarına uygun olarak düzenlenirdi. Ancak harbin başlamasıyla birlikte ordu harekât alanının sınırları ordu kumandanının alacağı kararlara göre şekillenirdi. Dolayısıyla menzil mıntıkasının ön hattı da ordu kumandanı tarafından belirlenmiş olunurdu. Menzil mıntıkasının geri hattı ise Menzil Genel Müfettişliğinin emir ve talimatlarına istinaden Ordu Menzil Müfettişliklerince tespit edilirdi¹⁷³.

5'inci Ordunun kuruluşunda evvel Trakya ve Boğazlar çevresinin güvenliğini sağlamak 1'inci ve 2'inci orduların uhdesinde olduğundan bu bölgeler 1'inci ve 2'inci menzil sınırları içerisinde yer alırdı. Daha sonra 5'inci Menzil Müfettişliğinin teşekkül etmesiyle Sazlıman-Galata köyü hattı¹⁷⁴ 2'inci Menzil ile 5'inci Menzil ara hattı olarak

S. 61, s. 128; İzzettin Çalışlar, *On Yıllık Savaş; Org. İzzettin Çalışlar'ın Not Defterinden Balkan, Birinci Dünya ve İstiklal Savaşları*, (Haz: İzzeddin Çalışlar) Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2010, s. 167.

¹⁷¹ *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifât*, s. 2.

¹⁷² *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 3; *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifât*, s. 2; *Seferiye Nizamnamesi*, s. 378; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 681.

¹⁷³ *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 30.

¹⁷⁴ Bugünkü adı Sötlüce köyüdür.

belirlendi¹⁷⁵. Daha sonra Başkomutanlık Vekâleti 17 Nisan 1915 tarihli emri ile 1'inci ve 2'inci menzil sınırlarında değişikliğe gidildi¹⁷⁶.

Yapılan bu yeni düzenleme ile 5'inci Menzil mıntıkasının sınırlarında da değişikliğe gidildi. Böylece Tekirdağ-Hoca Aydın Çiftliği (Aydinköy)-Hapgirler, Okkalı- Ergene Nehri-Uzunköprü-Kiremitçiköy ile Meriç Nehrine uzanan sınır hattı 5'inci ve 2'inci Menzil ara hattı olarak belirlendi. Böylece Rumeli cihetinde Tekirdağ-Uzunköprü hattının güneyi 5'inci Menzile dâhil edildi¹⁷⁷.

26 Mart 1915 tarihinde Anadolu yakasındaki Biga Sancağı dahilindeki menzil faaliyetlerini yürüten kıta ve müesseseler 5'inci Menzil Müfettişliğine devredildi. Dolayısıyla 5'inci Menzilin Anadolu yakasındaki sınırı Biga Sancağının idari sınırları içinde bulunan Karabiga, Biga, Lapseki, Kala-i Sultaniye (Çanakkale), Ezine, Bayramiç ve Ayvacık kazalarını kapsayacak şekilde genişletildi¹⁷⁸.

5'inci Menzil Müfettişliğine bağlı kıta ve müesseselerin artması üzerine 5'inci menzil mıntika sınırı daha da genişletildi. Böylece Çatalca'nın batısındaki Malatraburnu- Çerkez Köy- Eski Ereğli Çiftliği hattı 5'inci menzil ile 1'inci Menzil Müfettişliği ara hattı olarak tayin edildi¹⁷⁹. Dolayısıyla 5'inci menzil mıntıkası sınırları, bu hattın batısında kalan tüm Rumeli toprakları ile Anadolu yakasındaki Biga Sancağının o günkü idari sınırlarını kapsayacak şekilde genişletildi¹⁸⁰.

¹⁷⁵ *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X neu Cilt", s. 221.

¹⁷⁶ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 2416, Dos. 117, Fih. 1-5, 25-7; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X neu Cilt", s. 220.

¹⁷⁷ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 2416, Dos. 117, Fih. 1-5, 25-7.

¹⁷⁸ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 2416, Dos. 117, Fih. 1-5, 25-7; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1139, Dos. 74, Fih. 11.

¹⁷⁹ 5'inci Menzil mıntika sınırları belgelerde bazen Podima-Silivri (hariç) hattının batısı ile Anadolu yakasında ise Biga Sancağı idari sınırları menzil mıntıkasının sınırları olarak ifade edilmiştir. Bazı belgelerde ise menzil mıntıkasının sınırları Malatraburnu-Çerkezköy-Eski Ereğli Çiftliği hattı şeklinde geçmektedir. Her iki ifade de aynı güzergâhı ifade etmekle birlikte Malatraburnu-Çerkezköy-Eski Ereğli Çiftliği hattı ile daha net bir sınır çizgisi ortaya koyulmuştur. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1-42; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 4; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 2522, Dos. 2, Fih. 14; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 4; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1128, Dos. 25, Fih. 11; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1130, Dos. 31, Fih. 30.

¹⁸⁰ Biga Sancağının idari sınırları içinde Ezine, Kala-i Sultaniye, Ayvacık, Biga ve Bayramiç kazaları yer alırdı. Dolayısıyla bu kazaların o günkü idari sınırları 5'inci Menzil mıntıkasına dâhildi. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1139, Dos. 74, Fih. 11.

Harita 1. 5'inci Menzil Mıntıkasının Sınırları



1.2.3.2. 5'inci Ordu Menzil Hududu (Bölgesi)

Muharip ordunun her türlü lojistik gereksinimlerini karşılandığı menzil mıntıkasının sınırları, askeri harekatin seyrine göre değişebilirdi. Nitekim menzil bölgesi, ordu birliklerin bulunduğu mevkilere ve askeri harekâtın icra edildiği savaş alanları göz önünde bulundurularak belirlendiğinden, ordunun ileri veya geri hareket etmesiyle ordunun harp alanında değişmesine bağlı olarak orduların menzil sınırlarında da değiştirilirdi. Ancak orduların harekât alanında herhangi bir değişiklik olmamasına rağmen menzil bölgesindeki kaynakların, ulaşım vb. imkânların kısıtlı olması halinde de orduların menzil hududunda değişiklik yapılabilirdi. Orduların menzil hududunun tespiti ve menzil hatlarının belirlenmesi gibi hususlar Başkumandanlıkça tespit edilirdi. Başkumandanlıkça belirlenmemesi halinde ise bu sınırlar Menzil Genel Müfettişliği tarafından belirlenirdi¹⁸¹.

¹⁸¹ *Menzil Hidemâti Nizamnamesi*, s. 4; *Seferiye Nizamnamesi*, s. 378; *Menzil Hidemâti Nizamnamesi*, s. 30; Bülent Durgun, *a.g.m.*, s. 59-60.

5'inci Ordu Menzil Müfettişliğinin hududu; başlangıçta Malatra Burnu-Çerkez Köy- Eski Ereğli Çiftliği hattının batısındaki Edirne vilayeti¹⁸² sınırlarını içinde kalan tüm Rumeli toprakları ile ve Anadolu yakasında kalan Biga Sancağının idari sınırları menzil hududu olarak belirlenmişti¹⁸³. Ancak 5'inci Ordunun her geçen gün artan ihtiyaçlarını karşılayabilmek üzere 5'inci menzil hududu daha da genişletildi. Rumeli cihetinde yine Malatra Burnu- Çerkez Köy- Eski Ereğli Çiftliği hattının batısında kalan ülke toprakları ile Anadolu topraklarında ise Yalova-Gemlik idari sınır hattı boyunca uzanarak Beyşehir, Bilecik, Söğüt, İnegöl, Orhaneli, Simav, Gediz, Uşak, Sandıklı, Uluborlu, Yalvaç, Şarkikaraağaç, Eğirdir, Akseki, ve Alaiye (Alanya)'nin o günkü idari sınırlarını içine alarak Akdeniz'e ulaşan hattın batısında kalan tüm topraklar 5'inci Menzil hududuna dâhildi¹⁸⁴. Netice itibariyle bir ordunun menzil hududu o ordunun güvenliğinin sağlamakla sorumlu olduğu tüm bölgeyi içine alırdı¹⁸⁵.

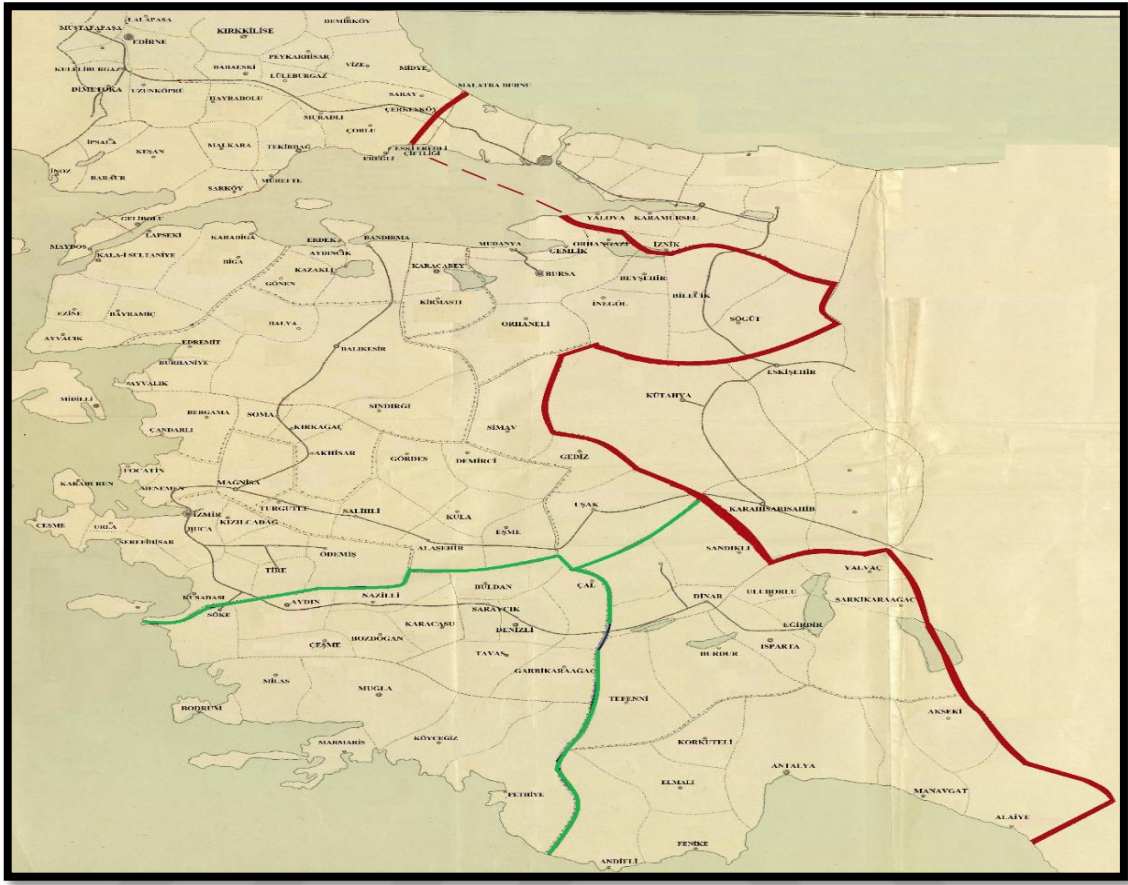
¹⁸² Bu dönemde Edirne vilayeti Edirne Vilayetine sınırları içinde bulunan bağlı Kavaklı, Lalapaşa, Havsa, Uzunköprü, Kırkkilise (Kırklareli), Lüleburgaz, Baba-i Atik, Vize, Demirköy, Pınarhisar, Mustafa Paşa, Tekfurdağı (Tekirdağ), Çorlu, Malkara, Hayrabolu, Saray, Gelibolu, Keşan, İpsala, Şarköy, Mürefte, İnoz, Eceabad, gibi kazaları içine alan oldukça geniş bir bölgeyi içine almaktadır. Yavuz Haykır-Yavuz Selim Çeloğlu, *1916 Nüfus İstatistik Cetveli*, Hiperyayın, İstanbul, 2017, s. 145-149.

¹⁸³ *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 221; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 4; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 2522, Dos. 2, Fih. 14.

¹⁸⁴ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1139, Dos.74, Fih. 11; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1138, Dos. 69, Fih. 1-41, 1-42; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1-42; Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik* s. 221; Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 279; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 483; Ahmet Esenkaya, "Çanakkale Cephesi'nde İdari Faaliyetler ve lojistik Hizmetler", s. 48. 5'inci Menzil hududunu gösteren harita için bkz. Ek 5.

¹⁸⁵ 5'inci Ordunun sorumluluğu altındaki bölgenin sınırları için bkz. Liman Von Sanders, *a.g.e.*, s. 119.

Harita 2. 5'inci Ordu Menzil Hududunun Sınırları



Kaynak: ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1139, Dos. 74, Fih. 11

Görüldüğü gibi Trakya, Marmara ve Ege bölgesi gibi ülkenin tarım bakımından en verimli, toprakları 5'inci Menzil bölgesi içinde yer aldığı gibi ulaştırma, ticaret, sanayi ve iktisadi bakımdan ülkenin en gelişmiş bölgeleri yine 5'inci Ordu Menzil Müfettişliğinin sınırları içerisinde yer alırdı¹⁸⁶. Ayrıca Çanakkale boğazı ve Marmara Denizinin bu müfettişliğin sınırları içerisinde olması, muharip ordunun lojistik ihtiyaçlarının temini kadar bu ihtiyaçların orduya ulaştırılmasında büyük kolaylık sağladı¹⁸⁷.

¹⁸⁶ Marmara, Ege ve Akdeniz öteden beri ülkenin en gelişmiş bölgelerindendi. Rumeli bölgesi ise Osmanlı ülkesindeki diğer yerlere nazaran ortalamamın üstünde bir gelişmişliğe sahipti. Bu hususla ilgili olarak geniş bilgi için bkz. Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Basımevi, Ankara, 1994; Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, (Seçme Eserleri -II) İstanbul, Aralık 2009; Şevket Pamuk, *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, İstanbul, Nisan 2014; Tefik Güran, *Osmanlı Dönemi Tarım İstatistikleri 1909, 1913 ve 1914*, Ankara, 1997.

¹⁸⁷ Menzil sınırları karaları kapsadığı gibi deniz, göl ve nehirleri de kapsardı. *Menzil Müessesesi Hakkında Tarifat*, s. 2; Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 279; Muhammed Erat, "Çanakkale Muharebelerinde

Çanakkale Muharebelerinin cereyan ettiği ordu harekât alanında harbin sonuna kadar harp sahasında herhangi bir değişikliğin olmaması ve menzil sınırları içindeki kaynakların yeterli olması gibi nedenlerden dolayı menzil sınırlarında önemli bir değişiklik yaşanmadı.

1.2.4. 5'inci Menzil Müfettişlik Karargâhının Teşkili

Menzil Müfettişliğinin kuruluşuna karar verildikten sonra ilk olarak Menzil müfettişliği karargâhının yer alacağı mevki ve Menzil Müfettişliğinin kurmay heyeti oluşturulurdu¹⁸⁸. Menzil karargâhı, ordu karargâhı ve Anavatandaki idari ve askeri birimlerle kolayca irtibata geçebileceği bir mevkide olmasına özen gösterilirdi¹⁸⁹. Dolayısıyla ulaşım bakımından en avantajlı mevki olarak görülen Gelibolu kazası 5'inci Menzil Müfettişliğinin merkez karargâhı olarak belirlendi¹⁹⁰. Ancak 5'inci Ordu karargâhının Bigalı Yalova arasındaki mevkie nakledilmesiyle Menzil Müfettişlik karargâhının ileri kademesi de Akbaş İskelesine yakın bir mevkie nakledildi¹⁹¹.

Türk Ordusunun İaşe Problemi” *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, S. 1, Çanakkale, Mart 2003, s. 126-127; Mehmet Arslan, *a.g.m.*, s. 233-234.

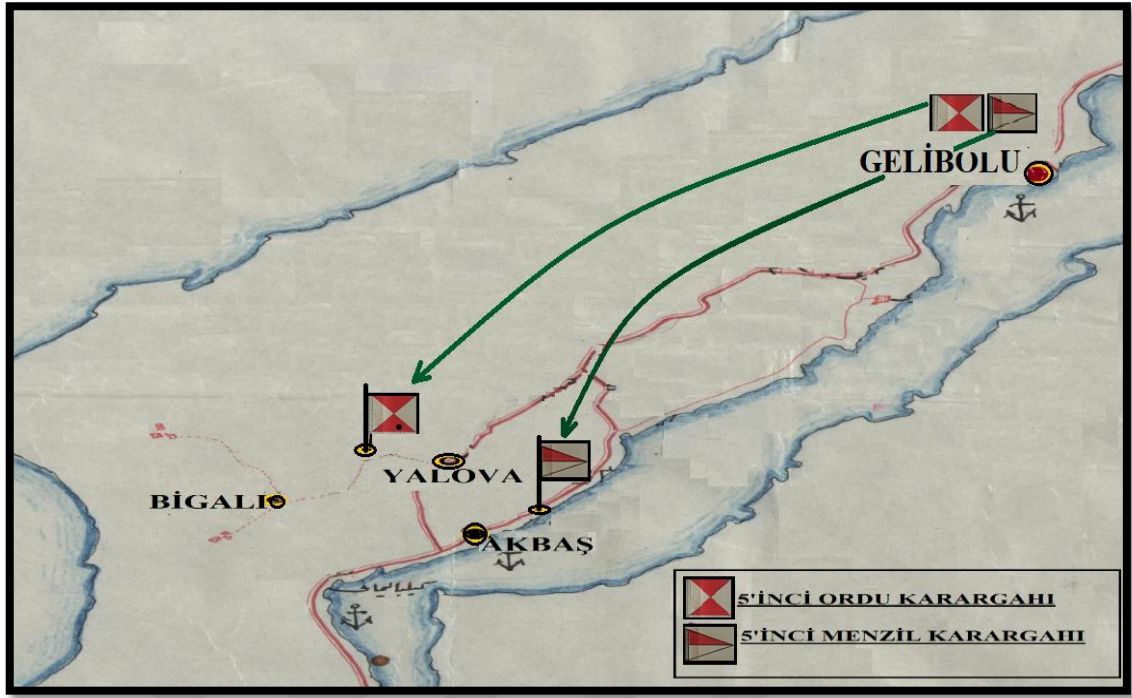
¹⁸⁸ Muzaffer, “Harbi Umumide Menzilecilik”, s. 412.

¹⁸⁹ Yusuf Alpmansü, *a.g.m.*, s. 10.

¹⁹⁰ Bir ordu menzil müfettişliğinin karargâhı, ordusu karargâhı ve yurtiçi ile irtibatı kolayca sağlayabilecek bir mevkide bulunurdu. Bu amaçla menzil müfettişliği karargâhını, mümkün mertebe ordu karargâhına yakınında tesis edilirdi. *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 26-27; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 42; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-20; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3591, Dos. 1, Fih. 1-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9-1.

¹⁹¹ Muharebelerin sona ermesiyle 5'inci Menzil karargâhı önce Uzunköprü, Lüleburgaz ve Tekirdağ'a daha sonra da Bandırma'ya nakledildi. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-20; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3591, Dos. 1, Fih. 1-1.

Harita 3. 5'inci Menzil Müfettişlik Karargâhının Gelibolu'dan Akbaş'a Nakli



(Kaynak: ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-20)

Gelibolu kazası menzil karargâhı olarak belirlendikten sonra ilk olarak menzil hizmetlerini yürütecek idare heyeti yani menzilin kurmay heyeti (Erkân-ı harbiyesi) oluşturuldu¹⁹². Başında bir kurmay başkanın bulunduğu bu heyette yüzbaşı rütbesinde bir harp zabiti¹⁹³ ile mülazım (teğmen) rütbesinde bir yaver, bir topçu yüzbaşısı, bir istikâm yüzbaşısı, bir tabur kâtibi, bir serbaytar, yeteri kadar baytar muavini ve dört yazıcıdan teşekkül ettirilirdi¹⁹⁴. 31 Mart 1915 tarihinden itibaren de 5'inci Menzil Müfettişliği resmen faaliyetlerine başladı¹⁹⁵.

Menzil karargâhındaki hizmet verecek kurmay heyeti oluşturulurken bir yandan da karargâhta menzil faaliyetlerin yürütülmesini sağlayacak şubeler ihdas edildi¹⁹⁶.

Menzil karargâhında bulunan şubeler ve görevleri şu şekildedir¹⁹⁷.

¹⁹² Başlangıçta 5'inci Menzilin İdare heyeti için Bahr-ı Sefid Boğazı kıtaları ile yarımada içinde görev yapan idare heyetlerinden faydalanıldı. ATASE Arşivi, BDH, Kls. 2028, Dos. 5, Fih. 5.

¹⁹³ 27 Mart 1915 tarihli tebligat ile Menzil Kurmay başkanlığına da Yüzbaşı Muzaffer Bey atandı. ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3591, Dos. 1, Fih. 1-1.

¹⁹⁴ *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 25; Bülent Durgun, *a.g.m.*, s. 60

¹⁹⁵ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3591, Dos. 1, Fih. 1-1.

¹⁹⁶ Menzil kurmay başkanı, karargâh bünyesinde bulunan tüm şubelerin amiri konumundaydı. Menzil kurmay başkanı doğrudan Menzil Müfettişinden emir ve talimat alırdı. Yusuf Alpmansü, *a.g.m.*, s. 11.

¹⁹⁷ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 42-45; Yusuf Alpmansü, *a.g.m.*, s. 11.

Muamelat-ı Zatiye ve Adli İşler Şubesi: Bünyesinde bulunan Malumat-ı Zatiye kısmı ile personelin özlük işlerine ilişkin faaliyetler yürütürken Adli işler kısmı da askeri adalete ilişkin hizmetleri yürütürdü.

Harekât Şubesi: Ordunun harekâtına uygun olarak menzil için genel karar ve emirleri hazırlardı. Ayrıca harita ve harp ceridelerini hazırlamak, savunma ve disiplin işlerini yürütmek, demiryollarının faaliyetlerini kontrol etmek, erat ikmalinin sağlanabilmesi için gerekli planlamalar yapmak ve bunları uygulamak gibi hizmetler bu şube tarafından yürütülürdü. Ayrıca menzil bölgesinin güvenliğini sağlanması, menzil bölgesindeki muharip birliklerin eğitimlerini gözetilmesi ve menzil bölgesindeki harp düzenin planlanması gibi hizmetler bu şube tarafından yürütülürdü. Menzil sınırları içinde nehir, göl ve deniz bulunursa bu şubeye yaklaşık 52 bahriye subayından oluşan bir Bahriye bölümü eklenirdi.

Eslaha ve Mühimmat Şubesi: Menzil ve anavatandaki silah ve cephanenin durumu hakkında bilgi edinerek harp müddetince orduya yapılacak silah ve cephane sevkياتına ilişkin düzenlemeler yaparak bu hususta gerekli tedbirleri alırdı. Ayrıca silah ve cephane imalathaneleri veya tamirhanelerinin işleyişine ilişkin gerekli düzenlemeler yapmak ve tedbirler almak yine bu şubenin vazifesiydi.

Posta ve Telgraf Şubesi: Ordu ve menzil bölgeleri veya menzil ile anavatan arasındaki tüm posta ve haberleşme hizmetlerin sorunsuz işletilebilmesi için düzenlemeler yapmak ve bu hususta gerekli tedbirler almak Posta ve Telgraf Şubesinin sorumluluğundaydı. Ayrıca bu şube haberleşmeye ait teçhizat ve malzemenin temini hususunda gerekli tedbirleri alırdı.

Tayyare ve Otomobil Şubesi: Menzil mıntikasındaki otomobil kolları ve tayyare hizmetlerinin yürütülebilmesi için gerekli tedbirler bu şube tarafından alınırdı. Ayrıca menzil mıntikasının düşman hava taarruzuna karşı savunulması için gerekli önlemler yine bu şube tarafından alınırdı.

Nakliye Şubesi: Menzil nakliye kollarının harekâtını idare edilmesi ve ordunun ihtiyaç duyduğu her türlü nakliye hayvanı ile nakliye araç-gereçlerinin temini sağlamak gibi hizmetler bu şube tarafından yürütülürdü. Ayrıca menzil bölgesinde yürütülen nakliye hizmetlerinin düzenlemek, nakliyeye ait eksikliklerin giderilerek nakliye hizmetlerinin yürütülebilmesini sağlamak için gerekli tedbirler almak ve uygulamak yine bu şubenin görevleri arasındaydı.

Levazım Şubesi: Ordu harekât bölgesi, menzil ve yurtiçi ambarlarında bulunan erzakın cins ve miktarlarına ilişkin malumatın edinilmesi, muharip ordunun beslenmesine ilişkin gerekli tedbirleri almak ve bu hususta düzenlemeler yapmak Levazım Şubesinin görev ve yükümlülükleri arasındaydı. Menzil mıntikasındaki muharip ordunun iaşe ve levazımına ilişkin teçhizat ve malzemeyi tedarik ederek bunların sevk ve nakledilmesiyle iştigal ederdi. Ayrıca menzil bölgesinde yürütülen tekâlif-i harbiye hizmetleri de bu şube tarafından düzenlenirdi.

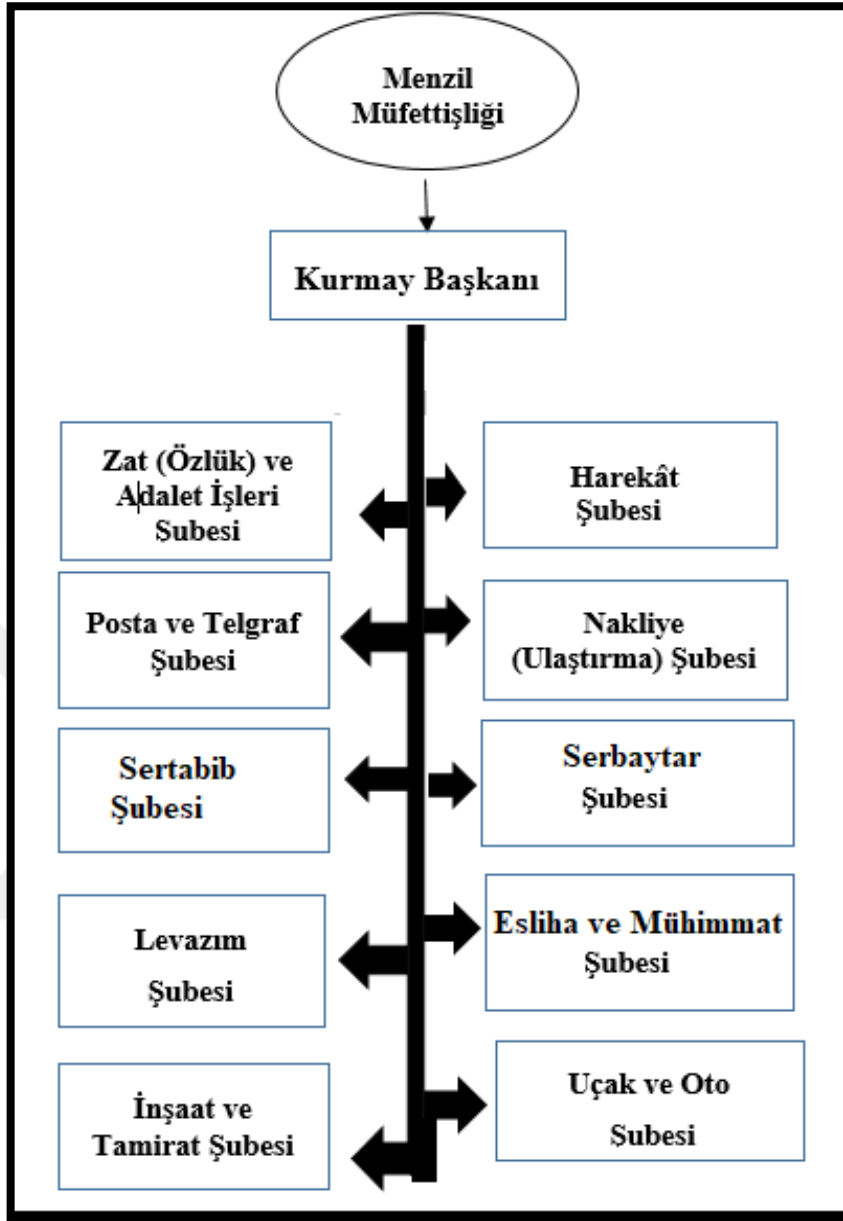
İnşaat ve Tamirat Şubesi: Bina ve yollar başta olmak üzere menzil bölgesindeki her türlü inşa ve tamir hizmetleri bu şube tarafından yürütülürdü. Ayrıca tamir ve inşa hizmetlerinde kullanılmak üzere gerekli malzeme ve teçhizatın teminini sağlamak ve bu hususla ilgili gerekli önlemleri almak yine bu şubenin vazifesiydi.

Tebabet Şubesi: Menzil mıntikasında insan sağlığına ilişkin hizmetler bu şube tarafından yürütülürdü. Ayrıca sağlık hizmetlerinde kullanılacak sıhhi teçhizat ve malzemenin temin ve ikmali ile de yine bu şube iştigal ederdi.

Serbaytarlık Şubesi: Menzil mıntikasındaki hayvan sağlığı ve veterinerlik hizmetleri bu şubenin uhdesinde yürütülürdü. Orduya ait hayvanlarının sağlık hizmetlerini yürütmekle birlikte hayvan sağlığına ilişkin teçhizat ve malzemenin temin ve tedariki ile de iştigal ederdi.

Bir menzil karargâhında yukarıda zikredilen şubeler yer alırdı. Ancak her menzil karargâhında bu şubelerin tümü yer almayabilirdi. Yalnızca ihtiyaç duyulan şubeler ihdas edilirdi. Hatta bir şubenin vazifesi az ise münasip bir şube, bu şubenin vazifesini devralarak yürütebilirdi. Zira şubelerin çoğalması beraberinde kargaşa ve keşmekeş getireceğinden bunun önüne geçebilmek için mecbur kalınmadıkça şubelerin sayısı arttırılmazdı.

Şekil 2. Menzil Karargâhının Bulunan Şubelerin Kuruluş Şeması



1.2.5. 5'inci Menzil Müfettişliğine Bağlı Kıtâ ve Müesseseler

Bir askeri birlik harp edebilmek için nasıl ki bünyesinde piyade ve topçu alaylarına, süvari, istihkâm, muhabere, sıhhiye vb. kıtalara ihtiyaç duyuyor ise menzil müfettişlikleri de görev alanları içinde hizmetlerini yürütecek kıta ve müesseselere ihtiyaç duyar. Bu bakımdan bir askeri birliğin tabur ve alayları gibi her menzil müfettişliğinin de hizmetlerini icra edecek kıta ve müesseseler bulunurdu¹⁹⁸.

¹⁹⁸ Muzaffer, “Harbi Umumide Menzilcilik”, s. 413.

Dolayısıyla Ordu Menzil Müfettişlikleri bünyesinde; Menzil hat komutanlıkları, menzil nokta komutanlıkları, menzil istasyon komutanlıkları, menzil iskele ve limanlar kumandanlığı, konaklama komutanlıkları Menzil Mıntıka Müfettişlikleri gibi menzil hizmetlerini yürüten idari kıta ve hizmet birimleri bulunurdu. Bununla birlikte ambarlar (erzak silah ve cephane, teçhizat vb.) hastaneler, hayvan hastaneleri, nekahethaneler, revirler, çayhaneler, fırınlar, imalathaneler vb. ordunun lojistik hizmetlerini karşılayabilecek birçok müessese de yer alırdı¹⁹⁹.

1.2.5.1. Menzil Hat Kumandanlıkları

Ordu harekât mıntıkası ile yurtiçini birbirine bağlayabilmek için ordu harekât mıntıkasının geri hattından başlayarak menzil mıntıkası boyunca devam edip yurtiçindeki kaynaklara ulaşan yol güzergâhları, menzil hatları olarak nitelendirilirdi. Ordu ile anavatandaki kaynakları birbirine bağlayan bu hatlar sayesinde yurtiçinden temin edilen ikmal maddeleri muharip orduya ulaştırıldığı gibi ordu harekât bölgesinden yurtiçine yapılacak tahliye işlemleri de bu hatlar üzerinden gerçekleştirilirdi²⁰⁰.

Menzil hatları çoğu zaman oldukça uzun hatlardan oluşurdu. Umumi menzil hatları olarak da tabir edilen bu hatlar üzerinde hizmetlerin kolayca idare edilebilmesi için bu umumi hatlar çeşitli kısımlara ayrılırdı. Böylece bu bölümlerin her biri bir menzil hat kumandanlığının emrine verilirdi. Bu hatlar üzerindeki hizmetler, bağlı bulunduğu menzil hat kumandanlıkları bünyesindeki personel tarafından yürütülürdü²⁰¹.

Çanakkale Cephesi'nde ordunun muharip birlikleri, Rumeli ve Anadolu yakalarında tertiplendiğinden ikmal yolları üzerinde yer alan menzil hat kumandanlıkları, hem Rumeli hem de Anadolu yakasında oluşturulmuştu.

Rumeli cihetinde Uzunköprü'den itibaren başlayarak Gelibolu üzerinden Ilgardere'ye ulaşan karayolu hattı üzerinde 3 menzil hattı oluşturulmuştu. Uzunköprü-Keşan, Keşan-Gelibolu, Gelibolu-Ilgardere olmak üzere 3 hata ayrılmış ve bu hatların her biri bir menzil hat kumandanlığının emrine verilmişti²⁰².

¹⁹⁹ Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 272; Genelkurmay Başkanlığı, *I. Dünya Harbinde Türk Harbi Çanakkale Cephesi Harekâtı*, C. V, I. Kitap, s. 255.

²⁰⁰ *Seferiye Nizamnamesi*, s. 378; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 681.

²⁰¹ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 46; *Seferiye Nizamnamesi*, s. 378; *Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat*, s. 2, 6-7; *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 3-4; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 681.

²⁰² *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4.

15 Kasım 1915 tarihinden itibaren Gelibolu-Ilgardere menzil hattı da ikiye ayrıldı. Cumalidere'nin kuzeyi Yerlisu'ya kadar olan hat, Binbaşı Refet Beyin uhdesine verildi. Cumalidere (dâhil) güneyi ile Ilgardere'ye kadar olan hat kumandanlığı ise Binbaşı Mustafa Beyin emrine tevdi edildi. Böylece İskele ve Limanlar Kumandanlığı dışında kalan tüm müessese ve kollar bu hat kumandanlıklarının emrine verildi. Dolayısıyla bu hatlar dâhilinde bulunan tüm kıta ve müesseseler Refet ve Mustafa Beyin uhdesinde faaliyetlerini yürütürlerdi²⁰³.

Anadolu yakasında bulunan Karabiga veya Bandırma yolu ile Biga üzerinden üç kol halinde Çanakkale'ye uzanan nakliye güzergâhları üzerinde de birçok menzil hat kumandanlığı oluşturulmuştu. Nitekim kuzey hattı olarak bilinen Biga, Çınardere, Güreci, Çardak, Lapseki ve Birgos üzerinden Çanakkale'ye uzanan karayolu güzergâhı Biga-Gürece, Gürece-Lapseki ve Lapseki-Çanakkale hattı olmak üzere üç hata ayrılmış ve her bir hat bir hat kumandanlığının emrine verilmişti.

Biga, Kahvetepe, Bakacık, Eşelik, Balcılar, Beybaşı, Yapıldak üzerinden Çanakkale'ye ulaşan menzil hattı üzerinde de Biga-Balcılar, Balcılar-Işıklar ve Işıklar-Çanakkale olmak üzere üç hata ayrılmış ve bu hatlar üzerinde hat kumandanlıkları oluşturulmuştu. Yine Biga, Pazarköy, Bayramiç, Ezine, Demrek ve Erenköy üzerinden Çanakkale'ye uzanan menzil hattı üzerinde de Biga-Pazarköy, Pazarköy-Bayramiç ve Bayramiç-Çanakkale hattı olmak üzere üç hat üzerinde üç ayrı hat kumandanlığı tesis edilmişti²⁰⁴.

Menzil hatları yalnızca menzil mıntıkasında ihdas edilmezlerdi. Bunun yanında menzil hudut bölgelerinde de menzil hat kumandanlıkları oluşturulurdu. Dolayısıyla 5'inci Ordu için belirlenmiş menzil hududu içinde yer alan karayolu güzergâhları üzerinde birçok menzil hat kumandanlıkları teşkil edildi. Bu hatlar, genellikle demiryollarının ulaşmadığı bölgeler arasında ve daha çok taşra ile ana ikmal merkezlerini birbirine bağlardı. 5'inci menzil sınırları içinde bulunan umumi menzil

²⁰³Yerlisu-Gelibolu hat kumandanı Binbaşı Refet Bey'in mıntıkasında bulunan 2'inci 4'üncü Nakliye Katarları ile Yerlisu ve Gelibolu Araba İmalathaneleri ve Gelibolu, Şarköy, Eriklice, Mürefte Menzil hastaneleri bu hat kumandanlığının emrine verildi. Ayrıca Şarköy ve Gelibolu Menzil Ambarları, Nesip Bey Hayvan Hastanesi, Gelibolu ve Eksamil Nokta Kumandanlıkları da bu hat kumandanlığına bağlandı. Binbaşı Mustafa Bey'in İdaresindeki hat kumandanlığına ise Ilgardere Hayvan Hastanesi, Pazarlı Hayvan Deposu, Akbaş Nokta Kumandanlığı, 18.ci Müstakil Nakliye Kolu, 4'üncü katarın 8.ci Hafif Erzak Kolu ile Anadolu'ya geçmekte olan tüm nakliye kolları bu kumandanlığının emrine verildi. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3528, Dos. 30, Fih. 41; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-2.

²⁰⁴ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4-1. Çanakkale-Biga karayolları üzerinde oluşturulan menzil hatlarını gösteren kroki için bkz. Ek 6.

hatlar üzerinde iâşe maddeleri başta olmak üzere ordu için gerekli her türlü ikmal maddeleri bu hatlar üzerinden menzil mıntıkasına ulaştırılırdı.

5'inci Ordu Menzil bölgesinde beş umumi menzil hattı oluşturulmuştu. Bu umumi menzil hatları şunlardır²⁰⁵.

1. Konya-Afyonkarahisar Menzil Hattı
2. Afyonkarahisar-Manisa Menzil Hattı
3. Manisa-Bandırma Menzil Hattı
4. Bilecik-Bandırma Menzil Hattı
5. Ankara- Eskişehir Menzil Hattı

Yukarıda zikredilen hatlar üzerinde hatların uzunlukları ve hizmetlerin durumu göz önünde bulundurularak bir veya birden fazla hat kumandanlıkları teşkil edildi.

1.2.5.2. 5'inci Menzil Nokta Kumandanlıkları

Menzil müfettişlikleri kendilerine verilen mıntikalarda emir ve yetkilerini çeşitli mevkilerde ihdas ettikleri nokta kumandanlıkları vasıtasıyla icra ederlerdi²⁰⁶. Bu bakımdan her nokta üzerinde menzil hizmetlerini ifa edecek birçok müessese teşkil edilirdi²⁰⁷. Bu müesseselerin öncelikli amacı nokta üzerinde bulunan askerler ile nakliye kollarının beslenme ve istirahat vb. ihtiyaçlarını sağlamaktı. Bu amaçla Nokta komutanlıkları tarafından yol güzergâhında aşhaneler, çayhaneler, ambarlar, sağlık merkezleri, ecza depoları, misafirhaneler, esir parkları, mezbahalar ve imalathaneler vb. müesseseler oluşturulurdu.

Nokta kumandanlıkları emrine verilen amele taburları, hamal bölükleri, inşaat kıtaları, nakliye kolları, menzil sahra müfrezeleri, ekmekçi takımları vb. birçok hizmet kıtası bulunduruldu. Böylece noktalar üzerinde seyahat eden askeri birlikler ve nakliye kolları başta olmak üzere menzil hizmetlerini ifa eden diğer tüm personelin ihtiyaçları karşılanırdı²⁰⁸.

²⁰⁵ BOA, DH.ŞFR, Dos. No: 55, Göm. No: 111.

²⁰⁶ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 45; Yusuf Alpmansü, *a.g.m.*, s. 10.

²⁰⁷ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 45.

²⁰⁸ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 45; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı* (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916), V. Cilt, III. Kitap, s. 497-498; Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 282.

Nokta kumandanlıkları vasıtasıyla yalnızca yol güzergâhında seyahate eden askeri birliklerin, nakliye personeli ve bunlara ait hayvanların iâşe ve iskânı temin edilemezdi. Nokta kumandanlıklarının asıl vazifesi bünyesinde buldurduğu kıta ve müesseseler vasıtasıyla cephe hattındaki muharip ordunun lojistik ihtiyaçlarını karşılamaktı. Bu bakımdan Menzil Nokta kumandanlarının öncelikli vazifesi muharip ordunun ihtiyacını eksiksiz temin etmektir. Dolayısıyla menzil noktaları birinci derecede muharip ordunun ihtiyaçlarını karşılamakla ikinci derecede ise menzil mıntıkası içinde yer alan ordunun ihtiyaçlarını karşılamakla ve en nihayetinde menzil hizmetlerini ifa eden personelin ihtiyaçlarını karşılamaktı²⁰⁹.

Nokta kumandanlıkları ulaşım açısından kolayca erişilebilen demiryolu istasyonları, iskele ve ulaşım hizmetlerinin yoğun olarak yaşandığı yolları üzerinde tesis edilirdi. Her nokta kumandanlığının sorumluluğu altında bir hat bulunurdu. Bu hattın sınırları belirlenirken umumiyetle mülki taksimat göz önünde bulundurulurdu²¹⁰.

Bir menzil bölgesi içinde yer alan noktalar 1'den itibaren sıra ile numaralandırılırlardı²¹¹. Menzil teşkilatına ait diğer tüm müesseselerde olduğu gibi nokta kumandanlıkları da ihtiyaca binaen peyderpey oluşturuldu. İhtiyaç halinde noktaların yerleri değiştirilebildiği gibi vazifesi sona eren noktalar da lağvedilirdi.

5'inci Menzil Müfettişliği oluşturulurken diğer menzil hizmetlerinde olduğu gibi Nokta Kumandanlıkları oluşturulurken de büyük oranda 1'inci ve 2'inci Menzilden faydalanıldı²¹². Nitekim ilk olarak tesis edilen altı Nokta Kumandanlıklarının üçü 1'inci Menzil tarafından 5'inci Menzile devredilirken, iki nokta kumandanlığı da 2'inci Menzil tarafından devredildi. Ayrıca yeni bir nokta kumandanlığı da maiyetiyle birlikte Biga'da ihdas edilerek vazifelerine başladılar²¹³. Dolayısıyla 5'inci Ordu menzil teşkilatının hizmet birimleri ve personeli bir kısmı 1'inci Ordu Menzil Müfettişliği ve

²⁰⁹ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 45-46.

²¹⁰ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 45.

²¹¹ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi* s. 45.

²¹² Nitekim Haziran 1915 tarihinde menzil bölgesindeki ordunun sayısının had safhaya ulaşmasıyla büyük oranda 1'inci ve 2'inci menzile ait kıta ve müesseselerden istifade edildi. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1180, Dos. 225, Fih. 102-1.

²¹³ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1144, Dos. 101, Fih. 8, 8-1, 9, 9-1, 9-2, 9-3; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 2089, Dos. 5, Fih. 2, 2-1.

2'inci Ordu Menzil Müfettişliği bünyesinde bulunan kıta ve müesseselerden ve bir kısmı da yeni oluşturulan hizmet birimleri ve müesseselerden oluşturuldu²¹⁴.

Başlangıçta menzil bünyesinde 7 Nokta Kumandanlığı teşkil edilirken İhtiyaca binaen sayıları kısa sürede arttırıldı. Böylece Rumeli cihetinde Edirne, Tekirdağ, Alpullu, Hayrabolu, Seyidler Babaeski, Lüleburgaz, Uzunköprü, Keşan, Eksamil, Malkara, Gelibolu, Akbaş gibi mevkilerde menzil noktaları teşkil edildi²¹⁵. Anadolu yakasında ise Bandırma, Biga, Karabiga, Pazarköy, Birgos, Lapseki, Eşelik, Balcılar, Çanakkale'de nokta kumandanlıkları ihdas edildi²¹⁶.

Nokta kumandanlıkları yalnızca menzil mıntıkası sınırları içinde teşkil edilmezlerdi. Bununla birlikte menzil hududu içinde de birçok Menzil noktası ihdas edilirdi. Nitekim Manisa, Soma, İzmir, Alaşehir ve Uşak Burdur, Antalya, Elmalı, Eğirdir, Aydın, Denizli, Muğla, Eğirdir, Fethiye, Bursa, Denizli, Aydın, Burdur, Antalya, İzmir, Manisa, Balıkesir, Bilecik gibi önemli yerleşim yerlerinde de Menzil Nokta Kumandanlıkları ihdas edildi²¹⁷.

Ayrıca menzil hududu içinde yer alan askere alma şubeleri (Ahz-ı Asker Şubeleri) de menzil noktaları gibi vazife görerek hat üzerinde intikal eden ordu birliklerinin beslenme ve barınma ihtiyaçlarını karşılardı. Dolayısıyla 5'inci Menzil hududu içinde yer alan tüm Askere Alma Şubeleri de Nokta kumandanlıkları olarak değerlendirilebilir²¹⁸.

Menzil noktalarından tasarruf etmek için menzil noktalarının küçük bir numunesi şeklinde teşkil edilen Menzil Konakları tesis edilirdi. Konaklardaki hizmetler de Konak Kumandanlıkları tarafından yürütülürdü. Menzil Konakları sayesinde hat üzerinde seyahat eden askeri birlikler ile ikmal vazifesini gören nakliye

²¹⁴ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 2028, Dos.5, Fih. 5.

²¹⁵ Uzunköprü Nokta kumandanlığına Yüzbaşı Nuri Bey, Çanakkale Nokta kumandanlığına Yüzbaşı Refik Bey, Karabiga Nokta kumandanlığına Binbaşı Abullah Bey, Pazarköy Nokta kumandanlığına Binbaşı Hamdi Bey, Biga Nokta kumandanlığına Yüzbaşı Kazım Bey ve Akbaş Nokta kumandanlığına ise Binbaşı Hüseyin Azmi Bey tayin edildi. ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3591, Dos. 1, Fih. 1a; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3568, Dos. 208, Fih. 18.

²¹⁶ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 2; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 18, 18-1, 18-2,18-3, 18-4; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1155, Dos. 124, Fih. 1-124; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3527, Dos.21, Fih. 29, 29-1; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9-1.

²¹⁷ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 2; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 18, 18-1, 18-2,18-3, 18-4; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1155, Dos. 124, Fih. 1-124; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3527, Dos.21, Fih. 29, 29-1; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9-1; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-3.

²¹⁸ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi* s. 48-49.

kollarına beslenme ve barınma hizmeti verilirdi. Bu kumandanlıklar kendilerine en yakın olan nokta kumandanlıkları emrine tabi olurlardı²¹⁹.

5'inci Menzil mıntıkası sınırları içinde yer alan Karapeykâr, Eşelik, Buyurlar, Baraur ve Saray, Malkara, Balcılar, Işıklar gibi mevkillerde menzil konakları ihdas edildi²²⁰.

1.2.5.3. 5'inci Menzil İskele Kumandanlıkları

Bir menzil mıntıkası sınırları içerisinde su yolunu kullanımına uygun nehir, göl veya deniz bulunuyor ise bunlar üzerinde ikmal faaliyetlerine imkân veren mevkillerde iskele kumandanlıkları oluşturulurdu. İskele kumandanlıkları vazifesi bir nokta kumandanlığı ile aynı olmakla beraber²²¹ bu kumandanlıkları ayrıca deniz yolu nakliyatını tanzim ve idaresi ile de iştigal ederdi. Dolayısıyla orduya ait her türlü deniz nakliye aracının tamiri, güvenliklerinin sağlanması ve yakacak ihtiyaçlarının temini de bu kumandanlık tarafından temin edilirdi²²².

Çanakkale Muharebelerinin cereyan ettiği mevki deniz yolu nakliyatı için oldukça uygun olduğundan Türk tarafı bu avantajı oldukça iyi kullanmış ve Gelibolu sahilinde birçok iskele ve liman inşa ederek ordunun ikmal faaliyetlerini büyük oranda bu iskele ve limanlar üzerinden gerçekleştirdi. 5'inci Menzil Müfettişliği bünyesinde bulunan Bandırma, Karabiga, Çardak, Birgos, Çanakkale, Tekirdağ, Ereğli (Marmara Ereğlisi), Şarköy, Gelibolu, Akbaş, Maydos, Burgaz, Kilya ve Lapseki gibi iskele ve limanlar üzerinde iskele kumandanlıkları oluşturuldu²²³.

1.2.5.4. 5'inci Menzil Bünyesinde Teşkil Edilen Kıta ve Müesseseler

Menzil Müfettişlikleri bünyelerinde bulunan Menzil Mıntıka Müfettişlikleri, Menzil Hat Kumandanlıkları, Menzil Nokta Kumandanlıkları ve Menzil Liman ve İskele Kumandanlıkları sayesinde menzil hizmetlerini yürütürdü. Bu idari yapılar

²¹⁹ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 48.

²²⁰ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-25; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1-39; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-2.

²²¹ Menzil İskeleleri de Menzil Noktaları gibi bünyesinde birçok kıta ve müessese yer alırdı. Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 45.

²²² Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 49-50.

²²³ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 21, 29, 29-1;

vazifelerini ifa ederken bünyelerinde ihdas edilen ambar ve depolar, hastane ve revirler, misafirhaneler, aşhaneler, çayhaneler, esir ve cephane parkları, mezbahalar, tamirhaneler, imalathaneler vb. müesseseler sayesinde hizmet verirlerdi. Ayrıca yine bu idari yapılara bağlı olarak amele ve inşaat kıtaları, ekmekçi takımları, nakliye kolları, menzil sahra kıtaları vb. hizmet kıtaları da bulunurdu. Menzil Müfettişleri bünyesinde yer alan tüm bu kıta ve müesseseler sayesinde ordunun lojistik ihtiyaçları karşılanırdı²²⁴.

5'inci Menzil Müfettişliğinin kuruluşuna ilişkin 27 Mart 1915 tarihli ve 94 numaralı kuruluş emrinde, menzil bünyesinde oluşturulacak kıta ve birimler ve bunun için alınması gereken tedbirler şu şekilde belirlenmişti²²⁵.

- Menzil Müfettişliği karargâhı oluşturulacaktır. Bu karargâhın idaresi için Bahr-ı Sefid Boğazı ve Çanakkale'deki mevcut idareden faydalanılacaktır.
- Menzil sıhhiye heyeti, menzil baytar heyeti menzil cephane kumandanlık karargâhı, inşaat şubesi, menzil divan-ı harbi, menzil telgraf müdüriyeti, evrak kalemi, Menzil Müfettişlik Karargâh Kumandanlığı, muhasebe ve iâşe zabitan heyeti oluşturulacaktır.
- Menzil Posta heyeti, Posta ve Telgraf Nezareti tarafından karşılanacaktır.
- Öncelikle 6 menzil kumandanlığı teşkil edilecektir. Bunları üçü 1'inci Ordu Menzili, ikisi 2'inci Ordu menzili tarafından verilecekti. Biri de maiyetiyle birlikte Biga'da yeniden ihdas edilecektir.
- Dört ambar heyeti oluşturulacaktır. Bunların ikisi 1'inci Menzil ve ikisi de 2'inci Menzil tarafından verilecektir.
- Her biri 500 yataklı üç menzil hastanesi 1'inci Menzil tarafından verilecektir. Ayrıca Sıhhiye Müfettişliği tarafından 3.000 yataklı bir sıhhiye merkez deposu oluşturulacaktır.
- Genelkurmay Karargâhı dördüncü şube tarafından 50 hasta nakliye arabası ve 100 hayvandan oluşan bir hasta nakliye müfrezesi verilecektir.
- İki hayvan hastanesi teşkil edilecekti. Bunların birini 2'nci Menzil diğeri ise Genelkurmay Karargâhı Baytar Şubesi temin edecektir. Ayrıca hayvanlar için bir ilaç deposu (Eczayı Baytariye Müddehiri) yine bu şube tarafından temin edilecektir.
- Üç cephane kolu oluşturulacaktır. Bunların ikisi 1'ci Menzil tarafından, biri de 2'inci menzil tarafından teşkil edilecektir.
- Posta ve Telgraf Nezareti tarafından bir posta telgraf deposu teşkil edilecektir.

²²⁴ Muzaffer, "Harbi Umumide Menzilecilik", s. 413-415.

²²⁵ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1144, Dos. 101, Fih. 8, 8-1, 9, 9-1, 9-2, 9-3. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 2089, Dos. 5, Fih. 2, 2-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 2416, Dos. 117, Fih. 8-2; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls.2028, Dos. 5, Fih. 5.

- Bir hastane gemisi 5'inci Menzil emrine verilecektir.
- 7 menzil iaşe kolu teşkil edilecektir. Ayrıca 1'inci Menzil Müfettişliğine ait 19 ve 25'inci kollar ile Biga'da bulunan kollar 5'inci Menzile devredilecektir. Ayrıca Menzil Genel Müfettişliği dördüncü şubesi ile birlikte 16 merkep kolu, 5 deve kolu ve 1 mekkârî kolu teşkil edilecektir.
- 1'inci Menzil her biri 150 yataklı beş seyyar hastane verecektir.
- İki hayvan hastanesinin biri 1'inci Menzil diğerini de Genelkarargâh Baytar şubesi tarafından teşkil edilecektir.
- 6 hamal kolu, İkmal şubesinde temin edilecek.

5'inci Menzilin bu ilk oluşum talimatnamesinden de anlaşılacağı üzere 5'inci Menzil Müfettişliğinin oluşumunda büyük oranda 1'inci ve 2'inci Menzil Müfettişliğine ait hizmet kıtaları ve birimlerden faydalanılmıştır. Bununla birlikte Genelkurmay karargâhı ve diğer bazı idari birimlerden de faydalanılmıştır.

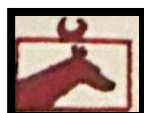
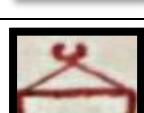
Menzil Müfettişlikleri bünyesinde bulunan kıta müesseselerin tümü bir anda teşekkül ettirilmezdi. İhtiyaç duyuldukça menzil bünyesinde yeni kıta ve müesseseler oluşturulurdu²²⁶. Dolayısıyla 5'inci Menzil bünyesindeki menzil hizmet kıtaları ve menzil müesseseleri hızla arttırıldı. 5'inci Menzil bünyesinde bulunan kıta ve müesseselerin işaretleri ve bulundukları mevkiler aşağıdaki tabloda verilmiştir²²⁷.

²²⁶ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemât Rehberi*, s. 48;

²²⁷ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 29, 29-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 2; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1139, Dos. 74, Fih. 10-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1-37; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 18; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-19; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3568, Dos. 208, Fih. 5, 12-4.

Tablo 2. 5'inci Menzil Bünyesinde Bulunan Kıta ve Müesseseler ile Bulundukları Mevkiler

Menzil Müesseseleri	İşareti	Bulundukları Mevkiler
<i>Menzil Karargâhı</i>		Gelibolu
<i>Menzil Noktaları</i>		Edirne, Gelibolu, Çanakkale, Birgos, Biga, Akbaş, Ilgardere, Uzunköprü, Lüleburgaz, Alpullu, Babaeski, Seyidler, Hayrabolu, Keşan, Eksamil,
<i>Menzil İskele Komutanlıklar</i>		Çardak, Ilgaradere, Çanakkale, Kilya, Akbaş, Birgos, Lapseki, Gelibolu, Karabiga, Şarköy, Tekirdağ, Lapseki
<i>Menzil İaşe Ambarları</i>		Edirne, Alpullu, Hayrabolu, Lüleburgaz, Babaeski, Karapeykar, Uzunköprü, Keşan, Şarköy, Birgos, Biga,
<i>Menzil Teçhizat Ambarları</i>		Lüleburgaz
<i>Mevaşi Depoları</i>		Bandırma, Bursa ve Alaşehir
<i>Menzil Ekmekçi Takımları</i>		Gelibolu, Uzunköprü, Karapeykar, Lüleburgaz, Bandırma
<i>Menzil Çayhaneleri</i>		Gürecik, Bayırköy, Karapeykar, Yerlisu, Eksamil (Ortaköy)
<i>Menzil Cephane Depoları</i>		Seyidler, Akbaş, Çanakkale, Gelibolu, Soğanlıdere, Ilgardere, Burgaz, Uzunköprü
<i>Menzil Hastaneleri</i>		Uzunköprü, Biga, Lapseki, Keşan, Lüleburgaz

Harp Hastaneleri		Biga'da 1 No'lu Harp Hastanesi, Çardak'ta 2 No'lu Harp Hastanesi, Lapseki'de 3 No'lu Harp Hastanesi, Babaeski'de 4 No'lu Harp Hastanesi, Şarköy'de 5 No'lu Harp Hastanesi
Hasta Nakliye Müfrezesi		25'inci öküz ve 19'uncu at arabalı kol Biga'da
Hayvan Hastaneleri		Nesipbey Çiftliği, Edirne, Beğendik, Satıköy
Araba ve Hayvan Depoları		Beğendik, Büyük Karakarlı
Ecza-i Baytariye Müddehisi		Lüleburgaz
Amele Taburları		2'inci Hadımdöy Taburu Burunsuz'da, 5'inci Menzil Taburu Uzunköprü'de
Hizmet Bölükleri (Hamal Taburları)		Edirne'de 1 No'lu , Alpullu'da 2 No'lu, Hayrabolu'da 3 No'lu, Lüleburgaz'da 4 No'lu, Babaeski'de 5 No'lu, Seyidler'de 6 No'lu, Uzunköprü'de 7 No'lu, Keşan'da 8 No'lu, Gelibolu'da 9 No'lu, Akbaş'ta 10 No'lu, Kilya'da 11 No'lu, Çanakkale'de 12 No'lu, Birgos'da 13 No'lu Hizmet Bölüğü bulunurdu.
Tathir Merkezleri		Hayrabolu, Muradlı, Seyidler, Malkara, Lüleburgaz
İstihkâm Deposu		Akbaş
Mevki Hastaneleri		Bandırma, Erdek, Gelibolu, Tekirdağ
Tahtelbahir Takımları		İlgardere, Tekirdağ, Şarköy, Karabiga, Erikli, Akbaş, Kilya, Birgos
Hastane Gemileri	-	Gülnehal, Akdeniz ve 60, 61, 63 ve 70 No'lu Şirket Vapurları

Menzile ait birimler elbette yalnızca bu müesseselerden ibaret değildi. Zira bu müesseseler ordunun ihtiyaçlarına paralel olarak menzil teşkilatına ait hizmet kıtaları ve müesseselerin sayısı da arttırılırdı. Nitekim menzil teşkilatının asli vazifesi muharip ordunun her türlü geri hizmetlerini sorunsuz şekilde yürütmek olduğundan ordunun ihtiyaçları göz önünde bulundurularak üzere yeni birimler teşkil edileceği gibi mevcut kıta ve birimlerin yerleri değiştirilebilirdi. Ayrıca ihtiyaç kalmayan birimler kısa süre içinde lağvedilirdi.

25 Şubat-1 Mart 1916 tarihleri arasında 5'inci Menzil Müfettişliği bünyesinde bulunan kıta ve müesseseler ile bulundukları mevkiler tabloda verilmiştir²²⁸.

Tablo 3. 5'inci Menzil Müfettişliği Bünyesinde Bulunan Kıta ve Müesseseler ile Bulundukları Mevkiler

Müesseseler	Bulunduğu Mevki
<i>Menzil Karargâhu</i>	Akbaş
<i>Menzil Noktaları</i>	Edirne (1 Nolu), Alpullu (2 Nolu), Hayrabolu (3 Nolu), Seyyidler (4 Nolu), Babaeski (5 Nolu), Lüleburgaz (6 Nolu), Uzunköprü (7 Nolu), Keşan (8 Nolu), Eksamil (9 Nolu), Gelibolu (10 Nolu), Akbaşta (11 Nolu), Biga (12 Nolu),
<i>Menzil İskeleleri</i>	Çanakkale, Kilya, Akbaş, Birgos, Lapseki, Gelibolu, Karabiga, Şarköy, Tekirdağ
<i>Menzil İaşe Ambarları</i>	Edirne (1 Nolu), Alpullu (2 Nolu), Hayrabolu (3 Nolu), Lüleburgaz (4 Nolu), Babaeski (5 Nolu), Karapeykar (6 Nolu), Çanakkale (7 Nolu), Uzunköprü (8 Nolu), Keşan (9 Nolu), Şarköy (10 Nolu), Lüleburgaz (11 Nolu), Birgos (12 Nolu), Biga (13 Nolu)
<i>Menzil Ekmekçi Takımları</i>	Uzunköprü ve Karapeykar (1 Nolu Ekmekçi takımının yarısı Uzunköprü'de yarısı da Karapeykar'da), Lüleburgaz (2 Nolu)
<i>Menzil Çayhaneleri</i>	Karapeykar (1 Nolu), Yerlisu (2 Nolu), Eksamil (9 Nolu)
<i>Menzil Cephane Depoları</i>	Seyyidler (1Nolu), Akbaş (2 Nolu), Akbaş (3 Nolu), Çanakkale (4 Nolu), Gelibolu (5 Nolu), Soğanlıdere (6 Nolu), Uzunköprü (7 Nolu),

²²⁸ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 29, 29-1.

Menzil Hastaneleri	Uzunköprü (1 Nolu), Biga (2 Nolu), Uzunköprü (3 Nolu), Lapseki (4 Nolu), Keşan (5 Nolu),
Harp Hastaneleri	Biga (1 Nolu), Çardak (2 Nolu), Lapseki (3Nolu), Babaeski (4 Nolu), Şarköy (5 Nolu)
Mevki Hastaneleri	Erdek, Gelibolu
Sıhhiye Depoları	Lüleburgaz
Hasta Nakliye Müfrezesi	Biga (25 öküz ve 19 at arabasından oluşuyor.)
Hayvan Hastaneleri	Beğendik (1 Nolu), Edirne (2 Nolu), Satıköy (3 Nolu),
Araba ve Hayvan Depoları	Beğendik (1 Nolu), Büyükkarakarlı (2 Nolu),
Veteriner Deposu	Lüleburgaz
Amele Taburları	Burunsuz (2. Hadımköy Tabur) Uzunköprü (5'inci Menzil Taburu)
İnşaat Bölüğü	Türkkemze
Hizmet Bölükleri	Edirne, (1 Nolu), Alpullu (2 Nolu), Hayrabolu (3 Nolu), Lüleburgaz (4 Nolu), Babaeski (5 Nolu), Seyyidler (6 Nolu), Uzunköprü (7 Nolu), Keşan (8 Nolu), Gelibolu (9 Nolu), Akbaş (10 Nolu), Kilya (11 Nolu), Çanakkale (12 Nolu), Birgos (13 Nolu)
Arabalı Hizmet Kıtası	Lüleburgaz (30 araba)
Araba İmalathanesi	Susuzselim
Tathir Merkezleri	Hayrabolu, Seyidler, Malkara
Hastane Gemileri	Gülnihal, Akdeniz, 70 Nolu, 60 Nolu ve 63 Nolu Menzil Gemiler

1.2.6. 5'inci Menzil Müfettişliğinin Mıntıka Müfettişliklerine Ayrılması

Menzil mıntıka müfettişlikleri, menzil bölgesinin genişlemesi ve menzile ait hizmetlerin çoğalması üzerine teşkil edilirdi. Böyle menzil hizmetlerinin daha hızlı ve kolay şekilde yürütülmesi mümkün olurdu. Kuruluş ve teşkilatı bakımından Menzil Müfettişliklerinin küçük bir numunesini şeklinde teşkil edilen mıntıka müfettişlikleri

kendileri için tahsis edilen bölgede menzil hizmetlerine ilişkin her türlü faaliyetleri yürütürdü²²⁹.

Mıntıka Müfettişliklerinin büyüklüklerine göre emrinde nokta ve konak kumandanlıkları bulunurdu. Ayrıca Menzil Hat Komutanlıkları, Muhafız Komutanlıkları, Hizmet ve Amele Kıtalar, Tamir Onarım Kolları, Yol İnşa Kıtaları, İşe Merkezleri, Misafirhaneleri, Depo ve Ambarlar, Sevk Memurluğu ve sağlık hizmetleri yönelik müesseseler vb. kıta ve müesseseler mintıka müfettişlikleri emrine verilirdi²³⁰. Bu bakımdan menzil mintıka müfettişlikleri, kuruluş ve teşkilat bakımından Ordu Menzil Müfettişliklerinin personel ve müessese sayısı bakımından azaltılmış halinde ibaretti. Dolayısıyla menzil mintıka müfettişlikleri Ordu Menzil Müfettişliklerinin adeta küçük bir numunesiydi²³¹.

Başlangıçta menzil mintıkasındaki hizmetler, 5'inci Ordu Menzil Müfettişi tarafından tek elden idare edilirdi. Ancak 5'inci Ordunun asker sayısının sürekli artmasına paralel olarak menzil bölgesindeki kıta ve müesseselerin sayıları da arttı. Bu durum menzil bölgesindeki hizmetlerin tek elden idaresini güçleştirdi. Dolayısıyla menzil bölgesindeki hizmetlerin daha kolay yürütülebilmesi için 5'inci Menzil Müfettişliği bünyesinde çeşitli mintıka müfettişlikleri ihdas edildi²³².

Her mintıkaya bir menzil mintıka müfettişi atanırdı. Bu müfettiş, mintıkasındaki tüm menzil personelin amiri konumunda olduğundan mintıkası içindeki her türlü hizmetin işleyişinden sorumluydu. Menzil mintıka müfettişleri, hizmetlere ilişkin emir ve talimatları doğrudan Menzil Müfettişinden alırdı.

5'inci Menzil Müfettişliği bünyesindeki müesseselerin çoğalması üzerine 5'inci Menzil bölgesinde Rumeli, Anadolu, Aydın ve Antalya Menzil Mintıka Müfettişlikleri oluşturuldu. Bu mintıka müfettişliklerinin sınırları için aşağıdaki haritayı inceleyiniz²³³.

²²⁹ *Menzil Müessesâtı Hakkında Târifat*, s. 7.

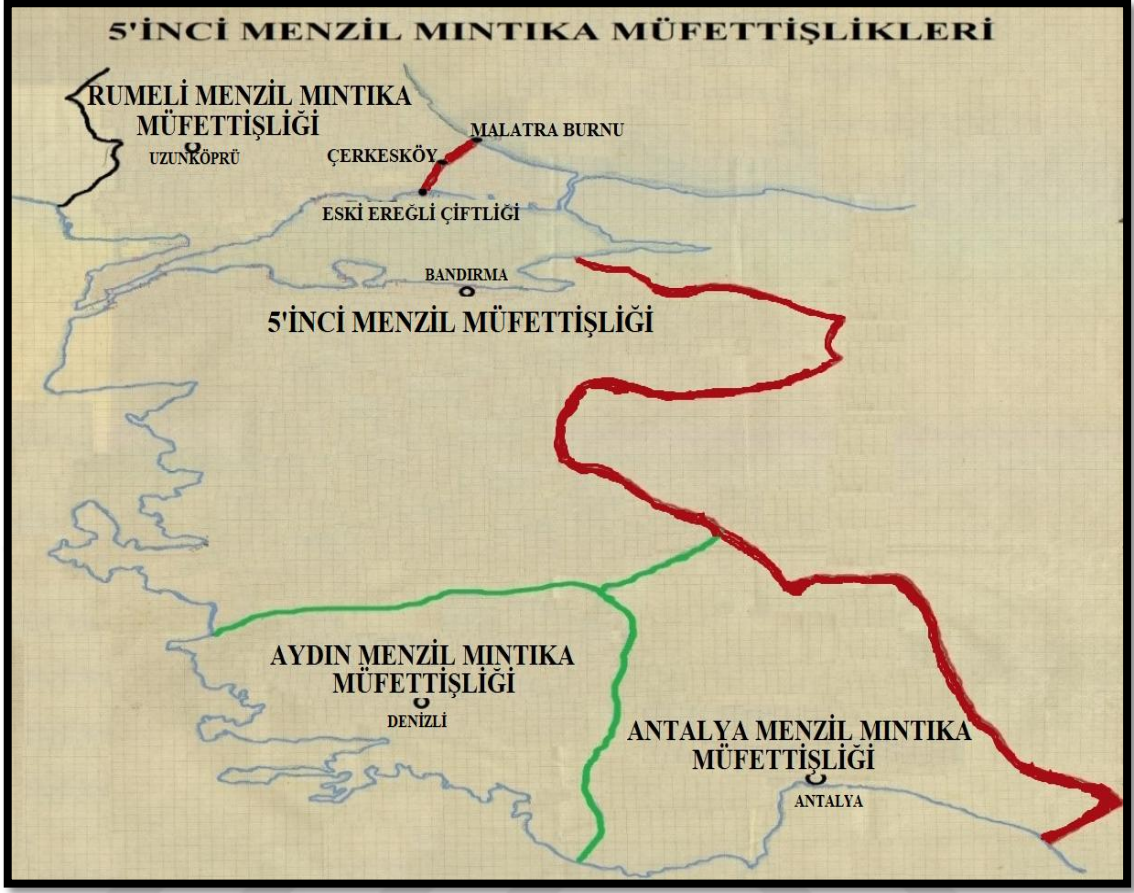
²³⁰ Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 272-273; Cezmi Tezcan, *Tekâlif-i Harbiye ve Tekâlif-i Milliye Örneklerinde Savaş Dönemleri Mâli Politikaları*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniv. Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2005, s. 75-76.

²³¹ *Menzil Müessesâtı Hakkında Târifat*, s. 7.

²³² Çanakkale Cephesinde özellikle muharebelerin mevzi harbine dönüşmesiyle Menzil Teşkilatı bünyesindeki hizmet kıtaları ve müesseselerde büyük artış yaşandı. 5'inci Ordu menzil teşkilatı Eylül 1915 başlarından itibaren bünyesinde bulunan müessese sayısı bakımından en geniş ve en ileri seviyeye ulaşmıştı. Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 284; Gürsel Göncü & Şahin Aldoğan, *Çanakkale Savaşı, Siperin Ardı Vatan*, MEB. Yay., İstanbul, 2006, s. 136.

²³³ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1139, Dos. 74, Fih. 11.

Harita 4. 5'inci Menzil Mıntika Müfettişliklerinin Sınırları



(Kaynak: ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1139, Dos. 74, Fih. 11)

Anadolu yakasında bulunan müesseselerin büyük bir kısmı doğrudan 5'inci Menzil Müfettişliğinin emrine verildi. Bu müfettişliğin karargâh merkezi ise Bandırma kazasıydı. 5'inci Menzil Müfettişliğinin bünyesinde şu müesseseler yer alırdı²³⁴.

²³⁴ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 18, 18-4; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-4; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1-39; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1155, Dos. 124, Fih. 1-124.

Tablo 4. 5'inci Menzil Müfettişliğine Bağlı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler

Menzile Ait Müesese	Bulunduğu Mevki
<i>Menzil Karargâhı</i>	Bandırma
<i>Menzil Noktaları</i>	Manisa, Bandırma, Balıkesir, Bilecik, İzmir, Bursa, Uşak
<i>Menzil Konağı</i>	Soma
<i>Menzil İskeleleri</i>	Bandırma, Erdek
<i>Menzil Erzak Ambarı</i>	Bandırma, Uşak, Mudanya, Mudanya, Bilecik, Balıkesir
<i>Teçhizat Ambarı ve İstihkâm Deposu</i>	Bandırma
<i>Menzil Cephane Depoları</i>	Bursa, İzmir, Manisa, Soma, Alaşehir
<i>Mevaşi Depoları</i>	Bursa, Bandırma, İzmir, Alaşehir, Göksun, Aksakal
<i>Menzil Ekmekçi Takımı</i>	Bandırma
<i>Menzil Cephane Deposu</i>	Bandırma
<i>Menzil Mevki-i Müstahkem Hastaneleri</i>	Bandırma, Soma, Manisa, Uşak
<i>Sihhi Müesseseler</i>	Mevki Hastanesi: Bandırma, Erdek, Karacabey Hasta Nakliye Müfrezesi: Erdek Ecza Deposu: Bandırma Harp Hastanesi: Balıkesir Nekahethaneler: Bursa, Eğinlik, Kasaba
<i>Menzil Hayvan Hastanesi</i>	Aydıncık
<i>Menzil Hayvan Sıhhiye Deposu</i>	Bandırma
<i>Nal İmalathanesi</i>	Aydıncık
<i>Menzil Amele Taburları</i>	Manisa, Bandırma, İzmir, Uşak, İzmir, Balıkesir, İzmir ve Bandırma Hizmet Taburu
<i>Hamal Bölükleri</i>	Bandırma, Bursa, Bilecik, Balıkesir
<i>Menzil İnşaat Bölüğü</i>	Bandırma
<i>Büyük Sevkiyat Merkezleri</i>	İzmir, Manisa, Bandırma
<i>Menzil Jandarma Kıtaları</i>	Bandırma, Biga, Manisa, Aydın, Mudanya, Balıkesir, Karacabey, Bursa, Bandırma Takip Müfrezesi
<i>Tahtelbahir Topçu Takımlar</i>	İlgardere (2 Adet)

5'inci Menzil Müfettişliğinin Rumeli cihetindeki tüm kıta ve müesseseleri ise Rumeli Mıntıka Müfettişliğinin emrine verildi. Uzunköprü kazası bu mıntıka müfettişliğinin karargâhı olarak belirlendi. 5'inci Menzil Rumeli Mıntıka Müfettişliğinin uhdesinde şu müesseseler bulunurdu²³⁵.

Tablo 5. Rumeli Mıntıka Müfettişliğinin Bağlı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler

Müessesenin Adı	Bulunduğu Mevki
<i>Mıntıka Karargâhı</i>	Uzunköprü
<i>Nokta Kumandanlıkları</i>	Uzunköprü, Tekirdağ, Akbaş, Keşan
<i>Menzil İskeleleri</i>	Tekirdağ, Şarköy, Gelibolu, Karabiga, Akbaş, Kilya, Çanakkale, Burgaz, Lapseki
<i>Ambarlı Konak Noktaları</i>	Karapeykar, Baravur, Saray
<i>İaşe Ambarları</i>	Muradlı, Şarköy, Uzunköprü, Keşan, Tekirdağ
<i>Cephene Depoları</i>	Şarköy, Akbaş, Uzunköprü, Keşan, Tekirdağ
<i>Sıhhi Müesseseler</i>	Menzil Hastaneleri: Uzunköprü, Keşan, Karabiga, Akbaş Ecza Depoları: Lapseki, Akbaş Harp hastaneleri: Kırklareli, Gaziköy ve Ilgardere Menzil Nekâhethaneleri: Kırklareli, Tekirdağ, Eriklice, Mürefte
<i>Hayvan Hastaneleri ve Depoları</i>	Hayvan Hastanesi: Nesipbey Çiftliği, Edirne, Satıköy Hayvan ve Araba Deposu: Beğendik, Büyükkarakarlı Veteriner Deposu: Uzunköprü, Lüleburgaz Hayvan Nekâhethaneleri: Uzunköprü ve Keşan
<i>Hamal Taburları</i>	Muradlı, Uzunköprü, Keşan, Gelibolu, Akbaş, Kilya, Burgaz, Tekirdağ
<i>Tahtelbahir Takımları</i>	Tekirdağ, Şarköy
<i>Çayhaneler</i>	Karapeykâr, Yerlisu, Bolayır

²³⁵ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 18; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-2; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1-39; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 2.

5'inci Menzile bağı bir diğır mıntıka müfettişliğı de merkezi Denizli vilayeti olan Aydın Menzil Mıntıka Müfettişliğıydi. Bu mıntıka müfettişliğı idari sınırları içinde Aydın, Söke, Nazilli, Buldan, Çal, Saraycık, Karacasu, Tavas, Denizli, Çeşme, Milas, Bodrum, Muğla, Çeşme, Bozdoğan, Köyceğiz, Fethiye, Garbikaraağaç ve Çal gibi kazalar yer alıyordu²³⁶.

5'inci Menzil Aydın Mıntıka Müfettişliğine bağı müesseseler ve bulundukları mevkiler tabloda verilmiştir²³⁷.

Tablo 6. 5'inci Menzil Aydın Menzil Mıntıka Müfettişliğine Bağı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler

Müessesenin Adı	Bulunduğı Mevki
<i>Karargâhı</i>	Denizli
<i>Nokta Kumandanlıkları</i>	Aydın, Denizli, Muğla, Fethiye
<i>İaşe Ambarları</i>	Muğla, Ahurköy, Aydın
<i>İaşe Merkezi</i>	Aydın
<i>Sahra Jandarması</i>	Muğla
<i>Hayvan Hastaneleri ve Depoları</i>	Hayvan Depoları: Aydın Hayvan Nekahethanesi: Muğla, Denizli
<i>Hamal Bölükleri</i>	Aydın, Muğla
<i>Sıhhiye Merkezleri</i>	Mevki Hastaneleri: Aydın, Muğla, Denizli Harp Hastanesi: Nazilli Nekahethane: Muğla Sıhhiye Deposu: Söke

5'inci Menzilin Anadolu hudutları içinde teşkil edilen bir diğır mıntıka müfettişliğı de Antalya Menzil Mıntıka Müfettişliğıdir. Merkezi Burdur olan bu mıntıka müfettişliğinin idari sınırları içerisinde Antalya, Manavgat, Alanya, Akseki, Korkuteli, Eğirdir, Şarkikaraağaç, Yalvaç, Uluborlu, Sandıklı, Dinar, Isparta, Tefenni, Elmalı, Andifli ve Fenike gibi kazalar yer alıyordu²³⁸.

²³⁶ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1155, Dos. 124, Fih. 1-123; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos.62, Fih. 1-42.

²³⁷ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1-38; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-3.

²³⁸ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1155, Dos. 124, Fih. 1-123; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos.62, Fih. 1-42.

5'inci Menzil Antalya Mıntıka Müfettişliğine bağlı müesseseler ve bulundukları mevkiler tabloda verilmiştir²³⁹.

Tablo 7. 5'inci Menzil Antalya Menzil Mıntıka Müfettişliğine Bağlı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler

Müessesenin Adı	Bulunduğu Mevki
<i>Karargâhı</i>	Burdur
<i>Nokta Kumandanlıkları</i>	Burdur, Elmalı, Eğirdir, Antalya
<i>İaşe Ambarları</i>	Balazir, Dinar, İstanos, İstanvos
<i>İaşe Merkezi</i>	Dinar
<i>Hayvan Hastaneleri ve Depoları</i>	Hayvan Depoları: Dinar, Elmalı Hayvan Nekahethanesi: Burdur, Isparta, Antalya
<i>Hamal Bölükleri</i>	Balazir
<i>Sihhi Merkezler</i>	Mevki Hastaneleri: Antalya-Kaş, Burdur, Dinar

Daha sonra 5'inci Menzilin Anadolu hududu içinde ihdas edilen bu mıntıka müfettişliklerinin sayıları arttırıldığı gibi idari sınır ve yapılarında da değişikliğe gidildi. Böylece doğrudan 5'inci Menzil Müfettişliği bağlı kıta ve müesseselerin yanında Rumeli, Denizli, İzmir ve Burdur Mıntıka Müfettişlikleri oluşturuldu²⁴⁰.

²³⁹ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1-38; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-3.

²⁴⁰ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3549, Dos. 117, Fih. 21; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 16.

Tablo 8. 5'inci Menzil Müfettişliğine Bağlı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler

Menzile Ait Müesseseler	Bulunduğu Mevki
<i>Menzil Karargâhı</i>	Bandırma
<i>Menzil Noktaları</i>	Bandırma, Bursa, Bilecik, Balıkesir
<i>Menzil İskeleleri</i>	Bandırma, Erdek, Mudanya, Işık, Birgözü, Karabiga
<i>Menzil</i>	Bandırma, Mudanya, Bilecik, Bursa, Balıkesir
<i>Menzil Cephane Depoları</i>	Bandırma
<i>Tecizat Ambarı</i>	Bandırma,
<i>Amele Taburları</i>	Bandırma, Balıkesir, Bursa, Bilecik, Birgözü
<i>Menzil Mevâşi Depoları</i>	Bandırma, Bursa, Akşakallı, Bursa
<i>Menzil Ekmekçi Takımı</i>	Bandırma
<i>Sıhhi Müesseseler</i>	Menzil Hastanesi: Karabiga, Mevki ve Merkez Hastanesi: Bandırma, Eğinlik, Bilecik, Mihaylıç Ecza Deposu: Bandırma, Işık Harp Hastanesi: Balıkesir Nekahethane: Eğinlik, Bursa
<i>Nal İmalathanesi</i>	Bandırma
<i>Menzil Hayvan Hastanesi</i>	Bandırma, Aydıncık
<i>Menzil Araba ve Hayvan Deposu</i>	Balıkesir
<i>Menzil İnşaat Bölüğü</i>	Bandırma, Balıkesir
<i>Menzil Jandarma Kıtaları</i>	Biga, Mudanya, Bandırma
<i>Menzil Tahtelbahir Topçu Takımlar</i>	Karabiga, Bandırma

5'inci Menzil Rumeli Mıntika Müfettişliğine bağlı müesseseler ve bulundukları mevkiler de tabloda verilmiştir²⁴¹.

²⁴¹ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3549, Dos. 117, Fih. 21.

Tablo 9. 5'inci Rumeli Menzil Mıntıka Müfettişliğine Bağlı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler

Müessesenin Adı	Bulunduğu Mevki
<i>Mıntıka Karargâhı</i>	Tekirdağ
<i>Nokta Kumandanlıkları</i>	Tekirdağ, Keşan, Uzunköprü, Akbaş
<i>Konak Kumandanlığı</i>	Karapeykâr, Baraur
<i>Menzil İskeleleri</i>	Tekirdağ, Gelibolu, Kilya, Şarköy
<i>Erzak Ambarları</i>	Tekirdağ, Keşan Eriklice, Uzunköprü, Gelibolu
<i>Cephane Depoları</i>	Tekirdağ, Şarköy, Uzunköprü, Şarköy, Gelibolu, Akbaş
<i>Hamal Bölükleri</i>	Tekirdağ, Muradlı, Keşan, Gelibolu, Akbaş, Kilya
<i>Sıhhi Merkezler</i>	Mevki ve Merkez Hastaneler: Tekirdağ, Gelibolu Harp Hastaneleri: Akbaş, Şarköy, Menzil Hastaneleri: Uzunköprü, Keşan, Akbaş Ecza Deposu: Tekirdağ Nekahethaneler: Tekirdağ, Mürefte, Eriklice,
<i>Menzil Araba ve Hayvan Deposu</i>	Beğendik
<i>Hayvan Hastanesi ve Ecza Deposu</i>	Uzunköprü, Keşan, Beğendik
<i>Mevaşi Deposu</i>	Beğendik,
<i>İnşaat Taburları</i>	Keşan
<i>Jandarma Taburları</i>	Muradlı

5'inci Menzil Denizli Mıntıka Müfettişliğine bağlı müesseseler ve bulundukları mevkiler tabloda verilmiştir²⁴².

²⁴² ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 18-1.

Tablo 10. 5'inci Menzil Denizli Mıntıka Müfettişliğine Bağlı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler

Müessesenin Adı	Bulunduğu Mevki
<i>Mıntıka Karargâhı</i>	Denizli
<i>Nokta Kumandanlıkları</i>	Aydın, Denizli, Muğla, Fethiye
<i>Ambarlı Konak</i>	Çine, Garbi Karaağaç, Ahiköy
<i>İaşe Ambarları</i>	Muğla, Ahiköy, Aydın
<i>Mevaşi Deposu</i>	Bursa, Göksun, Aksakal
<i>Sıhhi Müessesseler</i>	Harp Hastanesi: Nazilli Ecza Deposu: Söke Menzil Hastanesi: Aydın-Muğla Nekahethane: Muğla
<i>Hayvan Hastaneleri ve Depoları</i>	Hayvan Nekahethanesi: Muğla Denizli Hayvan Deposu: Aydın
<i>Hamal Bölükleri</i>	Aydın
<i>Sahra Jandarma Bölükleri</i>	Muğla

5'inci Menzil Burdur Mıntıka Müfettişliğine bağlı müesseseler ve bulundukları mevkiler tabloda verilmiştir²⁴³.

Tablo 11. 5'inci Menzil Burdur Mıntıka Müfettişliğine Bağlı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler

Müessesenin Adı	Bulunduğu Mevki
<i>Mıntıka Karargâhı</i>	Burdur
<i>Nokta Kumandanlıkları</i>	Burdur, Antalya, Elmalı, Eğirdir
<i>Ambarlı Konak</i>	Bucak, Hafızbey Çiftliği, Korkuteli, Kileveki, Muğla,
<i>İaşe Ambarları</i>	Balazir, Aşanoy, Dinar
<i>Cephane Deposu</i>	Burdur
<i>Hayvan Hastaneleri ve Depoları</i>	Hayvan Depoları: Dinar, Elmalı Hayvan Nekahethanesi: Burdur
<i>Hamal Bölükleri</i>	Balazir
<i>Sıhhi Merkezleri</i>	Mevki Hastaneleri: Elmalı, Burdur, Antalya, Dinar

²⁴³ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 18-2.

5'inci Menzil İzmir Mıntıka Müfettişliğine bağlı müesseseler ve bulundukları mevkiler tabloda verilmiştir²⁴⁴.

Tablo 12. 5'inci Menzil İzmir Mıntıka Müfettişliğine Bağlı Müesseseler ve Bulundukları Mevkiler

Müessesenin Adı	Bulunduğu Mevki
<i>Mıntıka Karargâhı</i>	İzmir
<i>Nokta Kumandanlıkları</i>	Manisa, Soma, İzmir, Alaşehir, Uşak
<i>İaşe Ambarları</i>	Uşak
<i>Erzak Ambarları</i>	İzmir, Manisa, Soma, Alaşehir
<i>İstihkâm Deposu</i>	Manisa
<i>Hayvan Depoları</i>	Manisa, Menemen
<i>İaşe Merkezi</i>	Uşak
<i>Hamal Bölükleri</i>	Manisa, İzmir, Uşak, İzmir, Alaşehir
<i>Sıhhi Merkezleri</i>	Mevki Hastaneleri: Soma, Manisa, Uşak, İzmir Nekahethane: Buca, Kasaba
<i>Sevkiyat Merkezleri</i>	İzmir, Manisa
<i>Cephane Deposu</i>	Ödemiş

Yukarıda verilen tablolar incelendiğinde görüleceği gibi menzil müfettişliği ve mıntıka müfettişliklerinin merkez karargâhları başta olmak üzere menzile ait diğer kıta ve müesseseler ile bunların bulundukları mevkiler de ihtiyaca binaen değişirdi. Bununla birlikte menzil bünyesinde bulunan kıta ve müesseselerde görev alan personelin sayıları da ihtiyaca binaen her an değişirdi. 1918 yılında doğrudan 5'inci Menzil Müfettişliği ile Rumeli, Denizli, Antalya ve İzmir Mıntıka Müfettişlikleri bünyesinde görev yapan personel ve menzil hizmetinde kullanılan hayvanların sayısı tabloda verilmiştir²⁴⁵.

²⁴⁴ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 18-3.

²⁴⁵ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1157, Dos. 134, Fih. 1-1.

Tablo 13. 5'inci Menzil Müfettişliği İle Rumeli, Denizli, Antalya ve İzmir Mıntıka Müfettişlikleri Bünyesinde Görevli Personel ve Hayvan Sayısı

Müesseseler	Zabit Sayısı	Asker Sayısı	Hayvan Sayısı
<i>5'inci Menzil Müfettişliği</i>	550	16.122	1.562
<i>Denizli Mıntıka Müfettişliği</i>	16	698	108
<i>Antalya Mıntıka Müfettişliği</i>	33	506	128
<i>İzmir Mıntıka Müfettişliği</i>	58	1.701	360
<i>Rumeli Mıntıka Müfettişliği</i>	78	3.984	178
<i>Nakliye Kıtası</i>	87	6.035	10.503
Toplam	822	29.046	12.839

1.2.7. 5'inci Menzil Teşkilatının Lağvedilmesi

5'inci Menzil Müfettişliği, 27 Mart 1915 tarihinden itibaren Gelibolu yarımadasındaki tüm ordu birliklerinin lojistik ihtiyaçlarının karşılamak üzere faaliyetlerine başladı. 5'inci Ordudaki asker sayısının gün geçtikçe artmasına paralel olarak menzil müfettişliği bünyesindeki müesseselerin sayısı da her geçen gün artırıldı. Dolayısıyla Eylül 1915'te gelindiğinde 5'inci Menzil Müfettişliği bünyesindeki müesseseler sayı ve hizmet alanı bakımından en geniş seviyeye ulaştı²⁴⁶. Ancak kasım ayından itibaren İtilaf Devletleri kuvvetlerinin büyük bölümünü tahliye etmesi üzerine menzil emrinde bulunan bazı kıta ve müesseseler 1'inci ve 2'inci Ordu Menzil Müfettişliğine devredilmeye başlandı²⁴⁷.

Cephenin kapanması ardında 5'inci Ordu emrindeki birliklerin büyük kısmı diğer cephelere kaydırıldığından menzil emrinde bulunan kıta ve müesseselerin de büyük bölümü diğer menzil müfettişliklerine devredildi. Fakat Gelibolu yarımadasının güvenliği için bölgede bulunan az sayıdaki askeri birliklerin lojistik ihtiyaçlarını karşılamak maksadıyla sınırlı sayıdaki menzil kıta ve müesseseler faaliyetlerine devam etti.

1 Ocak 1918 tarihine gelindiğinde Bandırma'da bulunan 5'inci Menzil karargâhının lağvedilmesine karar verildi. Zira bu tarihe kadar Rumeli Menzil Mıntıka Müfettişliği bünyesinde bulunan müesseselerin tamamı lağvedildiği gibi yalnızca

²⁴⁶ Eylül 1915 tarihi itibarıyla 5'inci da Menzil Müfettişliği bünyesindeki kıta ve müesseselerin sayısı en geniş seviyeye ulaştı. *Birinci Dünya Savaşı Çanakkale Cephesi Harekâtı (Haziran 1914 – Ocak 1916)*, s. 238.

²⁴⁷ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6, 6-1.

Anadolu yakasında menzile ait birkaç müessese bulunuyordu. Dolayısıyla geriye kalan az sayıdaki bu müessesenin vazifesi de 1 Ocak 1918'den itibaren sona erdi²⁴⁸. Böylece 5'inci Menzil Müfettişliği kendinden beklenen hizmetleri başarılı bir şekilde ifa ederek görevini tamamlamış oldu²⁴⁹.



²⁴⁸ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1280, Dos. 612, Fih. 24 24-5, 24-6, 24-7, 24-8.

²⁴⁹ Yürürlükte olan yönetmeliklere göre bir ordunun lojistik nedenlerden dolayı harekâtı ertelenmez veya harp başarısızlıkla sonuçlanmaz ise menzil müfettişlikler, “vazifesini yeterince yapmış” kabul edilirdi. *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 57. Ayrıca muharebelerin sonuna doğru Genelkurmay Başkanı Enver Paşanın 5'inci Menzil Müfettişliğine bir tebrik telgrafi göndermesi, 5'inci Menzil Müfettişliğinin başarılı hizmetlerinin devlet yönetimi tarafından da teyit edildiğini göstermektedir. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3542, Dos. 83, Fih. 49; Enver Paşanın tebrik telgrafi için bkz. Ek 7.

İKİNCİ BÖLÜM

2. MENZİL BÖLGESİNDE NAKLİYE HİZMETLERİNİN YÜRÜTÜLMESİ

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 üzerinde büyük ulaşım şebekeleri oluşturdu²⁵⁰. 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 kaldı²⁵¹. Dolayısıyla Birinci Dünya Savaşı'na gelindiğinde nakliye yol ve vasıtalarındaki ibtidai 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.

Birinci Dünya Savaşı'nda ordu harekât alanın gerisindeki tüm ikmal hizmetleri Ordu Menzil Müfettişlikleri tarafından yürütülürdü. Nitekim seferberliğin ilanından itibaren, orduların her türlü lojistik ihtiyaçlarını yurtiçinden temin edilerek ordu harp sahasına ulaştırılması (ikmal) veya ordu harekât mıntıkasından anavatanına gönderilmesi gereken her türlü atıl durumdaki maddelerin geriye sevk edilmesi (tahlîye) sağlamak menzil teşkilatının öncelikli vazifesiydi²⁵².

Dolayısıyla anavatan veya menzil bölgesinden temin edilen ikmal maddeleri menzil teşkilatı sayesinde vakit geçirilmeksizin cepheye ulaştırılırdı. Bu açıdan menzil teşkilatının asli vazifesi menzil bölgesindeki tüm ulaşıma ve nakliye hizmetlerinin yürütülmesini sağlamaktı. Zira değişik olanak ve yetenekleri içerisinde cephe hattındaki orduların gün geçtikçe artan ihtiyaçlarını bulup bütünlemekle iş bitmiyordu. Bunların

²⁵⁰ Mehmet Taşdemir, “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, s. 13.

²⁵¹ 18. yüzyılın sonlarında karayolları yapımındaki teknik gelişmeler ve 19. yüzyılda demiryolları ve buharlı gemilerin ortaya çıkmasıyla Avrupa'da ulaşım alanında büyük gelişmeler yaşandı. Buna karşın 18 ve 19. yüzyıl Osmanlı Devleti'nin ulaşımın sisteminin bozulduğu bir dönem olmuştur. Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul, 1993, s. 25-26.

²⁵² *Menzil Hidemâti Nizamnamesi*, s. 2.

ana kaynaklardan alınarak, belirli bir bölgede toplamak ve bir elden orduların harekât alanlarını desteklemek üzere nakletmek gerekiyordu²⁵³. Bu hususla ilgili olarak görev ve sorumluluk ise doğrudan Menzil teşkilatının uhdesindeydi.

Osmanlı Devleti, seferberliğin ilanından itibaren orduların harekât alanının hemen gerisinde itibaren başlayan menzil bölgesini orduların ana kaynak ve ikmal bölgesi olarak belirlemişti. Bu bakımdan ordular ihtiyaçlarını öncelikle kendileri için belirlenen bu mıntikalardan temin ederek en kısa sürede ordu harekât mıntikasına nakletmek durumundaydı. Ancak bazen muharip orduların tüm ihtiyaçları, kendilerine ayrılmış bu menzil bölgelerinden temin etmek mümkün olmuyordu. Bu durumda ise ülkenin diğer bölgelerinden temin edilen maddeler öncelikle ordu menzil bölgelerine ulaştırılırdı. Buradan da menzile ait nakliye kolları vasıtasıyla bu maddeler ordu harekât alanının geri hattı üzerinde kurulmuş olan kolordu ambar ve depolarına sevk edilirdi²⁵⁴.

Harp müddetince yürürlükte bulunan menzil yönetmeliğine göre gerek anavatan gerekse menzil bölgesinden temin edilen kaynaklar menzile ait nakliye vasıtalarıyla öncelikle menzil mıntikasına ulaştırılır ve buradan da yine menzile bağlı nakliye kolları vasıtasıyla ordu harekât alanının geri hattına kadar ulaştırılırdı. Ordu harekât mıntikasının geri hatlarına kadar ulaştırılan ikmal maddeleri buradan kolordu veya müstakil fırkalara bağlı nakliye kolları tarafından en ileri hatlara kadar ulaştırılırdı. Dolayısıyla nakliye hizmetleri yurtiçi bölgesi, menzil ve ordu harekât bölgesi olmak üzere 3 bölgede yürütülürdü.

Bununla birlikte ordu harekât alanından menzil veya yurtiçine tahliye edilecek her türlü atıl durumdaki fazlalıklar yine menzil kolları tarafından geriye nakledilirdi. Menzil nakliye kolları, geriden ileriye cephe, iaşe, silah vb. ordunun her türlü ihtiyaçlarını cephede bulunan muharip orduya ulaştırdığı gibi harp mıntikasından geriye sevk edilecek hasta, yaralı, ganimet, esir veya geriye sevk edilmesi gereken âtıl durumdaki her türlü malzemenin tahliyesini sağlardı. Bu bakımdan Menzil teşkilatının asli görevi olan ikmal ve tahliye hizmetleri, menzil nakliye kollarınca gerçekleştirilirdi²⁵⁵.

²⁵³ *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X ncü Cilt”, s. 166.

²⁵⁴ Tuncay Ögün, *a.g.e.*, s. 125-126.

²⁵⁵ *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 32-334.

2.1. Demiryolu Ulaşımı

Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu yapma düşüncesi çağdaşlarıyla aynı döneme rastlar. Zira ülkede ilk demiryolu inşa faaliyetlerine 1850'li yıllarda başlandı²⁵⁶. Osmanlı Devleti için demiryolları, iktisadi avantajlarının yanında “*çağı yakalama*” ve “*uzak toprakları kontrol etme*” aracı olarak görüldüğünden yapımına büyük önem verildi²⁵⁷. Ancak bunun için büyük sermayeye ve teknik bilgiye ihtiyaç vardı. Dolayısıyla Osmanlı Devleti için tek çıkar yol yabancı şirketler vasıtasıyla yap-işlet-devret modeline göre ülkede demiryolu inşa etmektir²⁵⁸. Nitekim öyle de yapıldı²⁵⁹.

Ancak yabancı şirketler, demiryolları güzergâhlarını, ülkelerinin emperyalist çıkarlarıyla bütünleştirdikleri menfaatleri çerçevesinde belirliyorlardı. Bu bakımdan kendileri için en avantajlı ve kârlı yatırıma dönüştürebilecek hatlar üzerinde demiryollarını inşa etme yoluna gidiyorlardı. Nitekim 19. yüzyıl bir önceki asrın teknik buluşlarından faydalanılarak sanayi inkılabı alanında büyük buluşların yapıldığı bir yüzyıl oldu. Hızla kalkınan Avrupa ülkeleri, hammadde ve pazar arayışları içine girdiler. Bunun içinde en cazip ülkeler olan Orta ve Uzakdoğu ülkeleri arasında tabii bir geçit durumunda olan Anadolu'nun iktisadi ve siyasi yönden ele geçirilmesi ile mümkün olabilirdi. Bu da sanayileşmiş ülkelerin Osmanlı Devleti ile ticari ilişkilerini geliştirmelerini mecburiyetinde bıraktı.

Bu bakımdan Kırım harbinden hemen sonra Osmanlı topraklarında ilk demiryolu inşaatı İngiliz sermayeli şirketlerce yapılmaya başlandı. Rumeli topraklarındaki ilk demiryolu inşaatı daha sonra Romanya sınırları içinde kalacak olan Köstence Çernavoda (Boğazköy) hattı inşa edildi. Anadolu topraklarında ise ilk olarak İzmir-Aydın hattı inşa edildi.²⁶⁰

²⁵⁶ Vahdettin Engin, “Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti”, *Türkler*, C. 14, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2014, s. 462-463.

²⁵⁷ Ali Satan, “Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi”, *Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolları*, (Ed: V. Engin, A. Uçar, O. Doğan), Çamlıca, İstanbul, 2012, s. 209-210.

²⁵⁸ Birinci Dünya Savaşı öncesinde Avrupa sermayesi tarafından Osmanlı ülkesine yapılan doğrudan yatırımın yaklaşık % 60'ını demiryollarına yapılan yatırımlar oluşturuyordu. Bu durum Osmanlı'nın demiryollarına verdiği önemin açık bir göstergesiydi. Mehmet Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşının Başlangıç Döneminde Türk Demiryolları (Yapısal ve Ekonomik Sorunları 1918-1920)*, Ankara, 2001, s. 1-2.

²⁵⁹ Aslında Osmanlı padişahları Avrupa devletlerinin demiryolları politikasıyla kendi emperyalist politikalarını aracı olarak kullanmaya çalışacaklarının farkındaydı. Buna karşın demiryollarının ekonomik ve stratejik bakımdan ülkeye sağlayacağı yararların çok daha fazla olacağının bilincinde idiler. Donald C. Blaisdell, *Osmanlı İmparatorluğunda Avrupa Mali Denetimi “Duyun-u Umumiye”*, (Çev. Ali İhsan Dalgıç), İstanbul, 1979, s. 119.

²⁶⁰ Şevket, Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Ankara, 1984, s. 19; Mehmet Özdemir, “Birinci Dünya Savaşında Demiryollarının Kullanımı ve Bunun Savaşın Sonucuna Etkileri”,

Avrupa Devletlerini Osmanlı ülkesindeki demiryollarını kendi menfaatleri doğrultusunda inşa etmeleri, Osmanlı Devletinin topraklarını kontrol etme ve askeri amaçlara yönelik faydalardan mahrum kalması anlamına geliyordu. Oysa dönemin umumi nakliye aracı olan demiryollarının harp esnasında aktif olarak kullanılması ordunun kısa sürede cepheye sevk edilmesi ve harp süresince ordunun lojistik bütünlemesinde büyük hizmetler görebilirdi. Ancak yabancı şirketler tarafından inşa edilen demiryolu hatları sınırları değil, ülkenin ekonomik merkezlerini birbirine bağlamak amacıyla inşa edilmişlerdi²⁶¹. Dolayısıyla Osmanlı Devleti, Avrupa devletlerinde olduğu gibi askeri hizmetler açısından demiryollarından yeterince istifade edemedi²⁶².

Birinci Dünya Savaşı yıllarında çağın en gelişmiş ulaşım aracı demiryolları idi²⁶³. Ancak Osmanlı Devleti o dönemde demiryollarının inşasını gerçekleştirebilecek ekonomik güce sahip değildi. Bu bakımdan ülkedeki demiryolları yapımı çeşitli imtiyazlar karşılığında yabancı şirketlere veriliyordu. Tamamı Avrupa menşeli bu yabancı şirketler demiryollarını Osmanlı yönetiminin belirlediği güzergâhlarda değil kendi ekonomik ve stratejik menfaatleri uygun hatlar üzerinde demiryollarını inşa etmeye yanaşıyorlardı²⁶⁴. Aslında Osmanlı yönetimi, Avrupa devletlerinin demiryollarını kendi emperyalist politikalarını aracı olarak kullandıklarının farkındaydı. Buna rağmen demiryollarının ekonomik ve stratejik açıdan ülkeye sağlayacağı yararların çok daha fazla olacağı düşüncesiyle ülkenin bir anevvel demiryollarına kavuşması için büyük çaba sarfetti²⁶⁵.

Birinci Dünya Savaşına öncesinde hemen hemen her alanda olduğu gibi demiryollarının inşası hususunda da Osmanlı Devleti, Avrupa devletlerinin oldukça gerisinde kalmıştı. Zira harp öncesinde Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu toplam

Dördüncü Askeri Tarih Semineri Bildirileri, Ankara, 1989, s. 1-2; Donald Quataert, "Ulaşım", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Ed: Halil İnalcık, Donald Quataert) C. 2, İstanbul, 2006, s. 928.

²⁶¹ Aslında Osmanlı yönetimi, Avrupa devletlerinin demiryollarını kendi emperyalist politikalarını aracı olarak kullandıklarının farkındaydı. Buna rağmen demiryollarının ekonomik ve stratejik açıdan ülkeye sağlayacağı yararların çok daha fazla olacağı düşüncesiyle ülkenin bir anevvel demiryollarına kavuşması için büyük çaba sarfettiler. Donald C. Blaisdell, *a.g.e.*, s. 119.

²⁶² Carl Mühlman, *Çanakkale Savaşı: Bir Alman Subayının Notları*, (Çev. Sedat Umran), İstanbul, 1998, s. 30-31; Edward J. Erickson, *I. Dünya Savaşında Osmanlı Ordusu*, s. 23.

²⁶³ Mehmet Özdemir, *a.g.m.*, s. 369.

²⁶⁴ İsmail Yıldırım, *a.g.m.*, s. 315.

²⁶⁵ Donald C. Blaisdell, *a.g.e.*, s. 119.

demiryolu ağı 6.065 km. iken²⁶⁶ İngiltere 32.623 km., Fransa 40.770 km., Almanya 63.378 km., Rusya 62.33 km. ve Avusturya-Macaristan ise 22.981 km. demiryolu ağına sahipti²⁶⁷. Netice itibariyle harp yıllarında ülkedeki demiryolu ağı Avrupa devletleri ile karşılaştırıldığında oldukça yetersizdi. Bununla birlikte demiryolu ağlarındaki temel bağlantı noktaları tam olarak bitirilemediğinden demiryolu ağları arasında kesintiler mevcuttu. Ayrıca mevcut demiryolu hatları büyük oranda çok tek hat olarak inşa edilmişlerdi²⁶⁸. Ayrıca demiryollarından azami derecede istifade edilebilmesi için demiryolu şebekesinin iç bölgelere karayolu intibak ettirilmesi gerekirdi. Ancak bu yapılamadığından, Osmanlı Devleti'nin harp müddetince demiryolları yeterince istifade edemedi²⁶⁹.

Birinci Dünya Harbi yıllarında Osmanlı Devleti'nin en önemli demiryolu hatları Rumeli demiryolu ile Bağdat demiryolu hattarıydı. Ancak Bağdat demiryolu hattının Toros dağları ile Amanos dağları silsilesindeki tüneller henüz tamamlanamadığından bu hattın tam anlamıyla istifade edilemedi. Zira Toros dağlarına gelindiğinde ikmal maddeleri trenden indirilerek soşe yoluyla Tarsus'a ulaştırılırdı. Buradan da yükler

²⁶⁶ 1914 yılı öncesinde Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu demiryolu şebekeleri ve uzunlukları şu şekildeydi.

Avrupa Toprakları:

Selanik-Manastır

İstanbul-Selanik

Diğerleri

Toplam

Asya Toprakları:

Haydarpaşa-Ankara

Eskişehir-Konya

Mudanya-Bursa

İzmir-Kasaba

Alaşehir-Afyonkarahisar

Konya-Ereğli-Arabistan Körfezi

Mersin-Adana

Beyrut-Şam

Rayak-Halep

Şam-Medain

Yafa-Kudüs

Hayfa-Dera

Toplam

Demiryolu Hattının Uzunluğu

219 km.

510 km.

956 km.

1.685 km.

Demiryolu Hattının Uzunluğu

576 km.

455 km.

362 km.

266 km.

251 km.

201 km.

68 km.

154 km.

475 km.

1307 km.

87 km.

169 km.

4.371 km.

Bkz. Metin Hülagü, *Sultan II. Abdülhamid Dönemi Demiryolu Politikası (1876-1909)*, C. 3, Erciyes Üniversitesi Yay., Kayseri, 2011, s. 141.

²⁶⁷ Edward J. Erickson, *Size Ölmeyi Emrediyorum!*, s. 34; Eric Jan Erik Jan Zürcher, *Savaş, Devrim ve Ulusallaşma Türkiye Tarihinde Geçiş Dönemi (1908-1928)*, (Çev: Ergun Aydınoglu) 2. Baskı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, Ağustos 2009, s. 191.

²⁶⁸ Erik Jan Zürcher, *a.g.e.*, s. 208.

²⁶⁹ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 105.

tekrar vagonlara yüklenirdi. 1915 yılı sonlarında Amanos tüneli dâhilinde geçici dar bir hat tamamlanmış olsa da Toros tünelleri harp sonuna değin tam olarak bitirilemedi²⁷⁰.

Netice itibariyle Birinci Dünya Savaşı'na gelindiğinde ülkedeki demiryolları ağlarının yetersizliği yanında bu hatların umumiyetle tek hatlardan oluşması, lokomotif ve vagonlardaki yetersizliklerle birlikte demiryolları için gerekli gerekli alet ve edevattaki yetersizlikler demiryollarından yeterince istifade edilmesini engelledi²⁷¹. Ayrıca harbin başlamasıyla kömür ithalatının kesildi. Bununla birlikte Rusların Karadeniz'deki faaliyetleri neticesinde ülkenin en önemli kömür havzaları olan Zonguldak ve Ereğli'deki kaynaklardan yeterince istifade edilemedi. Dolayısıyla demiryolları işletmesi için yeterli kömür temin edilemeyince lokomotiflerde kömür yerine zaman zaman odun kullanıldı. Bu durum lokomotiflerin hızının düşmesine ve dolayısıyla nakliye hizmetlerinin yavaşlamasına neden oldu²⁷². Tüm bu olumsuzluklardan dolayı Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı'nda demiryollarından tam anlamıyla istifade edemedi.

2.1.1. Menzil Bölgesinde Demiryolu Hizmetlerinin Yürütülmesi

Birinci Dünya Savaşı yıllarında çağın en önemli ulaşım aracı olan demiryolları, barış dönemlerinde bulundukları bölgelerin iktisadi yapısına büyük katkı sağladıkları gibi savaş dönemlerinde de askerin cepheye sevk edilmesi ve ordunun lojistik gereksinimlerinin ivedilikle harp alanına ulaştırılmasındaki rolü herkesçe malumdu²⁷³. Bu bakımdan harp müddetince demiryollarından azami surette istifade edilmek amacıyla Harbiye Nezaretine bağlı olarak Askeri Demiryollarının İdaresi teşkil edildi. Bu idare harbin sonuna kadar varlığını sürdürdü. Harbin neticelenmesiyle bu idare Nafia Nezaretine devredildi²⁷⁴.

Menzil bölgesindeki demiryollarının tüm idaresi ise askeri idarenin uhdesindeydi. Zira bu bölgedeki demiryolları Genelkarargâh'ta bulunan Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından (Demiryolları Müdür-ü Umumiyesi) yürütülürdü. Bu

²⁷⁰ Erik Jan Zürcher, *a.g.e.*, s. 192; General F. C. Aspinall Oglander, *a.g.e.*, s. 30.

²⁷¹ Harp döneminde Osmanlı elinde yalnızca 208 lokomotif bulunuyordu. Eric Jan Zürcher, *a.g.e.*, s. 193; Aspinall Oglander, *a.g.e.*, s. 30; Veli Yılmaz, "Birinci Dünya Harbi ve Çanakkale Savaşları", s. 123.

²⁷² Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, s. 145-147; Ober (Kaymakam), *a.g.e.*, s. 25-31; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 585.

²⁷³ Demiryolları ulaşımının modern savaşlara katkısı ilk olarak 1870 Fransa-Prusya savaşında ispat edilmişti. Geniş bilgi için Bkz. Eric Jan Zürcher, *a.g.e.*, s. 71-72.

²⁷⁴ BOA, MV. Dos. No: 213, Göm. No: 58.

müdürlük Menzil Genel Müfettişliği veya doğrudan doğruya Başkumandanlıktan aldığı emir ve talimatlara göre demiryoluyla yapılacak nakliyat hususunda gerekli tedbirleri alarak demiryolu sevkiyatı ile ilgili hususları düzenlerdi. Dolayısıyla menzil mıntıkası dâhilindeki demiryolu sevkiyatına ilişkin hizmetler, demiryollarına ait makamların uhdesinde gerçekleştirilirdi ve bu hizmetlerin işleyişine her ne suretle olursa olsun Ordu Menzil Müfettişlikleri tarafından müdahale edilemezdi²⁷⁵. Ancak menzil mıntıkası sınırları içinde bulunan demiryolu istasyonlarındaki yükleme-boşaltma hizmetleri menzile ait hamal veya amele taburları tarafından gerçekleştirilirdi²⁷⁶.

Menzil bölgesinde bulunan önemli istasyonlarda nakliye hizmetlerinin sorunsuz işleyebilmesi ve yapılacak sevkiyat ile ilgili hesapların tutulması amacıyla bir istasyon kumandanlığı teşkil edilirdi. Bir kumandan ve buna bağlı bir heyetten oluşan istasyon kumandanlığının vazifesi sevk edilen kabilelerin başında bulunan kabile kumandanları ile demiryolu memurları arasındaki eşgüdümü sağlamaktı²⁷⁷. Nitekim Menzil Müfettişliği, kendi ulaşımı ile hususları istasyon kumandanlarına bildirir ve bu kumandan da demiryolu makamları ile birlikte gerekli tedbirleri alırdı²⁷⁸.

Ülkedeki demiryolları şebekesi, muharebelerin cerayan ettiği Gelibolu yarımadasının oldukça uzağında kalmasına rağmen demiryollarından önemli ölçüde istifade edildi. Bunda Rumeli demiryolu hattı ve Anadolu demiryolu hatları gibi iki umumi demiryolu hattının, 5'inci Menzil sınırları içinde yer alıyor olmasının etkisi büyüktür.

Muharebeler süresince kullanılan en önemli demiryolu hattı, İstanbul'dan Edirne'ye uzanan Rumeli demiryolu hattı idi²⁷⁹. Anadolu demiryolu hattı ile İstanbul Haydarpaşa istasyonuna ulaştırılan ikmal maddeleri buradan vapurlarla Avrupa

²⁷⁵ *Menzil Hidemâti Nizamnamesi*, s. 13; *Seferiye Nizamnamesi*, s. 27.

²⁷⁶ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 51-52.

²⁷⁷ Demiryolları istasyonlarındaki hizmetlerden İstasyon kumandanları sorumluydu. Bu kumandanlar Genelkarargâhtaki Üçüncü Şimendifer Şubesine bağlı bulunurdu. Ancak istasyonlardaki askeri sevkiyatın yapılması ve nakliyata ilişkin hesapların tutulması Levazımat-ı Umumiye Riyaseti'ne bağlı sevk memurları tarafından yapılırdı. Muzaffer, "Harb-i Umumide Menzilcilik", s. 421.

²⁷⁸ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 51-52; *Seferiye Nizamnamesi*, s. 27.

²⁷⁹ 318 kilometrelik İstanbul-Edirne hattı 1869-70 yılları arasında inşa edilmişti. Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 104; Aspinall Oglander, *a.g.e.*, s. 30.

yakasındaki Sirkeci İstasyonuna nakledilir ve buradan 318 kilometrelik İstanbul-Edirne hattı üzerinden Uzunköprü istasyonuna ulaştırılırdı²⁸⁰.

İstanbul-Edirne demiryolu hattı üzerinden itibaren Uzunköprü İstasyonuna kadar olan hat üzerinde İstanbul Sirkeci İstasyonundan itibaren Çatalca, Çerkezköy, Çorlu, Muradlı, Seyyidler, Lüleburgaz, Babaeski, Alpulu, ve Uzunköprü istasyonları yer alırdı. Bu hat üzerinde bulunan Çerkezköy istasyonundan itibaren Trakya bölgesinde kalan tüm demiryolları hatları 5'inci Menzil bölgesi içinde kalıyordu. Ancak Gelibolu yarımadasına en yakın istasyon olması ve umumi karayolu şebekesi ile intibakın en kolay istasyon olması hasebiyle askeri ikmal maddelerinin büyük bölümü Uzunköprü İstasyonu üzerinden gerçekleştirilirdi.

Bununla birlikte ikmal istasyonu olarak kullanılan diğer istasyonlar da Muradlı ve Lüleburgaz istasyonlarıydı. Tekirdağ'a en yakın istasyon olan Muradlı istasyonuna ulaştırılan ikmal maddeleri buradan karayoluyla öncelikle Tekirdağ'a buradan da Malkara ve Keşan yolu üzerinden yarımada içlerine doğru nakledilirdi.²⁸¹ Özellikle İtilaf kuvvetlerine ait denizaltılarının Marmara Denizi'nde faaliyetlerini arttırmasıyla Rumeli demiryolu hattı daha etkin olarak kullanılmaya başlandı²⁸².

Bu hat üzerinde bulunan demiryolu istasyonları arasında ordu hizmetinde en aktif kullanılanı şüphesiz Uzunköprü istasyonuydu. Bu istasyona nakledilen ikmal maddeleri yaklaşık 5 kilometrelik bir dekovil hattı ile öncelikle Uzunköprü kazasına nakledilirdi²⁸³. Buradan da Uzunköprü ile Gelibolu arasında bulunan umumi karayolu ile Gelibolu kazasına ve buradan da yarımada'nın içlerine doğru sevk edilirdi. Dolayısıyla Rumeli cihetinden Çanakkale Cephesi'ne gönderilen ikmal maddelerinin büyük kısmı Uzunköprü istasyon üzerinden nakledilirdi.

Bununla birlikte Muradlı, Seyidler, Lüleburgaz ve Alpulu gibi istasyonlar ikmal istasyonları olarak önemli hizmetler ifa ettiler. Bu nedenle bu istasyonlarda da menzil

²⁸⁰ Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 279; Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 97.

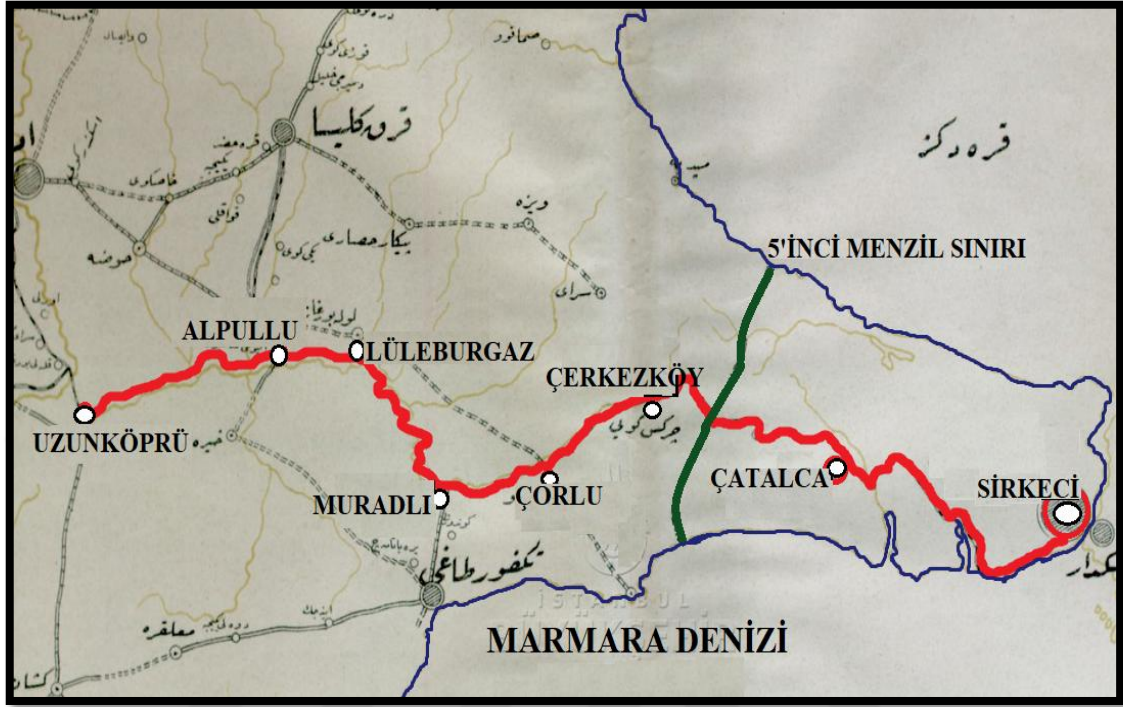
²⁸¹ ATASE, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4.

²⁸² Nurhan Aydın, "Çanakkale Savaşlarında Sağlık Hizmetleri", *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Şubat 2015, s. 990.

²⁸³ Dekovil hattı; ray aralığı 60 santimetreden az olan dar demiryolu hatlarıdır. Bu hatları üzerindeki araçlar, dekovil hatlarına has buharlı lokomotifler veya yük hayvanları vasıtasıyla çekilerek nakledilirdi. Osmanlı Devleti harp sürence nakliye hizmetlerinde oldukça kolaylık sağlayan bu dekovil hatlarını Bandırma iskelesinde ve Kilya-Soğanlıdere arasında inşa etmişti. Buna rağmen dekovil hatlarının inşası sınırlı kaldı. Zira hatların inşası için gerekli malzeme bulunmadığı gibi bu hatları inşa edebilecek yeterli personel de bulunmuyordu. Bu bakımdan harp süresince dekovil hatlarından gerektiği kadar faydalanılamamıştır. İzzettin Çalışlar, *a.g.e.*, s. 162. Dekovil hattı üzerinde yapılan nakliyata ilişkin fotoğraf için bkz. Ek 8.

nokta kumandanlıkları oluşturularak menzil hizmetlerini ifa eden birçok tesis ve müessese teşkil edildi²⁸⁴.

Harita 5. İstanbul-Uzunköprü Demiryolu Hattı



(Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliyeyi Vilayât, Vilayât Yolları Haritası)

Çanakkale muharebelerinde ulaştırma ve nakliye hizmetlerinde kullanılan bir diğer önemli demiryolları hattı da Batı Anadolu demiryolu hatlarıydı. Bu hat sayesinde 5'inci Menzil sınırları dâhilinden temin edilen ikmal maddeleri Bandırma'ya ulaştırılırdı. Bandırma'ya ulaştırılan ikmal maddelerinin önemli bir kısmı denizyolu ile cephe gerisindeki iskelelere sevk edilirken bir kısmı da karayolu ile Çanakkale ulaştırılırdı. Özellikle itilaf denizaltılarının Marmara'daki etkin faaliyetlerine önlem olarak Bandırma-Çanakkale karayolu daha aktif şekilde kullanılmaya başlandı.

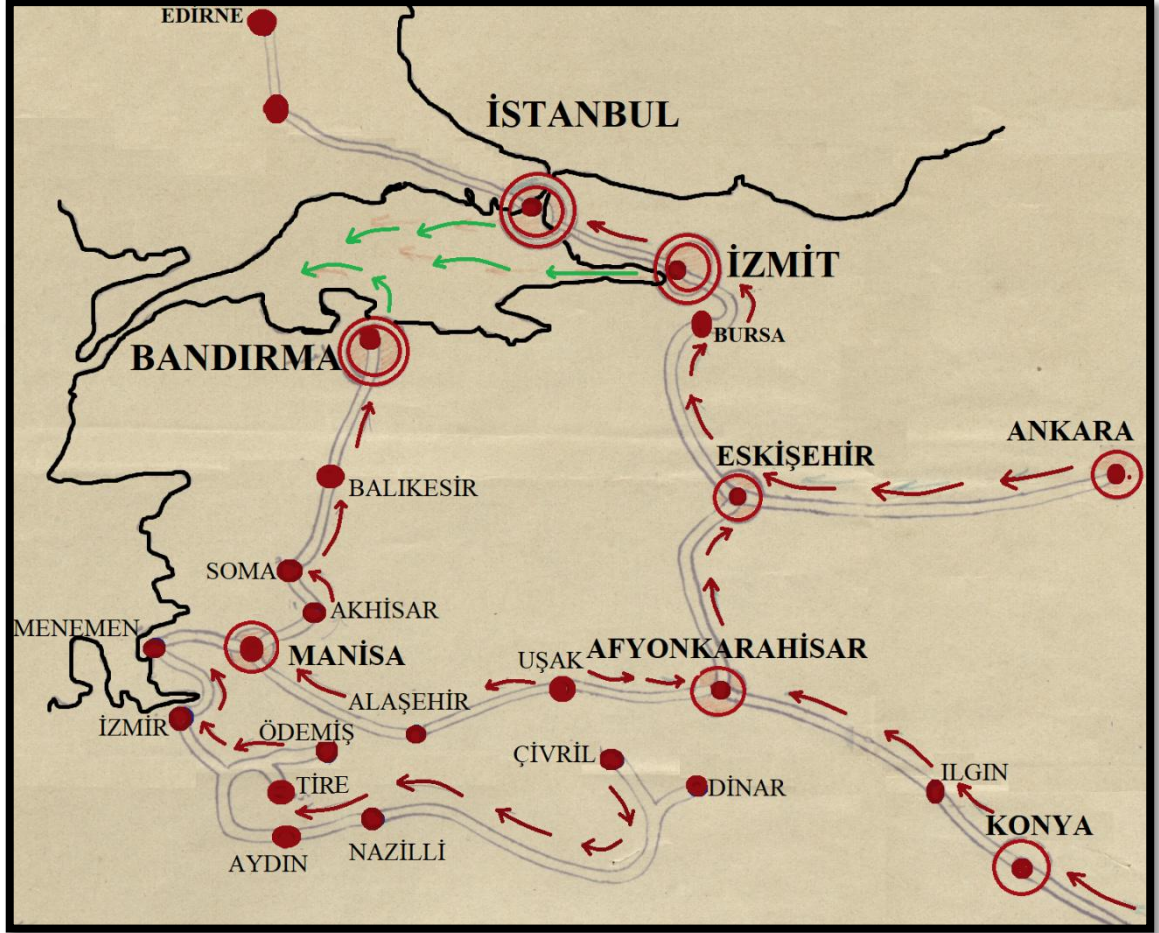
Batı Anadolu demiryolu dışında İstanbul başlayıp Eskişehir, Afyonkarahisar ve Konya üzerinden Şam'a uzanan Bağdat demiryolu ile bu hatta eklenen Ankara ve Eskişehir demiryolu hattı sayesinde ülkenin iç ve güney bölgeleri 5'inci Ordunun ana ikmal merkezi olan İstanbul birbirine bağlanmıştı. Böylece yurtiçinden temin edilen ikmal maddeleri bu hatlar vasıtasıyla İzmit ve İstanbul'a ulaştırılırdı²⁸⁵. İstanbul'a sevk edilen ikmal maddeleri Anadolu yakasındaki son istasyon olan Haydarpaşa istasyonuna

²⁸⁴ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1.

²⁸⁵ BOA, DH. HMŞ, Dosya No: 32, Gömlek No: 66; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1139, Dos. 74, Fih. 11.

ulaştırılır ve buradanda ya boğaziçin nakliye araçlarıyla sirkeci istasyonu üzerinden Uzunköprü istasyonuna nakledilir ya da İstanbul'dan denizyoluyla doğrudan harp alanına ulaştırılırdı. İzmit üzerinden nakledilecek ikmal maddeleri buradan denizyoluyla doğrudan cephe gerisindeki iskelelere nakledilirdi.

Harita 6. Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Anadolu'daki Demiryolu Hatları



(Kaynak: BOA, DH. HMŞ, Dosya No:32, Gömlek No:66.)

Bu umumi demiryolu hatları dışında Bursa ve Bandırma demiryolu hattı da ordunun ikmal maddelerini taşımada aktif olarak kullanıldı. 1872-1892 tarihinde Fransızlar tarafından inşa edilen bu hat²⁸⁶ üzerinden Bursa ve çevresinden temin edilen ikmal maddeleri Mudanya'ya nakledilir ve buradan da denizyoluyla harp alanına sevk edilirdi.

²⁸⁶ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 104.

2.1.2. Demiryolu Nakliyatını Olumsuz Etkileyen Faktörler

5'inci Menzil bölgesinde demiryolu şebekesinin harp alanının oldukça gerisinde kaldığından demiryolu ile ikmal maddelerinin doğrudan harp alanının yakınına taşınması mümkün değildi²⁸⁷. Bunun için demiryollarının mutlak surette karayolları ile intibak ettirilmesine ihtiyaç vardı. Bu nedenle Osmanlı Devleti diğer Avrupa ülkelerinde olduğu gibi harpte demiryollarından yeterince istifade edemedi.

Harp alanına en yakın olan Uzunköprü istasyonu Gelibolu yarımadasının oldukça gerisinde kalıyordu. Yine Anadolu yakasında Bandırma'ya ulaşan demiryolu şebekesi de harp sahasının oldukça gerisinde kalıyordu. Bu bakımdan demiryolu indirme istasyonlarından itibaren demiryollarının karayolları ile intibak ettirilmesi gerekirdi. Bununla birlikte karayolu nakliyatı ile de çok az şey taşınıyor olması, bu nakliyatının uzun zaman alması ve oldukça zahmetli bir iş olması gibi nedenlerden dolayı harp süresince demiryollarından yeterince faydalanılamadı²⁸⁸. Öte yandan yurtiçindeki demiryolları şebekelerinin iç bölgelere bağlanabilmesi için karayolları şebekesinin demiryolları ile intibak ettirilmesine ihtiyaç vardı²⁸⁹. Ancak bu yapılamadığından demiryolları güzergâhları ülkenin en verimli ve zengin bölgelerinden geçmesine rağmen taşradaki ikmal maddelerinden tam anlamıyla faydalanamadı.

Ülkedeki vagon ve lokomotif yetersizliği demiryolu nakliyatını olumsuz etkileyen bir diğer faktördü. Bu nedenle yurtiçindeki asker, harp sahasına çoğu zaman yük vagonlarıyla taşınıyordu²⁹⁰. Ayrıca ülkede kömür buhranı yaşandığından lokomotifler için yeterli kömür temin edilemiyordu. Bu bakımdan lokomotiflerde zaman zaman kömür yerine odun kullanılıyordu²⁹¹. Bu da doğal olarak lokomotiflerin hızı etkileyerek ikmalin zamanında yapılmasını engelliyordu.

Etkisi sınırlı olmakla birlikte muharebeler süresince demiryolu nakliyatın etkileyen bir diğer faktör de İtilaf kuvvetlerine ait denizaltıların ve uçakların zaman zaman demiryollarına yaptıkları saldırılar da bu nakliyatı geçici olarak sekteye uğratiyordu. Osmanlı Devleti, bu saldırıları engellemek için demiryolu istasyonlarına

²⁸⁷ Osmanlı Devleti'ndeki demiryolları askeri amaçlardan çok ticari amaçlar doğrultusunda inşa edildiğinden demiryolları ağı ülkenin sınırlarını değil, yalnızca önemli ekonomik merkezleri birbirine bağlıyordu. Edward J. Erickson, *I. Dünya Savaşında Osmanlı Ordusunun, Çanakkale, Kutü'l-Amare ve Filistin Cephesi*, s. 23.

²⁸⁸ Veli Yılmaz, "Birinci Dünya Harbi ve Çanakkale Savaşları", s. 123.

²⁸⁹ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 105.

²⁹⁰ İ. Hakkı Sunata, *Gelibolu'dan Kafkaslara I. Dünya Savaşı Anıları*, (Yay. Haz: Kansu Şarman), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, Şubat 2008, s. 107-110.

²⁹¹ İ. Hakkı Sunata, *a.g.e.*, s. 109-110.

sahra topçusu ve savaş uçakları tahsis ederek İtilaf kuvvetlerinin girişimlerini engellemeye çalıştı²⁹².

2.2. Karayolu Ulaşımı

Devletin kuruluşundan Tanzimat'ın ilanına kadar umumi karayolları devlet tarafından, hususi yollar ise tımar, zeamet ve hayır sahiplerinin imkânlarıyla inşa edilmiştir. Ancak ülkedeki karayollarının yapım ve inşasında başarılı olunamadı. Zaman zaman bazı idarecilerin şahsi çaba ve gayretleri dışında ülkedeki yol yapım ve inşa hizmetleri belli program ve koordinasyon içinde yürütülemedi²⁹³. Zira karayolları ağırları gelişi güzel ve genelde eski kervan yolları güzergâhlarını takip ediyordu. 19. yüzyıldan itibaren demiryolu ulaşımının yaygınlaşması karayolu ulaşımına bir nebze olsa da canlılık getirdi. Özellikle 1908'den itibaren otomobilin ülkeye girmesiyle özellikle umumi yollar daha düzenli ve itinalı yapılmaya başlandı²⁹⁴.

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı ülkesindeki karayolları ve karayolu nakliye vasıtalarının ibtidai bir durumdaydı. Ancak Marmara, Ege ve Rumeli bölgeleri yol şebekeleri ile yolların durumu diğer bölgelere nazaran nispeten daha iyi durumdaydı²⁹⁵.

Ülkedeki umumi karayolları nispeten kullanılmaya elverişli olsa da bu yollara bağlı tâli yolların tümünün tabanları teknik yapımdan yoksundu²⁹⁶. Bu durum, tâli yollar üzerindeki nakliye faaliyetlerini olumsuz etkiliyordu. Özellikle yağmurlu havalarda bu

²⁹² Bu amaçla ilk olarak Uzunköprü istasyonuna bir uçak gönderildi. Kısa süre sonra ikinci bir savaş uçağı ve nihayet bir keşif uçağı ile takviye etti. Bu uçakların öncelikli amacı Uzunköprü istasyonunu korumak olduğundan bulunduklarından noktadan 50 km. fazla uzaklaşamadıkları gibi keşif amacıyla da kullanılamazlardı. Zafer Toprak, "Çanakkale'de Kara, Deniz ve Hava Gücü Koordinasyonu – Amfibi Harekâtı, Denizaltılar, Uçak Gemileri, Sabit Balonlar", *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ocak-Şubat 2015, Ankara, Şubat 2015, s. 488.

²⁹³ Osmanlı Devleti'nde özellikle Sultan II. Abdülhamid Han devrinde karayolu ve şoşe yapımında büyük atılım yaşandı. Tecrübeli yabancı mühendisler getirtilerek yol yapımında modern usuller kullanılmaya başlandı. Mehmet Taştanir, *a.g.m.*, s. 44-45; Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 95.

²⁹⁴ Edwar J. Erickson, *Size Ölmeyi Emrediyorum!*, s. 37; Mehmet Taştanir, *a.g.m.*, s. 47-48.

²⁹⁵ Birinci Dünya Harbine kadar olan süreçte özellikle Batı Anadolu bölgesinde yeni teknikler kullanılarak yeni yollar inşa edilmeye başlanmıştır. 1909 yılında Fransa'dan borçlanarak yine bir Fransız şirketi olan Regie General Şirketine ihaleye verilmişti. Ancak bu karayolunun Batı Anadolu'daki kısmı bitirilebilmişti. Savaş dolayısıyla ara verilen karayolu yapımı harp müddetince amele taburları tarafından tamamlanabilmişti. Selim İlkin-İlhan Tekeli, "Osmanlı İmparatorluğu'nun I. Dünya Savaşındaki Ekonomik Düzenlemeler İçinde İaşe Nezareti ve Kara Kemal Bey'in Yeri", *XII. Türk Tarihi Kongresi Ayırbaşım*, Ankara, 2000, s. 1160.

²⁹⁶ Osmanlı Devleti karayollarını tarik-i umumiye (genel yollar) ve tarik-i hususiye ve tâli yollar olarak iki kısma ayırmıştı. Genel yollar, daha geniş ve altyapı bakımından daha elverişli olurken tâli yollar daha dar ve genellikle altyapı bakımından yetersiz yollardı.

yollar büyük hasar aldıkları gibi çamur deryasına dönüşen bu yollarda üzerinde işleyen arabalı nakliyat tümüyle sekteye uğruyordu.

Tüm bu olumsuzluklara rağmen gerek ikmal maddelerinin demiryolları ulaştırılmasında gerekse demiryolları ve iskelelerden harp alanına yapılacak sevkiyatta karayolları yegâne ikmal yollarıydı. Bu itibarla harp süresince karayollarında tamir ve inşa faaliyetleri devam ettirilerek ikmal yolları açık tutulmaya çalışıldı.

Bilindiği gibi 5'inci Ordunun muharip birlikleri, Rumeli ve Anadolu yakalarında tertiplendiğinden, ikmal hizmetlerinde kullanılan karayolları hatları da bu iki bölgede aktif olarak kullanıldı. Özellikle İtilaf kuvvetlerinin Osmanlı ordusunun lojistik hizmetlerini sekteye uğratmak için denizaltı faaliyetlerine girişmesiyle Osmanlı yönetimi askeri ikmal hizmetlerinin aksamaması için karayollarını daha etkin şekilde kullanmaya başladı²⁹⁷.

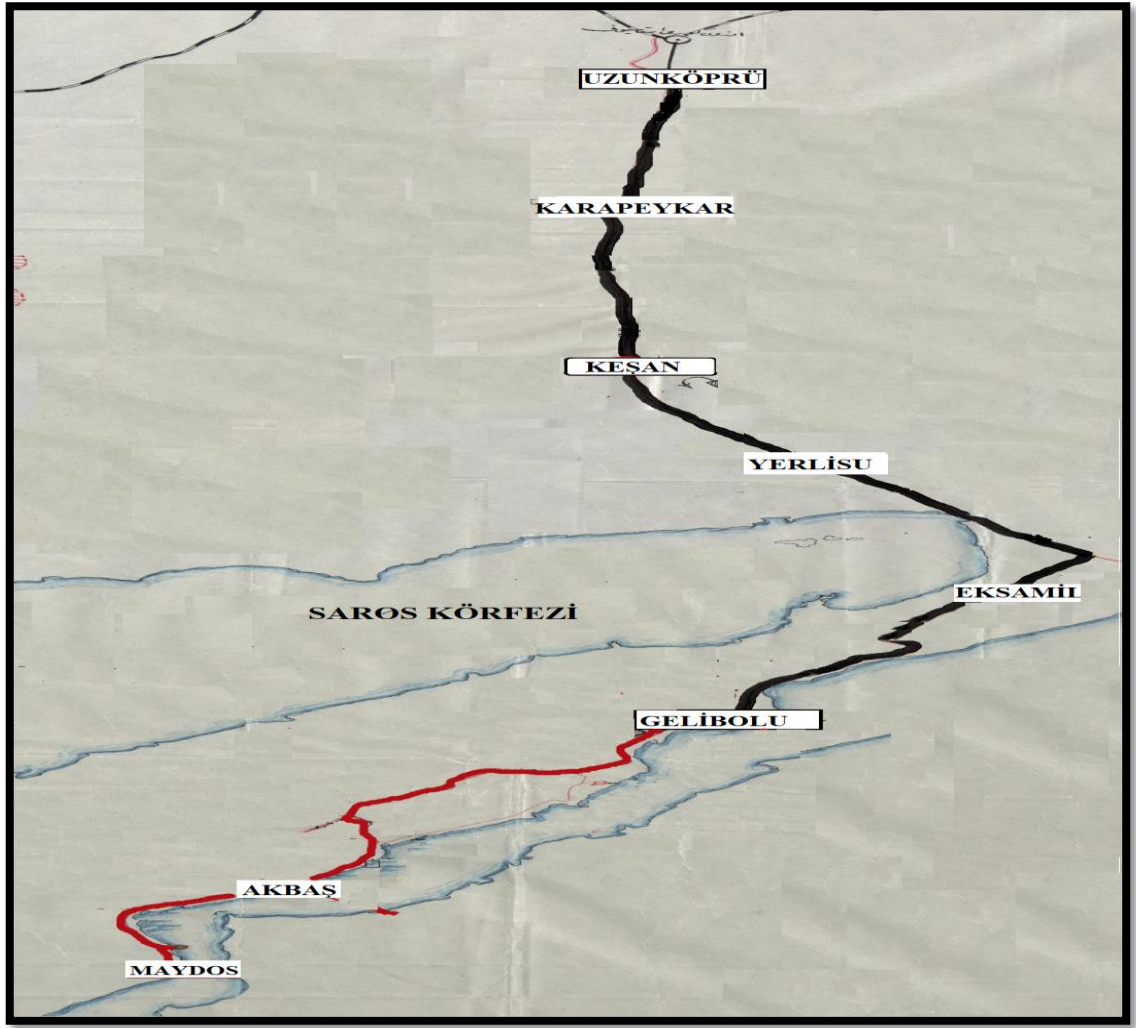
Trakya cihetinde, Rumeli demiryolları hattı vasıtasıyla Uzunköprü istasyonuna nakledilen ikmal maddeleri buradan yaklaşık 5 kilometrelik dekovil hattı ile öncelikle Uzunköprü kazasına sevk edilirdi²⁹⁸. Uzunköprü'ye nakledilen ikmal maddeleri buradan Uzunköprü, Karapeykâr, Keşan, Yerlisu, Eksamil Gelibolu, Bolayır üzerinden Gelibolu'ya ulaştırılırdı. Uzunköprü-Gelibolu arasındaki yaklaşık 120 kilometrelik bu umumi menzil hattı vasıtasıyla ikmal maddeleri nakledildi²⁹⁹.

²⁹⁷ Zafer Toprak, *a.g.m.*, s. 488.

²⁹⁸ Uzunköprü, 5'inci Ordu Menzil teşkilatının önemli menzil merkez noktalarından biriydi. Bu bakımdan bu mevkie menzil ait iaşe, teçhizat ve mühimmat ve sağlık malzemelerinin depolandığı çok sayıda ambarlar mevcuttu.

²⁹⁹ Uzunköprü-Keşan yolu 47 km. ve Keşan-Gelibolu yolu ise 73 km. idi. Bkz. Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliyeyi Vilayât, *Vilayât Yolları Haritası*, İstanbul Hilal Matbaası. (Tarihsiz)

Harita 7. Uzunköprü-Maydos Karayolu

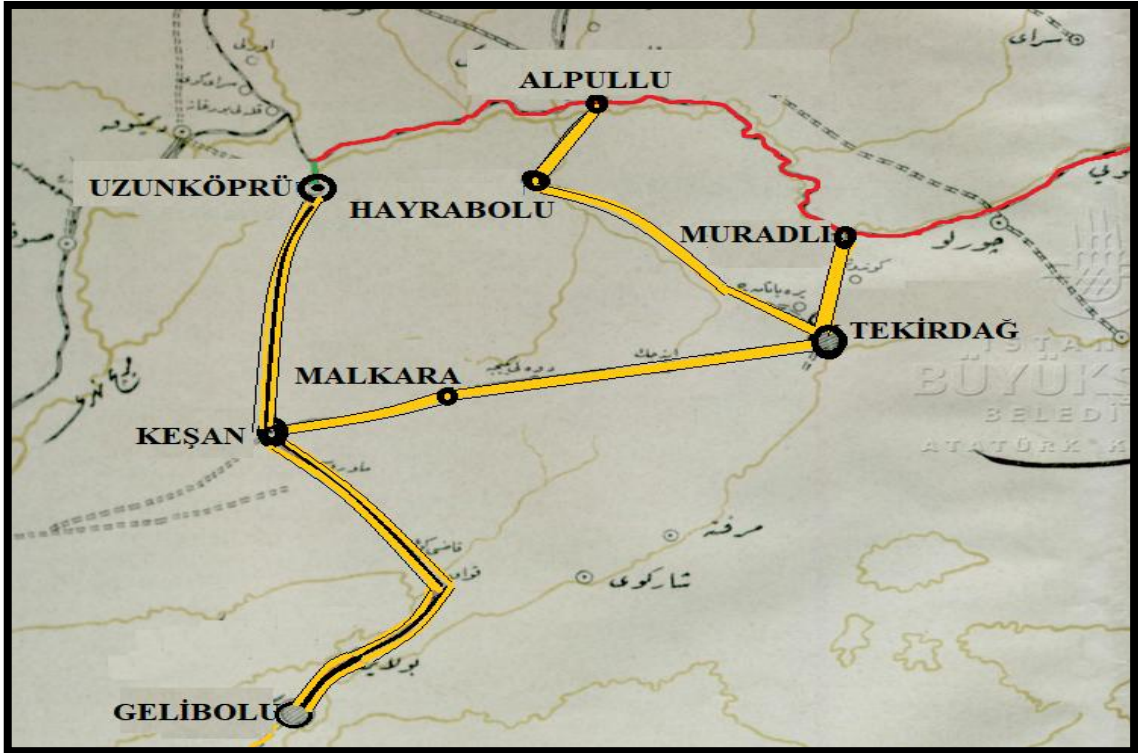


Gelibolu'dan da Maydos'a (Eceabat) kadar uzanan 45 kilometrelik bir karayolu bulunuyordu. Ancak bu hatın altyapısı yetersiz olduğundan özellikle kötü hava koşullarında kullanıma pek de elverişli değildi. Bu açıdan bu hat üzerinde sık sık tamir ve inşa faaliyetleri yapılırdı. Netice itibariyle Gelibolu-Maydos gibi yarımadaının umumi karayolu hattı dahi kullanıma pek de elverişli değildi³⁰⁰. Bu olumsuzluklara rağmen Uzunköprü'den Gelibolu'ya ve buradan da Maydos'a uzanan umumi karayolu hattı Çanakkale muharebeleri süresince aktif olarak kullanıldı.

³⁰⁰ Erich R. Prigge, *Liman Von Sanders Paşa'nın Emir Subayı Binbaşı Erich R. Prigge'nin Çanakkale Savaşı Günlüğü*, (Çev. Haz: Bülent Erdemoğlu) İstanbul, 2012, s. 52, 92; Aspinall Oglander, *a.g.e.*, s. 30; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915)*, V. Cilt, I. Kitap, s. 243.

İstanbul-Edirne demiryolu hattı ile Muradlı ve Alpullu istasyonlarına sevk edilen ikmal maddeleri buradan karayolu ile Tekirdağ'a nakledilirdi. Nitekim Muradlı İstasyonu nakledilen ikmal maddeleri yaklaşık 22 kilometrelik karayolu ile Tekirdağ nakledilirdi. Tekirdağ'dan ve buradanda Malkara üzerinden Uzunköprü-Gelibolu arasındaki umumi karayolu güzergâhı üzerinden yaklaşık 83 kilometrelik karayolu ile Keşan'a ulaştırılırdı³⁰¹.

Harita 8. Muradlı- Tekirdağ, Alpullu- Tekirdağ Karayolu



Alpullu demiryolu istasyonunda indirilen ikmal maddeleri ise karayolu ile yaklaşık 18 kilometrelik bir yol ile Hayrabolu'ya ve buradan da yaklaşık 44 kilometrelik yolu ile Tekirdağ'a ulaştırılırdı³⁰². Tekirdağ'dan harp sahasına gidecek ikmal maddeleri ise yine Malkara üzerinden Keşan'a ve buradanda Gelibolu veya daha ileride bulunan Maydos'a nakledilirdi³⁰³.

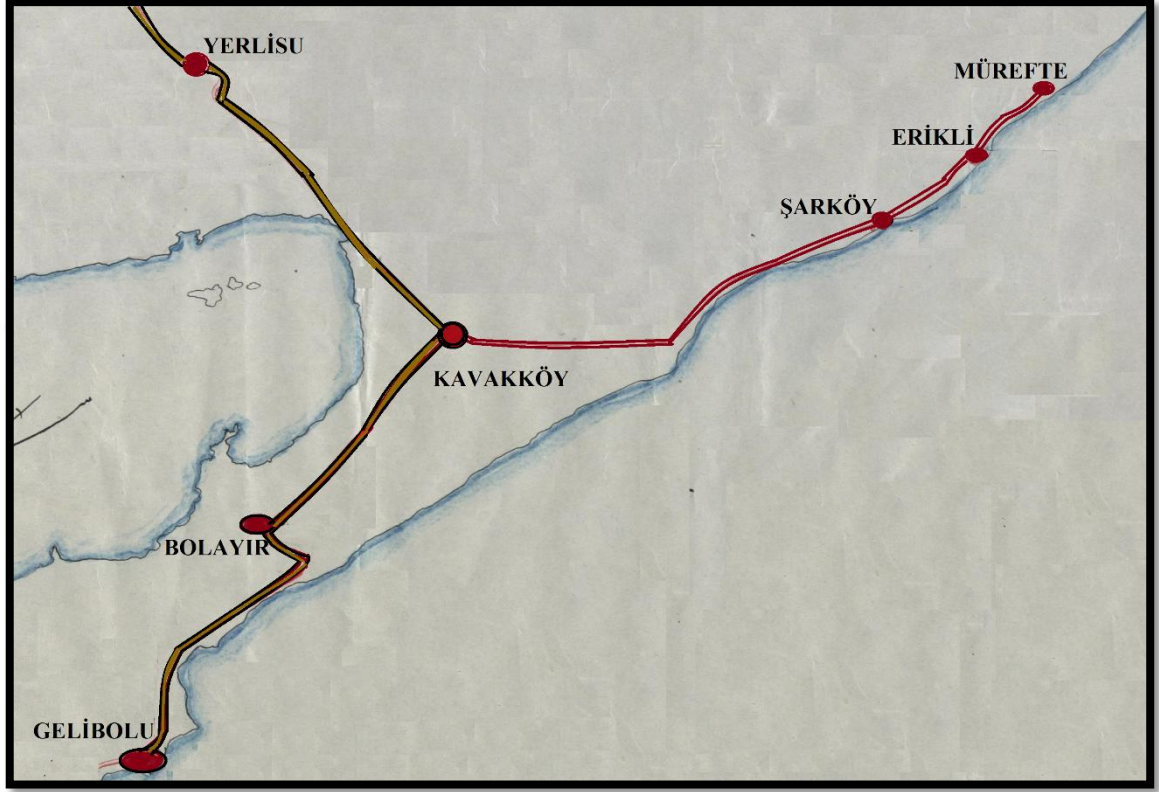
³⁰¹ Tekirdağ-Malkara arası yaklaşık 58 kilometre, Malkara-Keşan arasında ise yaklaşık 25 kilometrelik bir karayolu bulunuyordu. Bkz. Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliyyeyi Vilayât, *Vilayât Yollları Haritası*, İstanbul Hilal Matbaası. (Tarihsiz)

³⁰² Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliyyeyi Vilayât, *Vilayât Yollları Haritası*, İstanbul Hilal Matbaası. (Tarihsiz)

³⁰³ Tekirdağ- Keşan karayolu arasında yaklaşık 83 kilometrelik bir karayolu bulunurdu. Bu yolun Tekirdağ- Malkara kısmı yaklaşık 58 kilometre iken Malkara-Keşan hattı da yaklaşık olarak 25 kilometre uzunluğundaydı. Bkz. Dâhiliye Nezareti, Umur-ı Mahalliyyeyi Vilayât, *Vilayât Yollları*

Öte yandan Rumeli yakasında bulunan Mürefte iskelesi ile Erikli ve Şarköy iskelelerine gelen ikmal maddeleri bu iskelelerden Mürefte iskelesinden Erikli ve Şarköy'e birleştiren karayolu ile Kavakköyü üzerinden Uzunköprü-Gelibolu umumi karayolu üzerinden yarımada içlerine doğru sevk edilirdi³⁰⁴.

Harita 9. Mürefte-Erikli-Şarköy-Kavakköy Karayolu

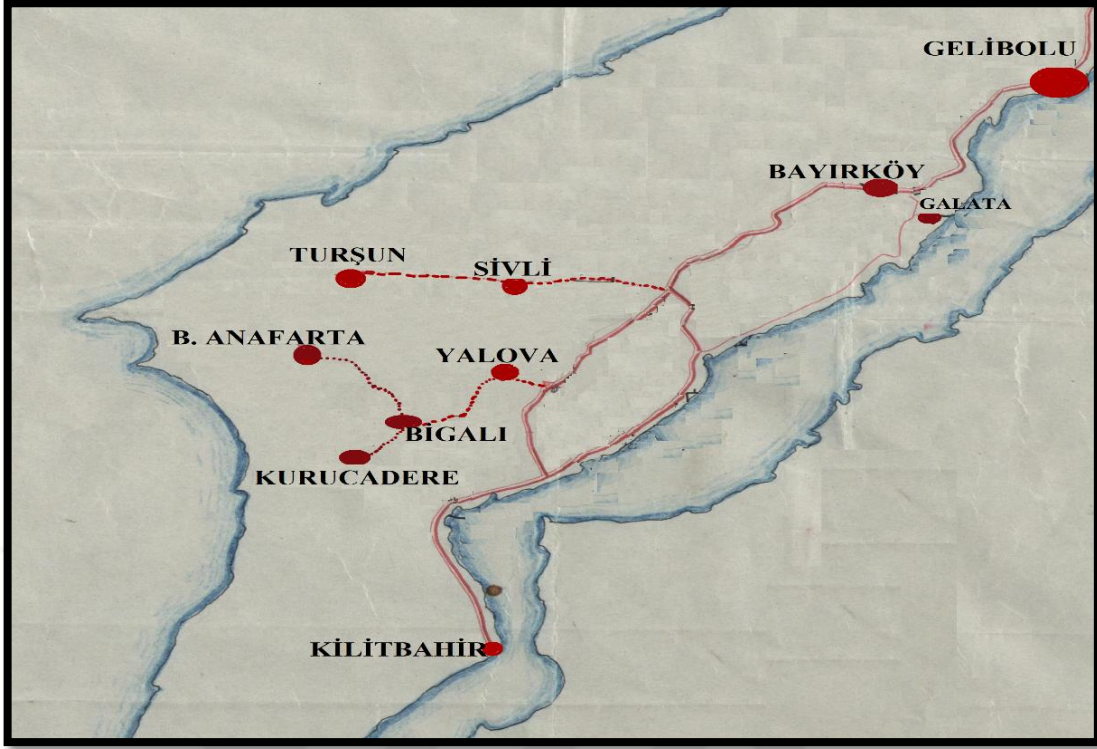


Gelibolu kazasından itibaren güneye, yarımada içlerine uzanan karayolları altyapı yetersizliğinden dolayı güçlükle istifade ediliyordu. Gelibolu kazasından itibaren tek umumi karayolu olan Gelibolu, Bayırköy ve Kilya üzerinden Maydos'a (Eceabat) üzerinden sahile paralel olarak Kilitibahir'e ve buradan da Seddülbahir'e uzanan bir şose yolu mevcuttu³⁰⁵.

Haritası, İstanbul Hilal Matbaası. (Tarihsiz); *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9; Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 282.

³⁰⁴ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4. Ayrıca Mürefte, Erikli ve Şarköy üzerinden Kavakköyü üzerinden Uzunköprü-Gelibolu karayoluna dâhil olan bu yol güzergâhına ait kroki için bkz. Ek. 9.

³⁰⁵ *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı* (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916), V. Cilt, III. Kitap, s. 497-498.

Harita 10. Gelibolu Yarımadasındaki Karayolları

Ayrıca Akbaş limanından Yarımada'nın içlerin doğru uzanan Yalova köyü yolundan iki kola ayrılan bir ordu yolu bulunuyordu. Buradan Kuzeybatıya giden yol Büyükanafarta'ya kadar uzanırken güneydoğuya ayrılan yol ise Bigalı ve Kocadere'den geçerek Kemalyeri'ne ulaşıyordu.³⁰⁶

Yarımada içinde yer alan bir diğer ikmal yolu ise Akbaş ile Saros kıyısında yer alan Ece Limanını birleştiren yoldu. Bu yol güzergâhı dağlık olmadığından kullanıma oldukça elverişli olan bu yol Akbaş, Yalova, Kumköy, Sivli (Yolağzı) ve Turşun (Beşyol) üzerinden Ece limanına ulaşırdı³⁰⁷. Bu yol Turşun köyü üzerinden güneye doğu inerek Küçükkanafarta'ya oradan da Büyükanafarta'ya uzanırdı.

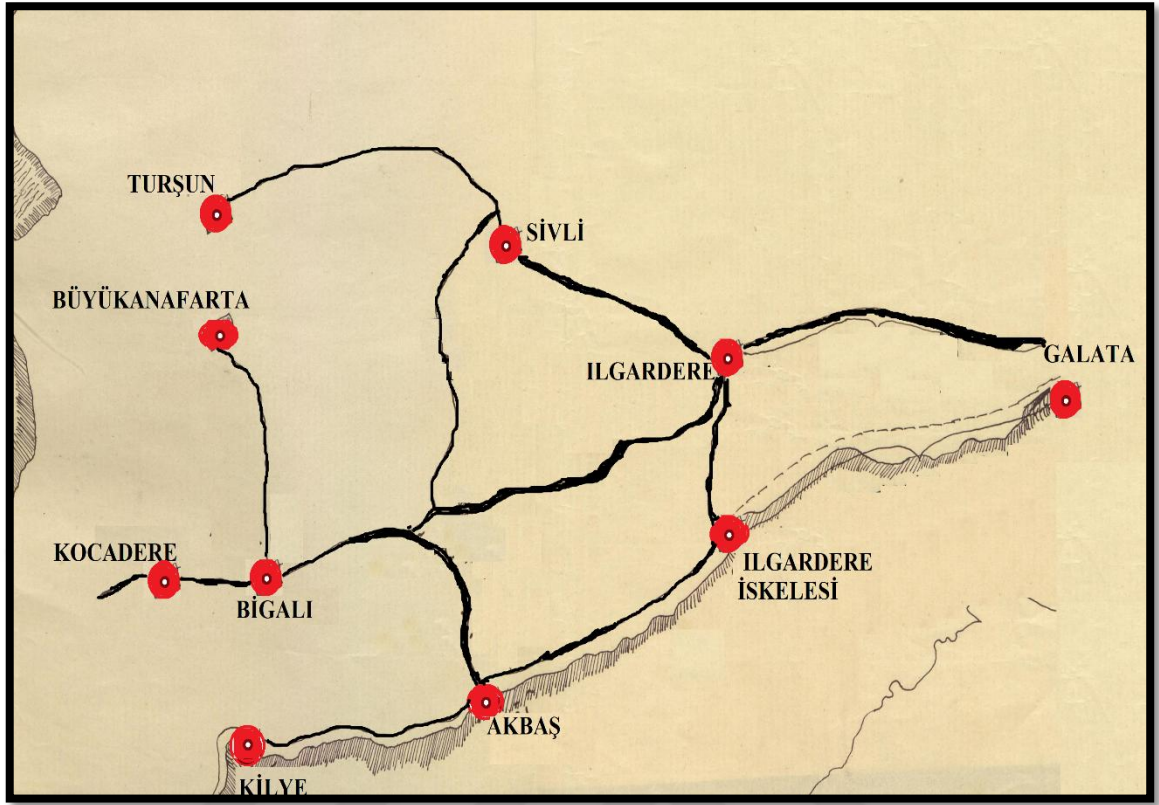
Galata, Akbaş ve Ilgardere ve Kilya arasında kıyıya paralel uzanan bir ordu yolu bulunurdu. Ayrıca bu iskelerden yarımada içlerine uzanan şose yolları da bulunurdu. Bu yollar sayesinde cephe geresindeki iskelelere nakledilen ikmal maddeleri buralardan cephe hattına taşınırdı³⁰⁸.

³⁰⁶ Erich R. Prigge, *a.g.e.*, s. 25.

³⁰⁷ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-18; Erich R. Prigge, *a.g.e.*, s. 26.

³⁰⁸ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-18.

Harita 11. Gelibolu Yarımadasındaki İkmal Yolları



(Kaynak: ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-18.)

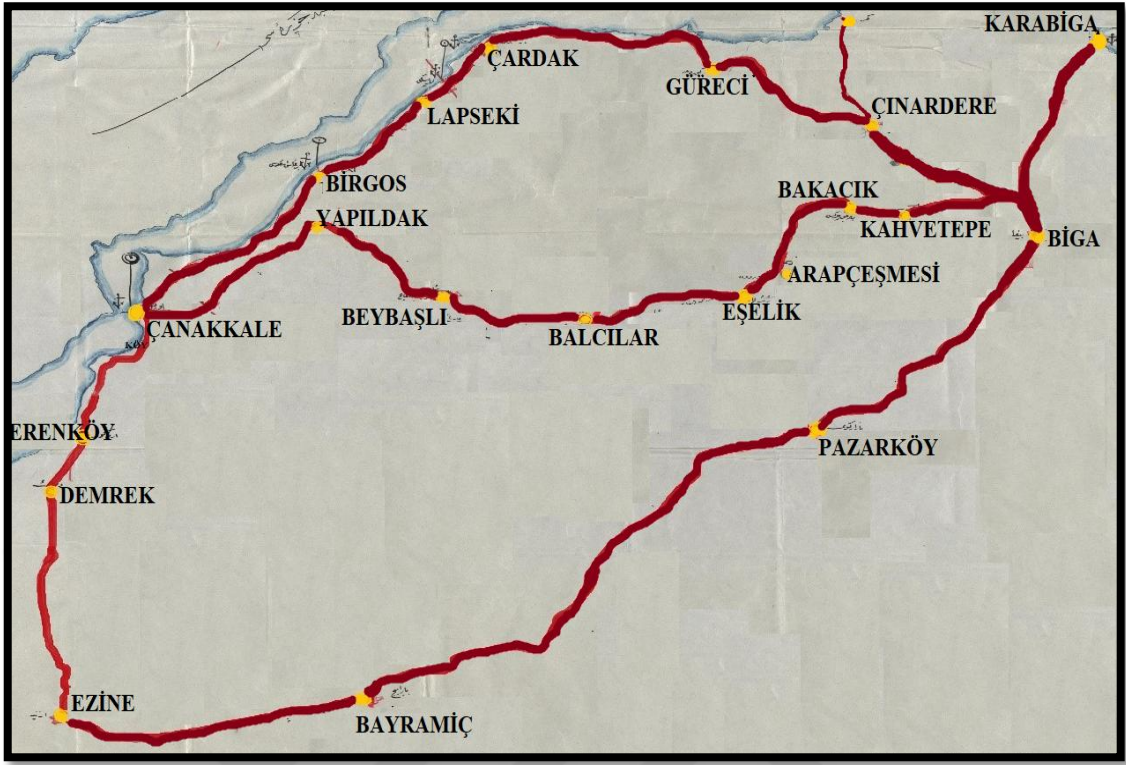
Anadolu yakasında bulunan Biga ile Çanakkale arasında bulunan karayolları da 5'inci Menzil mıntıkası dâhilinde yer alırdı. Bandırma veya Karabiga üzerinden Biga'ya ulaşan karayolu hattı buradan da üç ayrı kol halinde Çanakkale'ye ulaşırdı. Bu hat üzerinde Bandırma veya Karabiga yolu üzerinden Biga'ya ulaşan ve buradan da Kahve Tepe, Bakacık, Arap Çeşmesi, Eşelik, Balçılar, Beybaşı, Yapıldak, Işıklar üzerinden Çanakkale'ye uzanan umumi karayolu hattı ile birlikte bu hattın kuzey ve güneyinden Çanakkale'ye ulaşan iki ayrı karayolu hattı daha mevcuttu³⁰⁹.

Biga'dan Göktepe, Balıklı, Çeşme, Çınardere, Çardak, Lapseki, Birgos üzerinden Çanakkale'ye uzanan kuzey hattının yanında Biga, Pazarköy, Bayramiç, Ezine, Demrek, Erenköy üzerinden Çanakkale'ye uzanan güney karayolu hattı bulunurdu³¹⁰. Bu üç hat üzerinden Çanakkale'ye nakledilen ikmal maddeleri buradan denizyoluyla Gelibolu yarımadasına nakledilirdi³¹¹.

³⁰⁹ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9a; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4-1; Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916), V. Cilt, III. Kitap, s. 243; Mustafa Şahin, a.g.m., s. 280-282.

³¹⁰ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9-1.

³¹¹ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9-1.

Harita 12. Anadolu Yakasında Bulunan Karayolları Güzergâhları

(Kaynak: ATASE Arşivi, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4-1)

İtilaf denizaltılarının Marmara'daki faaliyetlerini arttırmasıyla bu karayolu güzergâhlarının önemi daha da arttı. Böylece bu yollar üzerindeki ikmal faaliyetleri hız kazandı³¹².

2.2.1. Karayolu Nakliye Araçları

Harp yıllarında Osmanlı ordusu elinde motorlu araç bulunmadığından tüm karayolu taşımacılığı yurtiçinden temin edilen At, merkep, öküz, deve ve manda gibi yük hayvanları sayesinde gerçekleştirilirdi. İkmal maddeleri ya doğrudan bu yük hayvanlarının sırtında veya arabaya koşulan hayvanlar vasıtasıyla yapılırdı. Bununla birlikte sınırlı sayıda da olsa motorlu yük arabalarından da faydalanıldı.

2.2.1.1. Yük Hayvanları

Muharebeler süresince ordu bünyesinde bulunan yegâne nakliye araçları yük hayvanlarıydı. Bu bakımdan ülkede bulunan at, katır, merkep, deve, öküz ve manda gibi

³¹² ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1157, Dos. 133, Kls. 1-5.

yük hayvanları faydalanılarak karayolu nakliye hizmetleri gerçekleştirilirdi. Ülke genelindeki yük hayvanları tekâlif-i harbiye (savaş yükümlülüğü) ve mübaya (satın alma) yöntemiyle ülke kaynaklarından karşılandı³¹³. Ancak harp öncesinde ülkedeki nakliye araçlarının cins ve miktarları hakkında herhangi istatistik tutulmadığı gibi bu konuda tahmini bir veri bile mevcut değildi. Bu bakımdan ülkedeki yük hayvanlarının mevcut durumu, bunların hangi usullerle ve nerelerden karşılanacağı gibi hususlar hakkında bilinçli bir planlamaya gidilemedi³¹⁴.

Seferberliğin ilanından itibaren ordunun artan nakliye araç ihtiyacını karşılamak üzere “*Vesait-i Tedariki Nakliye Kanunu*” çıkartıldı. Bu kanun ile halkın elindeki her türlü nakliye vasıtasına el konulabilecekti. Nitekim bu kanuna istinaden oluşturulan nakliye komisyonları vasıtasıyla (Tedarik-i Vesâit-i Nakliye Komisyonları) halkın elindeki elverişli yük hayvanları alınarak askeri nakliyatta kullanılmak üzere ordunun emrine verildi³¹⁵.

Tekâlif-i harbiye suretiyle el konulan yük hayvan ve arabalarına karşılık mal sahiplerine bedeli harp sonrasında ödenmek üzere mazbata verilirdi. Devletin mal sahiplerine ücretini peşin olarak verememesi ve halkın kendi ihtiyaçlarını gözönünde bulundurarak hayvanlarını devlettevermek istememesi gibi sebepler, nakliye hayvan ve araçlarının temini zorlaştırdı. Bu durum karşısında Başkumdanlık Vekâleti 17 Nisan 1915 tarihli bir talimât ile her türlü nakliye hayvan ve araçlarının bedelinin mal sahiplerine peşin olarak ödenmesini kararlaştırdı³¹⁶.

Ordunun hergün artan ihtiyaçlarını yalnızca bu yöntemle karşılamak mümkün değildi. Bu bakımdan ücret karşılığında nakliye hayvan ve araçların kiralanması

³¹³ Yavuz Selim Çeloğlu, *a.g.t.*, s. 61-74.

³¹⁴ Tuncay Ögün, *a.g.e.*, s. 134-135.

³¹⁵ Bu hayvanlar seferberliğin ilanından itibaren yürürlüğe “Tedarik-i Vesaiti Nakliye Kanunu” na istinaden halktan temin edilirdi. Nitekim bu kanuna istinaden seferberliğin ilanından itibaren ordunun ihtiyaç duyduğu kara, demir, deniz ve hava nakliye araçları ve bu araçlara lüzumlu alet ve edevata el konulabilirdi. Nakliye araçlarının temin edilmesi için öncelikle “vesaiti nakliye komisyonları” oluşturulur ve bu komisyon söz konusu kanuna istinaden ordunun ihtiyaç duyduğu nakliye araçlarını temin edilirdi. Ancak askeri nakliyat mükellefiyetinin ecnebi tebaya tatbikinin ikamet mukavelesine aykırı olduğu gerekçesiyle İngiliz, Fransız ve İtalyan temsilcilikleri müşterek olarak Osmanlı hükümetine nota verdiler. Tedarik-i Vesaiti Nakliye Kanunu için Bkz. *Tedarik-i Vesâit-i Nakliye Kanunnamesi ve Tedarik-i Vesâit-i Nakliye Talimnamesi*, Matbaa-i Askeriye, İstanbul, 1332; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X neu Cilt”, s. 173, 217; Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 286-287; A. Ali Koyunoğlu, “Çanakkale Savaşı’nda Lojistik Faaliyetler”, *100’üncü Yılında Çanakkale Zaferi Sempozyumu*, İstanbul, 28-29 Nisan 2015, s. 242.

³¹⁶ Tuncay Ögün, *a.g.e.*, s. 135.

usulüne başvuruldu. Bu usul ile nakliye arabası ile arabacı ücret mukabilinde askerî nakliye hizmetlerinde istihdam edilirdi.³¹⁷

Nakliye sırasında yük doğrudan hayvanlarla çekilen arabalar yükletildiği gibi doğrudan hayvanlarla da taşınırdı. Arabalı hayvanlarla yük kapasiteleri fazla olmasına rağmen Ordu harekât bölgesinde özellikle ileri hatlara yapılacak sevkiyatta doğrudan hayvanlar kullanılırdı. Bu yolların genellikle altyapısını yetersiz olan şose yollarından oluşması ve güvenlik nedeniyle özellikle ileri hatlara yapılacak sevkiyat esnasında dar gizli veya örtülü yolların bulunmasından dolayı ileri hatalara yapılacak ikmal faaliyetleri büyük oranda doğrudan at, katır, merkep ve deve gibi yük hayvanları sırtında taşınırdı. Ancak menzil bölgesinde yolların durumu ve düşman tehlikesinin nispeten az olması gibi sebeplerden dolayı buradaki nakliyat daha çok arabalı hayvanlarla gerçekleştirilirdi³¹⁸.

Askerî nakliye hizmetlerinde kullanılacak hayvanları yük taşıma kapasitesi hayvanların cinsine göre ayrı ayrı tespit edilmişti. Buna göre bir merkep 50 kg., bir mekkâre 80 kg. ve bir deve ile de 150 kg. yük taşına bilirdi. Ayrıca tek atlı araba ile 200 kg., Çift atlı araba 400 kg., bir manda arabası 500 kg., bir kağrı arabası 150 kg., bir öküz arabası 400 kg. ve dört bargirli arabalar ile de 1.000 kg. yük taşına bilirdi³¹⁹.

2.2.1.2. Motorlu Araçlar

Harp yıllarında Osmanlı topraklarında bulunan motorlu araç sayısı oldukça sınırlıydı. Öyle ki harbin başlangıcında ülkede yaklaşık 187 motorlu araç bulunuyordu. Bu araçların 110'u İstanbul'da, 22'si İzmir'de, 25'i Suriye'de, 30'u da ülkenin diğer bölgelerinde buluyordu³²⁰.

Ülkedeki motorlu araç durumuna paralel olarak ordu bünyesindeki araç sayısı da oldukça mahduttu. Öyle ki harp sırasında komutanların hizmetine araç tahsis etmekte zorlanılıyordu. Özellikle ordu elinde yük naklinde kullanılacak araçlar yoktu. Harbin

³¹⁷ *Vakti Seferde Erzak ve Cephane Kollarının Vechi Teşkilini Müeyyen Talimat*, Matbaa-i Askeriye-Süleymaniye, İstanbul, 1327, s. 11.

³¹⁸ Arabalı araçlarda bir başka sorun da yük arabalarının yapımında kullanılacak malzemelerin temin edilmesiydi. Bu araçların yapımında kullanılan kerestenin büyük bölümü Adapazarı'ndan karşılanırdı. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1144, Dos. 101, Fih. 8-22.

³¹⁹ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1126, Dos. 12, Fih. 21; *Seferiye Nizamnamesi*, s. 468; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X neu Cilt", s. 120, 173; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915)*, V. Cilt, I. Kitap, s. 241.

³²⁰ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 95-96; Tuncay Öğün, *a.g.e.*, s. 133-134.

başlangıcında Almanya'dan her biri yaklaşık 3 ton yük taşıma kapasitesine sahip kamyonlar getirtilmişse de bu araçların sayısı oldukça sınırlıydı³²¹.

Yeterli yük aracı temin edilse bile ülkede motorlu araçlara uygun yollar bulunmadığından eldeki az sayıdaki araçlardan da yeterince istifade edilemedi. Zira ülkedeki yolların büyük bölümü kırma taştan veya toprak yollardan ibaretti. Bu yollar hayvanla çekilen araçlara göre yapıldığından dar, virajlı ve büyük kısmı bakımsızlıktan harap bir vaziyetteydi. Bu nedenle sınırlı sayıdaki motorlu araçlar yalnızca yolların nispeten iyi olduğu hatlar arasında işletilebildi³²².

Menzil hizmetinde kullanılan yük otomobillerinin kullanımını olumsuz etkileyen bir diğer faktör de menzil bünyesinde oto tamirhamelerinin bulunmıyışdır. Dolayısıyla bozulan araçları tamir edecek usta ve yedekparça bulunmadığından en ufak bir arızada dahi araçlar uzun süre hizmet dışı kalıyorlardı. Bozulan bu araçların tamir edilebilmesi için İstanbul'a gönderilmeleri gerekirdi. Nitekim Tekirdağ'da bozulan bir yük otomobili uzun süre burada âtil vaziyette kaldıktan sonra İstanbul'a gönderildi³²³.

Birinci Dünya Harbinin başlamasıyla ordu elinde bulunan otomobil kolları altı Osmanlı ordusu arasında paylaştırıldı. Osmanlı ordusuna tahsis edilen otomobil kolları Osmanlı, Alman ve Avusturya otomobil kollarından oluşuyordu. 5'inci Menzil Müfettişliğinin kuruluşuyla birlikte 1'inci Menzil bünyesinde istihdam edilen iki yük otomobili 5'inci Menzile devredildi³²⁴. Daha sonra 5'inci Menzil bünyesinde 9 numaralı Osmanlı otomobil kolu teşkil edildi. Herbiri üç ton taşıma kapasitesine sahip bu araçlardan dördü Uzunköprü-Keşan arasında erzak nakliyatında kullanıldı³²⁵. Ayrıca dokuz numaralı otomobil koluna bağlı altı adet otomobil Ayvalık-Havran arasında zeytinyağı nakliyatında kullanıldı³²⁶. Yine Muradlı İstasyonu ile Tekirdağ arasında dört otomobil erzak nakliyatında kullanıldı³²⁷.

³²¹ İstanbul-Berlin demiryolu hattının açılmasıyla birlikte Almanya'dan daha fazla yük arabaları getirtililebildi. Tuncay Ögün, *a.g.e.*, s. 133-134.

³²² Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 95.

³²³ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3490, Dos. 53, Fih. 3-1a; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls.1136, Dos. 62, Fih. 1-36a.

³²⁴ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 2416, Dos. 117, Fih. 17-1.

³²⁵ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1156, Dos. 128, Fih. 1-73, 1-73a.

³²⁶ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3490, Dos. 53, Fih. 3-1.

³²⁷ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1138, Dos. 69, Fih. 1-42; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1136, Dos. 64, Fih. 1-36a; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1139, Dos. 77, Fih. 16-1a; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3490, Dos. 53, Fih. 3-1. Tuncay Ögün, *a.g.e.*, s. 134.

İstanbul-Berlin yolunun açılmasıyla azda olsa Alman ve Avusturya menşeli yeni otomobiller ülkeye getirtilebildi. Ancak bu otomobiller, çoğunlukla savaşın devam ettiği diğer cephelerde istihdam edildiler³²⁸.

2.2.1.3. İnsan Gücü

Ülkedeki ulaşım yollarının elverişsizliği, özellikle kara ulaşım araçlarındaki yetersizlikler doğal olarak insan gücünden faydalanmayı zorunlu kılıyordu. Demiryolu istasyonları, iskeleler ile karayolu indirme-bindirme noktalarında elde yeterli vinç vb. yük boşaltma-yükleme aparatları bulunmadığından yüklerin indirilmesi veya bindirilmesinde büyük oranda insan gücünden faydalanılırdı.

2.2.1.3.1. Hamal Kolları

Hamal kolları nakliye esnasında özellikle ikmal maddelerinin araçlara yüklenmesi veya araçlardan indirilmesinde kullanılırdı. Aynı şekilde ambar ve depolarda yapılan yükleme-boşaltma işlerinde bu kollardan faydalanılırdı. Bu taburlarda istihdam edilenler daha çok yaşı ilerlemiş erler, firari ve bakaya kalmış erler, yaralanma veya hastalık neticesinde cephe hattından alınarak geri hizmetlerde istihdam edilmesi düşünülen erler ile Gayrimüslim erlerden oluşurdu³²⁹.

Başlangıçta sayıların az olan hamal bölük ve taburların sayısı zamanla ikmal hizmetlerinin yoğunluğuna paralel olarak artar veya azalırdı. Hamal bölükleri bir bölük kumandanı emrinde faaliyetlerini yürütürlerdi. Her menzil bölgesindeki hamal bölükleri 1'den itibaren sıra ile numaralandırılırdı. Birkaç hamal bölüğünün bir araya getirilmesiyle hamal taburları oluşturulurdu³³⁰. Her taburun başında bir tabur kumandanı bulunur ve bu kumandan kendisine bağlı tüm bölüklerin işleyişini düzenlerdi.

Harbin başlangıcında Akbaş'ta iki, Gelibolu, Keşan ve Uzunköprü de birer hamal bölüğü bulunurken zamanla ihtiyaca binaen zamanla sayıları arttırıldı. Böylece

³²⁸ Nakliye hizmetlerinde kullanılan motorlu yük araçlarına ait resim için bkz. Ek 9.

³²⁹ *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 486; Tuncay Ögün, *a.g.e.*, s. 143-144.

³³⁰ Bir tabura bağlı bulunmayan müstakil hamal bölükleri de bulunurdu.

Akbaş ve Birgos iskelelerinde birer hamal taburu ve diğer tüm iskelelerde ise birer hamal bölüğü teşkil edildi³³¹.

5'inci Ordu menzil bölgesinde faaliyet gösteren hamal kollarının mevcudu ile bu kolların bulundukları mevkiiler tabloda verilmiştir³³².

Tablo 14. Hamal Taburları

Tabur Numarası	Bölük Numarası	İnsan Mevcudu	Bulundukları Mevki
1	1	213	Akbaş
	2	240	Akbaş
	3	182	Akbaş
	4	182	Akbaş
	5	174	Kilya
	6	174	Kilya
Tabur Numarası	Bölük Numarası	İnsan Mevcudu	Bulundukları Mevki
2	7	198	Çanakkale
	8	198	Birgos
	9	198	Birgos
	10	198	Birgos
	11	198	Lapseki
Tabur Numarası	Bölük Numarası	İnsan Mevcudu	Bulundukları Mevki
3	12	198	Birgos
	13	198	Birgos
	14	198	Birgos
	15	198	Birgos
Tabur Numarası	Bölük Numarası	İnsan Mevcudu	Bulundukları Mevki
4	16	252	Arapçeşmesi
	17	251	Eşelik
	18	251	İskender Köyü
	19	251	Ahmedler Köyü
Müstakil Uzunköprü Bölüğü	Hamal Bölüğü	178	Uzunköprü
Müstakil Keşan Bölüğü	Hamal Bölüğü	100	Keşan
Müstakil Keşan Bölüğü	Hamal Bölüğü	311	Uzunköprü

Tablodan da anlaşılacağı üzere 5'inci Menzil emrinde dört hamal taburu bünyesinde toplam 19 hamal bölüğü ve üç müstakil hamal bölüğü bulunmaktadır. Bu hamal kollarında ise toplam 4.541 kişi istihdam edilmiştir.

³³¹ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 29-5; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 14-3, 14-4; Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916), V. Cilt, III. Kitap, s. 485.

³³² ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 29-5; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 14-1.

Ayrıca 5'inci Menzil sınırı içerisinde yer alan Biga Sancağı dâhilinde ise 7 hamal taburu teşkil edilmişti. Bu taburların her birisi ortalama 700 kişiden oluşuyordu³³³.

5'inci Menzil mıntika sınırları dışında olup menzil hududu sınırları dâhilinde bulunan Manisa, Bursa, Bilecik, İzmir, Aydın ve Uşak gibi ikmal merkezlerinde de birçok hamal bölüğü faaliyet gösterirdi³³⁴.

2.2.1.3.2. Amele Taburları

I. Dünya Harbi'nde askeri yolların ve köprü inşasında, zirai faaliyetlerde ve ikmal noktalarındaki indirme-bindirme hizmetlerinde istihdam edilmek üzere amele taburları teşkil edilmişti³³⁵. Bu taburlar yalnızca menzil bölgesinde değil yurtiçinde ordunun lojistik hizmetlerini temine çalışan Levazım Dairesi uhdesinde faaliyet gösteren silah, cephane, ayakkabı ve elbise fabrikaları ile tamirhane, fırın, maden ocağı gibi ordunun lojistik gereksinimlerini karşılayan müesseseler bünyesinde de amele taburları bulunurdu³³⁶.

Amele taburlarında daha çok yaşı nispeten ilerlemiş kişiler ile askerlik çağına gelmiş gayrimüslimlerden oluşurdu. Osmanlı Devleti, Balkan Savaşlarında yaşadığı acı tecrübelerle rağmen I. Dünya Savaşı'nda da gayrimüslim vatandaşlar askere alındı. Zira Osmanlı hükümeti seferberliği ilanından itibaren 1894-1900 yılları arasındaki doğan tüm gençler silahlı altına çağırıldı. Ayrıca 3 Ağustos 1914'te çıkarılan geçici kanunla 45 yaşına kadar olan her erkeğin fiilen askerlik hizmetiyle mükellef olduğu açıklandı. Bu kanunlarda Müslüman ve gayrimüslim ayrımı yapılmadan herkesi kapsıyordu. Balkan Savaşlarında gayrimüslim askerlerin firar ve ihanetlerini acı şekilde tecrübe eden Osmanlı Devleti buna önlem olarak gayrimüslim askerleri, cepheden ve kritik noktalardan uzak tutmaya çalıştı.

Harbiye Nezaretinin 11 Ağustos 1914'te vilayetlere çektiği şifreli telgrafla gayrimüslim askerlerin daha çok geri hizmetlerde özellikle de yolların inşasında

³³³ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 2416, Dos. 117, Fih. 11.

³³⁴ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1144, Dos. 101, Fih. 8-4; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1-37, 1-38, 1-39; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1155, Dos. 124, Fih. 1-124.

³³⁵ Osmanlı Klasik döneminden itibaren amele taburlarının ifa ettikleri bu hizmetlerde istihdam edilen sınıflar mevcuttu. Geniş bilgi için Bkz. Cengiz Mutlu, *Birinci Dünya Savaşında Amele Taburları (1914-1918)*, İstanbul, Mart 2007, s. 44-59; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 498.

³³⁶ Cengiz Mutlu, *a.g.e.*, s. 109-120.

istihdam edilmeleri gerektiği bildirildi³³⁷. Bu kararla silah verilmiş az sayıdaki gayrimüslim askerler de geri hizmetlere hususiyle amele taburlarına gönderildi³³⁸.

Dolayısıyla amele taburları bünyesinde Rum, Ermeni, Yahudi ve Süryani vb. gayrimüslim askerlerden müteşekkildi. Ancak her geçen gün amele taburlarına olan ihtiyaç ziyadeleştikinden Osmanlı hükümeti artan amele ihtiyacını karşılamak üzere bakaya kalmış Müslüman askerleri de amele taburlarında istihdam etmeye başladı. Bununla birlikte amele taburlarındaki insan gücü açığını kapatabilmek için yeni çarelere başvuruldu. Bu amaçla ile ücret mükâbili istihdam edilenler ile ceza evlerinde tutuklulardan istifade edilmeye başlandı³³⁹.

Birinci Dünya Savaşı sırasında teşkil edilen amele taburlarının büyük bölümü Ordu menzil müfettişlikleri emrinde istihdam edilmekle birlikte anavatan bölgesinde yine orduların geri hizmetlerinde kullanılmak üzere birçok amele taburu teşkil edilmişti.

Birinci Dünya Savaşında ordu menzillerine bağlı olarak istihdam edilen amele taburlarının sayıları tabloda verilmiştir³⁴⁰.

Tablo 15. Ordu Menzil Müfettişlikleri Bünyesinde İstihdam Edilen Amele Taburları

Ordu Menzilleri	Amele Taburlarının Sayısı
<i>Birinci Menzil Müfettişliği</i>	10
<i>İkinci Menzil Müfettişliği</i>	8
<i>Üçüncü Menzil Müfettişliği</i>	17
<i>Dördüncü Menzil Müfettişliği</i>	18
<i>Beşinci Menzil Müfettişliği</i>	13
<i>Altıncı Menzil Müfettişliği</i>	7
<i>Dördüncü Kolordu Emrinde</i>	2
Toplam	75 ³⁴¹

³³⁷ Ülkedeki Gayrimüslim teba içinde yalnızca Yezidiler seferberlik kapsamı dışında tutuldular. Ufuk Gülsoy, *Cizyeden Vatandaşlığa Osmanlı'nın Gayrimüslim Askerleri*, Timaş Yay., İstanbul, 2010, s. 172-177.

³³⁸ İbrahim Arıkan, hatıratında bölüklerinde yirmiden fazla Ermeni ve Rum askerinin amele taburlarında istihdam edilmek üzere geriye gönderildiğini nakleder. Bkz. İbrahim Arıkan, *Harp Hatıralarım, Bir Mehmetçiğin Çanakkale-Galiçya-Filistin Cephesi Anıları*, (Hazırlayanlar: Selman Soydemir, Abdullah Satun)Timaş Yay, İstanbul, 2007, s. 39.

³³⁹ Cengiz Mutlu, *a.g.e.*, s. 44-59

³⁴⁰ *ATESE Arşivi*, BDH, Kls.1139, Dos. 74,Fih. 11.

³⁴¹ Belgede menzillerdeki amele taburlarının toplam sayıları sehven 74 olarak hesaplanmıştır. Ancak söz konusu veriler toplandığında menzillerdeki toplam amele sayı 75 olduğu anlaşılmaktadır. *ATESE Arşivi*, BDH, Kls. 1139, Dos. 74, Fih. 11.

Anavatan bölgesinde orduların geri hizmetlerinde istihdam edilen amele taburlarının sayısı ile bağlı bulundukları şube ve daireler tabloda verilmiştir³⁴².

Tablo 16. Anavatan Bölgesinde İstihdam Edilen Amele Taburları

Bağlı Bulundukları Şube ve Daireler	Amele Taburlarının Sayısı
<i>Şimendifer Şubesi</i>	22
<i>Askeri Demiryolları ve Limanlar Genel Müdürlüğü</i>	14
<i>Levazımât-ı Umumiye Dairesi</i>	11
<i>Boğazlar Genel Kumandanlığı</i>	2
<i>Vilayetler Emrinde</i>	2
Toplam	51

Yukarıdaki tablolardan da anlaşılacağı gibi harp müddetince menzil ve anavatan bölgesinde istihdam edilen amele taburlarının sayısı 126'ya ulaşmıştır³⁴³.

5'inci Menzil bünyesinde oluşturulan amele büyük bölümü yol bakım ve onarım hizmetleri ile yük taşıma faaliyetlerinde istihdam edildi. Ülkede modern yol yapım ve inşa araçları bulunmadığından bu hizmetler insan eliyle yapıldı. Bu bakımdan amele taburları büyük oranda yol inşa hizmetlerinde istihdam edildi³⁴⁴. Menzil bölgesindeki yolların tamir ve ıslahı çalışmalarında kullanılan amele taburları Menzil müfettişliğine bağlı "Yol İnşaat Şubeleri" emrinde faaliyet gösterirlerdi.

Başlangıçta 5'inci Menzil bölgesinde görev yapan amele taburları büyük oranda 1'inci ve 2'inci Menzil Müfettişlikleri tarafından temin edildi. İhtiyaca binaen zamanla yeni amele taburları teşkil edildi. Böylece 5'inci Menzil bölgesindeki taburu sayısı hızla artarak 19'a ulaştı. Menzilin Rumeli cihetinde Edirne, Alpulu, Hayrabolu, Lüleburgaz, Babaeski, Seyidler, Uzunköprü, Keşan, Gelibolu, Akbaş, Kilya önemli menzil nokta kumandanları ile Anadolu yakasında bulunan Çanakkale, Birgos, Karabiga, Bandırma,

³⁴² *ATESE Arşivi*, BDH, Kls. 1139, Dos. 74, Fih. 11.

³⁴³ Erik Jan Zürcher "Savaş, Devrim ve Ulusallaşma Türkiye Tarihinde Geçiş Dönemi (1908-1928) adlı eserinde harp sürecinde ortalama 70 ile 120 amele taburu aktif hale getirildiğini ve bu taburlar bünyesinde yaklaşık olarak 25.000 ile 50.000 arasında büyük bir insan kitlesinin hizmet verdiğini kaydetmektedir. Bkz. Erik Jan Zürcher, *a.g.e.*, s. 208-209.

³⁴⁴ *ATESE Arşivi*, BDH, Kls. 2416, Dos. 117, Fih.11; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X neu Cilt", s. 247-248; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı* (04 Haziran 1915-09 Ocak 1916), V. Cilt, III. Kitap, s. 525-526; Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 281.

Balcılar, Lapseki ve Birgos gibi menzil nokta kumandalıkları ile menzil iskele ve limanlar kumandanlıkları bünyesinde faaliyet gösterirlerdi³⁴⁵.

2.2.2. Nakliye Kolları

Menzil nakliye kolları, menzil müfettişliklerinin en önemli karayolu nakliye vasıtalarıydı. Nakliye kollar ülkede çokça bulunan at, merkep, deve, öküz, manda gibi yük hayvanlarından istifade edilirdi. Ordu elinde nakliye hizmetlerinde kullanılacak motorlu araç bulunmadığından özellikle demiryolu istasyonları ve menzil iskele ve limanlardan itibaren ikmal faaliyetlerinde kullanılabilecek yegâne vasıtalar, yük hayvanlar idi. Bu bakımdan ikmal maddeleri ya doğrudan hayvan üzerinde veya arabaya koşulan hayvanlar vasıtasıyla gerçekleştirilirdi³⁴⁶.

Nakliye kolları sayesinde ordu için gerekli erzak, cephane, sıhhiye malzemesi, istihkâm malzemesi, odun, kömür, kereste vb. her türlü ikmal maddesi ileriye taşındığı gibi ileri noktalardan da hasta, yaralı ve geriye sevk edilmesi icap eden atıl durumdaki her türlü maddeler geriye tahliye edilirdi.

Yürüyüş esnasında kolların hız ve kabiliyetlerinin korunması bakımından aynı cins hayvanların bir kol altında birleştirilmesine özen gösterilirdi³⁴⁷. Bununla birlikte yükün cinsine göre de bir ayırıma gidilerek umumiyetle aynı cins maddeler bir nakliye koluyla sevk edilirdi.

Nakliye kolları, bünyesindeki hayvanların cinsine göre develi, mekkâreli, merkepli, atlı, öküzlü ve mandalı kollar şeklinde sınıflandırılırdı. Bununla birlikte nakliye kolları sevk edilen yükün çeşidine göre; erzak, cephane ve hasta nakliye kolu şeklinde isimler alırdı.

Erzak kolları ile eratin ihtiyaç duyduğu iâşe maddeleri ile ordu hizmetinde kullanılan hayvanlar için hayvan yemleri taşınırdı. Yurtiçinden aşar, Tekâlif-i harbiye, mübaya (satın alma), iane (yardım) vb. usullerle temin edilen iâşe maddeleri³⁴⁸ ve

³⁴⁵ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih.1-4; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 18, 18-3, 18-4; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 29; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1126, Dos. 12, Fih.19-9; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4.

³⁴⁶ İkmal hususunda en çok istifade edilen kollar, öküz arabalı kolları. Sami (Dz. Yb.), “Balkan Harbinde ve Büyük Harpte, Çanakkale Cephesinin İkmal İşleri”, S. 26, s. 66.

³⁴⁷ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 70; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 497; Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 284.

³⁴⁸ Bir askerin günlük tayinat miktarı; 960 gr. ekmek veya 640 gr. peksimet, 256 gr. taze et veya yarısı kadar kavurma, pastırma, sucuk veya konserve et veya ete mukabil nohut, fasulye, patates, sebze

hayvan yemleri³⁴⁹ erzak kolları vasıtasıyla öncelikle menzil bölgesinde bulunan ambar ve depolara nakledilirdi. Bu ambarlardan da ordu mıntıkasının hemen gerisinde oluşturulan sahra ambarlarına sevk edilirdi. Erzak kolları da kendi aralarında hafif veya ağır erzak kolları şeklinde ayrılırdı. Hafif kollar doğrudan hayvan veya tek bargirli arabalardan oluşurken ağır kolları daha çok çift hayvan ve dört tekerlekli arabalardan oluşurdu³⁵⁰.

Cephane kolları vasıtasıyla ordunun ihtiyaç duyduğu cephan ve mühimmat ile birlikte sağlık malzemesi ve tahkimat malzemeleri taşınırdı. Cephane kolları kendi aralarında piyade, sahra, cebel ve ağır topçu cephan kolları şeklinde sınıflandırılırlardı. Ağır yükler genellikle çift bargirli arabalarla taşınırken piyade cephanesi gibi hafif yükler doğrudan mekkâreler ile veya tek atlı arabalarla sevk edilirdi³⁵¹.

Ayrıca hasta ve yaralıların nakledilmesi amacıyla da hasta nakliye kolları teşkil edilirdi. Bu kollar, yaralı ve hastaların muharebe alanı gerisindeki seyyar hastane, harp ve menzil hastanelerine veya daha gerilerde bulunan hastanelere nakledilmesinde kullanılırlardı. Ayrıca daha ileri derecede tedavi gerektiren hasta ve yaralıların demiryolu istasyonları ile iskelelere sevk edilme esnasında yine bu kollardan istifade edilirdi. Hasta ve yaralıların daha sağlıklı taşınabilmesi için bu kollarda yaylı arabalar kullanılırdı³⁵². Ancak yaylı arabalar başta olmak üzere yalnızca hasta nakline yönelik teşkil edilmiş kollar oldukça yetersizdi. Bu bakımdan hastalar daha çok erzak ve cephan getiren nakliye kollarıyla taşınırdı³⁵³. Nakliye kollarında bu sınıflandırmalara rağmen, zorunlu hallerde biri ötekinin yerine rahatlıkla kullanılırdı³⁵⁴.

konserve veya taze sebze verilirdi. Ayrıca 86 gr. pirinç, 10 gr. yağ, 20 gr. soğan, 3 gr. çay ve 17 gr. şeker istihkak olarak belirlenmişti. *Seferiye Nizamnamesi*, s. 257-258; *Düstur*, “Askeri Tayinat ve Yem Kanun-u Muvakkatı” Tertip II, C. 6, s. 1286-1301; *Vakti Seferde Erzak ve Cephane Kollarının Vechi Teşkilini Müeyyen Talimat*, s. 5.

³⁴⁹ Hayvanların günlük yem ihtikakı; Sıksa bargirler için 4,096 arpa veya 5,120 gr. saman, ağır koşum bargirleri için 5,120 gr. arpa veya yulaf ile 6,400 gr. saman, esterler için 3,210 gr. arpa ve 3,848 gr. saman, öküz ve mandalar için 3,210 gr. arpa ile 5,720 gr. saman, develer için 2,560 gr. kırdırılmış arpa veya saman verilmesi gerekirdi. Bu bakımdan gerek ordu mıntıkasında gerekse menzil bünyesinde bulunan külliyetli miktarda hayvanın ihtiyaçları erzak kolları tarafından taşınan yemlerle temin edilirdi. *Seferiye Nizamnamesi*, s. 253-254; *Düstur*, “Askeri Tayinat ve Yem Kanun-u Muvakkatı” Tertip II, C. 6, s. 1286-1301; *Vakti Seferde Erzak ve Cephane Kollarının Vechi Teşkilini Müeyyen Talimat*, s. 5.

³⁵⁰ *Vakti Seferde Erzak ve Cephane Kollarının Vechi Teşkilini Müeyyen Talimat*, s. 4-5.

³⁵¹ *Vakti Seferde Erzak ve Cephane Kollarının Vechi Teşkilini Müeyyen Talimat*, s. 6, 9-11.

³⁵² *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı* (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916), V. Cilt, III. Kitap, s. 525-526; Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 991-992; Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 282.

³⁵³ Karabiga ve Biga'da 20 yaylı araçtan oluşan hasta nakliye kolu bulunuyordu. Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 992.

³⁵⁴ Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 276.

Nakliye kolları, yük taşıma kapasitesi göre ağır veya hafif kollar şeklinde ayırma tabi tutulurlardı. Ağır nakliye kolları, taşıdıkları yükün fazlalığından dolayı yavaş hareket ederken hafif nakliye kolları ağırlıkları az olduğundan ikmal maddelerinin istenilen noktaya hızlıca ulaştırılabildiğinden hafif ve ağır kollar ayrı kollar olarak teşkil edilirdi³⁵⁵.

Ordu Menzil Müfettişlikleri bünyesinde bulunan tüm kollar Erkânı harbiye-i Umumiye (Genelkurmay Başkanlığı) tarafından belirlenen esaslara uygun olarak ordu müfettişliklerinin nezaretinde olmak üzere teşkil edilirdi³⁵⁶. Ordu müfettişlikleri bünyesinde bulunan menzil nakliye kol ve katarları görev yaptıkları hat üzerindeki menzil noktalarının emrine verilirdi. Bu kolların işletilmesinden menzil noktaları sorumlu iken teftiş, talim, tertip ve ikmal hususunda menzil nakliye kumandanlığına tabi bulunurlardı³⁵⁷.

Menzil nakliye kollarının taşıma kapasiteleri, araba ve hayvan mevcuduna bağlı olmakla beraber, ortalama olarak nakliye kollarının yük taşıma kapasiteleri şu şekildeydi³⁵⁸.

Tablo 17. Nakliye Kollarının Yük Taşıma Kapasitesi

Nakliye Kolunun Cinsi	Yük Taşıma Kapasitesi
<i>Merkebli Kol</i>	5-10 ton
<i>Kağrı Kolu</i>	10-15 ton
<i>Develi Kolu</i>	15-20 ton
<i>At Arabalı Kol</i>	10-15 ton
<i>Öküz Arabalı Kol</i>	20-25 ton

³⁵⁵ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 2-3; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarülden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 14; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X ncu Cilt”, s. 173; Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 284.

³⁵⁶ *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 26.

³⁵⁷ Bir Menzil Müfettişliğinin ihtiyaç duyduğu nakliye kuvveti bir hesaplama neticesinde belirlenirdi. Bu hesaplama şu şekilde yapılırdı;

$$S=B+H \div E \times N$$

S: Menzile lazım olan nakliye kuvveti

B: Muharip ordunun ile menzilin ihtiyaç duyduğu günlük erzak miktarı

H: İhtiyaç duyduğu günlük erzak miktarının %10'u

E: Kullanılacak her bir nakliye vasıtasının yük taşıma kabiliyeti

N: Nakliye kollarının gidiş-dönüş ve istirahat günlerinin toplamı, Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarülden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 69.

³⁵⁸ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9-1; ATASE Arşivi, BDH, Kls.1150, Dos. 107, Fih. 1 *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 499; Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 284; Develi ve Öküzlü nakliye kollarına ait fotoğraf için bkz. Ek 10.

Her nakliye kolundan sorumlu bir nakliye kol kumandanı bulunurdu. Bu kumandan kolların yürüyüşüne ait genel esaslar çerçevesinde yürüyüşün sorunsuz tamamlanabilmesi için her türlü tedbiri almakla yükümlüydü. Bu kumandan kolların güvenliğini sağlamak, gerek yürüyüş esnasında gerek yollar ve gerek depolar önünde birikimleri engellemek, yük boşaltılması sağlamak gibi nakliye hizmetlerinin sorunsuz işlemesi için gerekli bir dizi tedbir alırdı³⁵⁹. Bu bakımdan kolların yürüyüşü ile ilgili her türlü sorumluluk kol kumandanlarına aitti³⁶⁰.

Menzil Nakliye kolları bir nakliye kol kumandanı emrinde olarak kendilerine tayin edilen hat üzerinde nakliye hizmetlerini görürlerdi. Bu noktalara ulaşan nakliye kolları, nokta emrindeki park alanlarına yüklerini indirerek hayvanlarını dinlendirirdi. Nakliye kolları arabalı kollardan oluşuyor ise yükler arabalar üzerinden indirilmez yalnızca arabalara koşulan yük hayvanlarının beslenme ve dinlenmesi sağlanırdı. Ancak hayvanlar üzerindeki yükler mutlaka indirilirdi³⁶¹.

Nakliye kolları yürüyüş esnasında kol kumandanlarının emrinde olarak toplu halde yolların bir tarafından hareket ederlerdi. Kol komutanı kolunun yürüyüş düzeninden ve disiplininden sorumluydu. Sorumluluğu altındaki koldan hiçbir zaman ayrılmaz ve sürekli olarak nakliye kolunu gözetimi altında tutardı. Kol kumandanları genellikle kolun gerisinden yürüyüşü gözetleme ve idaresi sağlardı. Kollar genellikle toplu halde yürüyüşlerini sürdürürlerdi. Kolların bölünmesi ancak zorunluluk karşısında mümkün olabilirdi. Trafiğin aksatılmaması için kısa ve uzun duruşlar, arazi elverdiği takdirde yolun dışında yapılırdı. Özellikle meskûn mahal içleri, köprüler ve buna benzer yerlerde durmalar yapılmazdı³⁶².

Kollar vardıkları nokta veya konakların park yerinde dururlardı. Burada hayvanlar üzerindeki yükler indirilerek hayvanların dinlenmesi sağlanırdı. Ancak arabalar üzerindeki yükler boşaltılmayarak hazırda bekletilirdi. Kollar ulaştıkları noktalar üzerinde gerek eratın gerekse hayvanların beslenmesini temin edildiği gibi sağlık ile ilgili ihtiyaçlarını, araba, hayvan koşum ve semerlerin onarım işleri de yine bu noktalar bünyesinde bulunan hizmet birimlerinden faydalanarak giderilirdi. Kol kumandanı park noktalarındaki yüklerin çeşidine göre yükler için gerekli koruma

³⁵⁹ Muzaffer, “Harb-i Umumide Menzilcilik”, s. 418.

³⁶⁰ 5’inci Ordu menzil nakliye kolları kumandanlığı görevini uzun müddet Binbaşı Ali Galip Bey yürütmüştür. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 1-1; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 68-69.

³⁶¹ Yusuf Alpmansü, *a.g.m.*, s. 3-4.

³⁶² Yusuf Alpmansü, *a.g.m.*, s. 3-4.

önlemi alırdı. Yürüyüşe devam etme zamanı geldiğinde “*Silah başına!*” işareti veya komutu üzerine, tüm erat hayvanlarıyla park yerine gelerek, arabalar koşulur, yükler yüklenir ve hemen yürüyüşe geçecek gibi bütün eksikler giderilirdi. Nihayet kol komutanının emriyle kol harekete geçirilirdi.³⁶³

Bir hat üzerinde yürüyüş sırasında yollarda ve yük boşaltma noktalarında tıkanıklıkların oluşmaması için bütün kolların yürüyüşü bir anda başlatılmazdı. Bunun yerine her kol birer günlük ara ile yola çıkartılırdı.³⁶⁴

İtilaf kuvvetlerini hava, kara ve denizden yaptıkları nakliyatı engelleme çabalarına karşın tedbir olarak gündüz yapılan yürüyüşler geceye alındı. Öğleden sonra saat 15:00 ile 17:00 sularında başlayan yürüyüşler sonunda hedeflenen menzil noktasına ulaşıldı. Kollar gündüzün bu noktada istirahat ettirilir ve tekrar akşam saatlerinde yürüyüşe başlardı. Bu şekilde menzil hattının varış noktasına ulaşılır ve yine aynı hat üzerinden ve aynı usulle kollar menzil hattın başlangıç noktasına varırlardı³⁶⁵.

Nakliye hizmetlerinin düzenli olarak yürütülmesini sağlamak amacıyla hat kumandanlığı tarafından nakliye kollarına ait yürüyüş cetvelleri hazırlanmaya başlandı. Nakliye kol kumandanları sorumluluğu altındaki kolların yürüyüşünü bu cetveller çerçevesinde gerçekleştirirdi.

Yerlisu-İlgardere menzil hattında üzerinde nakliye hizmet veren kollara ait yürüyüş cetveli tabloda verilmiştir³⁶⁶.

³⁶³ Yusuf Alpmansü, *a.g.m.*, s. 3-4.

³⁶⁴ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 1-1. Nakliye kollarına ait yürüyüş cetveli örneği için Bkz. Ek 11.

³⁶⁵ Nitekim Uzunköprü'den Gelibolu'ya ve buradan da yarımada içine uzanan karayolu Uzunköprü-Keşan, Keşan-Gelibolu ve Gelibolu'dan itibaren yarımada içine uzanan hat olmak üzere üç menzil hattına ayrılmıştı. Bu menzil hatlarını gösteren kroki için bkz. Ek 12.

³⁶⁶ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4.

Tablo 18. Yerlisu-Ilgardere Menzil Hattı Üzerinde Faaliyet Gösteren Kollara Ait Yürüyüş Cetveli

Tarih	Açıklama
1 Eylül 1915	Yerlisu'dan yüklenen kolların öğleden sonra saat 15: 00-17:00 arasında yürüyüşe başlanması
2 Eylül	Gün doğmadan Eksamil'e varış ve gündüz istirahat
2 Eylül	Öğleden sonra saat 15: 00-17:00 arasında Eksamil'den yürüyüşe başlanması
3 Eylül	Gün doğmadan Gelibolu'ya varış ve gündüz istirahat
3 Eylül	Öğleden sonra saat 15: 00-17:00 arasında Gelibolu'dan yürüyüşe başlanması
4 Eylül	Gün doğmadan Ilgardere'ye varış, yüklerin boşaltılması ve gündüz istirahat
Geriye Dönüş	
4 Eylül	Öğleden sonra saat 15: 00-17:00 arasında Ilgardere'den yürüyüşe başlanması
5 Eylül	Gün doğmadan Gelibolu'ya varış ve gündüz istirahat
5 Eylül	Öğleden sonra saat 15: 00-17:00 arasında Gelibolu'dan yürüyüşe başlanması
6 Eylül	Gün doğmadan Eksamil'e varış ve gündüz istirahat
6 Eylül	Öğleden sonra saat 15: 00-17:00 arasında Eksamil'den yürüyüşe başlanması
7 Eylül 1915	Gün doğmadan Yerlisu'ya varış ve gündüz istirahat

Menzil nakliye kolları bulundukları hat üzerinde bulunan bir menzil noktasının emrine verilirdi. Bu bakımdan kolların işletilmesi noktalara; teftiş, talim, tertip ve ikmalleri menzil nakliye kumandanlığına aitti. Bir menzil nakliye kol ve katarı için belirli bir hat belirlenirdi. Böylece kollar görevli bulundukları noktalar arasında geriden ileriye veya ileriden geriye yapılacak nakliyatta kullanılırlardı. Yani bir kol hattın başında başlayıp hattın sonuna kadar yürüyüşünü devam ettiremezdi. Yalnızca vazifeli oldukları hat üzerinden yürüyüşlerini gerçekleştirebilirdi. Bu bakımdan her karayolu hattı üzerinde belirli mevkiiler nakliye kollarının görev alanı olarak belirlenirdi³⁶⁷.

³⁶⁷ *Menzil Müessesatı Hakkında Tarifât*, s. 4-5; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 68-69.

Nakliye kolları gün doğumundan itibaren yola çıkar ve gün kararmadan bir sonraki menzil noktasına veya menzil konağına ulaşırlardı³⁶⁸. Böylece nakliye kolları kendileri için belirlenmiş nakliye hududuna kadar bu usulle yürüyüşlerini tamamlamış olurlardı. Bu defa da nakliye hududunun varış noktasından geriye doğru tahliye edilecek malzeme veya boş olarak aynı şekilde yürüyüşlerini devam ettirerek yeniden nakliye hududunun başlangıç noktasına geri dönerlerdi. Böylece bir nakliye kol kumandanı emrinde olarak nakliye kolları kendileri için belirlenen menzil hatları üzerindeki başlangıç ve varış noktaları arasında sürekli olarak yürüyüşlerini devam ettirirlerdi³⁶⁹. Görüldüğü üzere karayolu ile yapılan ikmallerde “*birliğe kadar nakletme usulü*” yerine “*menzil hatları arası taşıma usulü*” ile nakliye hizmetlerini gerçekleştirirlerdi³⁷⁰.

³⁶⁸ Ancak İtilaf kuvvetlerini hava, kara ve denizden yaptıkları nakliyatı engelleme çabalarına karşın gündüz yapılan nakliyat geceye alındı. Öğleden sonra saat 15:00 ile 17:00 sularında başlayan yürüyüşler gece yapılırdı. Gündüzler ise kollar istirahat ettirilirdi. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 1-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3542, Dos. 83, Fih. 18, 18-1.

³⁶⁹ 5'inci Menzil Mıntıkası içinde bulunan Keşan-Gelibolu arasındaki karayolu güzergâhı umumi menzil hattı olarak belirlenmişti. Bu hat üzerinde bulunan Keşan-Yerlisu-Eksamil-Gelibolu menzil noktaları durak mevkileri olarak belirlenmişti. Dolayısıyla dolu olarak Keşan'dan yola çıkan bir nakliye kolu öncelikle Yerlisu menzil noktasına varır ve burada konakladıktan sonra tekrar hareket ederek Eksamil noktasına varır ve burada mola verirdi. Aynı şekilde bu noktadan ayrılan kol kendileri için belirlenen hat üzerindeki varış noktası olan Gelibolu'ya ulaşırdı. Burada yüklerini boşaltan bu nakliye kolu kendisine belirlenmiş olan hattın daha ilerisine gidemez ve tekrar boş olarak veya geriye sevk edilecek malzemeyi alarak aynı şekilde Keşan'a ulaşırdı. 5'inci Menzil Mıntıkası sınırları içinde olan bir diğer menzil hattı da Anadolu yakasında bulunan Biga-Çanakkale arasında yer alan ve üç ayrı güzergâhtan oluşan menzil hatlarıdır. Bu hatlar içinde en kısa ve en aktif olarak kullanılan hat Bandırma veya Karabiga yolu ile Biga'ya ulaşan ve buradan da Kahve Tepe-Bakacak-Arab Çeşmesi-Eşelik-Balcılar-Beybaşı-Yapıldak-Işıklar üzerinden Çanakkale'ye uzanan hattır. Bu umumi hat Biga-Balcılar, Balcılar-Işıklar, Işıklar-Çanakkale olmak üzere üç nakliye hududu belirlenmişti. Biga'dan Göktepe-Balıkli Çeşme-Çınardere-Çardak-Lapseki-Birgos üzerinden Çanakkale'ye uzanan kuzey hattı üzerinde ise Biga-Güreci, Güreci Lapseki, Lapseki-Çanakkale olmak üzere üç ayrı nakliye hududu belirlenmişti. Ayrıca Biga-Pazarköy-Bayramiç-Ezine-Demrek-Erenköy üzerinden Çanakkale'ye uzanan güney hattı da Biga-Pazarköy-Pazarköy-Bayramiç, Bayramiç-Çanakkale olmak üzere yine üç ayrı nakliye kolları hududu belirlenmişti. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 1-1, *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3542, Dos. 83, Fih. 18, 18-1.

³⁷⁰ Emine Bol Yazıcı, “I. Dünya Savaşı ve Çanakkale”, konulu makalesinde Çanakkale Muharebeleri süresince ikmal hizmetlerinde umumiyetle “*birliğe kadar nakletmek usulü*” ile “ikmal noktası taşıma usulü”nün kullanıldığını zikretmektedir. Ancak ikmal hizmetlerinde “birliğe kadar nakletme usulü”nün kullanılması mevcut nakliye anlayışına göre mümkün değildi. Zira özellikle karayolu ile yapılan nakliye faaliyetlerinde menzil yolları uzunluk veya kısalığına göre birkaç menzil hatlarına bölünürdü. Her menzil hattı bir menzil hat kumandanının emrinde olarak uhdesine verilen nakliye kol veya katarları ile menzil hatlarının başlangıç noktasına kadar getirilen ikmal maddelerini emrine verilen hattın son noktasına kadar taşırdı. Ancak buradan daha ileriye gidemezdi. Buradan da geriye nakletmek amacıyla tahliyesi düşünülen maddeler kollar vasıtasıyla menzil hattının başlangıç noktasına ulaştırılırdı. Tahliye edilecek ikmal maddeleri yoksa nakliye kolları boş olarak tekrar menzil başlangıç hattına geri dönerdi. Dolayısıyla mevcut nakliye usulünü ancak “*menzil hatları arası taşıma usulü*” olarak tarif edilebilir. Bkz. Emine Bol Yazıcı, “I. Dünya Savaşı ve Çanakkale”, *Yeni Türkiye* (Çanakkale Özel Sayısı), Yıl 21, S. 65, Ocak-Şubat 2015, Ankara, Şubat 2015, s. 112; M. Şahin, *a.g.m.*, s. 276.

Umumiyetle 5-10 nakliye kolu bir araya getirilerek bir nakliye katarı teşkil edilirdi. Nakliye kol ve katarları menzil genelinde 1'den itibaren sıra ile numara alırdı³⁷¹. Bununla birlikte teşkil edildikleri mevkiin adıyla anılan müstakil nakliye kolları da bulunurdu.

Tüm nakliye kollarının kumandanları menzil karargâhında bulunan Nakliye Kolları Kumandanının emir ve talimatlarına göre hareket ederdi³⁷². Zira nakliye kolları, muayyen mıntikalar arasından bağlı bulundukları menzil noktalarının emrine verilirdi. Bu bakımdan kolların işletilmesi noktalara; teftiş, talim, tertip ve ikmalleri ise Menzil Nakliye Kumandanlığına aitti³⁷³.

2.2.2.1. Menzil Bölgesinde Faaliyet Gösteren Nakliye Kolları

5'inci Menzil Müfettişliği ihdas edilmesiyle Müstahkem Mevki bünyesinde bulunan tüm kollar bu müfettişliğin emrine verildi. Bununla birlikte 5'inci Menzil Müfettişliğine göre teşkilat ve yapılanmasını daha önce tamamlamış olan 1'inci ve 2'inci Menzil Müfettişliğine ait nakliye kollarından takviyeler alınarak nakliye kollarındaki eksiklikler giderilmeye çalışıldı³⁷⁴.

5'inci Menzil Nakliye kolları gerek daha önce teşkil edilen kollar gerek yeni ihdas edilen kollar ile birlikte ilk anda 10 katar ve bir müstakil develi koldan oluşan bir nakliye kuvvetine ulaştı. 5'inci Menzil Nakliye katarları ve bu katarlar emrinde faaliyet gösteren kollar tabloda verilmiştir³⁷⁵.

³⁷¹ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 68-69.

³⁷² 5'inci Menzil Nakliye Kolları Kumandanı Binbaşı Ali Çelebi Bey'di. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 1-1.

³⁷³ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 68-69.

³⁷⁴ *ATASE Arşivi*, BDH, Arşivi, Kls. 1126, Dos. 11, Fih. 11-5; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1126, Dos. 12, Fih.24-7; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1180, Dos. 225, Fih. 102-1; *ATASE Arşivi*, Kls. 1126, Dos. 12, Fih.24-7.

³⁷⁵ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3591, Dos. 1, Fih. 1-4, 1-5, 1-6, 1-7, 1-8, 1-9, 1-10, 1-11, 1-12, 1-13, 1-14.

Tablo 19. 5'inci Menzil Nakliye Kol ve Katarları

Nakliye Katarı	Bağlı Bulunan Kollar		
	<i>Kolun Numarası</i>	<i>Kolun Cinsi</i>	<i>Bulunduğu Mevki</i>
I. Katar Kumandanlığı	1	Öküz Kolu	Tekirdağ
	2	Öküz Kolu	Tekirdağ
	3	Öküz Kolu	Keşan
	4	Öküz Kolu	Tekirdağ
II. Katar Kumandanlığı	9	Öküz Kolu	Uzunköprü
	10	Öküz Kolu	Uzunköprü
	5	Arabalı Kol	Uzunköprü
	6	Arabalı Kol	Uzunköprü
	7	Arabalı Kol	Uzunköprü
	8	Arabalı Kol	Uzunköprü
III. Katar Kumandanlığı	11	Öküz Kolu	Çanakkale
	12	Öküz Kolu	Çanakkale
	13	Merkep Kolu	Çanakkale
	14	Merkep Kolu	Çanakkale
	15	Merkep Kolu	Çanakkale
	16	Merkep Kolu	Çanakkale
	17	Öküz Kolu	Çanakkale
IV. Katar Kumandanlığı	22	Merkep Kolu	Birgos
	23	Merkep Kolu	Birgos
	24	Merkep Kolu	Birgos
	25	Merkep Kolu	Birgos
	26	Merkep Kolu	Birgos
	27	Merkep Kolu	Birgos
	28	Merkep Kolu	Birgos
	21	Mekkâre Kolu	Lapseki
	20	Deve Kolu	Lapseki
	18	Deve Kolu	Birgos
	29	Merkep Kolu	Birgos
	30	Merkep Kolu	Birgos

V. Katar Kumandanlığı	34	Öküz Kolu	Biga
	35	Öküz Kolu	Biga
	36	Öküz Kolu	Biga
	37	Öküz Kolu	Biga
	38	Öküz Kolu	Karabiga
	31	Merkep Kolu	Karabiga
	32	Merkep Kolu	Karabiga
	33	Merkep Kolu	Karabiga
VI. Katar Kumandanlığı	39	Develi Kol	-
	40	Develi Kol	-
	41	Develi Kol	-
	42	Develi Kol	-
VII. Katar Kumandanlığı	14	Arabalı Kol	-
	15	Öküzlü Kol	-
	16	Öküzlü Kol	-
	18	Öküzlü Kol	-
VIII. Katar Kumandanlığı	Müstakil Kol	Öküzlü Kol	-
	Müstakil Kol	Öküzlü Kol	-
	Müstakil Kol	Öküzlü Kol	-
	Müstakil Kol	Merkep Kolu	-
	Müstakil Kol	Merkep Kolu	-
IX. Katar Kumandanlığı	43	Merkep Arabalı Kol	-
	44	Merkep Kolu	-
	45	Merkep Kolu	-
X. Katar Kumandanlığı	46	Merkep Arabalı Kol	-
	47	Merkep Arabalı Kol	-
	48	Merkep Arabalı Kol	-
Müstakil Deve Kolu	-	-	-

Ancak zamanla bu katar ve bünyesindeki kolların sayıları ihtiyaca binaen arttırıldığı gibi bulundukları mevkiler de değişirdi. Nitekim Rumeli cihetindeki 5'inci Menzil bünyesinde bulunan Uzunköprü-Keşan hattı üzerinde yer alan II. Katara ait nakliye kollarının cinsi, araba adedi ve yük taşıma kapasiteleri tabloda verilmiştir³⁷⁶.

³⁷⁶ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 1, 13; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 1; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 4; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 3-1.

Tablo 20. II. Nakliye Katarına Ait Nakliye Kolları ve Yük Taşıma Kapasiteleri

	Kolun Numarası	Kolun Cinsi	Araba ve Hayvan Adedi	Yük Taşıma Kapasitesi (ton)	Bulunduğu Mevki
II. Katar	5. Kol	Çiftatlı	36	12	Uzunköprü
	6. Kol	Çiftatlı	36	12	
	7. Kol	Çiftatlı	36	12	
	8. Kol	Çiftatlı	36	12	
	55. Kol	Öküzlü	67	24	
	56. Kol	Öküzlü	58	21	
	57. Kol	Öküzlü	59	22	
	Toplam			115 ton	

Keşan-Gelibolu menzil hattı üzerinde toplam 187 ton kapasiteye sahip VI. ve VII. nakliye katarları bünyesinde yer alan nakliye kollarının cinsi, araba adedi ve yük taşıma kapasiteleri tabloda verilmiştir³⁷⁷.

Tablo 21. VI. ve VII. Nakliye Katarına Ait Nakliye Kolları ve Yük Taşıma Kapasiteleri

	Kolun Numarası	Kolun Cinsi	Araba ve Hayvan Adedi	Yük Taşıma Kapasitesi (ton)	Bulunduğu Mevki
VI. Katar	40. Kol	Develi	178	33	Keşan
	41. Kol	Develi	200	35	
	42. Kol	Develi	199	35	
	Toplam			103	
VII. Katar	13. Kol	Öküzlü	65	24	Keşan
	16. Kol	Öküzlü	65	24	
	17. Kol	Öküzlü	65	24	
	52. Kol	Mekkâreli	92	6	
	53. Kol	Mekkâreli	91	6	
	Toplam			84	

³⁷⁷ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 1, 13; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 1; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 4; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 3-1.

Gelibolu-Akbaş hattında bulunan 72 ton kapasiteli IX. nakliye katarına bağlı kollarının cinsi, araba adedi ve yük taşıma kapasiteleri tabloda verilmiştir³⁷⁸.

Tablo 22. IX. Nakliye Katarına Ait Nakliye Kolları ve Yük Taşıma Kapasiteleri

	Kolun Numarası	Kolun Cinsi	Araba ve Hayvan Adedi	Yük Taşıma Kapasitesi (ton)	Bulunduğu Mevki
IX. Katar	43. Kol	Tekatlı	45	12	İlgardere
	44. Kol	Tekatlı	45	12	
	45. Kol	Öküzlü	33	12	
	18. Kol	Öküzlü	105	20	
	39. Kol	Develi	80	16	

Cepheye asker sevkiyatının artırıldığı dönemlerde gerek ordu harekât bölgesinde gerekse de menzil bölgesinde ihtiyatta olan asker sayısı günden güne artardı. Dolayısıyla ordunun ihtiyaçların ziyadeleşmesine paralel olarak yukarıdaki zikredilen kolların sayıları ve nakliye kapasiteleri de artırıldı. Nitekim Haziran 1915 tarihi itibarıyla menzil dâhilindeki Malkara-Keşan mıntıkasındaki asker sayısı 45.000'e ve hayvan sayısı da 15.000'e yükselmişti. Yine menzil dâhilinde bulunan Yeniköy-Bolayır hattındaki asker sayısı 30.000'e hayvan sayısı da 8.000'e ulaşmıştı. Bu nedenle Uzunköprü-Gelibolu hattında 640 tonluk bir nakliye kolluna ihtiyaç hâsıl oldu. Bu bakımdan söz konusu hat üzerinde 2'si ağır ve 4'ü hafif olmak üzere toplam 6 cephan kolundan başka aşağıdaki erzak kolları teşkil edildi³⁷⁹.

³⁷⁸ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 1, 13; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 1; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 4; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 3-1.

³⁷⁹ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1157, Dos. 133, Fih. 1-5; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1180, Dos. 225, Fih. 102.

Tablo 23. Haziran 1915 Tarihinde Uzunköprü-Keşan Hattında Bulunan Nakliye Kolları

Kolun Cinsi	Kolun Adedi	Yük Taşıma Kapasitesi (ton)	Yük Taşıma Kapasitesi (ton)	Bulunduğu Mevki
<i>Öküz Arabalı Kol</i>	4	28	112	Uzunköprü-Keşan
<i>Develi Kol</i>	3	35	105	
<i>Develi Kol</i>	1	32	32	
<i>Kağmı Kolu</i>	2	20	40	
<i>Bargir Kolu</i>	1	24	24	
<i>Öküz Arabalı Kol</i>	1	24	24	
<i>Öküz Arabalı Kol</i>	2	20	40	
<i>Çift Bargirli Kol</i>	2	14	28	
<i>Manda Arabalı Kol</i>	1	20	20	
<i>Çift Bargirli Kol</i>	2	15	30	
<i>Mekkâreli Kol</i>	1	13	13	
Toplam	20 Kol		468 ton	

Bununla birlikte 246 ton kapasitesine sahip nakliye kolları 2'nci Ordudan celp edilerek yalnızca Uzunköprü-Keşan hattındaki nakliye kollarının toplam yük taşıma kapasiteleri 714 tona çıkarıldı³⁸⁰.

Bilindiği 5'inci menzil mıntıkasında sınırları içinde nakliye kolların görev yaptığı bir diğer hat Anadolu yakasında Biga-Çanakkale arasında bulunan üç ayrı nakliye hattı idi. Özellikle İtilaf devletlerine ait denizaltıların nisan ayından itibaren Marmara'daki faaliyetlerini arttırmasıyla bu hat üzerindeki nakliye faaliyetlerine hız verildi. Öncelikle hat üzerinde bulunan nakliye kollarını sayısı arttırıldı. Dolayısıyla Biga- Eşelik-Balcılar-Binbaşı-Saraycık-Çanakkale hattı üzerinde III, IV ve V. Katarlar teşkil edildi. Bu nakliye katarları bünyesinde her biri 20 ton kapasiteli toplam 8 araba kolu ile her biri 5 ton kapasiteli 16 Merkebli kol teşkil edildi. Böylece Biga-Çanakkale hattı üzerinde nakliye kollarının yük taşıma kapasitesi toplam 240 tona ulaştı³⁸¹.

³⁸⁰ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1126, Dos. 12, Fih. 18-20.

³⁸¹ Karabiga-Biga hattında V. Katara bağlı 34, 35, 36, 37 ve 38 no'lu öküz arabalı kollar; Biga Eşelik arasında 21 nolu merkep kolu ile 17 ve 18 nolu deve kolu; Eşelik-Buyurlar arasında IV. Katara bağlı 22, 23, 24,25,26,27 ve 28 no'lu merkep kolu; Buyurlar-Çanakkale arasında III. Katara bağlı 11 ve 12

Zamanla Anadolu yakasında konuşlanmış bu nakliye katarlarının yük taşıma kapasitesi daha da arttırıldı.

5'inci Menzil mıntikasının Anadolu cihetindeki sınırları içinde bulunan Biga-Çanakkale karayolu menzil hattı üzerinde oluşturulan III, IV ve V. nakliye katarı ile Şimal Grubu I. ve II. nakliye katarları bünyesinde bulunan kollar ve bu kollara ait hayvanların adedi, yük taşıma kapasiteleri ile faaliyette bulundukları hatlar tablolarda verilmiştir.³⁸²

Tablo 24. III. Nakliye Katarına Ait Nakliye Kolları ve Yük Taşıma Kapasiteleri

Kolun Numarası	Kolun Cinsi	Araba ve Hayvan Adedi	Yük Taşıma Kapasitesi (ton)	Bulunduğu Mevki
11. Kol	Öküzlü	55	20	Bayramiç-Çanakkale hattında kereste nakleder.
12. Kol	Öküzlü	55	20	
12. Kol	Öküzlü	52	20	
13. Kol	Merkebli	101	5	Balcılar-Birgos hattı üzerinde erzak ve yem nakleder.
14. Kol	Merkebli	102	5	
15. Kol	Merkebli	101	5	
16. Kol	Merkebli	101	5	
17. Kol	Öküzlü	65	24	
58. Kol	Öküzlü	51	20	
57. Kol	Merkebli	102	5	Çanakkale emrinde Buyurlar'dan odun ve kömür nakleder.
13. Kol	Mekkâreli	238	14	Biga-Lapseki hattında erzak ve yem nakleder.
Fırka Mekkâre Katarları	Mekkâreli	365	24	
	Mekkâreli	322	23	
	Mekkâreli	645	37	
	Mekkâreli	497	32	
	Mekkâre	590	39	

no'lu öküz kolu ile 13,14,15,16 no'lu merkep kolu faaliyet gösterirdi. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih.4, 1-57; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1157, Dos. 133, Fih. 1-5, 1-57; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1144, Dos. 101, Fih. 25-4; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 1.

³⁸² *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 13; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 1, 17-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 4; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 3-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 8-1, 10.

Tablo 25. IV. Nakliye Katarına Ait Nakliye Kolları ve Yük Taşıma Kapasiteleri

	Kolun Numarası	Kolun Cinsi	Araba ve Hayvan Adedi	Yük Taşıma Kapasitesi (ton)	Bulunduğu Mevki
IV. Katar	18. Kol	Develi	160	28	Biga'dan Lapseki'ye erzak ve yem nakleder.
	20. Kol	Develi	159	29	
	21. Kol	Mekkâreli	117	8	
	22. Kol	Merkebli	102	5	
	23. Kol	Merkebli	100	5	
	24. Kol	Merkebli	98	5	
	25. Kol	Merkebli	101	5	
	26. Kol	Merkebli	101	5	
	27. Kol	Merkebli	101	5	
	28. Kol	Merkebli	101	5	
	29. Kol	Merkebli	101	5	
	30. Kol	Merkebli	98	5	

Tablo 26. V. Nakliye Katarına Ait Nakliye Kolları ve Yük Taşıma Kapasiteleri

	Kolun Numarası	Kolun Cinsi	Araba ve Hayvan Adedi	Yük Taşıma Kapasitesi (ton)	Bulunduğu Mevki
V. Katar	31. Kol	Merkebli	102	5	Pazarköy'den kömür ve kereste nakleder.
	32. Kol	Merkebli	102	5	
	33. Kol	Merkebli	101	5	
	34. Kol	Öküzlü	49	17	
	35. Kol	Öküzlü	49	17	
	36. Kol	Öküzlü	49	17	
	37. Kol	Öküzlü	49	17	
	38. Kol	Öküzlü	49	17	
	38. Kol	Öküzlü	52	20	
	59. Kol	Merkebli	96	5	Lapseki Noktası emrinde odun ve kömür nakleder.

Tablo 27. Şimal Grubu I. Nakliye Katarına Ait Nakliye Kolları ve Yük Taşıma Kapasiteleri

Kolun Numarası	Kolun Cinsi	Araba ve Hayvan Adedi	Yük Taşıma Kapasitesi (ton)	Bulunduğu Mevki
1. Kol	Develi	99	17	Balcaları'dan Birgos'a Erzak Nakledir.
2. Kol	Merkebli Develi	117 93	21	
3. Kol	Merkebli Develi	147 62	16	
4. Kol	Mekkâreli	124	8	
5. Kol	Mekkâreli	105	6	
6. Kol	Mekkâreli	50	3	
7. Kol	Mekkâreli	50	3	
8. Kol	Mekkâreli Arabalı	121 32	16	

Tablo 28. Şimal Grubu II. Nakliye Katarına Ait Nakliye Kolları ve Yük Taşıma Kapasiteleri

Kolun Numarası	Kolun Cinsi	Araba ve Hayvan Adedi	Yük Taşıma Kapasitesi (ton)	Bulunduğu Mevki
9. Kol	Merkebli Çiftatlı	132 40	22	Balcaları'dan Işıklar'a Erzak Nakledir.
10. Kol	MekkâreliÇiftatlı	92 40	21	
11. Kol	Çiftatlı	40	16	
12. Kol	Tekatlı Çiftatlı	14 10	7	
13. Kol	Mekkâreli	300	21	
14. Kol	Arabalı	34	8	
15. Kol	Mekkâreli	232	16	

Cephenin sonuna doğru ordu bünyesinde bulunan asker sayısının azalmasına paralel olarak menzile ait nakliye kollarının sayısı da azaltıldı. Nitekim 30 Eylül 1915 tarihinde 5'inci Menzil emrinde faaliyet gösteren nakliye kol ve katarlarının bulundukları mevki, sahip oldukları araba ve hayvan adedi ile toplam yük taşıma kapasiteleri tabloda verilmiştir³⁸³.

Tablo 29. Rumeli Cihetinde Bulunan Nakliye Kolları

Katar Numarası	Kol Numarası	Araba ve Hayvan Adedi	Kolun Cinsi	Yük Taşıma Kapasitesi (ton)	Bulunduğu Mevki
II. Katar	5. Kol	36	Çiftatlı	12	Uzunköprü-Keşan Hattında
	6. Kol	36	Çiftatlı	12	
	7. Kol	36	Çiftatlı	12	
	8. Kol	36	Çiftatlı	12	
	55. Kol	67	Öküzlü	24	
	56. Kol	58	Öküzlü	21	
	57. Kol	59	Öküzlü	22	
Toplam				115 ton	
VI. Katar	40. Kol	178	Develi	33	Keşan-Gelibolu Hattında
	41. Kol	200	Develi	35	
	42. Kol	199	Develi	35	
Toplam				103 ton	
VII. Katar	13. Kol	65	Öküzlü	24	Keşan-Gelibolu Hattında
	13. Kol	65	Öküzlü	24	
	13. Kol	65	Öküzlü	24	
	13. Kol	92	Mekkârili	6	
	13. Kol	91	Mekkârili	6	
Toplam				84 ton	
IX. Katar	43. Kol	45	Tekatlı	12	İlgardere, Gelibolu-Akbaş Hattında
	44. Kol	45	Tekatlı	12	
	45. Kol	33	Öküzlü	12	
	18. Kol	105	Kağrı	20	
	39. Kol	80	Develi	16	
Toplam				72 ton	

³⁸³ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih.4.

Tablo 30. Anadolu Yakasında Bulunan Nakliye Kolları

Katar Numarası	Kol Numarası	Araba ve Hayvan Adedi	Kolun Cinsi	Yük Taşıma Kapasitesi (ton)	Bulunduğu Mevki
III. Katar	11. Kol	55	Öküzlü	20	Balcılar-Çanakkale Hattında
	12. Kol	55	Öküzlü	20	
	Müstakil Kol	52	Öküzlü	20	
	13. Kol	101	Merkebli	5	
	14. Kol	102	Merkebli	5	
	15. Kol	101	Merkebli	5	
	16. Kol	101	Merkebli	5	
	17. Kol	65	Öküzlü	24	
	18. Kol	51	Öküzlü	20	
	2. Kol	102	Merkebli	5	
Toplam				129 ton	
Fırka Kolları	1.Fırka	238	Mekkârili	14	Biga-Lapseki
	4.Fırka	365	Mekkârili	24	
	8.Fırka	322	Mekkârili	23	
	10.Fırka	645	Mekkârili	37	
	13.Fırka	497	Mekkârili	32	
	14.Fırka	590	Mekkârili	39	
Toplam				169 ton	
IV. Katar	18. Kol	160	Develi	28	Biga-Lapseki Hattında
	20. Kol	159	Develi	29	
	21. Kol	117	Mekkârili	8	
	22. Kol	102	Merkebli	5	
	23. Kol	100	Merkebli	5	
	24. Kol	98	Merkebli	5	
	25. Kol	101	Merkebli	5	
	26. Kol	101	Merkebli	5	
	27. Kol	101	Merkebli	5	
	28. Kol	101	Merkebli	5	
	29. Kol	101	Merkebli	5	
	30. Kol	98	Merkebli	5	
Toplam				110 ton	
V. Katar	31. Kol	102	Merkebli	5	Pazarköy-Biga Hattında
	32. Kol	102	Merkebli	5	
	33. Kol	101	Merkebli	5	

	34. Kol	49	Öküzlü	17	
	35. Kol	49	Öküzlü	17	
	36. Kol	49	Öküzlü	17	
	37. Kol	49	Öküzlü	17	
	38. Kol	49	Öküzlü	17	
	Müstakil Kol	52	Öküzlü	20	
	59. Kol	96	Merkebli	5	Lapseki
Toplam				125 ton	
Şimal Grubu I. Katar	1.Kol	99	Develi	17	Balcılar- Birgos Hattında
	2. Kol	Merkebli	118	21	
		Develi	93		
	3. Kol	Merkebli	147	16	
		Develi	69		
	4. Kol	Mekkârili	124	8	
	5. Kol	Mekkârili	105	6	
	6. Kol	Mekkârili	50	3	
	7. Kol	Mekkârili	50	3	
	8. Kol	Mekkârli	121	16	
Öküz Arabalı		32			
Toplam				90 ton	
Şimal Grubu II. Katar	9. Kol	Merkebli	132	22	Balcılar- Işıklar Hattında
		Çiftatlı	40		
	10. Kol	Mekkârili	92	21	
		Çiftatlı	40		
	11. Kol	Çiftatlı	40	16	
	12. Kol	Tekatlı	14	7	
		Çiftatlı	10		
	13. Kol	Mekkârili	300	21	
	14. Kol	Arabalı	34	8	
	15. Kol	Mekkârili	232	16	
Toplam				84 ton	

Eylül ayından itibaren 5'inci Menzil bünyesindeki kolların sayısı daha da azatıldı. Bu kolların büyük bölümü 1'inci ve 2'inci Menzile devredildi³⁸⁴.

³⁸⁴ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 4-1, 6.

2.2.2.2. Ordu Harekât Alanında Bulunan Kolları

Menzil mıntıkasında olduğu gibi Ordu harekât bölgesinde de nakliye hizmetleri nakliye kollarınca gerçekleştirilirdi. Harp mıntıkasındaki nakliye faaliyetleri kolordu ve fırkalara ait nakliye kollarınca gerçekleştirilirdi. Bu kollar muharip ordu için gerekli ikmal maddelerini ordunun gerisinde kurulan depo ve ambarlardan alarak kolordu veya fırka gerilerinde kurulan sahra ambarları veya tevzi (dağıtım) merkezlerine ulaştırırdı. Dolayısıyla muharebe sahasının hemen gerisinde bulunan menzil ambarlarıyla ordu harekât alanı içinde bulunan dağıtım noktaları arasındaki nakliyat, kolordu ve birliklere ait nakliye kollarınca yürütülürdü³⁸⁵.

Bu nakliye kolları, bağlı bulundukları kolordu ve kıtaların emrinde olarak faaliyet gösterirlerdi. Zira her bir kolordu ve tümenlerin ihtiyaçları nispetinde yeterli miktarda erzak ve cephane kol ve katarlara bu kollar sayesinde ulaştırılırdı³⁸⁶. Kolordu ve tümenler muharebe alanın hemen gerisinde kurulmuş olan menzil ambarlarından ihtiyaçlarını muharebe gruplarının ambarlarına taşıyorlardı. Kolordu ve tümenlerin nakliye kollarının yetersiz kaldığı durumlarda menzil kollarından takviye alırlardı³⁸⁷.

Askeri nakliye hizmetleri, muharip ordunun harp sahasındaki durumuna göre şekillenirdi. Bu bakımdan cephedeki birlikler Güney grubu, Kuzey Grubu ve Saros Grubu olarak tertiplenmeleri neticesinde nakliye kolları grup komutanlıklarının emrine verildi. 5'inci Menzil Komutanlığınca muharebe sahasının hemen gerisinde açılan menzil ambarlarıyla dağıtım yerleri arasındaki nakliyat, bu gruplara ait nakliye kolları tarafından yürütölmeye başlandı³⁸⁸.

Ordu harekât bölgesinde bulunan nakliye kollarından olan Anafartalar Grubu nakliye kolu, Akbaş-Anafartalar Grubu ile Ilgardere-Anafartalar Grubu arasında faaliyet gösterirdi. Anafartalar Grubu bünyesinde 1.181 araba ile 4.758 hayvandan oluşan bir cephane erzak kolu bulunurdu ki bu kolun toplam kapasitesi yaklaşık 351 tondur³⁸⁹. Ayrıca Anafartalar Grub bünyesinde 2.193 hayvan ve 328 arabadan müteşekkil yaklaşık 318 ton kapasiteli bir erzak kolu da bu grubun nakliye hizmetlerini gerçekleştirirdi³⁹⁰.

³⁸⁵ *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 499-501.

³⁸⁶ *Seferiye Nizamnamesi*, s. 250.

³⁸⁷ Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 284-285; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 500.

³⁸⁸ Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 286; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 500.

³⁸⁹ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 5.

³⁹⁰ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 5a.

5.Orduya bağı Güney Grubu, Kuzey Grubu ve Saros Grubu komutanlıklarına bağı olarak teşkil edilen erzak ve cephane kollarının toplam yük taşıma kapasiteleri tabloda verilmiştir³⁹¹.

Tablo 31. 5'inci Ordu Grup Komutanlıkları Bünyesinde Bulunan Nakliye Kolları

Grubun Adı	Erzak Kollarının Kapasiteleri (ton)	Cephane Kollarının Kapasiteleri (ton)
Saros Grubu	96	87
Kuzey Grubu	306	104
Güney Grubu	314	104
Toplam	716	465

Kolordu veya fırka gerilerinde kurulan sahra ambarları veya dağıtım merkezlerine yapılan nakliyat nispetten kolaydı. En büyük sorun bu noktalardan daha ileriye yapılacak ikmallerde yaşıyordu. Nitekim düşman tarafından sürekli bombardıman edilen mevkilere geçerek siperlere ulaşmak oldukça tehlikeliydi. Bu bakımdan cephe hattındaki birliklere yapılan ikmal faaliyetleri genellikle örtülü veya gizli yollar³⁹² olarak tabir edilen korunaklı yollardan yapılırdı. Bu yollar oldukça dar toprak yollardan oluştuğundan bu yollar üzerindeki nakliye faaliyetleri umumiyetle merkeplerle yapılırdı³⁹³.

2.2.2.3. Karayollarının Bakım ve Onarımı

Çanakkale muharebeleri esnasında Gelibolu yarımadasındaki yollar ibtidai durumda olduğundan bu yolların büyük kısmı bakımsızdı. Zira Gelibolu-Maydos yolu gibi yarımadaanın iki önemli kazası arasında bile araç sürülebilir nitelikte yol mevcut değildi³⁹⁴.

³⁹¹ *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 500-501; Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 286.

³⁹² Bu yollar doğal korunaklı noktalar olabileceği gibi amele taburlarınca bir hayvanın kolayca geçebileceği kadar geniş ve görünmeyeceği kadar derin kazılmış yollardan oluşurdu. Mehmet Sinan Özgen, *Bolvadinli Mehmet Sinan Bey'in Harp Hatıraları*, (Yay. Haz: Servet Avşar, Hasan Babacan, Muharrem Bayar) Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, Haziran 2011, s. 18; Amele taburlarınca kazılmış bir gizli yol için bkz. Ek 13.

³⁹³ Siperlere yapılacak nakliyat oldukça tehlikeli olduğundan buralara örtülü yollar veya gizli yollar olarak tabir edilen korunaklı noktalardan günde bir defa olmak üzere ve umumiyetle merkeplerle yapılırdı. İ. Hakkı Sunata, *a.g.e.*, s. 140; Mehmet Sinan Özgen, *a.g.e.*, s. 29.

³⁹⁴ Edward J. Erickson, *Size Ölmeyi Emrediyorum!*, s. 37.

Menzil sınırları içinde yer alan tüm yolların inşa ve tamir hizmetleri Ordu Menzil Müfettişliklerin görev ve sorumluluğundaydı. Dolayısıyla Menzil Müfettişlikleri sorumluluğu altındaki tüm yolları açık tutulması için gerekli tedbirleri almakla yükümlüydü³⁹⁵. Menzil sınırları içinde bulunan yollar ve bu yollar üzerinde bulunan köprülerin tamir ve inşası menzile bağlı yol inşaat taburları veya amale taburlarınca yapıldı³⁹⁶.

5'inci Menzil bünyesindeki yolların tamir ve ıslahı sağlamak amacıyla Kaimakam Raşid Bey uhdesinde bir yol inşaat şubesi teşkil edildi. Bu şube menzil menzilden alacağı talimat çerçevesinde tamiri ve ıslahı gereken yolların süratle onarılması için bünyesinde bulunan inşaat ve amele taburlarından faydalanarak yol güzergâhlarını devamlı surette işler vaziyette tutmaya çalıştı³⁹⁷.

1 Ağustos 1915 tarihi itibarıyla Gelibolu yarımadası içinde yer alan bazı yolların tamir ve inşasında kullanılan amele taburları ile bulundukları mevkiele tabloda verilmiştir³⁹⁸.

³⁹⁵ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 52-53.

³⁹⁶ Yusuf Alpmansü, *a.g.m.*, s. 5.

³⁹⁷ Yol İnşaat Şubesi, Amele taburlarının hareket ve idaresi ile yolların taburları arasındaki taksimi, Amele taburlarının işe, güvenlik vb. ihtiyaçlarını gidermek durumundaydı. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3528, Dos. 30, Fih. 28, 28-1; Abidin Ege, *a.g.e.*, s. 162.

³⁹⁸ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4.

Tablo 32. Gelibolu Yarımadası içinde Faaliyet Gösteren Amele Taburları

Amele Tabur	Bulundukları Mevki
<i>Çorlu Amele Taburu</i>	İlgardere-Sivli yolunda çalışır.
<i>Birinci Tekirdağ Amele Taburu</i>	Sivli-Turşun yolunda çalışır.
<i>Birinci Lüleburgaz Amele Taburu</i>	İlgardere-Yalova yolunda çalışır.
<i>İkinci Lüleburgaz Amele Taburu</i>	İlgardere-İskelesi-Akbaş yolunda çalışır.
<i>Dimetoka Taburu</i>	Bigalı-Büyükanafartalar yolunda çalışır.
<i>Birinci Menzil Amele Taburu</i>	Bigalı-Kocaçimendağı yolunda çalışır.
<i>Hadımköy Amele Taburu</i>	Yalova-Bigalı-Kurucadere-Kemalyeri yolunda çalışır.
<i>Bahr-ı Siyah 3. Amele Taburu</i>	Akbaş-Bigalı kalesi-Kilya-Maydos-Seddülbahir yolunda çalışır.
<i>Edirne Amele Taburu</i>	Akbaş-Yalova-Ordu karargâhı yolunda çalışır.
<i>Kırklareli Üçüncü Amele Taburu</i>	Esed Paşa Çeşmesi-Ordu karargâhı yolunda çalışır.
<i>Kırklareli Dördüncü Amele Taburu</i>	Akbaşta Menzil İnşaat Müdürüyeti emrinde olarak çalışır.

Bununla birlikte Anadolu yakasında bulunan en aktif olarak kullanılan Biga, Kahve Tepe, Bakacık, Arap Çeşmesi, Eşelik, Balcılar, Beybaşı, Yapıldak ve Işıklar üzerinden Çanakkale'ye uzanan karayolu hattı yarımada içindeki yollardan daha kötü durumdaydı.³⁹⁹ Bu yollar oldukça bakımsız ve arabalı kolların geçemeyeceği şekilde dardı. Doalyısıyla bu yolların nakliye hizmetlerine uygun hale getirilebilmesi için Biga-Eşelik arasında 3. Amele takımı ve Burdur amele takım, Balcılar-Yapıldak arasında 1'inci ve 2'inci Amele bölükleri yol yapım çalışmaları yürütürdü. Özellikle bu yol üzerinde bulunan Balcılar-Binbaşı hattı oldukça sarp olduğundan harp süresince bu hat üzerindeki yol yapım ve genişletme çalışmaları devam etti⁴⁰⁰.

³⁹⁹ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9-1

⁴⁰⁰ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1157, Dos. 133, Fih. 1-57; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4-1; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 1; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9-1.

Harp müddetince çeşitli sebeplerle bozulan yolların tamir ve ıslah çalışmaları menzil mıntıkası içinde devam ettiği gibi bu çalışmalar birliklerin dağıtım noktalarına kadar genişletildi⁴⁰¹.

2.2.2.4. Karayolu Nakliyatını Etkileyen Faktörler

Karayollarındaki alt yapı yetersizlikleri nakliyatın etkileyen faktörlerin başında gelirdi. Rumeli cihetinde menzilin en önemli ikmal yolu olan Uzunköprü-Gelibolu umumi karayolu hattı dahi motorlu araç kullanımına uygun değildi. Özellikle Ağustos 1912'deki deprem bu yolu oldukça etkilemişti⁴⁰². Bu yolun devamı olan Gelibolu-Maydos hattı ise bir şoşe yolundan ibaretti. Altyapısı oldukça zayıf olan bu yollar, aşırı kullanıma bağlı olarak kısa sürede bozuldukları gibi yağmurlu ve karlı havalarda bu yol üzerinde özellikle arabalı kolların işletilmesinde büyük sıkıntı çekildi.

Nakliye hizmetlerinde en büyük sorun bu umumi karayollarının da ilerisindeki yollar ile Gelibolu yarımadasının içlerine doğru uzanan ordu harekât alanı içinde yer alan yollarda yaşanıyordu. Zira bu yollar çoğu zaman arabaların kolların geçişine izin vermeyecek kadar dardı. Bu bakımdan bu yollar üzerindeki nakliye hizmetleri arabalı kollardan çok doğrudan yük hayvanları üzerinden gerçekleştirilirdi. Ayrıca altyapısı olmayan toprak yollardan oluşan bu yollar, ağır arabalı kolların geçişine uygun olmadıklarından bu yollar üzerinde daha çok hafif arabalı kollar işletilirdi.

Cephe hattına yaklaşırken gerek denizden endirekt atışlarla gerekse havadan yapılan taarruzlarla bu yollar üzerindeki köprü ve geçitler sürekli olarak tahrip edilirdi. Özellikle Uzunköprü-Gelibolu arasında bulunan umumi karayolu üzerinde yer alan Eksamil'e bağlı Süleymaniye köyü ile Kavaklı köyü arasındaki köprü İtilaf kuvvetlerince gerek denizden gerekse havadan top ateşine maruz kalıyordu. Bu mevkideki karayolu nakliyatının olumsuz etkilenmesi için özellikle Eksamil'den itibaren ikmal faaliyetleri gece yapılmaya başlandı⁴⁰³.

Harp alanı içinde bulunan yollarda ise düşman tarafından açık hedef durumunda olan noktalarda örtülü (mestur) yollar olarak nitelendirilen bir hayvanın geçebileceği

⁴⁰¹ Aspinall Oglander, *a.g.e.*, s. 178; Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 282; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 497-498.

⁴⁰² Erich R. Prigge, *a.g.e.*, s. 28.

⁴⁰³ Kavaklı köprüsü İtilaf donanması tarafından tahrip edildiğinden kısa süreliğine ikmal bağlantısı kesilmiş ve bu durum ikmal hususunda sıkıntı yaratmıştı. Fahrettin Altay, *a.g.e.*, s. 32; Münim Mustafa, *Cepheden Cepheye; Çanakkale ve Kanal Seferi Hatıraları*, (Yay. Haz: Metin Martı), 3. Baskı, Arma Yay., İstanbul, 2002, s. 40-42.

gizli yollar inşa edildi. Buna rağmen özellikle yağmurlu ve karlı havalarda bu gizli yollar suların istilasına uğrardığından nakliye kolları bu sel baskınları neticesinde büyük kayıplar veriyordu⁴⁰⁴.

Nakliyatı olumsuz etkileyen bir diğer husus da menzil bünyesindeki nakliye kollarının yetersiz kalması idi. Bu durumda özellikle 1'inci ve 2'inci menzilden takviye kollar getirtilerek ihtiyaçlar karşılanmaya çalışılırdı. Hatta sıkışık dönemlerde muharebe gruplarının nakliye kollarından da istifade edilme yoluna gidildi⁴⁰⁵. Askerî nakliye kollarının yetersiz kaldığı dönemlerde ücret mükabilinde sivil nakliye kolları oluşturulurdu⁴⁰⁶. Halk tarafından kurulan bu kollar bölge komutanının emrinde olarak askerî kolların tabi olduğu kurallar çerçevesinde faaliyetlerini sürdürürlerdi⁴⁰⁷.

İkmal faaliyetlerini olumsuz etkileye bir diğer faktör de nakliye kolları için yeterli miktarda yük hayvanı ile nakliye arabalarının temin edilememesiydi. Harbin başlangıcından itibaren ordunun bu ihtiyaçları öncelikle tekâlif-i harbiye usulüyle temin edilmeye çalışıldı. Ancak devletin ötedenberi başvurduğu bu yöntem, halk nazarında olumsuz algı yaratmıştı. Dolayısıyla yalnızca bu yöntem ile ordunun nakliye vasıtalarının karşılanması mümkün olmadı⁴⁰⁸. Ayrıca hayvanlarda baş gösteren hastalıklar, nakliye kollarındaki yaralı hayvan sayısının oldukça fazla olması, yük hayvanlarının aşırı kullanılması ve bu hayvanların yeterinde beslenemesi gibi faktörler nakliye hizmetlerini etkileyen diğer faktörlerdi⁴⁰⁹. Karayollarındaki altyapı yetersizlikleri ve nakliye araçlarındaki yetersizler doğal olarak ikmal hizmetlerini geciktiriyor veya tümüyle engelleyecek bir durum yaratıyordu⁴¹⁰.

Tüm bu hususlarla birlikte İtilaf kuvvetleri, Osmanlı ikmal sistemini sekteye uğratmak için önemli ikmal yolları ve köprüleri denizden indirekt atışlarla sürekli

⁴⁰⁴ İ. Hakkı Sunata, *a.g.e.*, s. 184-187; Serdar Sakin, “Anılarda Türk Askerinin Yiyecek ve Giyecek Durumu: Çanakkale Savaşı ve Günümüz Elazığ 8. Kolordu Örneği”, *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ocak-Şubat 2015, Ankara, Şubat 2015, s. 965.

⁴⁰⁵ Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 284.

⁴⁰⁶ Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 992; BOA, DH.İ.UM.EK., Dos No: 72, Göm. No: 95.

⁴⁰⁷ Yusuf Alp mansü, *a.g.m.*, s. 3. Nakliye hususunda halkın yardımlarını gösteren fotoğraf için bkz. Ek 14.

⁴⁰⁸ 5'inci Menzil kollarının yetersiz kaldığı durumlarda eksiklikler, 1'inci ve 2'inci Ordu Menzil kollarınca takviye edilirdi. Hatta sıkışık dönemlerde muharebe gruplarının kollarından da faydalanılırdı. Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 284.

⁴⁰⁹ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1144, Dos. 101, Fih. 25-4; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1157, Dos. 133, Fih. 1-5; Liman Von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, (Haz: Resul Bozyel) Kesit Yay, Birinci Baskı, İstanbul, Ekim 2006, s. 80-81.

⁴¹⁰ *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X ncü Cilt”, s. 587.

olarak bombalandı. Havadan doğrudan nakliye kafilelerine yapılan saldırılar ile Türk tarafının nakliye faaliyetlerini engellemeye çabaladı⁴¹¹.

Osmanlı Devleti, İtilaf kuvvetlerinin bu saldırılarına karşı, sahilden uzak kalan yarımadaının iç ve orta kısımlarındaki yollarını tercih etti⁴¹². Bununla birlikte İtilaf kuvvetlerinin hava saldırılarına karşı gerek elindeki tayyareler gerekse de önemli noktalara kurulan uçaksavarlarla önlemler almaya çalıştı⁴¹³.

2.3. Denizyolu Ulaşımı

Çanakkale Muharebelerinin cereyan ettiği Gelibolu yarımadası, bulunduğu konum itibarıyla denizyolu nakliyatına imkân veriyordu. Bu durum ordunun lojistik ihtiyaçlarının zamanında karşılanması bakımından büyük bir avantajdı. Zira denizyolu, ordu mıntıkasına ulaşmak için kullanılabilecek en kısa ve en zahmetsiz yol olmasının yanında bir anda külli miktarlarda malzemenin taşınmasına bakımından büyük kolaylık sağlıyordu. Dolayısıyla denizyolu ile yapılan ikmal faaliyeti gerek intikal süresi gerekse de taşınacak malzemenin çokluğu bakımından büyük avantaj sağlıyordu⁴¹⁴.

Buna karşın demiryolu ve bunun bütünleyen karayolu ile yapılan sevkiyat günlerce sürdüğü gibi oldukça da zahmetliydi. Oysa denizyoluyla bir defa da büyük miktarlardaki ikmal maddeleri kısa sürede ordu gerisine kadar taşınabiliyordu. Bundan dolayıdır ki Osmanlı Devleti savaş süresince ordunun lojistik ihtiyaçlarını büyük oranda denizyoluyla gerçekleştirdi⁴¹⁵.

5'inci Ordunun denizyolu ulaşımında mahrum kalması durumunda ordunun karşı karşıya kalacağı tabloyu 5'inci Ordu komutanı Liman Von Sanders hatıratında şöyle ifade etmektedir.

⁴¹¹ İtilaf teyyareleri nakliye kollarının bulundukları güzergâhlara potuk patlatan adı verilen yıldızlı çiviler atarak nakliye hizmetlerini yavaşlatmaya çalışılıyordu. Yeni Türkiye Çanakkale Özel Sayısı, Yıl 21, S. 65, Ocak-Şubat 2015, Ankara, Şubat 2015, s. 1582; Erich R. Prigge, *a.g.e.*, s. 92; Zafer Toprak, *a.g.m.*, s. 486; İ. Hakkı Sunata, *a.g.e.*, s. 115-116; Mithat Atabay, "Çanakkale Savaşları Sırasında Cephede Bayram", *Yeni Türkiye* (Çanakkale Özel Sayısı), Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, s. 976; Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, C. VIII, s. 250; Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 990; Erich R. Prigge, *a.g.e.*, s. 2; Mehmet Sinan Özgen, *a.g.e.*, s. 18; Münim Mustafa, *a.g.e.*, s. 53; Abidin Ege, *a.g.e.*, s. 166. Yıldızlı çivilere ait fotoğraf için bkz. Ek 15.

⁴¹² M. Şahin, *a.g.e.*, s. 276; Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 992.

⁴¹³ Osmanlının elindeki tayyare sayısı oldukça yetersizdi. Nitekim harp müddetince Çanakkale Cephesinde bulunan toplam uçak sayısı 8 kara ve 1 de deniz uçağı olmak üzere 9'dur. Zafer Toprak, *a.g.m.*, s. 486; İ. Hakkı Sunata, *a.g.e.*, s. 115-116; Mithat Atabay, "Çanakkale Savaşları Sırasında Cephede Bayram", s. 976; Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, C. VIII, s. 250; Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 990; Erich R. Prigge, *a.g.e.*, s. 2; Mehmet Sinan Özgen, *a.g.e.*, s. 18.

⁴¹⁴ Figen Atabay, *Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi*, TTK Yay, Ankara, 2014, s. 186.

⁴¹⁵ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1157, Dos. 133, Fih. 1-52.

“...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, açıktan ölürdü⁴¹⁶.”

2.3.1. 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 bağlandı⁴¹⁷.

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 başladı⁴¹⁸. Zamanla bu iskeleler dışında yeni iskeleler inşa edildiği gibi mevcut iskeleler genişletilerek kapasiteleri arttırıldı⁴¹⁹. Böylece Anadolu yakasında güneyden kuzeye doğru; Çanakkale, Birgos, Lapseki, Çardak, Karabiga Erdek ve Bandırma liman ve iskeleler ikmal ve tahliye hizmetlerindeki kullanılmaya başlandı. Rumeli sahilinde ise Kilitbahri, Maydos (Eceabad), Kilya, Akbaş, Ilgardere, Galata, Gelibolu, Şarköy, Eriklice, Mürefte ve Tekirdağ liman ve iskeleleri nakliye hizmetlinde aktif olarak kullanıldı⁴²⁰.

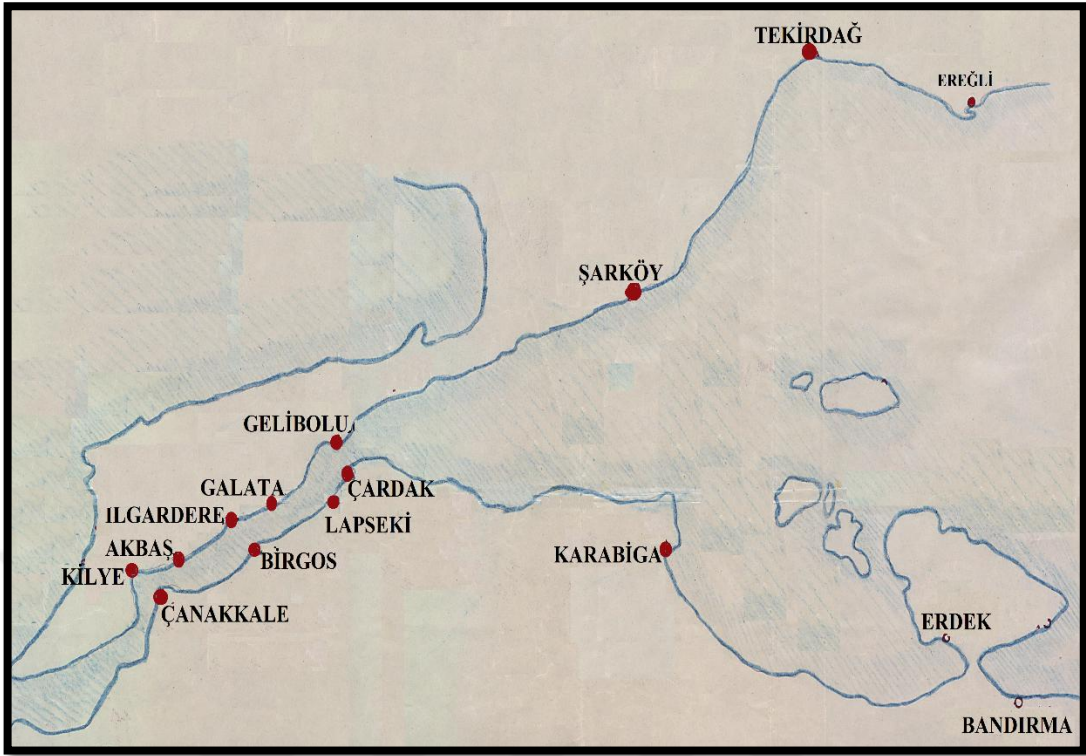
⁴¹⁶ Liman Von Sanders, a.g.e., s. 80-81.

⁴¹⁷ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 14-5; Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik, “X neu Cilt”, s. 420.

⁴¹⁸ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 8-2; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3591, Dos.1, Fih. 1-1a.

⁴¹⁹ Menzil tarafından küçük vapurların yanaşmasına uygun Akbaş'ta 5, Birgos'ta 4, Ilgardere'de 3, Lapseki, Şarköy, Gelibolu, Galata ve Lüleburgaz'da birer ahşap iskele inşa edildi. ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 14-1; 14-2,14-3, 14-4.

⁴²⁰ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3569, Dos. 214, Fih. 20-3; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9-1; Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916), V. Cilt, III. Kitap, s. 498; Mustafa Şahin, a.g.m., s. 282; Nejat İnanır, Çanakkale Savaşlarında Türk tarafının İdari ve lojistik ikmalı, (Yayınlanmamış Akademi Tezi), SKA, İstanbul, 2010, s. 4-29.

Harita 13. Menzil Bölgesinde Bulunan Liman ve İskeleler

Netice itibariyle Bandırma-Tekirdağ hattının batısından Çanakkale boğazına kadar olan bu geniş alandaki tüm iskele ve limanlar 5'inci Menzil sınırları içinde yer alırdı⁴²¹. 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 sevkedilecek ikmal maddeleri demiryoluyla Bandırma'ya ulaştırılır ve buradan da yarımada sahilindeki liman ve iskelelere nakledilirdi⁴²². 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

⁴²¹ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1167, Dos. 171, Fih. 4.

⁴²² Selahattin Satılmış, "Osmanlı'da Bandırma-Soma Demiryolu Hattının Kuruluşu", *History And Future (Tarih ve Gelecek Dergisi)*, C. 2, S.2, Gaziantep, Ağustos 2016, s. 180.

Mudanya iskelesine aktarıldı. Bu iskeleye ulaşan ikmal maddeleri, buradan doğrudan harp sahasının gerisinde bulunan iskelelere ulaştırılırdı.

Rumeli sahilinde ordu harekât alanının 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 endirekt (aşırı) 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 geldi⁴²³.

Bununla birlikte Gelibolu'dan Yalova yakınlarına alınan ordu karargâh merkezine oldukça yakın olduğu gibi Gelibolu'dan ileriye Akbaş iskelesine yakınlarına alınan 5'inci Menzil Müfettişliğine oldukça yakındı. Tüm bu avantajlardan dolayıdır ki Akbaş iskelesi harbin başından itibaren aktif olarak kullanıldı.

Başlangıçta oldukça kısa ve ahşap bir iskelesi olan Akbaş iskelesi⁴²⁴, menzil emrindeki inşaat ve amele taburlarının gayretleriyle iskele sayısı önce ikiye daha sonra da beşe çıkartılarak iskelenin altyapısı yapılacak yoğun nakliyata uygun hale getirildi⁴²⁵.

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 ulaştırılırdı⁴²⁶. Ayrıca güvenlik açısından büyük gemilerin doğrudan Gelibolu iskelelerine sevk etmek tehlikeli olduğundan büyük gemilerdeki yükler bu iskelede küçük gemilere aktarıldı. Bu açıdan Birgos iskelesi transit iskele olarak harp süresince önemli işleve olmuştur⁴²⁷.

⁴²³ Cemil Conk, "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, s. 117; Erich R. Prigge, *a.g.e.*, s. 24; Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 989.

⁴²⁴ Hermann Lorey, *Türk Sularında Deniz Harekelleri*, (Çev. Tacettin Talayman), C. II, Deniz Basımevi, 1946, s. 136.

⁴²⁵ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1157, Dos. 133, Fih. 1-57;

⁴²⁶ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1157, Dos. 133, Fih. 1-5.

⁴²⁷ Çanakkale, Akbaş ve Birgos iskelelerinin yoğun olarak kullanıldıklarından bu iskelelerde birer hamal taburu, diğer iskelelerde ise birer hamal bölüğü bulunurdu. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 14-1, 14-2, 14-3, 14-4; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 1.

Liman ve iskelelerdeki hizmetler, İskele ve Liman Kumandanları tarafından gerçekleştirilirdi⁴²⁸. Bir menzil nokta kumandanı sorumlu olduğu mevkide hangi yetkilere sahipse ve hangi vazife ile mükellef ise liman ve İskele kumandanları da sorumluluğundaki iskelelerde aynı yetki ve vazifeyi görürdü. 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 sorumluluğundaydı⁴²⁹.

Bazen 5'inci Menzil bünyesinde bulunan iskeleler ve limanlardan 3-4 iskele kumandanlığı bir İskele ve Limanlar Kumandanlığı bağlanırdı⁴³⁰. 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, Lapskeki, Bandırma, Çardak, Mürefte, Eriklice, Ilgardere, Galata, Karabiğa gibi liman ve iskeleler Çanakkale, Gelibolu, Karabiğa ve Tekirdağ İskele ve Liman Kumandanlıklarına bağlı olarak faaliyet gösterirlerdi⁴³¹.

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

⁴²⁸ Bu heyetin başında liman reisleri bulunurdu. Bu reisler, limanlarda oluşabilecek olumsuzlukları gidererek sevkiyatın kolayca yapılabilmesi için gerekli tedbirleri alırdı. Bunu yaparken de liman talimatnamesindeki hususlar çerçevesinde hareket ederlerdi. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3528, Dos. 30, Fih. 29.

⁴²⁹ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 49-50.

⁴³⁰ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 49-50

⁴³¹ Gelibolu'da İskele kumandanlığı emrinde 2 zabıt, 1 hesap memuru, 1 tabip olmak üzere toplam 51 kişi görev yapıyordu. Bolayır İskele kumandanlığı emrinde 13 kişilik bir heyet, Şarköy İskele kumandanlığı emrinde ise 11 kişilik bir heyet görev yapıyordu. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1126, Dos. 12, Fih.19-9; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 6; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1157, Dos. 133, Fih. 1-5; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3568, Dos. 208, Fih. 18.

edilirdi⁴³². 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,⁴³³ Çanakkale Muharebeleri süresince aktif olarak kullanılan en önemli limanlardan biriydi. 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 boğaziçi içindeki tüm askeri nakliye hizmetleri İskele ve Limanlar Genel Kumandanlığına bağlı heyet tarafından gerçekleştirilirdi. Buna rağmen zaman zaman boğaziçi içindeki iskelelerde aşırı birikimler yaşanıyordu. Yaşanan karışıklıkları önlemek ve sevkiyat hizmetlerin daha düzenli yapılabilmesi söz konusu kumandanlık tarafından yeni tedbirler alındı. Buna göre⁴³⁴,

1. Kıta kumandanları, kendilerine bağlı birliklerin sevkini gerçekleştirebilmesi için öncelikle iskelelerde görevli heyete müracaat etmelileri gerekir.
2. Kıtalar indirme ve bindirme hususunda İskele ve Liman kumandanlığı tarafındasn belirlenen tedbirlere riayet etmeleri gerekir.
3. Kıtalar nakledilmeden önce bağlı bulundukları 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 tarafındasn en az bir gün evvelden İskele ve Limanlar Genel Kumandanlığına müracaat etmeleri gerekirdi.

Alınan bu tedbirlerle boğaziçi içindeki askeri nakliye hizmetleri daha düzenli hale getirilmiş oldu.

⁴³² *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-1; Genelkurmay ATASE Daire Başkanlığı Yayınları, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi* (Ambifi Harekât), V. Cilt, II. Kitap s. 273; Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 282-283.

⁴³³ İstanbul vilayeti 1'inci Menzil Müfettişliği sınırları içerisinde yer alıyordu. Zira 1'inci Menzil sınırları, doğuda; İzmit-Kandıra-Kefken hattı (dâhil), batıda ise Podima-Silivri hattı (dâhil) arasındaki bölgeyi kapsıyordu. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 2522, Dos. 2, Fih. 14.

⁴³⁴ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 2522, Dos. 2, Fih. 9.

2.3.2. 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*” kanunu⁴³⁵ ve “*Tedarik-i Vesait-i Nakliye-i Bahriye Kanun-ı Muvakkatı*” kanunlarına istinaden halktan karşılamaya çalıştı. Bu kanunlara göre ihtiyaç halinde Osmanlı Devleti, ülke sınırları içindeki göl, nehir ve sahillerinde bulunan tüm deniz ulaşım araçlarına el konulabilirdi. 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 ödenecekti⁴³⁶. Dolayısıyla bu kanunlara istinaden 21 Şubat 1915 tarihinde itibaren Tekirdağ ve Gelibolu limanlarında halka ait bulunan tüm deniz araçlarına ikinci bir emre kadar elkonuldu⁴³⁷.

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 edilirdi⁴³⁸. Deniz ulaşımı için yararlı olacağı düşünülen bu araçlar, halktan alınarak İskele ve Limanlar Genel Komutanlığının emrinde verildi⁴³⁹. İskele ve Limanlar Genel Komutanlığı da Menzil Genel Müfettişliğinin emrine verildiğinden bu komutanlığın uhdesine verilen bu araçlar, ihtiyaç halinde iskele ve limanlara sevk edilirdi⁴⁴⁰.

⁴³⁵ Bu kanun ile hükümete, gerek görülmesi halinde halkın elindeki su, hava ve kara ulaşım araçlarına el koyabilme yetkisi verildi. *Tedarik-i Vesâit-i Nakliye Kanunnamesi ve Tedarik-i Vesâit-i Nakliye Talimnamesi*, Matbaa-i Askeriye, İstanbul, 1332; *Düstur*, “Tedarik-i Vesâit-i Nakliye Kanun-ı Muvakkat”, Tertip 2, C. 6, s. 1286.

⁴³⁶ *Düstur*, “Tedarik-i Vesâit-i Nakliye-i Bahriye Hakkında Kanun-ı Muvakkat”, Tertip 2, C. 6, s. 1354. Bu geçici kanun 25 Mart 1916 tarihinde tasdik edilmiştir. Bkz. *Düstur*, “Vesâit-i Nakliye-i Bahriyenin Suret-i Tedariki Hakkında Kanun” Tertip 2, C. 8, s. 868.

⁴³⁷ Genelkurmay ATASE Daire Başkanlığı Yayınları, *Çanakkale Cephesi Harekâtı*, I. Kitap, Genelkurmay Basım Evi, Ankara, 1993, s. 120; İsmail Bilgin, a.g.e., s. 115.

⁴³⁸ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 51; Aspinall Oglander, a.g.e., s. 178.

⁴³⁹ *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X ncü Cilt”, s. 218

⁴⁴⁰ İskelelerdeki hizmetler iskele kumandanlarınca yürütülürdü. Bu kumandanlar Umum İskele ve Limanlar Kumandanlığına (İskele ve Limanlar Genel Komutanlığı) bağlı bulunurlardı. Ancak demiryolu istasyonlarında olduğu gibi askeri sevkiyatın yapılması ve nakliyata ilişkin hesapların tutulması Levazımat-ı Umumiye Dairesi'ne bağlı sevk memurlarınca yapıldı. Muzaffer, “Harb-i Umumide Menzilcilik”, s. 421; *ATASE Arşivi*, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 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 gözönünde bulundurularak sınıflandırılırdı. Bu bakımdan ikmal esnasında, ulaşım araçlarının kullanım özellikleri gözönünde bulunduruldu. Deniz nakliyatında kullanılan araçlar ve bu araçların kullanımına ilişkin olarak şu hususlar belirlenmişti⁴⁴¹.

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 verilmiştir⁴⁴².

⁴⁴¹ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecariüden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 50-51.

⁴⁴² *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1167, Dos. 171, Fih. 4-3.

Tablo 33. Menzil Müfettişliğine Ait Deniz Nakliye Araçları

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

İkmal hizmetlerinde kullanılan nakliye araçları ordunun ihtiyaçları gözönünde 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 bulunurdu⁴⁴³.

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 şekildeydi⁴⁴⁴.

⁴⁴³ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3569, Dos. 214, Fih. 20-3.

⁴⁴⁴ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3529, Dos. 32, Fih. 1a.

Tablo 34. 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 İstimbot</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>Yelkensisiz Kayık</i>	6	50	7
<i>Yelkensisiz Kayık</i>	6	50	7
<i>Yelkensisiz Kayık</i>	6	50	7
<i>Ufak Sandal</i>	1	6	-
<i>Şat</i>	60	300	80
<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 verilmiştir⁴⁴⁵.

⁴⁴⁵ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3529, Dos. 32, Fih. 2.

Tablo 35. 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 verilmiştir⁴⁴⁶.

⁴⁴⁶ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3529, Dos. 32, Fih. 3, 3a.

Tablo 36. 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
<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 verilmiştir⁴⁴⁷.

Tablo 37. 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 hissedildi⁴⁴⁸.

⁴⁴⁷ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3529, Dos. 32, Fih. 3.

⁴⁴⁸ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1167, Dos. 171, Fih. 4.

Ordu ve Ahali dışında Şirket-i Hayriye ait olup ordu hizmetlerinde kullanılan ulaşım araçları da bulunuyordu⁴⁴⁹. 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 edildi⁴⁵⁰.

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 boğaziçindeki 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 oldu⁴⁵¹.

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 bazılarına zaman zaman, bazılarına 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 kaybedildi⁴⁵².

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

⁴⁴⁹ Şirket-i Hayriye'nin Kuruluşu ile ilgili olarak bkz. Uğur Göktaş, "Boğaziçi'nde Deniz Ulaşımı ve Şirket-i Hayriye", *Türkler*, C. 14, Yeni TürkiyeYay., Ankara, 2014, s. 493-494.

⁴⁵⁰ *Harb-i Umumi ve Şirket-i Hayriye 1330-1334*, s. 3-4.

⁴⁵¹ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 7; *Harb-i Umumi ve Şirketi Hayriye*, s. 34; Levent Kaya Ocakaçan, *Birinci Dünya Savaşı'nda Şirket-i Hayriye*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi), İstanbul, 2009, s. 37.

⁴⁵² *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 7; *Harb-i Umumi ve Şirketi Hayriye*, s. 3-27.

nakliyatın sağlanmasından bu şirketlere ait nakliye araçlarında önemli ölçüde istifade edildi⁴⁵³.

Harbin nihayetine doğru menzil müfettişliği emrinde bulunan deniz nakliye araçlarının sayısı azatıldı. 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 yapıyordu⁴⁵⁴.

Menzil iskeleleri, askeri idarenin uhdesinde olmasına rağmen halkın iskelerden 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 verilmiştir⁴⁵⁵.

Tablo 38. 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

2.3.3. Denizyolu Nakliyatı Esnasında Karşılaşılan Zorluklar ve Alınan Tedbirler

Ordunun lojistik ihtiyaçlarını en kolay ve en kısa sürede cepheye ulaştırmada kullanılabilecek yegâne yol, denizyoluydu. Zira Rumeli cihetinde, Uzunköprü demiryolu üzerinden Gelibolu yarımadasına yapılan nakliyatın ordu mıntıkasına

⁴⁵³ Figen Atabey, *a.g.e.*, s. 180.

⁴⁵⁴ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 14-1, 14-3, 14-4.

⁴⁵⁵ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1167, Dos. 171, Fih. 4-3.

ulaşabilmesi için yaya yürüyüşü ile ortalama 7 günlük bir zamana ihtiyaç vardı⁴⁵⁶. Anadolu yakasından Bandırma-Çanakkale hattı üzerinde yapılacak bir nakliyat da ortalama 5 gün sürüyordu⁴⁵⁷. Oysa doğrudan denizyoluyla İstanbul-Gelibolu yarımadası ortalama 12 saatte katedilebiliyordu. Yine denizden Bandırma-Çanakkale arası yaklaşık 10 saat sürüyordu. Görüldüğü üzere denizyoluyla yapılan nakliyat diğer yollara nispeten oldukça kısa sürüyordu⁴⁵⁸.

Bununla birlikte denizyoluyla, büyük miktarlardaki yükler bir defada harp alanına ulaştırılabiliyordu 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 itibarıyla, 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.⁴⁵⁹

Bu hususun farkında olan İtilaf güçleri Osmanlı ordusunun bu ana ikmal yolunu kesmek için çeşitli girişimlerde bulundu. Bu girişimlerin en etkilisi 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 yaşandı⁴⁶⁰.

⁴⁵⁶ Liman Von Sanders, *a.g.e.*, s. 80.

⁴⁵⁷ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1157, Dos. 133, Fih. 1-5.

⁴⁵⁸ Denizden Bandırma-Çanakkale arasındaki mesafe 96 mil Tekirdağ-Çanakkale arasındaki mesafe 74 mil bulunmaktaydı. Bu mesafeyi gemiler yaklaşık 10-12 saatte alabiliyordu. *Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915)*, V. Cilt, I. Kitap, s. 243; Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 276; İslam Özdemir, “Çanakkale Muharebelerinde Tekirdağ, *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ocak-Şubat 2015, Ankara, Şubat 2015, s. 1291.

⁴⁵⁹ Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 276.

⁴⁶⁰ Çanakkale muharebeleri süresince İngiliz, Fransız ve Avustralya denizaltıları 27 kez boğazdan girip çıkmıştır. *Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 108-109; Erich R. Prigge, *a.g.e.*, s. 39. Turhan Seçer, *Anılarla Çanakkale Cephesi ve Neticesi*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yay., Ankara, 2008, s. 277.

Bu tarihten itibaren cephenin kapanmasına kadar Marmara Denizi'nde Osmanlı ordusunun lojistik faaliyetlerinde kullanılan birçok ulaşım aracı İtilaflara ait denizaltılar tarafından batırıldı⁴⁶¹. 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 oldu⁴⁶². Daha sonra 24 Mayıs 1915 tarihinde Şirket-i Hayriye filosuna ait en gözde taşıtlardan biri olan 62 Numaralı Hünkâr İskeleyi vapuru oldu⁴⁶³.

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 ıskalıyarak, Tophane rıhtımında patlamış ve büyük maddi zarara sebebiyet verdi⁴⁶⁴. 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 bulunulmadı⁴⁶⁵.

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 karşı Genelkarargâh tarafından denizyoluyla yalnızca iâşe maddeleri ile hasta ve yaralıların sevk edilmesine karar verildi⁴⁶⁶.

⁴⁶¹ İtilaf kuvvetlerine ait E-2, E-7, AE-2, E-11, E-14, E-12, E-20 ve H-1 denizaltıları büyük kayıplar vermemize neden oldular. Toplamları 64.000 tona varan 34 gemimiz ve toplam 4.000 tonluk 220 adet yelkenli ve kayık bu denizaltılara tarafından batırıldı. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1167, Dos. 171, Fih. 4; *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı*, C. VIII, s. 228, 262; Zafer Toprak, *a.g.m.*, s. 468-469; İslam Özdemir, *a.g.m.*, s. 1285-1286.

⁴⁶² 1906 yılında Osmanlı Donanmasına katılan Nurulbahir Gambotu, Balkan savaşlarında yedeğe çıkarılmıştı. Ancak Çanakkale Muharebeleri sırasında cepheye lojistik ikmalinde bulunan nakliye gemilerini korumak için görevlendirildi. Böylece Marmara Denizinde karakol gemisi olarak görev yapmıştır. Ancak 1 Mayıs 1915 günü Çanakkale Boğazını geçmeye çalışan Deniz Önyüzbaşısı Courtney Boyle komutasındaki E-14 denizaltısı tarafından batırıldı. Mürettebatından 4'ü subay 32'si er olmak üzere 36 asker şehit olurken, 29 askerde kurtarıldı. İslam Özdemir, *a.g.m.*, s. 1292.

⁴⁶³ İstanbul'dan aldığı cephaneyi Çanakkale'ye götüren Tahsin Kaptan komutasındaki Hünkâr İskeleyi Vapuru, Tekirdağ açıklarında karşılaştıkları Yüzbaşı Nasmith komutasındaki İngilizlere ait E-11 denizaltısı tarafından torpillendi.

⁴⁶⁴ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı*, C. VIII, s. 229.

⁴⁶⁵ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı*, C. VIII, s. 129.

⁴⁶⁶ Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 283; L. Erdemir, *Çanakkale Savaşı Siyasi, Askeri ve Sosyal...* s. 237.

Bununla birlikte, Osmanlı donanmasında denizaltı bulunmadığından Avusturya ve Almanya'dan denizaltı talep edildi. Ancak bu talepleri sonuçsuz kaldı⁴⁶⁷. 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 edildi⁴⁶⁸.

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 batırdı⁴⁶⁹. 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 oldu⁴⁷⁰.

Osmanlı hükümeti, Marmara Denizindeki liman ve iskelelerin denizaltı saldırılarına karşı korumak için Tekirdağ, Ilgare, Akbaş, Kilya, Birgos, Karabiga, Mürefte ve Şarköy iskelelerine top bataryaları yerleştirdi⁴⁷¹. Ayrıca Eylül 1915 ayı başında itibaren liman ve iskelerde bulunan gemileri denizaltıların torpidolarından korumak maksadıyla liman ve iskelelerin önüne torpido ağı gerdirildi⁴⁷².

İtilaf denizaltılarının sivil tekneleri durdurarak ikmal yapmalarını engellemek için de gönüllü bombacılar teşkil edildi. 1'inci Ordu birliklerinde eğitim gören bu

⁴⁶⁷ Birinci Dünya Savaşında Türk donanmasında denizaltı gemisi yoktu. Daha önce alınan Abdülmecid ve Abdülhamit denizaltıları haliçte çürümeye bırakılmıştı. Birinci Dünya savaşı öncesinde İngiltere ve Fransa ya ısmarlanan denizaltı gemileri savaşın çıkması ihtimalinden teslim edilmedi. İtilaf denizaltılarının Marmara'da etkin olmaya başlamasıyla birlikte bu defa Bahriye Nezareti tarafından Avusturya'dan 2 adet denizaltının parçalar halinde Haliç'e getirilip burada monte edilmesi talebinde bulunmuş ancak bu talep karşılanmadı. *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915-04 Haziran 1915)*, C. V, II. Kitap, Gn.kur. ATASE Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2012, s. 273; Turhan Seçer, *a.g.e.*, s. 277.

⁴⁶⁸ Bu Alman denizaltılarının 4'ü Karadeniz'de batmış, 1'i karaya oturmuş 1'i de Bulgaristan'a verilmiştir. Turhan Seçer, *a.g.e.*, s. 277.

⁴⁶⁹ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı*, C. VIII, s. 229.

⁴⁷⁰ Alman denizaltılarının faaliyetleri hakkında daha geniş bilgi için bkz. Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, C. VIII, s. 264-270; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915-04 Haziran 1915)*, C. V, II. Kitap, s. 268-270; Zafer Toprak, *a.g.m.*, s. 486; Otto Hersing, *Çanakkale Denizaltı Savaşı*, (Çev: Bülent Erdemoğlu), Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, Ocak 2009.

⁴⁷¹ *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; İslam Özdemir, *a.g.m.*, s. 1291-1292; Turhan Seçer, *a.g.e.*, s. 278.

⁴⁷² Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 283.

denizciler bomba ve hafif silahlarla donatılıp farklı teknelere dağıtıldılar. Görevleri İtilaf denizatları 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 teknelerle yaklaşma cesaretini gösteremedi⁴⁷³.

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 başlandı⁴⁷⁴.

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 yükümlüydü⁴⁷⁵. Dolayısıyla iki boğaz arasında bulunan tüm gemi reisleri ve liman başkanları ile İstanbul liman başkanları doğrudan Sahil Genel Müfettişliğine bağlandı⁴⁷⁶.

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

⁴⁷³ Dilber Alkama, *Birinci Dünya Savaşı Sırasında Çanakkale ve Marmara'da Denizaltı Taarruzları (1914-1915)*, Aygan Yayıncılık, İstanbul, Aralık 2015, s. 49-50.

⁴⁷⁴ Mudanya'da bulunan Galata yatı, üssü Marmara adasında olan İstanbul vapuru ve Zuhaf gambotu ile üssü Çanakkale'de bulunan Pelengi Derya, İsa Reis, ve Aydın Reis gibi gambotlar nakliye gemilerinin güvenliğini sağlamak için kullanıldı. Yine Muâvenet-i Milliye ve Gayret-i Vataniye muhripleri ve beş torpido bot 28 Nisan 1915 günü Çanakkale'ye gönderildi. Muavenet-i Milliye sınıfı muhripler, Çanakkale'ye birlik ve malzeme götüren nakliye gemilerini yakından himaye etmekle görevlendirildi. Turhan Seçer, *a.g.e.*, s. 277; İslam Özdemir, *a.g.m.*, s. 1291; Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 283; Ali Bal, Erol Polat, "Çanakkale Muharebesinde Türk Savaş ve İkmal Gemilerinin Faaliyetleri", 15. *Askeri Tarih Sempozyumu*, İstanbul, Mart 2015, s. 187; Liman Von Sanders, *a.g.e.*, s. 81; Hans Kannengiesser, *a.g.e.*, s. 160.

⁴⁷⁵ Ancak Levamizat-ı Umumiye Dairesinin bazı zorunlu haller dışında kendi hazırlayacağı ve göndereceği ivedi nakliyat bunun dışındaydı.

⁴⁷⁶ Başkumandan vekili tarafından yayınlanan 27.08.1915 tarihli yönerge için bkz. Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, C. VIII, s. 575-577.

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 verilirdi⁴⁷⁷.

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 olunacaktı⁴⁷⁸.

Bununla birlikte nakliye hizmetleri bir limandan diğerine olacak şekilde ve gece yapılmasına karar verildi⁴⁷⁹. 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 vermeye başlandı⁴⁸⁰.

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 istimbot ile sağlanılmaya çalışıldı⁴⁸¹.

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 oluşturuldu⁴⁸².

⁴⁷⁷ Marmara'daki denizyolu nakliyatının güvenliğini sağlamak için 2 zırhlı, 16 torpido bot, on gambot, 6 motor gambot, 3 gümrük gemisi, 5 reji gemisi, 5 mayın gemisi, 1 mayın depo gemisi, 4 vapur, 16 romorkör, ve 5 istimbot görev yapmıştır. Saim Besbelli, *a.g.e.*, s. 22; Ali Bal, Erol Polat, *a.g.m.*, s. 188.

⁴⁷⁸ *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 218; Turhan Seçer, *a.g.e.*, s. 277-278; Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, 3. Kitap, s. 506-508; Cemil Conk, *a.g.e.*, s. 114-115; Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 282-283.

⁴⁷⁹ İngilizlere ait E-11 denizaltısının İstanbul'a kadar gelip boğaz içindeki askeri nakliyat faaliyetinde bulunan 27 Numaralı Sahilbent arabalı vapuru batırma girişiminden sonra Osmanlı hükümetinin İstanbul boğazındaki ulaşım içinde tedbirler alındı. Burada da özellikle askeri intikaller geceleyin yapılmaya başlandı. İ. Hakkı Sunata, *a.g.e.*, s. 112.

⁴⁸⁰ Marmara denizinde nakliyatın gece yapılmaya başlanmasıyla Marmara Denizindeki fenerlerin geceleri söndürülüp şehirlerin fazla ışık göstermemesinin yasaklanmasıyla özellikle Şirket-i Hayriye ait vapurlara kaptan kılavuz olarak birer deniz subayı tayin edilmeye başlandı. Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, C. VIII, s. 270; İslam Özdemir, *a.g.m.*, s. 1291.

⁴⁸¹ Saim, Besbelli, *a.g.e.*, s. 22.

⁴⁸² Dilber Alkama, *a.g.e.*, s. 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 Denizinde 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 Umumiliği (Kıyı Genel Müfettişliği) aracılığıyla Ayestefenos (Yeşilköy) da bulunan uçak istasyonuna bildirilirdi. Bu noktalardan kalkan uçaklar denizaltılara karşı uçuşlar düzenlerlerdi⁴⁸³.

Netice itibarıyla 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 batırdı⁴⁸⁴. 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 sürmedi⁴⁸⁵.

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 verdi⁴⁸⁶. Buna rağmen Türk tarafının aldığı tedbirler sayesinde İtilaf denizaltıların etkinliği kısa sürede kırıldı. Böylece ordunun lojistik ihtiyaçları tekrardan deniz yoluyla yapılmaya başlandı. Netice

⁴⁸³ Turhan Seçer, *a.g.e.*, s. 277; Dilber Alkama, *a.g.e.*, s. 49; İslam Özdemir, *a.g.m.*, s. 1291-1292; Osman Yalçın, "Çanakkale Cephesi'nde Türk Hava Harekâtı", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi*, (Çanakkale Muharebeleri 100. Yıl Özel Sayısı), Yıl 13, S.18, Çanakkale, Bahar 2015, s. 369; Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, C. VIII, s. 576; Turhan Seçer, *a.g.e.*, s. 282-289.

⁴⁸⁴ Harp müddetince Osmanlı Donanmasına ait 8 harp gemisi, Şirketi Hayriye ve Haliç Şirketine ait toplam 38.500 ton tutarındaki ticaret gemisi, 200'den fazla yelkenli ve mavnalı zarar görmüştü. Figen Atabey, *a.g.e.*, s. 186.

⁴⁸⁵ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1167, Dos. 171, Fih. 4.

⁴⁸⁶ Victor Rudenno, *Gelibolu Denizden Saldırı*, (Çev: Dilek Cenkçiler) ODTÜ Yayıncılık, Ankara, 2009, s. 299.

itibariyle İtilaf devletlerinin tüm bu nakliyatı engelleme çabalarına rağmen 5'inci Ordunun ikmal hizmetleri büyük oranda deniz üzerinden yapılmaya devam edildi⁴⁸⁷.

İtilaf kuvvetleri, Osmanlı ordusunun ikmal faaliyetlerini engelleme girişimleri denizaltıların faaliyetleri ile sınırlı değildi. Nitekim özellikle Kilya ve Maydos (Eceabad) ve Akbaş gibi limanlar İtilaf donanmasının menzilinde bulunduğundan denizden yapılan endirekt atışlarla bu iskele ve limanlar sık sık taciz edilirdi⁴⁸⁸. Ayrıca İtilaf güçleri elindeki tayyareler ile Osmanlı liman ve iskelelerini sıklıkla 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 bulunmaması geliyordu⁴⁸⁹. Menzil elindeki araçların 94'ü çeşitli nedenden dolayı hasara uğramıştı⁴⁹⁰. Bunların 26'sı menzil bünyesindeki Lapseki tamirhanesinde tamir edildi. Hasara uğrayan bu araçların yerine yeterli miktarda aracın temin edilemediğinden deniz ulaşımı olumsuz etkileniyordu⁴⁹¹.

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 bulunmuyordu⁴⁹². 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 bulunmuşlardır⁴⁹³. Ancak bu dönemde iskelelerin tamamı ahşap olması

⁴⁸⁷ Hans Kannengiesser Pasha, *Çanakkale Cehenneminde 500 Alman*, (Çev. Ege Çınar Arcan), İstanbul, Mart 2015, s. 81.

⁴⁸⁸ Erich R. Prigge, *a.g.e.*, s. 24; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 259; Turhan Seçer, *a.g.e.*, s. 281-282; Liman Von Sanders, *a.g.e.*, s. 80.

⁴⁸⁹ Ulaşım araçlarındaki yetersizlikten dolayı Padişahın yatı olan Ertuğrul vapuru da nakliye hizmetlerinde kullanılmıştır. Bu durum nakliye araçlarına olan ihtiyacın nedenli büyük olduğunu göstermesi bakımından oldukça önemlidir. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 8-2; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1167, Dos. 171, Fih. 4, 4-1,4-2; *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı*, C. VIII, s. 256.

⁴⁹⁰ Menzil bölgesinde hasar gören deniz ulaşım araçlarının sayısı oldukça fazlaydı. Nitekim menzil elinde bulunan 241 aracın 94'ü tamire ihtiyaç duyuyordu. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1167, Dos. 171, Fih.4.

⁴⁹¹ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1167, Dos. 171, Fih.4, 4-1,4-2, 4-5.

⁴⁹² *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1167, Dos. 171, Fih. 4, 4-1,4-2.

⁴⁹³ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1157, Dos. 133, Fih. 1-57.

hasebiyle iskele yapımı için için gerekli kereste ve çivi gibi iskele yapımında kullanılan malzemelerin temininde büyük sıkıntı yaşanıyordu⁴⁹⁴.

Deniz nakliyatında önemli bir sorunda özellikle buharlı deniz araçlarının kömür ihtiyacının karşılanamamasıydı⁴⁹⁵. 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 geldi⁴⁹⁶.

Bunun üzerine ordunun kömür ihtiyacını karşılamak yurtiçindeki diğer kömür ocakları olan Kilyos ve Soma kömür ocaklarından faydalanılmaya çalışıldı⁴⁹⁷. 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 karşılanamadı⁴⁹⁸.

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 edilemedi⁴⁹⁹. Bu bakımdan zaman zaman kömür yerine odun kullanıldı⁵⁰⁰.

⁴⁹⁴ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1157, Dos. 133, Fih. 1-52.

⁴⁹⁵ 1914 yılında Osmanlı İmparatorluğunun kömür üretimi, 826 bin ton iken, Almanya'nın üretimi 277 milyon ton, İngiltere'nin üretimi 292 milyon ton, Fransa'nın üretimi 40 milyon ton ve İtalya'nın kömür üretimi ise 900 bin tondur. Görüldüğü üzere Osmanlı'nın yıllık kömür üretimi söz konusu ülkelerin üretimi ile kıyaslanamayacak derece azdır. Edward J. Erickson, *Size Ölmeyi Emrediyorum!*, s. 34.

⁴⁹⁶ Bu bakımdan buradan kömür temin etmek için Harbiye Nezareti bünyesindeki 3'üncü Şubeye bağlı Umum İskele ve Limanlar Kumandanlığı nezdindeki Kömür Şube Müdüriyetine ihdas edildi. Bu şubeden izin alınmadan vapurların kömür için Karadeniz'e çıkması yasaklandı. Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, C. VIII, s. 349; Emine Bol Yazıcı, *a.g.m.*, s. 109; *Harb-i Umumi ve Şirketi Hayriye 1330-1334*, s. 31.

⁴⁹⁷ Savaşın başlamasıyla birlikte ülkedeki kömür ocakları Başkomutanlık Karargâhı 3'üncü Şubesi tarafından idare edilmeye başlandı. 3 Kasım 1916 tarihinde itibaren de 11'inci Şubenin idaresine geçti. Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, C. VIII, s. 349.

⁴⁹⁸ Harp esnasında ordunun kömür ihtiyacı başta demiryolu ulaşımı olmak üzere buharlı deniz ulaşım araçları ve un değirmenlerinin işletilmesinde kullanılırdı. 12 Temmuz 1915 tarihi itibarıyla 5'inci Ordu günlük kömür ihtiyacı 57,5 ton iken aylık kömür ihtiyacı 1.725 ton olarak tespit edilmişti. ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1167, Dos. 169, Fih. 6-48. 5'inci Menzil Bölgesinde kömürün kullanıldığı yerler ile günlük ve aylık sarfiyat miktarları için bkz. Ek 16.

⁴⁹⁹ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 14-1.

⁵⁰⁰ *Harb-i Umumi ve Şirketi Hayriye 1330-1334*, s. 31-33.

Deniz ulaşımını etkileyen bir diğer unsur da bölgenin doğa koşulları idi. Boğaziçi oldukça dar ve girintili çıkıntılı olduğundan⁵⁰¹ buradan oldukça hızlı bir üst akıntı olduğu gibi alttan da ters bir akıntı bulunuyordu. 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 hızı daha da arttırdığından denizyoluyla yapılan ikmal faaliyetleri sekteye uğrardı⁵⁰².

Bölgenin doğa koşulları ikmal hizmetlerini olumsuz etkilediği gibi kuşkusuz bazı avantajlar da sağlıyordu. Boğazın oldukça girintili ve çıkıntılı olması doğal liman ve iskelelerin oluşturulmasında kolaylık sağladığı gibi denizaltılarının bu iskelelere yanaşıp taarruz etmesini engelliyordu. Ayrıca boğazdaki şiddetli üst ve alt akıntı düşman denizaltılarının boğaz içinde rahat hareket etmesine mani oluyordu⁵⁰³.

⁵⁰¹ Gelibolu-Çardak fenerlerine ile İlyasburnu-Kumkale fenerleri arasında kalan Çanakkale boğazının uzunluğu yaklaşık 33 deniz milidir. (61 km.) Boğazın en dar yeri Çanakkale-Kilitbahir arasında 1.203 metre, en geniş yeri ise yaklaşık 7,5 km. ile Erenköy bölgesidir. Harb-i Umumide Osmanlı Tarihi Harbi; *Çanakkale Muharebatı*, Harbiye Nezareti, Tarihi Harb Şubesi, 1332, s. 14; Yaşar Semiz, “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, s. 387.

⁵⁰² Harb-i Umumide Osmanlı Tarihi Harbi; *Çanakkale Muharebatı*, s. 14-15; Erich R. Prigge, *a.g.e.*, s. 21.

⁵⁰³ Harb-i Umumide Osmanlı Tarihi Harbi; *Çanakkale Muharebatı*, s. 15.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. MENZİL BÖLGESİNDE SAĞLIK VE İAŞE HİZMETLERİNİN YÜRÜTÜLMESİ

3.1. Menzil Bölgesinde Sağlık Hizmetlerinin Yürütülmesi

Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı ordusunun en üst sağlık yönetim birimi, Harbiye Nezareti bünyesindeki Sağlık Daire Başkanlığı'ydı⁵⁰⁴. Bu daire ordunun savaşa girmesiyle öncelikle barış koşullarındaki kadrosunun artırılması temel askeri ilkelerden biri olduğundan, seferberliğinin ilanından itibaren ordu sağlık yapısının büyütülmesi temeline dayanan planı yürürlüğe koydu. Böylece orduların sağlık hizmetlerini yürütmek üzere her ordu için tabip korgeneral rütbesinde bir sıhhiye müfettişi, her kolorduya tabip albay rütbesinde bir başhekim, her tümene tabip albay ya da yarbay rütbesinde bir başhekim, her alay için tabip yarbay veya binbaşı rütbesinde bir hekim, her tabur için yüzbaşı veya üsteğmen rütbesinde bir tabibin görevlendirilmesi planlandı⁵⁰⁵.

Osmanlı Devleti, Balkan Savaşları öncesinde Alman sistemi esas alınarak ordunun idari ve lojistik sisteminde yeni bir yapılanma gitti. Bu yeni yapılanma çerçevesinde ordunun sağlık hizmetleri de bütünüyle değiştirildi. Böylece muharip ordunun sağlık hizmetleri ordu harekât bölgesi, menzil bölgesi ve yurtiçi olmak üzere üç ayrı bölgede yürütülmeye başlandı.

Menzil bölgesindeki sağlık hizmetleri, muharip orduyu doğrudan etkilemesi bakımından oldukça önemlidir. Zira cephe hattında hastalanan veya yaralanan asker ordu harekâta sahasındaki ilk müdahaleden sonra menzil bölgesine sevk edilerek asıl müdahale ve tedaviye bu bölgede devam edilirdi. Ayrıca ordu harekât alanındaki her türlü sağlık faaliyetler menzil bölgesinde kurulan sıhhi tesislerce desteklenirdi. Bu bakımdan menzil bölgesinde sağlık hizmetlerinin düzenli yürütülmesi harbin gidişatı açısından büyük önem taşımaktadır⁵⁰⁶.

⁵⁰⁴ 24 Aralık 1913 tarihinden itibaren Harbiye Nezareti Sıhhiye Dairesi Başkanlığı'na Süleyman Numan Bey getirilmişti. Böylece I. Dünya Savaşı öncesinde ordudaki sağlık hizmetleri yeniden yapılandırılmaya başlandı. *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 142.

⁵⁰⁵ *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 151

⁵⁰⁶ *Menzil Mıntıkasında Hidemât-ı Sıhhiye*, s. 3.

Menzil bölgesindeki tüm sağlık hizmetleri Menzil Sıhhiye Müfettişi tarafından yürütülürdü. Bu müfettiş, Ordu Menzil Müfettişi ile Ordu Sıhhiye Reisi⁵⁰⁷ ve Seyyar Ordu Sıhhiye Genel Müfettişinden alacağı emir ve talimatlara uygun olarak menzil mıntıkasındaki her türlü sağlık hizmetlerini düzenlerdi. Menzil Sıhhiye Müfettişinin başlıca görevleri şunlardı⁵⁰⁸.

1. Menzil hastanelerinin ihtiyaç duyduğu personelin, sağlık malzemesi vb. ihtiyaçlarını temin etmek
2. Menzil bölgesindeki hasta ve yaralıların yurtiçine sevk edilmelerini sağlamak,
3. Seyyar hastanenin ilerlemeleri durumunda bu hastanelerin yerine harp hastanelerinin kurulması için gerekli tedbirleri almak,
4. Sıhhiye müfettişliği bünyesinde hasta nakliye kol ve katarların, hasta nakliye komisyonları, sıhhiye depoları, menzil hastaneleri gibi kıta ve müesseselerin hizmetlerinin teftiş edilmesi gibi hizmetler Menzil Sıhhiye Müfettişlerince yürütülürdü⁵⁰⁹.

Menzil karargâhındaki sağlık hizmetleri ise Menzil Tebabet Şubesince düzenlenirdi. Bu şubenin başında bulunan Sertabipler (Baştabip) Menzil mıntıkasında sağlık hizmetlerinin tanzim ve idaresinden sorumluydu. Sertabipler, bağlı bulundukları menzil müfettişliklerinin emir ve talimatları çerçevesinde menzil mıntıkasındaki sağlık hizmetlerinin yürütürdü. Bununla birlikte Sahra Sıhhiye Genel Müfettişi ve Ordu Sertabibinin emir ve talimatlarına riayet ederek menzil mıntıkası dâhilindeki her türlü sıhhi hizmetleri düzenlerdi⁵¹⁰.

Menzil sertabipleri, menzillerin sıhhiye müfettişleri konumunda olduklarından menzildeki tüm sağlık personelinin amiri konumundaydı⁵¹¹.

Menzil Sertabipleri;

⁵⁰⁷ 5'inci Ordu Sıhhiye Reisi Kaymakam Mustafa Talat (Özkan) Bey idi. Alman ıslâhat heyeti sağlık müşaviri Prof. Yarbay Mayer ile Sahra Sıhhiye Müfettişi Umum Vekili Tıtri Bey ordu sağlık başkanlığına refakat ediyorlardı. Kemal Özbay, *Türk Askeri Hekimliği Tarihi ve Asker Hastaneleri*, C. I, İstanbul, 1976, s. 230.

⁵⁰⁸ *Menzil Hidemâti Nizamnamesi*, s. 36-37.

⁵⁰⁹ 5'inci Ordu Menzil Sıhhiye Reisliği, Yarbay Dr. Mustafa Talat Bey tarafından yürütüldü. Ahmet Esenkaya, "Çanakkale Muharebelerinde Cephe ve Cephe Dışında Sağlık Hizmetleri", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi*, Yıl 9, S. 10-11, Çanakkale, Bahar Güz 2011, s. 40.

⁵¹⁰ 5'inci Ordunun sağlık hizmetlerinden Ordu Sıhhiye Reisi Mustafa Talat Bey, Alman Islahat Heyeti Sağlık Müşaviri Yarbay Prof. Dr. Mayer ve Sahra Sıhhiye Genel Müfettiş Vekili Alman Tıtri Bey sorumlu tutulmuştu. Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 989; Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. I, s. 230; *Menzil Hidemâti Nizamnamesi*, s. 36-37; *Menzil Mıntıkasında Hidemât-ı Sıhhiye*, s. 3-4.

⁵¹¹ *Menzil Mıntıkasında Hidemâti Sıhhiye*, s. 3-4; *Menzil Hidemâti Nizamnamesi*, s. 37.

- Ordu bölgesindeki kolordu sertabipleri ile irtibat kurarak ileriden geriye sevk edilecek hasta ve yaralıların menzil hastanelerine taksimi ile menzil mıntıkasından kolordu mıntıkasına nakledilecek sağlık malzemeleri hususunda sürekli kolordu sertabipleri ile irtibat halinde bulunarak sıhhi hizmetlerin aksamadan devam etmesini sağlamak,
- Harp alanında hastalanan veya yaralanarak geriye sevk edilen eratın tedavi edilmesi, iskân ve iaşelerini temin etmek,
- Menzil bölgesinde iyileşmesi mümkün görünmeyen hasta veya yaralıların yurtiçine sevk edilmesini sağlamak,
- Harp alanındaki ordunun ilerlemesi durumunda Seyyar hastanelerin harp hastaneleri tarafından teslim alınması ve seyyar hastanelerin ileriye alınması için gerekli tedbirleri almak,
- Menzil mıntıkasında yer alan hastane vb. sağlık kurumlarının teçhizat eksikliği, tabip ve hasta bakıcı ihtiyacının temin edilmesi, ilaç vb. gereksinimlerinin karşılamak,
- Menzil mıntıkasında salgın hastalıklarının gelişimini önleyici tedbirler almak, menzil mıntıkasında salgın hastalık ortaya çıkmış ise bu hastalıkların bertaraf edilmesini hususunda gerekli önlemleri almak,
- Menzil mıntıkasındaki sağlık kurumlarının denetlemek gibi hususlar menzil sertabiplerinin görev ve sorumluluğundaydı.

Netice itibariyle menzil sertabipleri; cepheden gelen hasta ve yaralıların yerleştirilmesi için menzil bölgesindeki sağlık kuruluşlarını faaliyete geçirmek, ileri kademelerin sıhhi bütünlemelerini sağlamak, menzil bölgesindeki sağlık kuruluşlarının ihtiyacı olan ecza ve sıhhi malzemenin temin etmek suretiyle menzil mıntıkasında sağlık hizmetlerinin sorunsuz yürütülebilmesi gerekli her türlü tedbiri alırdı. Dolayısıyla menzil bölgesinde tesis edilen hastane, hasta nakliye kolları, hasta nakliye gemileri, sıhhiye depoları gibi sıhhi faaliyetleri yürüten tüm kıta ve müesseseler menzil sertabipleri uhdesinde faaliyet gösterirlerdi⁵¹². Menzil sertabibi tüm bu hizmetleri maiyetinde bulunan sertabip muavini, menzil mıntıkalarında bulunan hastanelerin sertabipleri ile birlikte yürütürdü⁵¹³.

Balkan Savaşlarında olduğu gibi Birinci Dünya Harbi süresince orduların diğer lojistik destek birimlerinde olduğu gibi sıhhi faaliyetler de Alman modeli örnek alınarak

⁵¹² *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 37-38; Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. II, s. 331.

⁵¹³ *Menzil Mıntıkasında Hidematı Sıhhiye*, s. 4-5; *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 37.

yürütüldü⁵¹⁴. Balkan Savaşlarındaki başarısız uygulamaya karşın Çanakkale Muharebeleri esnasında sıhhi faaliyetlerin yürütülmesinde başarı sağlandı⁵¹⁵.

5'inci Menzil mıntıkasındaki sıhhi hizmetleri Menzil Sertabipliğine getirilen Tabib Kıdemli Yüzbaşı Fuad Kâmil Bey'in uhdesinde olarak oluşturulmaya başlandı. 5'inci Menzil Müfettişliğinin sıhhiye teşkilatı başlangıçta büyük oranda daha önce teşkil edilmiş olan 1'inci Menzil Müfettişliğine bağlı müessese ve hizmet birimlerinden faydalanılarak oluşturuldu. Zira ilk etapta 1'inci Menzil Müfettişliğine bağlı 150'şer yataklı üç menzil hastanesi, hasta nakliye kolları ve etüv cihazları 5'inci Menzil Müfettişliği emrine verildi⁵¹⁶.

Daha sonra Biga'da 1 ve 2 Numaralı Menzil Hastanesi, Dimetoka'da 3 Numaralı Menzil Hastanesi, Lapseki'de 300 yataklı sıhhi depo, Biga ve Karabiğa'da bir Hasta Nakliye Müfrezesi, Demrek'te 1 No'lu Harp Hastanesi, Çardak'ta 2 No'lu Harp Hastanesi, Mürefte'de 3 No'lu Harp Hastanesi, Lapseki'de 4 No'lu Harp Hastanesi ve Şarköy'de 5 No'lu Harp Hastanesi teşkil edildi⁵¹⁷.

3.2. Menzil Mıntıkasında Bulunan Hastaneler

Menzil mıntıklarında ordu bölgesinden geriye sevk edilen hasta ve yaralıların sağlık hizmetlerini karşılamak üzere menzil hastaneleri teşkil edilirdi. Menzil hastaneleri daha çok kolorduların gerilerinde ve ulaşımın kolayca sağlandığı mevkilerde tesis edilirdi. Böylece muharip ordunun hasta ve yaralıları ordu harekât bölgesinden alınarak kısa süre içinde sahra hastanelerinden alınarak menzil mıntıkasına sevk edilirdi. Dolayısıyla harp alanında hastalanan veya yaralanan erata ilk müdahale ceketlerinin iç tarafındaki sol alt kısımlarında içinde gazlı bez, bant ve tentürdiyot bulunan bu harp paketi kullanılarak yapılırdı⁵¹⁸. Asker yaralanması halinde mümkünse kendisi değilse sıhhiye erleri tarafından ilk müdahale bu malzemeler kullanılarak yapılırdı⁵¹⁹. Bundan sonra kolordu veya tümenlere ait sahra hastanelerindeki sağlık personeli tarafından ilk

⁵¹⁴ Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. II, s. 329.

⁵¹⁵ Balkan Savaşlarında sıhhi hizmetlerin yürütülmesi hakkında geniş bilgi için bkz. Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. I, s. 91-117.

⁵¹⁶ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 24-16, Dos. 117, Fih. 11-1a; Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. I, s. 230.

⁵¹⁷ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3591, Dos. 1, Fih. 1-2; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3535, Dos. 56, Fih. 5; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 2416, Dos. 117, Fih. 33-1.

⁵¹⁸ Harp esnasında her askerin ceketinin ikinci düğmesinde kırmızı kurdela ile bağlanmış bir deri parçası bulunurdu. Bunun üstünde eratin adresi yer alırdı. Askerin yaralanması veya ölmesi durumunda bu adres ile ailelerine ulaşıldı. Münim Mustafa, *a.g.e.*, s. 48; Turhan Seçer, *a.g.e.*, s. 184.

⁵¹⁹ Lokman Erdemir, *Çanakkale Bir Millet'in Varoluş Destanı*, Çamlıca Yay., İstanbul, Mart 2011, s. 193.

müdahale yapılarak hasta ve yaralılar kısa süre içinde menzil mıntıkasındaki hastanelere sevk edilirdi.

Harbin başlamasıyla birlikte öncelikle her kıta için sıhhiye arabaları, ecza-i tıbbiye sandıkları ile bir kıta sargı mahalli oluşturulurdu. Kıtalara sıhhiye personeli cephe hattında yaralananları kıta sargı mahallerine veya sargı merkez noktasına ulaştırırdı. Sargı merkezine ulaşan yaralılar, sıhhiye bölükleri⁵²⁰ vasıtasıyla sargı merkezlerinin daha gerilerinde oluşturulan seyyar hastanelere nakledilirdi. Dolayısıyla sargı mahalleri yaralılara ilk müdahalenin yapıldığı yerlerdi⁵²¹. Bu sargı merkezleri ve seyyar hastaneler genellikle Bavman çadırları altında hizmet verirdi⁵²².

Sargı yerlerine getirilen yaralılar öncelikle hasta kabul çadırına alınarak yaralıların isimleri defterlere kaydedilirdi. Daha sonra yaralılar tedavi çadırına alınırlardı. Burada yaralının durumuna göre hafif yaralıların pansumanları yapılırken acil vakalar ameliyat çadırına alınırdı. Hasta ve yaralılara gerekli müdahale yapıldıktan sonra en fazla 24 saat içinde yaralılar geriye nakledilirdi. Yaralılar geriye nakledilirken hastanın yarası veya hastalığı ve yapılan tedaviyi belirten bir künye göğsüne asılırdı. Yürüyecek durumda olan yaralılar bekletilmeden yaya olarak gerideki hastanelere nakledilirken ağır yaralılar nakliye kolları vasıtasıyla gerideki hastaneler nakledilirdi⁵²³.

⁵²⁰ Sıhhiye bölükleri, harpte yaralıları bölük teskiyecileri ile kıta sargı yerlerinden veya savaş alanından alarak büyük sargı yerlerine getirirlerdi. Bu bakımdan yaralıya ilk müdahale sıhhiye bölüklerinde yapıldı. Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. II, s. 330.

⁵²¹ Çanakkale harbine iştirak eden Abdullah Fevzi Efendi bu ilk sargı mahalline gelen askerlerin vaziyeti ve yaralılara yapılan ilk müdahaleyi hakkında şunları aktarmaktadır. “... *Bu insanlar merkeze (sargı mahalline) bir sel gibi akıyorlardı. Kafile kafile dalga dalga geliyorlardı. Bir grup sırtta sırtta taşınan bir alet ile hasta bakıcıların omuzlarında getiriliyor, diğerleri zar zor yuvarlana düşe kalka kendi güçleriyle gelmeye çalışıyor, inleyerek ağıt fığan geliyorlardı... Doktorlar, sağlıkçı erler, hasta bakıcılar durmadan yara sarıyor ve durmadan hastalara bakıp tedavileri ile meşgul oluyordu. Burada ilk yardım ve ilk tedavi uygulanıyordu...*” Ayrıca Tuğgeneral Ahmet Nuri Diriker anılarında çarpışma sonrası bir sargı mahallinin durumunu şu şekilde tasvir etmektedir. “... *Sargı mahalli mahşere dönmüştü. Odun yığıntısı gibi şüheda birbiri üzrine yıkılmış, mecruhlar boyunları bükülmüş, muavenet (yardım) bekliyorlardı. Lazım gelen hizmet kendilerine yapılmıyordu...*” Abdullah Fevzi Efendi, *Çanakkale Cephesinde Bir Müderris Abdullah Fevzi Efendi*, (Yay. Haz: Ali Osman Koçkuzu) İz Yay., 2. Baskı, İstanbul, 2011, s. 218-219. Ayrıca bkz. Münim Mustafa, *a.g.e.*, s. 63; Ahmet Nuri Diriker (Tuğgeneral), *Cephelerde Bir Ömür; Tuğgeneral Ahmet Nuri Diriker’in Anıları*, (Haz: Ahmet Diriker) Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, Ocak 2013, s. 59-60.

⁵²² Harp esnasında yaralanan bir askere öncelikle bazen çantasının arkasında veya ceketinin iç arka alt veya üst kısmında mevcut harp paketindeki malzemelerle ilk müdahale yapıldı. Ardında yaralıların durumu göz önünde bulundurularak yaralılar sıhhiyecilerin yardımıyla gerilerde bulunan alay veya tugay sargı kıta sargı mahallerine sevk edilirdi. *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X ncu Cilt”, s. 399; Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 983; Turhan Seçer, *a.g.e.*, s. 191; Abdullah Fevzi Efendi, *a.g.e.*, s. 219. Kocadere ve Ağader mevkiinde açılan seyyar hastaneye ait fotoğraflar için bkz. Ek 17.

⁵²³ Lokman Erdemir, “Çanakkale Muharebe Meydanlarından İstanbul Hastanelerine: Sağlık Hizmetleri”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 15, Isparta, 2012, s. 94-95.

Bu merkezlerin seyyar olması kolordu veya tümenlerin vaziyetlerine göre kolaylıkla ileriye veya geriye alınmaları imkân verirdi. Sargı mahalleri ve seyyar hastanelerin düşman ateşinden korunmak için genellikle dere içlerinde veya ormanlı alanlar gibi korunaklı bir noktalarda olmasına özen gösterilirdi. Sargı noktaları çadırlardan oluşan seyyar merkezlerdi. Sargı noktalarının düşman ateşinden korunması için gündüzün rahatlıkla görülebilecek şekilde Osmanlı bayrağı ve Hilal-i Ahmer bayrağı ile sıhhi kuruluş olduğu belirlenirken geceleri de asılırken geceleri ise kırmızı fenerler ile bu noktanın sıhhi alanlar olduğu belirtilirdi⁵²⁴.

Ordu bölgesindeki kıtalara ait sargı mahallerinden sevk edilecek hafif yaralıları hızlıca daha gerilerde yani menzil mıntıkası içinde oluşturulan hafif yaralı tecemmü (toplanma) noktalarına sevk edilirdi. Ağır yaralıları ise araba durak yerlerine sevk edilerek askeri kıtalara ait hasta nakliye kolları vasıtasıyla büyük sargı mahallerine götürülürdü⁵²⁵. Burada bulunan sağlık personeli gelen yaralıları teslim alırdı. Tabur doktorları tarafından ameliyat dâhil gerekli müdahaleler yapılırdı. Hafif yaralı olanlar sıhhiye onbaşıları nezaretinde hafif yaralı toplanma noktalarına, ağır yaralıları ise yaralı nakletmek üzere hazırlanan sıhhiye arabalarının bulunduğu araba durak noktalarına ulaştırılırdı⁵²⁶.

Sıhhiye nakliye kolları yaralıları büyük sargı merkezine bırakarak derhal görev noktalarına dönerlerdi. Sargı yerinde en fazla 24 saat kaldıktan sonra ağır ve hafif yaralıları birbirinden ayrılarak hafif yaralıları, hafif yaralı toplanma merkezine yollanırken ağır yaralıları ise seyyar hastanelere sevk edilirdi⁵²⁷.

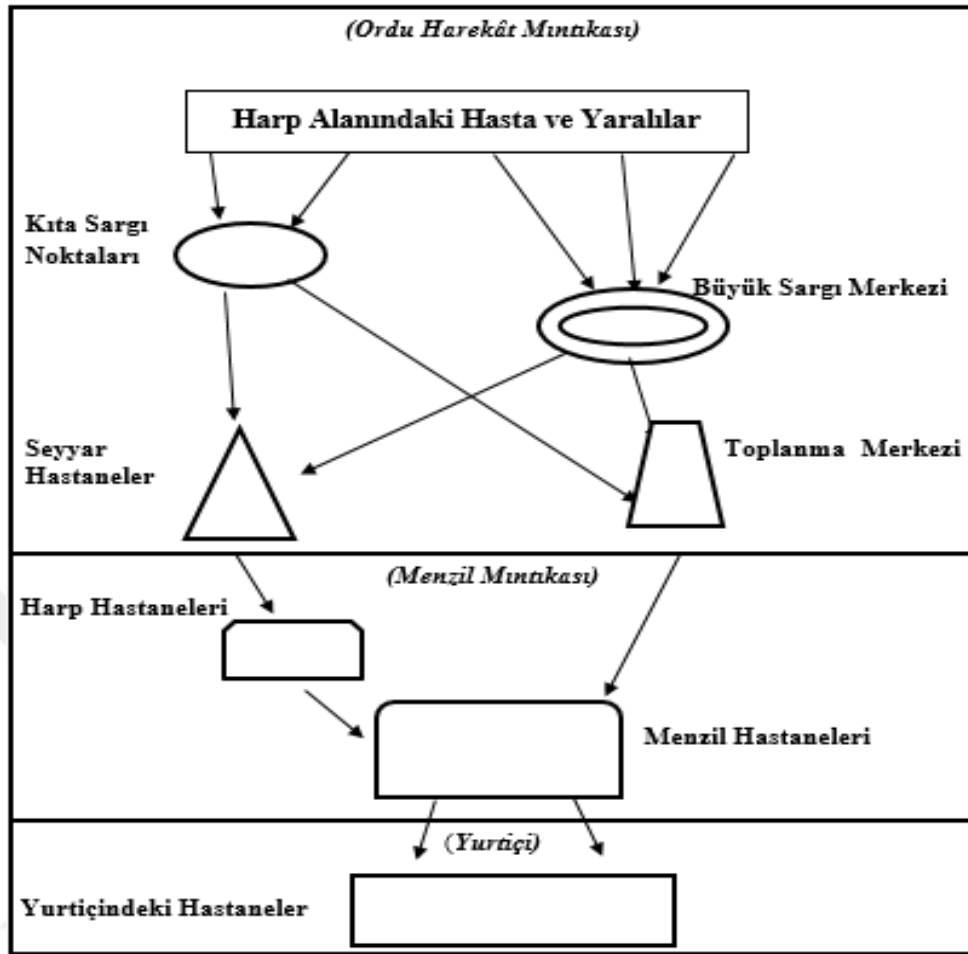
⁵²⁴ Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. II, s. 330.

⁵²⁵ Büyük sargı merkezleri; savaş hattından uzak olmayan, vadiler gibi doğal korunağa sahip, ulaşım kolayca sağlanabileceği ve özellikle de kıta sargı yerleri ve gerideki hastaneler ile bağlantısının kolayca sağlanabileceği mevkiiler büyük sargı yerleri olarak belirlenirdi. Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. II, s. 330; Münim Mustafa, *a.g.e.*, s. 123.

⁵²⁶ Yürüyemeyecek durumda olan hasta ve yaralıların geriye sevk etmek için taşıtların bulunduğu noktalara “araba durak yeri” denirdi.

⁵²⁷ Sargı yerleri ve harp alanından geriye sevk edilemeyecek vakalar geriye sevk edilebilir duruma getirilene kadar bakımları seyyar hastanelerde yapılırdı. Bu hastaneler Tümen başhekimlerini emrinde ve ortalama 200 yaralıya hizmet verecek şekilde düzenlenirdi. Seyyar hastaneler kolordu ile menzil müfettişliğine ait sağlık birimleri arasında bulunurlar. *Seferiye Nizamnamesi*, s. 275-281; Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 987; Lokman Erdemir, *Çanakkale Bir Millet Varoluş Destanı*, s. 193-196; Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. II, s. 330. Şeklin aslı için bkz. Ek 18.

Şekil 3. Harp Sahasındaki Yaralıları Geriye Sevk Edilmesi



Muharip ordunun ileri hareketi neticesinde sargı merkezleri ve seyyar hastaneler ordunun bu ilerleyişine uygun olarak daha ilerideki bir noktaya alınırdı. Seyyar hastanelerin ileriye alınmasıyla mevcut seyyar hastaneler ise harp hastanelerine devredilirdi. Böylece Menzıl tarafından teslim alınan seyyar hastaneler menzıl sıhhiye memurları tarafından hastanenin tüm eksiklikleri giderilerek sabit bir harp hastanesine dönüştürülürdü⁵²⁸.

Mevcut yönetmeliğe göre kolordu bünyesinde bulunan her tümen için iki seyyar hastanenin teşkil edilmesi gerekirdi. Bu hastaneler 1'den itibaren numaralandırılırlardı ve genellikle mensup oldukları kolordunun numarası ile birlikte

⁵²⁸ Seferiye Nizamnamesi, s. 282-284; Vakti Seferde Hidemâtu Sıhhiye Hakkında Talimat, Matbaa-i Askeriye, İstanbul, 1327, s. 17.

telafluz edilirdi. Kolordulara bağı seyyar hastaneler kolordu sertabibi tarafından idare edilirken Müstakil fırkalar ise fırka sertabiplerine bağı olarak hizmet verirlerdi⁵²⁹.

Harp sahasında yaralı tedavilerinde öncelikle acil vakalara müdahale edilirdi. Harp sahasındaki sağık birimlerinin öncelikli amacı yaralıların kısa sürede gerideki menzil hastanelerine yetiştirmekti. Yürüyebilecek durumda olan hafif yaralıları müdahale edilmeden bir an evvel geriye sevk edilirdi. Hafif yaralıları büyük sargı merkezlerine gönderilmeden doğrudan doğruya hafif yaralıları toplama merkezine sevk edilirdi. Durumu ağır olan yaralıları ise kolordu veya tümene bağı sıhhiye bölükleri vasıtasıyla büyük sargı merkezlerine sevk edilirdi⁵³⁰.

Bu merkezlere gelen yaralıları bekletilmeden sıhhiye bölükleri ve seyyar hastane arabalarıyla seyyar hastanelere nakledilirdi. Seyyar hastanelerden geriye sevk edilecek yaralıları ise menzil mıntıkası içinde teşkil edilen harp hastanelerine gönderilirdi. Ancak geriye sevk edilen hafif yaralıları ise doğrudan menzil hastanelerine sevk edilirdi. Özellikle harbin kızıştığı dönemlerde ordudaki yaralı sayısı çok fazla olacağından yaralıları sahra hastanelerine sevk edilmeden doğrudan menzil bölgesindeki hastanelere sevk edilirdi. Menzil hastanelerine gelen ve uzun süre tedaviye ihtiyacı olan veya tedavileri mümkün olmayan hasta veya yaralıları Akbaş ve Ağaredere iskelelerindeki nakliyat hastanelerine sevk edilir ve buradan da denizyoluyla yurtiçindeki hastanelere nakledilirlerdi⁵³¹.

Menzil mıntıkasında görev alacak tabipler ve eczacılar Sıhhiye Dairesi tarafından temin edilirdi. Sağık kuruluşlarında hizmet verecek diğeri personel de Menzil müfettişliklerinin talebi üzerine ordu kumandanlıklarınca karşılanırdı⁵³².

⁵²⁹ *Vakti Seferde Hidemâtu Sıhhiye Hakkında Talimat*, s. 15-17.

⁵³⁰ Büyük sargı merkezleri düşman ateşine hedef olmamak için daha çok Kerevizdere, Tengerdere, Soğanlıdere, Havuzlar deresi, Kurucadere ve Matikdere nispeten korunaklı mevkiilerde tesis edilmişlerdi. *Seferde Hidemâtu Sıhhiye Hakkında Malumat-ı Umumiye ve Sarî Hastalıklara Karşı Tedabir*, Kader Matbaası, İstanbul, 1330, s. 11-14; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 65; *Çanakkale Acı İlaç*, (18 Mart 1915 – 9 Ocak 1916), Deva Holding, İstanbul, Mart 2015, s. 51-56; Nurhan Aydın, a.g.m., s. 987; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X ncü Cilt”, s. 1980; Cemalettin Taşkıran, “Çanakkale Savaşlarında İtilaf Devletlerinin Hasta ve Yaralılarına Sadırları”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, S. 1, Çanakkale, Mart 2003, s. 103.

⁵³¹ *Seferde Hidemâtu Sıhhiye Hakkında Malumat-ı Umumiye ve Sarî Hastalıklara Karşı Tedabir*, s. 11-14; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 65; *Çanakkale Acı İlaç*, s. 51-56; Lokman Erdemir, *Çanakkale Bir Millet Varoluş Destanı*, s. 196; Nurhan Aydın, a.g.m., s. 987.

⁵³² *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 372, Belge No: 3-1.

3.2.1. Harp Hastaneleri

Ordu harekât mıntıkasının hemen gerisinde oluşturulan harp hastaneleri, ordu harekât mıntıkasında bulunan seyyar hastaneler tarafından geriye nakledilen hasta ve yaralıları kabul ederdi. Ancak seyyar hastanelerin ihtiyacı karşılayamaması durumunda ise bu hastaneler doğrudan harp alanından geriye sevk edilen hasta ve yaralıları da kabul ederdi⁵³³. Harp hastaneleri, bulundukları mevki açısından ordu harekât mıntıkasına en yakın hastanelerdi. Bu itibarla menzil sağlık teşkilatı içinde birinci kademedede yer alırlardı. Ordu bölgesindeki seyyar hastanelerin ileriye alınması durumunda harp hastanelerini seyyar hastaneleri teslim alarak bunları harp hastanesine dönüştürdü⁵³⁴.

Harp hastaneleri menzil mıntıkasında yer alan diğer hastanelere nazaran nispeten daha küçük olup genellikle 150 yataklı hastanelerdir. Ancak gerektiğinde bu sayı artırıl veya azaltılabilirdi. Bu hastaneler bir sertabip (baştabip) idaresinde bulunurdu. Bu hastaneler ordunun ileri hareketi durumunda ileride yer alan seyyar hastaneleri devralarak harp hastanesine dönüştürdü. Bu açıdan bu hastaneler yarı seyyar hastane olarak nitelendirilebilir. Buna rağmen bu hastaneler daha çok bir köy veya bir şehrin uygun binalarında hizmet verirlerdi. Bu hastanelere gelen ağır hasta ve yaralıların geriye sevk edilebilecek hale gelinceye kadar buralarda tedavi edilirdi.

Harp hastaneleri, yalnızca ağır veya geriye sevk edilemeyecek derece olan yaralıları değil seyyar hastaneler tarafından gönderilen hafif yaralıları da kabul ederdi. Bu hastaneler hafif yaralıları veya birkaç gün içinde iyileşebilecek hasta ve yaralıları da geriye Nekahethanelere sevk edilirlerdi⁵³⁵.

Harp hastaneleri harbin şiddetlendiği dönemlerde vazifelerini ifa ederlerdi. Harbin durakladığı dönemlerde ise hastane bünyesindeki personel menzil hastanelerinde veya hafif nekahethane şubelerinde istihdam edilirdi. Bir harp hastanesinin idaresinden hastane sertabibi mesuldür. Sertabipler emri altındaki hastanenin idarisinden mesul olduğu gibi hastaların en iyi şekilde bakılmasından da sorumlu tutulurlardı.

Harp hastaneleri mümkün mertebe binalarda tesis edilirdi. Ancak bunun mümkün olmadığı durumlarda ise çadırlar altında da hizmet verirlerdi. Hastanelerin düşman ateşine maruz kalmaması için hastanelerin bulunduğu mevkilerde beyaz dikdörtgen zemin üzerine kırmızı hilalden oluşan bir Hilal- i Ahmer bayrağı ile

⁵³³ *Menzil Mıntıkasında Hidemat-ı Sıhhiye*, s. 5.

⁵³⁴ *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 372, Belge No: 3-1; *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 372, Belge No: 3-6.

⁵³⁵ *Menzil Mıntıkasında Hidematı Sıhhiye*, s. 5-24; *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 23, Belge No: 146.

belirtildi⁵³⁶. Harp hastaneleri bünyesinde pansuman, hafif yaralı ve ağır yaralıların tedavisini sağlayan üç daire bulunurdu. Ağır yaralılarından dolayı geriye sevk edilemeyen yaralılar ağır yaralı dairesinde, yarası birkaç gün içinde iyileşebilecek durumda olan yaralılar veya geriye sevki mümkün olan yaralılar hafif yaralı dairesinde tedavi edilirdi. Hafif kurşun ve mermi yaralı bulunanlar ise harp hastanesine ait nekahethane bölümünde tedavileri yapılırdı.

Tedavileri uzun sürecek olan yaralılar bekletilmeden geriye sevk edilirken kısa sürede iyileşecek olan yaralıların tedavisi yapılarak yeniden bulundukları birliklere yollanırdı.

Harp hastanelerinin sertabipleri menzil hastane baştabipleri ile sürekli iletişim halinde bulunurdu. Böylece geriye gidecek yaralıların miktarı bildirilerek yaralıların sevki için yeterli hasta nakliye müfrezesinin temin edilirdi. Harp hastaneleri ordunun ilerlemesi veya yer değiştirmesine bağlı olarak seyyar hastaneleri teslim alırlardı. Bu durumda seyyar hastanenin ihtiyaç duyduğu malzeme harp hastaneleri tarafından temin edilerek seyyar hastane emrine verilirdi⁵³⁷.

Harp hastaneleri genellikle 150 yataklı olurlardı. Bir harp hastanesini kadrosunda çeşitli birimlerde hizmet eden 60'dan fazla personel bulunurdu. Hastane bünyesinde çalışan personelin sayısı ve görev yaptığı birimler şu şekildeydi⁵³⁸.

⁵³⁶ Geceleri ise kırmızı fener yakılarak hastanelerin yerleri görünür kılınırdı. Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. II, s. 330.

⁵³⁷ *Menzil Mıntıkasında Hidematı Sıhhiye*, s. 12-25.

⁵³⁸ *Kızılây Arşivi*, Kutu No: 372, Belge No: 3-3, 3-4.

Tablo 39. Bir Harp Hastanesinde Görev Yapan Personelin Sayısı, Görev ve Unvanları

Personel Sayısı	Görevi	Unvanı
1	Sertabip	Binbaşı
3	Tabip	Yüzbaşı veya Kıdemli Yüzbaşı
1	Eczacı	Yüzbaşı
1	İnzibat Zabiti	
1	İkinci Sınıf Kâtip	
1	Dördüncü Sınıf Kâtip	
1	İmam	
1	İkinci Sınıf Sıhhiye Onbaşı veya Eri	
1	Dördüncü Sınıf Sıhhiye Eri	
1	Sertabip Sınıf Maiyetinde Yazıcı, Sıhhiye Çavuşu veya Onbaşı	
1	Sertabip Sınıf Maiyetinde Yazıcı Eri	
1	Sertabip Sınıf Maiyetinde Emir Eri	
3	İstasyon Şube Nezaretçileri Sıhhiye Başçavuş veya Çavuş	
2	İstasyon Sıhhiye Küçük Zabiti Çavuş veya Onbaşı	
1	Kuyucu ve Gece Nöbetçisi Sıhhiye Küçük Zabiti	
2	Aşçı Yardımcıları	
2	Çamaşırcı	
1	Eczanede Yardımcı	
6	Hademeler	
20	Hasta Bakıcı	
1	Aşçı	
1	Çamaşırcı	
1	Temizlikçi	
1	Marangoz	
2	Terzi	
1	Berber	
1	Gassal	
1	Ateşçi (Etüv bulunan Hastanelerde)	
1	Hamamcı	
1	Külhaneci	

Yukarıda da izah edildiği gibi harp hastaneleri, askeri birliklerin hemen gerilerinde ihdas edilirdi. Bu bakımdan özellikle Çamburnu, Kocadere, Ağaderesi, Şahin Deresi, Soğanlıdere, Kerevizdere, Kızkapanı, Tengerdere, Havuzlarderesi, Zığındere ve Anafartalar gibi askeri birliklere yakın köy ve çiftliklerde bu hastaneler tesis edildi⁵³⁹.

Kara muharebelerinin başlamasıyla beş adet harp hastanesi kuruldu. Biga'da 1 nolu harp hastanesi, Çardak'ta 2 nolu harp hastanesi, Lapseki'de 3 nolu harp hastanesi, Babaeski'de 4 nolu harp hastanesi ve Şarköy'de de 5 no'u harp hastanesi ihdas edildi⁵⁴⁰. Zamanla Lüleburgaz, Ilgardere, Şarköy, Kızkapanı, Gaziköy, Birgos ve Kırklareli gibi birçok noktada yeni harp hastanesi kuruldu⁵⁴¹.

Muharebelerin şiddetini azaltmasıyla harp hastanelerinin önemli bir bölümü kapatıldı. Nitekim Eylül 1915 tarihi itibariyle Demrek'te 1 nolu Harp Hastanesi, Çardak'ta 2 nolu Harp Hastanesi, Lapseki'de 3 nolu Harp Hastanesi ile Şarköy'de bir Harp Hastanesi hizmet veriyordu⁵⁴².

Harp hastaneleri cephenin kapanmasıyla hemen lağvedilmediler. Bir süre daha hizmet vermeye devam ettiler. 14 Aralık 1916 tarihi itibariyle 5'inci Menzil bünyesinde bulunan harp hastanelerinin bulundukları mevkiller ile hastane personeline ilişkin bilgi tabloda verilmiştir⁵⁴³.

⁵³⁹ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3568, Dos. 208, Fih. 8-1, 10; Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 982; Münim Mustafa, *a.g.e.*, s. 105.

⁵⁴⁰ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 29, 29-1; Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. I, s. 230.

⁵⁴¹ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-2; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1-39; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 18; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 2; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-20.

⁵⁴² ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4, 4-1.

⁵⁴³ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1-39.

Tablo 40. Menzil Bünyesinde Bulunan Harp Hastanelerinin Bulundukları Mevkiler ve Personel Sayıları

Hastane	Askeri ve Sivil İdareci Sayısı	Doktor Sayısı	Personel Sayısı	Hayvan Sayısı	Bulunduğu Mevki
<i>1 No'lu Harp Hastanesi</i>	4	3	53	1	Demrek
<i>2 No'lu Harp Hastanesi</i>	4	3	51	1	Demrek
<i>3 No'lu Harp Hastanesi</i>	4	3	54	1	Lapseki
<i>4 No'lu Harp Hastanesi</i>	3	2	53	-	Lapseki
<i>5 No'lu Harp Hastanesi</i>	3	3	54	-	Biga

3.2.2. Menzil Hastaneleri

Harp hastanelerinin gerilerinde özellikle menzil mıntıkasında üzerinde yer alan askeri demiryolları ve iskeleler gibi ana ikmal noktaları üzerinde bulunan köy, kasaba ve şehirlerde tesis edilirdi. Bu hastaneler, harp alanından geriye gönderilen hasta ve yaralılar ile menzil bölgesinde bulunan tüm kıtaların hastalarına ve menzil mıntıkası üzerinden harp alanına giden kıtaların hastalarına hizmet verirdi. Ayrıca seyyar hastanelerin artık yaralı kabul edemeyecek hale gelmesi durumunda harp hastaneleri gibi doğrudan harp alanından gönderilen hasta ve yaralıları kabul ederdi⁵⁴⁴.

Bu hastaneler bir hastane sertabibi (baştabip) tarafından idare edilen menzil hastaneleri harp hastanelerine göre daha gerilerde tesis olunurlardı. Menzil hastaneleri genellikle birbirlerine birer günlük mesafelerde tesis edilirdi. Harp hastanelerine göre çok daha büyük olan bu hastaneler 500 ve daha yukarı yataklı olurlardı. Daha çok yerleşim alanlarında tesis edilen bu hastaneler sabit hastaneler olup mecbur kalınmadığı sürece çadır altında tesis edilmezlerdi⁵⁴⁵. Menzil yönetmeliğine göre menzil

⁵⁴⁴ *Menzil Mıntıkasında Hidematı Sıhhiye*, s. 25

⁵⁴⁵ *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 372, Belge No. 3-1-3-6; *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 23, Belge No: 146; *Menzil Mıntıkasında Hidematı Sıhhiye*, s. 26.

mıntıkasındaki hastanelerin toplam kapasitesi ordu harekât bölgesindeki ordu mevcudunun yaklaşık % 10'u oranında olması gerekirdi⁵⁴⁶.

Menzil hastaneleri menzil mıntıkasında bulunan diğer hastanelere nazaran daha gerilerde tesis edilirdi. Bu hastaneler genellikle kolorduların gerilerinde bulunan demiryolu, iskele ve önemli karayolu hatları üzerinde ve yerleşim alanlarına yakın mevkilerde teşkil edilirdi. Menzil hastaneleri menzil mıntıkası içinde bulunan askeri birlikler ile menzil mıntıkasından harp mıntıkasına sevk edilecek veya harp mıntıkasından geriye gönderilecek tüm hasta ve yaralıların tedavisiyle ilgilenirdi.

Menzil hastaneleri birbirlerine genellikle birer günlük mesafelerde tesis edilirdi. Harp hastanelerinde olduğu gibi seyyar hastanelerin yaralı kabul edemeyecek durumda olması halinde menzil sertabibinin emriyle bu hastanelerde harp mıntıkasından doğrudan yaralı kabul edebilirdi. Menzil hastaneleri sabit hastaneler olup bu hastaneler bünyesinde; hasta kabul dairesi, müşahede odası, hasta elbise deposu, ameliyathane, pansuman odası, mutfak, çamaşırhane, hastane deposu, tabiplere mahsus oda, yazıcı odası, memur odası, koğuş, eczane, eczacı odası, diş odası ve laboratuvar bulunurdu.

Menzil hastanelerinde işleyişinden hastane baştabipleri sorumluluğundaydı. Bu hastanelerde tedavisi bir haftadan az süren yaralılar kıtalarına gönderilirdi. Tedavisi uzun süre devam edecek olan hasta veya yaralılar bir an önce yurtiçine gönderilirdi. Dolayısıyla menzil hastanelerinin oldukça önemli bir vazifeyi ifa ederlerdi. Zira Lüzumsuz olarak hasta ve yaralı eratın anavatana gönderilmesi muharip ordunun sayısının azaltacağından menzil hastaneleri bu hususta oldukça ehemmiyetli ve hassas bir görevi ifade ederlerdi⁵⁴⁷.

Menzil hastanelerinde tedavisi biten erat en yakın nokta kumandanlığı vasıtasıyla bağlı bulunduğu askeri birime gönderilirdi. Ancak tedavileri uzun sürecek hasta ve yaralılar bu hastanelerde bekletilmeden anavatana nakledilirlerdi. Zira ordu

⁵⁴⁶ Çanakkale Cephesi'nde bu ideal orana ulaşıldığını söylemek güçtür. 5'inci Menzil Mıntıkası sınırları içinde hastanelerdeki toplam yatak sayısı ordu mevcuduna oranı yaklaşık % 5 civarındaydı. Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Mahumat ve Tecariübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 65; İsmail Bilgin, a.g.e., s. 351.

⁵⁴⁷ *Seferde Hidemâtı Sıhhiye Hakkında Malumat-ı Umumiye ve Sarî Hastalıklara Karşı Tedabir*, s. 14; *Menzil Mıntıkasında Hidematı Sıhhiye*, s. 25-32.

bölgesinden her an gelebilecek külliyetli miktardaki yaralıları için bu hastanelerin hazır halde tutulması gerekiyordu⁵⁴⁸.

Genellikle 500 yataklı olan menzil hastanelerinin yerleri harp hastanelerinde olduğu gibi flama ile gösterilirdi. Hastaneler düşman taarruzundan korunmak için uzaktan görülebilecek şekilde Hilal-i Ahmer bayrağı bulundurulurdu. Bir menzil hastanesinin kadrosunda çeşitli birimlerde hizmet veren yaklaşık 150 kişilik personel bulunurdu. Hastane bünyesinde çalışan personelin sayısı ve görev yaptığı birimler şu şekildeydi⁵⁴⁹.



⁵⁴⁸ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecariübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 65-66.

⁵⁴⁹ *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 372, Belge No: 3-2, 3-3.

Tablo 41. Bir Menzil Hastanesinde Görev Yapan Personelin Sayısı, Görev ve Unvanları

Sayısı	Görevi	Unvanı
1	Sertabip	Kaimakam (Yarbay)
4	Tabip	Binbaşı
6	Tabip	Kıdemli Yüzbaşı veya Yüzbaşı
1	Sertabip Muavini	Yüzbaşı
1	Bakteriyolog	Kıdemli Yüzbaşı veya Yüzbaşı
1	Ser Eczacı (Baş Eczacı)	Binbaşı
2	Eczacı	Yüzbaşı veya Mülazım
1	Kimyager	
1	İnzibat Zabiti	
1	Dış Mütchassısı	
1	İkinci Sınıf Kâtip	
1	Üçüncü Sınıf Kâtip	
2	Dördüncü Sınıf Kâtip	
2	İmam	
1	Sertabip Maiyetinde Yazıcı Sıhhiye Başçavuşu	
1	Sertabip Maiyetinde Yazıcı Sıhhiye Başçavuşu	
1	Sertabip Maiyetinde Yazıcı Sıhhiye Çavuş veya Onbaşı	
1	Sertabip Maiyetinde Yazıcı Sıhhiye Eri	
1	Sertabip Maiyetinde Emir Eri	
1	İkinci Sınıf Kâtip Maiyetinde Sıhhiye Onbaşı veya Er	
1	Üçüncü Sınıf Kâtip Maiyetinde Sıhhiye Eri	
1	Dördüncü Sınıf Kâtip Maiyetinde Sıhhiye Eri	
5	İstasyon Şube Nezaretçileri Sıhhiye Başçavuş veya Çavuş	
7	İstasyon Sıhhiye Küçük Zabiti Çavuş veya Onbaşı	
1	Kuyucu ve Gece Nöbetçisi Sıhhiye Küçük Zabiti	
1	Karantinada Sıhhiye Küçük Zabiti Çavuş, Bölük Emni veya Onbaşı	
3	Aşçı Yardımcıları	
3	Çamaşırcı	
2	Eczanede Görevli Er	
15	Hademeler	
1	Bakteriyoloji Biriminde Sıhhiye Eri	
60	Hasta Bakıcı	
1	Dış Biriminde Hastabakıcı	
1	Aşçıbaşı	
1	Aşçı	
1	Baş Çamaşırcı	
1	Çamaşırcı	
2	Temizlik Hademesi	
1	Marangoz	
2	Terzi	
1	Berber	
2	Gassal	
1	Külhaneci	
2	Ateşçi (Etüv bulunan Hastanelerde)	
1	Hamamcı	

Menzil hastanelerinde yalnızca ordu harekât bölgesinde nakledilen hasta ve yaralılar değil menzil yolları üzerinde yürüyüş yapan birlikler ile menzil mıntıkasında

vazife yapan personel de faydalanırdı. Menzil hatları üzerinde tesis edilen ve birkaç sıhhiye neferinin görev yaptığı “*Sıhhiye İstasyonları*” tesis edilirdi. Bu istasyonlarda basit tedavi gerektiren hastalıklara müdahale edilirdi. Hastalığı ciddi durumda olanlar bu istasyonlar vasıtasıyla menzil hastanelerine nakledilirdi⁵⁵⁰.

Hastanelere sevk edilen yaralıların büyük kısmı bomba, şarapnel veya piyade mermileri ile yaralanmıştı. Bununla birlikte az da olsa süngü ile yaralanmalarına da rastlanılırdı⁵⁵¹.

Menzil hastaneleri harbin başlamasıyla ihdas edilmiş ve zamanla özellikle harbin kızıştığı dönemlerde bu hastanelerin sayıları ve kapasiteleri gün geçtikçe arttı. 5’inci menzil müfettişliği karargâhının da bulunduğu Gelibolu kasabasında ilk etapta 500 yataklı bir hastane tesis edildi. Zamanla yatak sayısı arttırılan bu hastane sürekli İtilaf donanmasının saldırılarına maruz kaldığından bu hastane, 2 Mayıs 1915’te önce Şarköy’e ve yaklaşık bir ay sonra ise Tekirdağ’a nakledildi⁵⁵².

18 Marttan itibaren ilk olarak üç adet menzil hastanesi kuruldu⁵⁵³. Zamanla bu hastanelerin sayıları arttırıldı. Uzunköprü’de 1 ve 3 nolu menzil hastanesi, Biga’da 2 nolu menzil hastanesi, Lapseki’de 4 nolu menzil hastanesi, Keşan’da 5 nolu menzil hastanesi, Karabiga’da 6 nolu menzil hastanesi tesis edildi⁵⁵⁴. Muharebelerin sonuna doğru diğer hastanelerde olduğu gibi bu hastanelerin sayıları da azaltıldı. Nitekim Eylül 1915 tarihi itibarıyla Biga’da 1 ve 2 nolu Menzil Hastanesi, Dimetoka’da 3 nolu Menzil Hastanesi, Lapseki’de 4 nolu Menzil Hastanesi hizmet veriyordu⁵⁵⁵.

Harbin gidişatına göre menzil hastanelerinin sayı ve bulundukları mevkiler ve kapasiteleri her an değişebilirdi. Bu bakımdan menzil mıntıkası sınırları içindeki bu hastanelerin zamanla sayıları arttırılmış veya azaltılmış olmakla birlikte bulundukları mevkilerde ordunun ihtiyaçları gözönünde bulundurularak değiştirilebilirdi. Netice itibarıyla Uzunköprü, Keşan, Gelibolu, Karabiga, Dimetoka, Biga, Bandırma, Erdek,

⁵⁵⁰ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 65-66.

⁵⁵¹ Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 982.

⁵⁵² İsmail Bilgin, *a.g.e.*, s. 252.

⁵⁵³ Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. I, s. 230.

⁵⁵⁴ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 29-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-2; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 2; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 18; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1-39; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3568, Dos. 208, Fih. 9-2, 10-2.

⁵⁵⁵ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4, 4-1.

Mürefte, Şarköy ve Lapseki önemli menzil noktaları üzerinde birçok menzil hastanesi tesis edildi⁵⁵⁶.

Menzil hastaneleri de tıpkı harp hastanelerinde olduğu gibi cephenin kapanmasıyla tamamen lağvedilmediler. Sayıları azalmasına rağmen bir süre daha hizmet vermeye devam ettiler. Nitekim 14 Aralık 1916 tarihi itibarıyla 5'inci Menzil bünyesinde bulunan menzil hastanelerinin bulundukları mevki ile hastane personeline ilişkin veriler tabloda verilmiştir⁵⁵⁷.

Tablo 42. Menzil Hastanelerinin Bulundukları Mevki ve Personel Sayıları

Hastane	Askeri ve Sivil İdareci	Doktor	Hizmetli	Binek Hayvanı	Bulunduğu Mevki	Her biri 500 yataklıdır.
<i>Menzil Hastanesi</i>	6	7	128	6	Biga	
<i>Menzil Hastanesi</i>	5	6	127	2	Biga	
<i>Menzil Hastanesi</i>	4	6	120	-	Karabiga	
<i>Menzil Hastanesi</i>	5	6	120	13	Uzunköprü	
<i>Menzil Hastanesi</i>	3	5	104	-	Aydın	
<i>Menzil Hastanesi</i>	1	4	122	9	Aydıncık	
<i>Menzil Hastanesi</i>	4	5	118	16	Lapseki	
<i>Menzil Hastanesi</i>	4	7	222	10	Keşan	

⁵⁵⁶ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-20; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3568, Dos. 208, Fih. 8-3.

⁵⁵⁷ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1-39.

Menzil mıntıkası dâhilinde tesis edilen bir diğ er hastane de Mevki hastaneleridir. Bu hastaneler Gelibolu, Erdek, Tekirdağ, Bandırma’da tesis edilmişlerdi⁵⁵⁸. 5’inci Menzil mıntıka sınırları içinde olup ordu hizmetinde kullanılan bir diğ er hastane de barış dönemlerinde halka hizmet veren merkez hastaneleridir. Gelibolu ve Tekirdağ’da bulunan bu hastaneler muharebelerin başlamasıyla yatak sayısı arttırılarak ordu hizmetinde kullanılmaya başlandı. Gelibolu kazasındaki hastanenin bombalanması üzerinde Gelibolu Merkez Hastanesi Tekirdağ’a nakledildi. Böylece Tekirdağ’da 1.600 yataklı Gelibolu Merkez Hastanesi ile 850 yataklı Tekirdağ Merkez Hastanesi ordu hizmetinde kullanıldı⁵⁵⁹.

3.3. Menzil Bölgesinde Bulunan Diğ er Sağık Birimleri

3.3.1. Nekahethaneler

Çatışmaların getirdiğı hafif fiziksel ve psikolojik travmalar geçiren askerler için dinlenme ve rehabilitasyon hizmetlerinin verildiğı sağık kuruluşlarıdır. Buraya nispeten düzelmiş ancak tam olarak kuvvetlenememiş erler nakledilirdi. Nekahethanelere sevk edilen askerler burada bir veya bir buçuk aylık dinlenme ve rehabilitasyondan sonra sağığına kavuşanlar yeniden görev alanlarına sevk edilirlerdi⁵⁶⁰.

5’inci Menzil mıntıkası sınırları içerisinde Uzunköprü, Keşan, Lüleburgaz, Eriklice, Kırklareli, Şarköy ve Mürefte, Lapseki, Çardak gibi birçok mevkide nekahathaneler teşkil edilmişti⁵⁶¹. Bunlara ilaveten Tekirdağ’da büyük bir nekahethane açılmıştı⁵⁶².

Menzil mıntıkası dâhilinde kurulan bir diğ er sağık kuruluşu da menzil yolları üzerinde sevk edilen ordu kâfilelerden için basit hastalıklar ve ilk müdahalenin yapılip hastanelere ulaştırmak gibi hizmetleri ifa eden “*Sıhhiye İstasyonları*” bulunurdu. Bu

⁵⁵⁸ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 18, 18-4; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1-39; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 29, 29-1; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-2.

⁵⁵⁹ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4.

⁵⁶⁰ Menzil Mıntıkasında Hidematı Sıhhiye, s. 24; Nurhan Aydın, a.g.m., s. 982; Kemal Özbay, a.g.e., C. II, s. 331.

⁵⁶¹ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 29, 29-1; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1-39; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 18; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3528, Dos.25, Fih. 2; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-2; ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3568, Dos. 208, Fih. 8, 8-4, 8-5, 9, 10-1;

⁵⁶² ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3568, Dos. 208, Fih. 8-4, 9-3; Kemal Özbay, a.g.e., C. I, s. 233.

istasyonlar ilk müdahale noktaları olduğundan buralarda yalnızca birkaç sıhhiye neferi vazife görürdü⁵⁶³.

3.3.2. Sıhhiye Depoları

Menzil ve ordu harekât bölgesindeki hastaneler ve askeri kıtaların her türlü sağlık malzemeleri bu depolarda muhafaza edilir. Menzil merkez sıhhiye depoları menzil merkez noktaları üzerinde teşkil edilirdi. Ancak ihtiyaca binaen farklı mevkilerde de inşa edilebilirlerdi⁵⁶⁴. Bu depolarda harp alanı ile menzil bölgesinde kullanılmak malzemesi ile sıhhi araç ve gereçler, cihazlar, hastane çadırları vb. üzere her türlü sağlık malzemeleri depolanırdı⁵⁶⁵. 5'inci Menzil bölgesinde sıhhiye depoları genellikle menzil karargâh merkezi olan Gelibolu başta olmak üzere Tekirdağ, Lapseki, Lüleburgaz, Maydos gibi mevkilerde teşkil edilmişlerdi⁵⁶⁶.

Bir menzil sıhhiye deposu bünyesinde görev alan personel ile bir depo müştemilatında bulunması gerekenler tabloda verilmiştir.⁵⁶⁷.

Tablo 43. Menzil Sıhhiye Deposunda Hizmet Veren Personelin Sayısı ve Görevleri

Personle Sayısı	Görevi	Ünvanı
2	Eczacı	Binbaşı
1	Tabip	Kıdemli Yüzbaşı
1	Eczacı	Yüzbaşı veya Kıdemli Yüzbaşı
15	Sıhhiye Eri	
2	Nakliye Arabası	
2	Sıhhiye Küçük Zabıt	
2	Arabacı Eri	
8	Araba Hayvanı	
4	Çift Öküz veya Manda “Seyyar etüvler” için	
6	Hayvan Bakıcıları	
3	Zabıt Çadırı	
3	Er Çadırı	
1	Hayvan Çadırı	
5	Helâ Çadırı	
1	Erzak Çadırı	

⁵⁶³ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 65-66.

⁵⁶⁴ *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 38.

⁵⁶⁵ Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. II, s. 332.

⁵⁶⁶ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 29, 29-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3568, Dos. 208, Fih. 9-3; *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 12, Belge No: 246; Selahaddin Adil Paşa, *a.g.e.*, s. 87.

⁵⁶⁷ *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 372, Belge No: 3-4.

3.3.3. Emraz-ı Adîye Hastaneleri

Harp alanları gibi kalabalık ortamlar, ortak yaşam alanlarını paylaşmaları nedeniyle, bulaşıcı hastalıkların ortaya çıkması ve yayılımı açısından her zaman önemli bir risk gurubunu oluşturlardı. Bu yaşam koşullarına, askerin beslenme yetersizliği ve kötü barınma koşulları da eklenince, bulaşıcı hastalıkların ortaya çıkması ve yayılımı kaçınılmaz bir hal alıyordu⁵⁶⁸.

Ordu içinde bulaşıcı hastalıkların ortaya çıkmamasını önleyici tedbirler almak menzil teşkilatının asli görevlerindendi. Zira bulaşıcı hastalıklar kısa sürede tüm orduya hatta sivil halka da yayılarak harbi gidişatını etkileyebilecek mahiyet alabilirdi. Dolayısıyla menzil müfettişlikleri, cephe hattında ve cephe gerisinde bulaşıcı hastalıkların ortaya çıkmaması için gerekli önleyici tedbirlerin almak durumundaydı. Salgınlarla mücadele için her ordunun menzil sınırları içinde yer alan tüm vilayetler salgın hastalıklarla mücadele bölgesi olarak bir uzmanın sorumluluğu altına verilirdi. Bu itibarla 5'inci Menzil bölgesinin sorumluluğu Menzil Müfettişliği Sertabiblerinden Yüzbaşı Kemal Bey'in uhdesine verildi⁵⁶⁹.

Cephede bulaşıcı insan ve hayvan hastalıklarının ortaya çıkmasını engellemek için her fert bu hastalıkla mücadele etmekle yükümlü kılındığı gibi ordu harekât alanın gerilerinde tathir merkezleri ve muayene merkezleri açılarak bu hastalıklarla mücadele edildi⁵⁷⁰.

Harp alanındaki ordunun salgın hastalıklardan korunabilmesi için askerlerin harp alınana ulaşmadan sağlık kontrolünden geçirilirdikleri gibi gerekli temizlikleri yapılırdı. Bunun için yeni gelen erat ordu veya kolordu sertabetleri nezaretinde her askeri birlik için bir karantina veya temizlik mevkii oluşturulurdu. Yeni gelen askerler buralarda üç gün müşahede altında tutulurdu. Ayrıca askerlerin bitlerden temizlenebilmesi için hamz-ı humaz⁵⁷¹ (okzalit asit) ile yıkanması sağlanarak beden temizliği yapılırdı. Askerin elbiseleri de gerek seyyar etüvlerden gerekse yakındaki bir hastanenin sabit

⁵⁶⁸ Muharrem Uçar, *Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Ordularındaki Sağlık Hizmetlerinin Arşiv Belgeleri Işığında Değerlendirilmesi*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Ankara, 2010, s. 149.

⁵⁶⁹ 1916 yılında Bandırma'da ortaya çıkan kolere salgını ve İzmir'de görülen lekeli humma salgını 5'inci Ordu Menzil Sıhhiye İdaresince izale edilebildi. *Sıhhiye Mecmuası*, Yıl 4-5, Sayı 11-12, s. 1067.

⁵⁷⁰ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 66-67.

⁵⁷¹ Temizlenme maddesi olarak kullanılan asit.

etüvlerinden faydalanılarak temizlenirdi. Etüvlerin bulunmadığı mevkilerde ise elbiseler hamz-ı humaza batırılarak temizlenirdi⁵⁷².

Bununla birlikte harp alanına intikal ettirilecek askerler sevkıyat noktalarında “*tahaffuzhane*” adı verilen noktalarda sağlık kontrolünden de geçirilirdi⁵⁷³. Böylece harp sahasına intikal edecek erat çiçek, kolera, tetanoz, tifüs ve dizanteri gibi aşılarda yapılarak harp alanına gönderilirdi. İntikalden önce aşılanamayan askerler ise bulundukları birliklerinde aşılanırlardı⁵⁷⁴. Nitekim bu amaçla 27 Ekim 1915 tarihinde 30 kilo dizanteri, 17 kilo kolera, 20 kilo tifo aşısı ile 20 adet dizanteri serumu Lapseki'deki Menzil Sıhhiye Deposuna gönderilmişti⁵⁷⁵.

Harp alanları bulaşıcı hastalıklara adeta davetiye çıkarıldığı yerlerdi. Zira harp devam ederken gerek askerin beden temizliği gerekse de giysilerinin temizliği hiç de kolay değildi. Bu nedenle cephe hattında bulunan asker uzun süre banyo yapmaktan mahrum kaldığından askerler arasında bitlenme vakalarının yaygın olarak görülüyordu⁵⁷⁶.

Cephedeki askerin temizliği için ancak ileri hattaki askerlerin geriye yani istirahatata alınmasıyla mümkün olabilirdi. Cephe hattının gerilerinde oluşturulan “*tathir merkezlerinde*” adı verilen mevkilerde kurulan portatif çadırlar sayesinde eratin beden temizliği yapılmıyordu⁵⁷⁷.

⁵⁷² ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1126, Dos. 11, Fih. 7-1.

⁵⁷³ Tahaffuzhaneler, erlerin birliklerine katılmadan önce yavaşık düzen eğitiminin verildiği, temizlik ve sağlık kontrollerini yapıldığı kuruluşlardır. Elif Ergün, *Çanakkale Cephesinde Tahliye ve Sıhhiye Hizmetleri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi), Kars, 2016, s. 67.

⁵⁷⁴ Seferberlik dolayısıyla orduya gelen erata çiçek, kolera ve tifo aşısı şu şekilde yapıldı. Asker kıtasına geldiği gün çiçek aşısı ve birinci tifo aşısı yapıldı. İki gün sonra birinci kolera aşısı, bundan iki gün sonra ikinci tifo aşısı, bundan iki gün sonra ikinci kolera aşısı ve bundan üç gün sonra da üçüncü tifo aşısı yapıldı. Böylece on gün zarfında bu 3 aşının yapımı tamamlanmış olurdu. Yapılan bu aşılama neticesinde asker arasında bu hastalıklar çok az görüldü. Nitekim asker arasında yalnızca 149 tifo vakasına rastlandı. Bu hastalığa yakalanan vakaların 36'sı ölümle neticelendi. *Seferde Hidematı Sıhhiye Hakkında Malumat-ı Umumiye ve Sarı Hastalıklara Karşı Tedabir*, s. 25; Cemil Conk, *a.g.e.*, s. 182; Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. I, s. 238; Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 981-983; Eyüp Durukan, *Günlüklerde Bir Ömür III, Çanakkale'den Mondros'a (1915-1918)*, (Haz: Murat Uluğtekin), İstanbul, Ağustos 2015, s. 69; İzzettin Çalışlar, *a.g.e.*, s. 125; Eyüp Durukan, *a.g.e.*, s. 26; Lokman Erdemir, *a.g.e.*, s. 67.

⁵⁷⁵ Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 982.

⁵⁷⁶ İ. Arıkan, *Harp Hatıralarım*, s. 52; Münim Mustafa, *a.g.e.*, s. 96, 125.

⁵⁷⁷ Hasan Cevdet Bey, *Hasan Cevdet Bey'in Çanakkale ve Doğu Cephesi Günlüğü, Kıyamet Koptuğunda*, (Haz: Mutlu Karakaya) Yeditepe Yay., İstanbul, Mart 2015, s. 34; Münim Mustafa, *a.g.e.*, s. 125.

Zira bitlerden dolayı yayılan tifüs, halk arasındaki adıyla lekeli humma⁵⁷⁸, askerler için tehdit oluşturyordu⁵⁷⁹. Bitten kaynaklanan tifüs hastalığının önlenmesi amacıyla Uzunköprü ve Biga’da birer etüv merkezi ile Keşan’da 3 seyyar etüv ve bir menzil tathirat (temizlenme) merkezi açıldı. Ayrıca Hayrabolu, Muradlı, Lüleburgaz, Seyyideler, Malkara mevkilerinde de tathirat merkezleri oluşturuldu⁵⁸⁰. Bu merkezlerin çabaları olumlu sonuç vermiş ve gerek ordu gerekse menzil mıntıkasında bir daha yaygın tifüs hastalığı ile karşılaşılma⁵⁸¹.

Askerin bitlenen giysileri ise “seyyar fırınlar” ve “seyyar etüvler⁵⁸²” in bulunduğu merkezlerde bit ve haşerlerden arındırılıyordu⁵⁸³. Alınan tüm bu önlemler sayesinde bu hastalık yayılma imkânı bulmamış ve ordu bu bulaşıcı hastalıktan uzak tutulabilmişti. Oysa bu dönemde 3. Ordu bu hastalıktan adeta kırma uğruyordu. Ordu komutanı Hafız Hakkı Paşa başta olmak üzere 93. 000 asker bu hastalığa yakalanmış ve bunların 26.322 hayatını kaybetmişti⁵⁸⁴.

Bulaşıcı hastalıkların bir diğer nedeni olan atık sular ve bataklıklardan kaynaklanan “sıtma” idi. Alman Islahat Heyeti Sağlık Müşaviri Yarbay Prof. Dr.

⁵⁷⁸ Lekeli Humma hastalığı, bitler vasıtasıyla insana bulaşan ve salgın halinde seyreden ateşli bir hastalıktır. Sevilay Özer, “Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Devleti’nde Tifüs (Lekeli Humma) Salgını”, *Belleten*, C. LXXX, S. 287, Nisan 2016, s. 219.

⁵⁷⁹ Nitekim harp süresince tifüs hastalığına yakalanan 149 askerin 36’sı hayatını kaybetti. Bu rakamlar 5’inci Ordu içinde tifüs hastalığının sınırlı kaldığını göstermektedir. Ancak Osmanlı ordusunun savaştığı diğer cepheler için bunu söylemek mümkün değildir. Tifüs salgının özellikle 3’üncü Ordu ve 6’ıncı Orduda büyük zayiata neden olmuştur. Nitekim 3’üncü Ordu bünyesinde 19.619 tifüs vakasından 7.310’u ölümle sonuçlanmıştı. 6’ıncı Ordu bünyesinde ise 4.983 tifüs vakası tespit edilmiş ve bunların da 1.305’i ölümle neticelenmişti. Cahide Sınmaz Sönmez, *a.g.m.*, s. 181; Sevilay Özer, *a.g.m.*, s. 251-252.

⁵⁸⁰ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 2; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 29, 29-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-20; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3535, Dos. 56, Fih.7.

⁵⁸¹ Gelibolu’da tifüsün ortaya çıkmasıyla bu hastalığın bertaraf edilmesi için Hıfzısıhha müşaviri Vasıf Bey görevlendirilmişti. Behçet Sabit Erduran, *Cephedeki Bir Doktorun Gözünden 1915 Baharında Çanakkale*, (Haz: Tamay Açikel), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, Mart 2015, s. 137; Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 983; *Çanakkale Acı İlaç*, s. 50.

⁵⁸² İçinde belirli bir sıcaklık elde edilerek giysilerin dezenfekte ve sterilizasyonu sağlayan bu cihazların seyyar ve sabit olmak üzere iki çeşidi bulunurdu. Cahide Sınmaz Sönmez, “Çanakkale Cephesi’nde Sağlık Kuruluşları ve Kızılay Arşiv Belgelerine Göre Hilâl-i Ahmer Cemiyeti’nin Faaliyetleri”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, Yıl 14, S. 20, Çanakkale, (Bahar) 2016, s. 181; *Sıhhiye Mecmuası*, Yıl 3-4, Sayı 11-12, s. 1064-1066. Seyyar ve Sabit Etüvlere ait resim için bkz. Ek 19.

⁵⁸³ Asker giysilerinin en iyi temizlenme şekli kuşkusuz kaynatılarak yıkanmasıdır. Ancak giysilerin kurutulması mümkün olmadığından gibi yedek elbise de temini mümkün değildi. Bu bakımdan harp alanında en iyi temizlik seyyar ve sabit etüv vasıtasıyla yapılyordu. Ancak bu etüvlerin bulunmadığı yerlerde ise elbiseler fırınlanma işlemine tabi tutularak temizlenirdi. Abdülkadir Bey, (Tabip Yüzbaşı) “Fırın ve Çadır Hamamı İle Tathirat”, *Sıhhiye Mecmuası*, Yıl 3, S.7, İstanbul, 1332, s. 479; *Çanakkale Acı İlaç*, s. 50; Cemil Conk, *a.g.e.*, s. 141.

⁵⁸⁴ Liman Von Sanders, *a.g.e.*, s. 59; Ramazan Çalık-Muzaffer Tepekaya, “Birinci Dünya Savaşı Esnasında Anadolu’daki Salgın Hastalıklar ve Ermeniler”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 16, Konya, 2006, s. 208.

Mayer, önlem olarak küçük su birikintilerini ve bataklıkları önleyecek drenaj kuyuları açtırdı. Ayrıca harp alanındaki kirli suların asker tarafından kullanılmasını engellemek üzere sağlıklı su kaynakları tespit edilerek bu kaynaklar tahrip edildiği gibi bu su kaynağına sarı flama asılarak suyun sağlıklı olduğuna ilişkin erat uyarılırdı⁵⁸⁵. Tüm bu çabalara rağmen harp halinde köklü bataklık kurutma faaliyetlerine girişmek mümkün olmadığından şahsi koruma tedbirleri ve genel hijyen kurallarına riayet edilmesi gibi tedbirlerle sıtma hastalığıyla mücadele edilmeye çalışıldı. Bu tedbirlere rağmen birliklerde sıtmadan kaynaklı ölüm vakalarıyla görüldü⁵⁸⁶.

Harp alanında görülen bir diğer hastalıkta iskorbütü⁵⁸⁷. Mart ayında görülemeye başlanan bu hastalık, özellikle C vitaminin yetersizliğinden kaynaklanıyordu. Zira cephedeki askere hemen hemen hiç taze sebze ve meyve yedirilemiyordu. Bu nedenle ağız ve diş sağlığını etkileyen bu hastalığa yakalanan vaka sayısı her geçen gün artarak yaklaşık bin vakâya ulaştı. Askere verilen yeşil sebze ve meyve tüketimi hızla artırılarak bu salgın daha da yayılmadan önlendi⁵⁸⁸.

Ordu harekât bölgesinde ve menzil bölgesinde görülen bir diğer salgın hastalık da karahumma, tifo, sıtma, dizanteri, kolera gibi salgın hastalıklardı⁵⁸⁹. Bu hastalıkların ortaya çıkmasında sinek, bit, kirli sular vb. sağlıklı yaşam koşulları ve yetersiz beslenmeden kaynaklanıyordu. Bu hastalıklara karşı çeşitli mevkilerde “*tathir merkezleri*” ve “*muayene merkezleri*” ve “*seyyar bakteriyoloji laboratuvarları*” oluşturularak hastalıkların kısa sürede tespit ve imhasına çalışılırdı⁵⁹⁰.

Salgın ve bulaşıcı hastalıklara yakalananlar menzil mıntikasındaki harp ve menzil hastanelerinde tedavi edilmezlerdi. Dolayısıyla bu hastalıklar için “*Emrazı Adıye*

⁵⁸⁵ Türk hekimlerle birlikte gerek menzil gerekse de yurtiçindeki askerin tedavilerinde önemli hizmetlerde bulunmuşlardır. Nitekim Alman Askeri Heyeti Başhekimisi Stabsarzt Kolmer, Dr. Bayer, Dr. Petris, Dr. Layka, Der. Peter, Oberarzt Tucht, Dr. Tomer, Dr. Braun ve Stabsarzt Karlof gibi yabancı hekimler sağlık hizmetlerin yürütülmesinde aktif olarak görev almışlardır. Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. I, s. 235; Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 983.

⁵⁸⁶ Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. I, s. 237.

⁵⁸⁷ Hans Kannengiesser, *Çanakkale Cehenneminde 500 Alman*, (Çev. Ege Çınar Arcan), İstanbul, Mart 2015, s. 250.

⁵⁸⁸ *Çanakkale Acı İlaç*, s. 67; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915-09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 489; Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 984.

⁵⁸⁹ Behçet Sabit Erduran, *a.g.e.*, s. 137; Hans, Kannengiesser, *a.g.e.*, s. 311; Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 983-984.

⁵⁹⁰ Salgın hastalıkların çıkmasını önlemek amacıyla 6 adet Seyyar Bakteriyoloji sandığı ile her çeşit analiz yapabilecek iki laboratuvar faaliyete geçirildi. Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. I, s. 230; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 66-67.

veya *Emrazı İntaniye*” adı verilen hastaneler açılırdı⁵⁹¹. Cephe hattındaki salgın hastalıklara yakalanan eratin tedavisi, yarımada içinde yer alan Galata köyündeki 600 yataklı Salgın hastanesinde yapılırdı⁵⁹². Sâri (bulaşıcı) hastalıkların önlenmesi önündeki en büyük engel, yurt dışından yeterli aşı ve ilacın getirtilememesiydi. Bu bakımdan bu hastalıklar tamamen yok edilemediğinden cephe genelinde görülen 116.985 sıtma vakasından 6.661’i ölümle sonuçlandı⁵⁹³.

Netice itibariyle ordudaki yetersiz beslenme ve sağlıksız yaşam şartları gibi salgın hastalıklara davetiye çıkaran birçok olumsuz koşullara rağmen sıhhiye personelinin fedakârca çabasıyla cephede büyük çapta salgın hastalıklar görülmedi⁵⁹⁴. Salgın hastalık olarak nitelendirilecek bazı vakalar ortaya çıksa da bunlara kısa sürede müdahale edildi. Böylece hastalıklar salgın boyutuna ulaşmadan bertaraf edildi. Dolayısıyla Türk ordusunun Balkan Savaşlarında yaşadığı acı tecrübelerden ders alarak sıhhiye hizmetlerine azami titizlik göstermiş ve bunun neticesinde ordu içinde harbi etkileyecek kadar büyük bir salgın yaşanmadı⁵⁹⁵.

3.3.4. Hilal-i Ahmer Hastaneleri

Seferberliğin ilanından hemen sonra (5 Ağustos 1914) Harbiye Nezareti tarafından İstanbul’da yalnızca ordu hizmetinde kullanmak üzere yaklaşık 10.000 yatak kapasiteli hastanelerin hazırlanması için gerekli planlamalar yapıldı. Bu 10.000 yatak kapasitesinin 3.000’inin Hilal-i Ahmer Cemiyeti tarafından hazırlanarak işletilecekti⁵⁹⁶.

Hilal-i Ahmer Cemiyeti tarafından İstanbul’da açılan hastanelerin toplam yatak sayısı 5.550’ye yükselirken bu hastanelerde tedavi edilen asker sayısı da 19.433’e

⁵⁹¹ Zaruri hallerde Menzil hastaneleri Menzil Sertabibi emriyle emrazı intaniye hastaneleri gibi kullanılabilirdi. *Menzil Mıntıkasındaki Hidemâtı Sıhhiye*, s. 25; Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. II, s. 331.

⁵⁹² *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9-1.

⁵⁹³ İlaç kıtlığı nedeniyle sıtma olan erlere haftada bir kere birer gram “kinin (sulfato)” veriliyordu. Osmanlı’da kinin kullanımı ilk olarak 1910 senesinde uygulanmaya başlandı. Bu tarihten itibaren her yıl sıhhiye bütçesine konan 5.000 liralık tahsisat ile kinin yurtdışından temin edilmeye başlandı. Dolayısıyla 1910 yılından 1914 yılına kadar düzenli olarak her yıl 2.000 kg. kinin ithal edildi. Ancak harbin başlamasıyla ithalat yolunun kapandığından 1915 yılında yalnızca 308 kg. kinin tedarik edilirken 1916 yılında ise 608 kg. temin edilebildi. *Sıhhiye Mecmuası*, Yıl 4-5, Sayı 11-12, s. 1048; Abidin Ege, *a.g.e.*, s. 155; Kemal Özbay, *a.g.e.*, Cilt I, s. 238;

⁵⁹⁴ Hans Kannengiesser, *a.g.e.*, s. 225; Carl Mühlman, *Çanakkale Savaşı, Bir Alman Subayının Anıları*, (Ter: Sedat Umran)Timaş Yay, İstanbul, 2006, s. 119; Erich R. Prigge, *a.g.e.*, s. 9.

⁵⁹⁵ Sami (Dz. Yb.), *a.g.m.*, s. 67; *Çanakkale Acı İlaç*, s. 50; Behçet Sabit Erduran, *a.g.e.*, s. 140.

⁵⁹⁶ Lokman Erdemir, “İstanbul’da Hilal-i Ahmer Cemiyeti Taksim ve Daruşşifaka Hastanelerinin Vefat Listeleri, Yaralı ve Hastaların Vefat Sebepleri (1915-1916), *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ Dergisi* (100. Yıl Özel Sayısı), Yıl 13, Çanakkale, Bahar 2015, s. 706; Lokman Erdemir, “Çanakkale Muharebe Meydanlarından İstanbul Hastanelerine: Sağlık Hizmetleri”, s. 93-94; Mustafa Selçuk, *Çanakkale Seferberliği, Savaş, Eğitim, Cephe Gerisi*, Kitap Yayınevi, İstanbul, Mart 2016, s. 108.

ulaşmıştır. Bu hastanelerin bulundukları mevkiler yatak sayıları ve tedavi edilen yaralı sayılarının ilişkin bilgiler tabloda verilmiştir⁵⁹⁷.

Tablo 44. İstanbul’da Açılan Hilal-i Ahmer Hastaneleri

Hilal-i Ahmer Hastaneleri	Yatak Sayısı	Tedavi Edilen Yaralı Sayısı
<i>Beyoğlu Hastanesi</i>	1.500	6.113
<i>Taksim Hastanesi</i>	500	1.568
<i>Cağaloğlu Hastanesi</i>	500	1.030
<i>Darıüşşafaka Hastanesi</i>	500	2.238
<i>Galata Hastanesi</i>	500	1.469
<i>Fakülte Hastanesi</i>	1.700	6.219
<i>Kadırğa Hastanesi</i>	350	796
Toplam	5.550	19.433

Hilal-i Ahmer Cemiyeti yalnızca yurtiçindeki bu hastanelerle değil cephe gerisinde de birçok hastane açarak ordunun sağlık faaliyetlerine destek verdi. Nitekim Ordu Sıhhiye Genel Müfettişliği’nin 29 Mart 1915 tarihli yazısı ile Hilal-i Ahmer Cemiyeti’nden Anadolu ve Rumeli cihetinde her biri 100 yatak kapasiteli 14 istirahatthane ile Gelibolu’da 300 yataklı bir hastanenin kurulması talep edildi. Bu talep karşılıksız bırakılmayarak Gelibolu, Akbaş, Ilgardere, Maydos, Şarköy, Çanakkale, Bandırma, Biga, Tekirdağ, Mürefte gibi mevkilerde hastaneler açıldı⁵⁹⁸.

Dolayısıyla askeri idare ve Hilal-i ahmer cemiyetinin gayretleri neticesinde 4 Mayıs 1915 tarihi itibarıyla Tekirdağ hastanelerinde 1.450’ye, Şarköy hastanelerindeki yatak sayısı 400’e, Gelibolu hastanelerindeki yatak sayısı 150’ye⁵⁹⁹, Lapseki’deki yatak sayısı 300’e, Ezine hastanelerindeki yatak sayısı 500’e, Dümrek hastanesindeki yatak sayısı 450’ye, Biga hastanelerindeki yatak sayısı 1.300’e, Dimetoka köyündeki hastane sayısı 500’e ulaştırılarak menzil sınırları içindeki toplam yatak sayısı 5.050’ye ulaştı⁶⁰⁰.

⁵⁹⁷ Kızılay Arşivi, Kutu No: 702, Belge No: 1.

⁵⁹⁸ Lokman Erdemir, *Çanakkale Bir Milletın Varoluş Destanı*, s. 197.

⁵⁹⁹ Gelibolu hastanelerinin 250 olan yatak sayısı kısa sürede 1.000’e çıkarıldı. Ancak Gelibolu’nun bombalanması üzerine bu hastanelerin bir kısmı Lapseki’ye ve bir kısmı da Tekirdağ’a taşındı. Böylece Gelibolu kasabasında acil vakalar için yalnızca 150 yataklı hastane bırakıldı. *Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915-04 Haziran 1915)*, C. V, II. Kitap, s. 274.

⁶⁰⁰ *Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915-04 Haziran 1915)*, C. V, II. Kitap, s. 274.

Böylece Gelibolu yarımadası ve Marmara denizi etrafında açılan bu hastaneler sayesinde hastanelerdeki yatak sayısı, ordunun ihtiyaçları karşılayacak duruma geldi⁶⁰¹.

Hilal-i Ahmer Cemiyeti yalnızca hastaneler açarak ordunun sağlık faaliyetlerine destek olmuyordu. Bunun yanında 5'inci Ordu kumandanı Liman Von Sanders'in talebi üzerine hastanelerin ihtiyacı olan yatak, karyola, sağlık malzemesi, çadır ve baraka gibi ihtiyaçlarını da karşılıyordu⁶⁰².

Hilâl-i Ahmer Cemiyeti biryandan sağlık hizmetlerine yönelik faaliyetlerde bulunurken bir yandan da hastanelere yakın mevkilerde çayhaneler açarak çay, süt, ayran ve sigara gibi ihtiyaçlarını da karşılamayarak askerin moral ve motivasyonunu yükseltmeye çalıştı⁶⁰³. Bu amaçla Hilâl-i Ahmer Cemiyeti Mayıs 1915'ten itibaren çayhaneler tesis etmeye başladı. Öncelikle Akbaş ve Lapseki'de çayhaneler açılmış daha sonra Ilgardere ve Değirmenburnu sevkîyat hastanelerin yanında çayhaneler açılarak askerin çay, süt ve ayran ihtiyacı karşılandı⁶⁰⁴.

3.4. Menzil Bölgesinde Hasta ve Yaralıların Tahliyesi

Menzil bölgesindeki sağlık hizmetlerinin sorunsuz yürütülebilmesi için, menzil bölgesindeki hastanelerinin yeni hasta ve yaralıları için sürekli hazır halde bulundurulmalıydı. Ayrıca cephedeki sağlık kuruluşlarının kâfi gelmemesi ve özellikle tedavisi uzun süre devam edecek olan hasta veya yaralıların menzil bölgesinden geriye yani yurtiçindeki hastanelere sevk edilmesi gerekirdi⁶⁰⁵.

Bu tahliye işlemi iki aşamada gerçekleştirilirdi. Birinci aşama menzil muntıkası içinde yer alan hastanelerden demiryolu istasyonuna veya menzil gerisinde bulunan

⁶⁰¹ *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 27, Belge No: 176.

⁶⁰² *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 108, Belge No: 14; *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 73, Belge No: 33.

⁶⁰³ Ordunun ihtiyaçlarını karşılamak hususunda Hilal-i Ahmer Cemiyeti Reisi Besim Ömer Paşa'nın özverili çabalarının büyük katkısı oldu. *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 90, Belge No: 6; *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 73, Belge No: 33; *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 74, Belge No: 47; *Kızılay Arşivi*, Kutu 12, Belge No: 246; *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 90, Belge No: 6; *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 27, Belge No: 176; *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 2, Belge No: 240; *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 108, Belge No: 14; *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 12, Belge No: 240, 240-1.

⁶⁰⁴ Hilal-i Ahmer çayhanelerinin faaliyetlerinden dolayı Hilal-i Ahmer çayhaneleri sermemuru Kenan Bey'in harp madalyası verildi. *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 221, Belge No: 64, 64-1; *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 544, Belge No: 2; Cahide Sınmaz Sönmez, *a.g.m.*, s. 186.

⁶⁰⁵ Cepheden ilk yaralıları çıkarmadan beş gün sonra 30 Nisan 1915'te İstanbul'a ulaştı. Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 65-66; Lokman Erdemir, *Çanakkale Savaşı Siyasi, Askeri ve Sosyal Yönleri*, s. 340; Lokman Erdemir, *İstanbul'da Hilâl-i Ahmer Cemiyeti Taksim ve Daruşşafaka Hastanelerinin Vefat Listeleri, Yaralı ve Hastaların Vefat Sebepleri (1915-1916), Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ* (100. Yıl Özel Sayısı), Yıl: 13, Çanakkale, (Bahar) 2015, S. 18, s. 707.

iskelelere yapılan tahliye işlemidir. Menzil dâhilindeki sağlık kuruluşları arasındaki veya sağlık kuruluşlarından tahliye iskeleleri veya Uzunköprü istasyonuna yapılan yaralı tahliye faaliyetleri Menzil Sertebabet Şubesine bağlı hasta nakliye kollarınca gerçekleştirilirdi.

Bir menzil hasta nakliye kolunun kadrosunda yer alan personel ile nakliye kolu emrinde bulunan araç ve gereçler tabloda verilmiştir⁶⁰⁶.

Tablo 45. Bir Hasta Nakliye Kolunun Kadrosu

Personel Sayısı	Görevi	Ünvanı
1	Sertabip	Kıdemli Yüzbaşı
4	Tabip	Yüzbaşı.
1	Jandarma İnzibat Memuru	
2	Sıhhiye Başçavuşu	
8	Hastabakıcı	
4	Sıhhiye Küçük Zabiti	
10	Mekkâre Nakliye Eri	
1	Mekkâre	
8	Yaylı Araba	
16	Araba Hayvanı	
8	Araba Eri	
4	Sıhhiye Arka Çantası	
2	Sıhhiye Sandığı	

Menzil sınırları içinde hasta ve yaralılar geriye nakledilirken yaralıların durumu gözönünde bulundurulurdu⁶⁰⁷. Zira yürüyebilecek durumda olan hafif yaralılar muhafız müfrezeleri gözetiminde topluca geriye sevk edilirken yürüyemeyecek durumda olan ağır hasta ve yaralılar ise sedye veya hasta nakliye arabaları ile nakledilirdi⁶⁰⁸.

⁶⁰⁶ Kızılay Arşivi, Kutu No: 372, Belge No: 3-5.

⁶⁰⁷ Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 982; Ahmet Esenkaya, “Çanakkale Muharebelerinde İtilaf Devletlerinin Savaş Hukukuna Aykırı Davranışları”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, S.4, Çanakkale, 2006, s. 51-96.

⁶⁰⁸ Yusuf Alpmansü, *a.g.m.*, s. 4; Münim Mustafa, *a.g.e.*, s. 53; Behçet Sabit Erduran, *a.g.e.*, s. 146; Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. II, s. 332. Yaralıların sedye ile taşınmasına ilişkin fotoğraf için bkz. Ek 20.

Menzil bölgesinde bulunan ulaşım araçları Menzil Müfettişliğince temin edilirdi⁶⁰⁹. Hasta nakline mahsus bu araçlar, dört tekerlekli ve diğer nakliye araçlarına göre nispeten geniş ve yaylı araçlardı⁶¹⁰. Bu arabalar sayesinde yaralılar tahliye esnasında zarar görmemesi için özel olarak hazırlanmış araçlardı⁶¹¹. Ancak menzil elinde bu araçların sayısı oldukça sınırlıydı. Bu bakımdan hasta ve yaralıların tahliyesinde büyük oranda erzak ve cephane kollarından faydalanıldı⁶¹². Zaman zaman nakliyata sivil halk da arabalarıyla katkıda bulunurdu⁶¹³.

Savaş süresince İtilaf donanması ve uçaklarının yaralı taşıyan teskereciler ile hasta nakliye kollarını uluslararası hukuka aykırı olmasına rağmen bombalamaları üzerine geriye yapılan nakiller umumiyetle gece yapılmaya başlandı⁶¹⁴.

Menzil sınırları içindeki hastanelerde sıhate kavuşan erat en yakın nokta kumandanlığı vasıtasıyla mensup olduğu kıtaya sevk edilirdi. Ancak sağlığına kavuşamayan veya tedavisi uzun sürecek olan hastalar ile hava değişimi verilen askerler menzil bölgesinden yurtiçindeki hastanelere nakledilirdi⁶¹⁵. Zira ordu harekât alanından gelecek olan hasta ve yaralılar için bu hastanelerin her an hizmete hazır durumda olması gerekirdi⁶¹⁶.

Menzil sınırları içerisindeki tahliye işlemleri Ordu Menzil Müfettişliği tarafından düzenlenirken menzil mıntıkasından yurtiçine yapılan tahliye işlemleri ise Sahra Sıhhiye Genel Müfettişliği⁶¹⁷ (*Sahra Sıhhiye Müfettiş-i Umûmisi*), Menzil Genel Müfettişliği ve Ordu Menzil Müfettişliği'nin koordinasyonu ile gerçekleştirilirdi⁶¹⁸.

Menzil bölgesinden anavatan içlerine yapılacak hasta ve yaralı tahliyesinde birinci yol Uzunköprü'ye kadar karayolu ve buradan da demiryoluyla yapılan tahliye

⁶⁰⁹ Kızılay Arşivi, Kutu No: 372, Belge No: 3-4.

⁶¹⁰ Sami (Dz. Yb.), a.g.m., s. 66.

⁶¹¹ Hasta nakliye aracına ait resim için bkz. Ek 21.

⁶¹² Genel kaide olarak harp mıntıkasına gelen erzak ve cephane kolları geriye dönüşlerinde herhangi bir emir almasalar dahi hasta ve yaralıların tahliyesinde gereken yardımı yapacaklardı. Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Mahumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 58-59; Mustafa Şahin, a.g.m., s. 282.

⁶¹³ Çanakkale Acı İlaç, s. 56.

⁶¹⁴ Nurhan Aydın, a.g.m., s. 982.

⁶¹⁵ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Mahumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 65.

⁶¹⁶ Nurhan Aydın, a.g.m., s. 990.

⁶¹⁷ Sahra Sıhhiye Genel Müfettişliği görevini Süleyman Numan Bey yürütüyordu. Kemal Özbay, a.g.e., C. I, s. 235; Kemal Özbay, a.g.e., C. II, s. 331.

⁶¹⁸ Hasta ve yaralı gemileri ile sıhhiye trenleri Sahra Sıhhiye Müfettiş-i Umumiliği'ne bağlı bulunurlardı. Ancak ihtiyaç halinde Ordu menzilleri bünyesinde bulunan Sertebabet Şubesi emrine verilirlerdi. Kızılay Arşivi, Kutu No: 372, Belge No: 3-1.

işlemidir. Ancak bu yolla yapılacak tahliye işleminde hasta ve yaralılar oldukça uzun sayılabilecek bir karayolunu kat etmek durumdaydı. Bu da özellikle ağır yaralıların tahammül edebileceği bir durum değildi.

Ayrıca yollar oldukça dar ve yetersiz olması, hasta nakliye arabalarının yetersizliği ve İtilaf kuvvetlerinin indirekt atışlarıyla bu yol güzergâhlarının sürekli bombalanması gibi nedenlerden ötürü bu güzergâh üzerinden hasta ve yaralıların tahliyesinde büyük sıkıntılar yaşanıyordu⁶¹⁹. Uzunköprü'ye ulaştırılan hasta ve yaralıların tahliyesi için özel olarak hazırlanmış sıhhiye trenlerine ihtiyaç vardı⁶²⁰. Ancak elde yeterli sıhhiye trenleri bulunmadığından hasta ve yaralılar yolcu trenleriyle naklediliyordu.

Bir sıhhiye treninde görev alan personelin kadrosu tabloda verilmiştir⁶²¹.

Tablo 46. Bir Sıhhiye Treninde Bulunan Personelin Sayısı ve Görevi

Personel Sayısı	Görevi	Unvanı
1	Sertabip	Binbaşı
3	Tabip	Kıdemli Yüzbaşı
2	Aşçı	
2	Aşçı Yamağı	
5	Sıhhiye Çavuşu	
11	Sıhhiye Küçük Zabiti	
16	Hasta Bakıcı	
5	Nakliye Eri	

Bu güzergâh üzerinde yapılan tahliye işlemleri hasta ve yaralılar açısından oldukça meşakkatli olduğundan pek de tercih edilmedi. Bu güzergâh daha çok hafif yaralıların tahliyesi için kullanıldı.

⁶¹⁹ Harp alanından Uzunköprü'ye yapılan ikmal ve tahliye hizmetleri özellikle Eksamilden itibaren Süleymaniye ve Kavaklı köyü arasında bulunan köprülü yol düşman tarafından sürekli olarak top ateşine tutuluyordu. Bu bakımdan bu mıntıka en tehlikeli mevkilerdendi. Münim Mustafa, *a.g.e.*, s. 40-41; Turhan Seçer, *a.g.e.*, s. 191.

⁶²⁰ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 66.

⁶²¹ *Kızılây Arşivi*, Kutu No: 372, Belge No: 3-6.

Menzil bölgesinden yurtiçine yapılan tahliye işleminde kullanılan bir diğer tahliye işlemi de yarımada dan mavna ve vapurlarla Anadolu yakasına buradan da yurtiçine doğru yapılan tahliye işlemidir⁶²².

Tahliye işleminde kullanılan bir diğer güzergâh da yarımada dan denizyoluyla doğrudan İstanbul'a yapılan tahliye işlemidir. Bu güzergâh üzerinden yapılan tahliye işlemi diğer yollara nazaran oldukça kısa sürdüğü gibi hasta ve yaralılar meşakkatsiz şekilde tahliye edildiğinden cephe de ki tahliye işlemi büyük oranda bu yol üzerinden gerçekleştirildi. Özellikle Ağır yaralıların vakit kaybedilmeden ve rahat şekilde geriye ulaştırılması yaralıların sıhhati bakımından büyük önem arz ediyordu. Bu bakımdan özellikle ağır yaralılar bu yolla İstanbul'da bulunan Maltepe, Gümüşsuyu, Haydarpaşa, Yıldız ve Gülhane hastanelerine nakledildi⁶²³. İstanbul dışında hasta ve yaralılar Tekirdağ, İzmit, Eskişehir, İzmir, Balıkesir, Kırkağaç, Soma ve Manisa'daki hastanelere sevk edilirdi⁶²⁴.

Gelibolu yarımadasından yapılan hasta ve yaralıların tahliyesinde büyük oranda Akbaş, Akdere, Maydos, iskelelerden yapıldı. Özellikle Akbaş ve Akdere'deki hastaneler yaralı aktarma merkezleri olarak kullanılıyordu. Nitekim 25 Nisan 1915 tarihi ile 1 Temmuz 1915 tarihleri arasında Akbaş ve Akdere hastaneleri aracılığıyla tahliye edilen yaralı hasta sayısı şu şekildeydi⁶²⁵.

⁶²² Behçet Sabit Erduran, *a.g.e.*, s. 129.

⁶²³ Çanakkale Cephesinden tahliye edilen hasta ve yaralıların çok büyük bölümü İstanbul'daki hastanelere gönderilirdi. Muharebelerinin bittiği 9 Ocak 1916 tarihine kadar İstanbul hastanelerine nakledilen yaralı ve hasta sayısı 150.868'i bulmuştur. Lokman Erdemir, "İstanbul'da Hilal-i Ahmer Cemiyeti Taksim ve Darşşafaka Hastanelerinin Vefat Listeleri, Yaralı ve Hastaların Vefat Sebepleri (1915-1916)", s. 706; Lokman Erdemir, *Çanakkale Savaşı Siyasi, Askeri ve Sosyal Yönleri*, Gökkuşbu Yay. İstanbul 2009, s. 342; Tülin Alim Baran, *a.g.m.*, s. 999; Mustafa Selçuk, *a.g.e.*, s. 111.

⁶²⁴ Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. I, s. 230, 233.

⁶²⁵ *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915-04 Haziran 1915)*, C. V, II. Kitap, s. 274; Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. I, s. 232, 235-236; Lokman Erdemir, "İstanbul'da Hilal-i Ahmer Cemiyeti Taksim ve Darşşafaka Hastanelerinin Vefat Listeleri, Yaralı ve Hastaların Vefat Sebepleri (1915-1916)", s. 705.

Tablo 47. Tahliye Edilen Hasta ve Yaralı Sayısı

Aylar	Yaralı Sayısı	Hasta Sayısı	Hava Değişimi
<i>Nisan 1915</i>	25.065	207	-
<i>Mayıs1915</i>	16.298	1.192	-
<i>Haziran1915</i>	15.031	953	-
<i>Temmuz1915</i>	17.721	3.099	145
<i>Ağustos1915</i>	12.742	13.196	2.449
<i>Eylül1915</i>	5.162	10.195	2.457
<i>Ekim1915</i>	3.315	6.695	7.224
<i>Kasım1915</i>	3.939	9.548	5.524
Toplam	99.273	45.091	17.799

Aralık ayı verileri de eklendiğinde cepheden tahliye edilen yaralı sayısı 110.220’yi bulurken hastalık veya hava değişimine gönderilen asker sayısı da 70.939’u bulmuştur. Böylece sağlık sorunlarından dolayı tahliye edilen toplam asker sayısı 181.159’ a ulaşmıştır⁶²⁶.

Denizden yapılan tahliye faaliyetleri için yeterli miktarda hasta nakliye gemisinin tedarik edilmesi gerekirdi. Bunun için harbin başlangıcından itibaren Gülhane vapuru yaralıların tahliyesi gerçekleştirmek üzere hazırlandı⁶²⁷. Bununla birlikte Osmanlı Hilal-i Ahmer Cemiyetine ait 300 yataklı Gülnihal gemisi⁶²⁸ ve 150 yataklı Edremit gemileri hasta ve yaralıların taşınması için hazır hale getirildi⁶²⁹. Hasta nakliye gemilerine olan ihtiyacın artması üzerine Seyr-i Sefain idaresine ait Akdeniz vapuru ile Şirket-i Hayriye’ye ait 80 yataklı dört vapura askeri makamlarca el konularak hasta ve yaralıların tahliyesinde kullanılmaya başlandı⁶³⁰.

⁶²⁶ Lokman Erdemir, “Çanakkale Savaşı Sırasında İstanbul Hastanelerinde İlk Sağlık Hizmetleri ve Şehitlerin Defni”, *Fırat Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Yıl 17:1, Elazığ, 2012, s. 56.

⁶²⁷ *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X ncü Cilt”, s. 300.

⁶²⁸ Kapasitesi daha sonra 700 çıkarılan Gülnihal gemisi savaş süresince hasta ve yaralıların tahliyesinde kullanıldı. Tülay Alim Baran, “İtilaf Devletleri’nin Çanakkale Savaşları’nda İnsalcıl Hukuktan Uzak Faaliyetleri”, *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, s. 999.

⁶²⁹ 5’inci Menzil Müfettişliğinin kuruluşundan önce bu gemiler Hilal-i Ahmer Cemiyeti tarafından hazırlanarak 1’inci Ordu Müfettişliği emrine verilmişti. Ancak 5’inci Menzil Müfettişliğinin ihdas edilmesinden sonra bu müfettişlik emrine verildi. *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 372, Belge No: 3-1.

⁶³⁰ Akdeniz vapuru gemideki kamaralara ek olarak 800 yatak ile donatılarak Akbaş limanında görevlendirildi. *Kızılay Arşivi*, Kutu No:73, Belge No:45; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 29, 29-1.

Bir hastane vapurunda bulunan personelinin kadrosu şu şekildeydi⁶³¹.

Tablo 48. Bir Hastane Vapurunda Bulunan Personelin Kadrosu

Sayısı	Görevi	Unvanı
1	Sertabip	Binbaşı
2	Tabip	Kıdemli Yüzbaşı
1	Tabip	Yüzbaşı
2	Eczacı	Mülâzım, Yüzbaşı
2	Küçük Zabıt “Biri inzibat memuru”	
3	Sıhhiye Çavuşu	
11	Sıhhiye Küçük Zabiti	
30	Hasta Bakıcı	
2	Aşçı	
2	Aşçı Yamağı	
2	Çamaşırcı	
2	Çamaşırcı Yamağı	

Cephede hasta ve yaralı sayısının artmasına paralel olarak nakliye vapuruna olan talep daha da arttı. Ordu idaresi nakliye vapur temin etmek üzere Hilal-i Ahmer Cemiyetinden talepte bulunuldu⁶³². Böylece Şirket-i Hayriye’ye ait 60, 61, 62, 63, 66, 67 ve 70 numaralı vapurlar ordu emrine alınarak tahliye hizmetlerinde istihdam edildi⁶³³. Tüm bunlara rağmen nakliye araçlarının temininde zaman zaman sıkıntılar yaşanmaya devam etti. Bu gibi durumlarda erzak ve cephane getiren gemilerden de faydalanıldı⁶³⁴.

Denizden yapılan tahliye işlemlerinde en büyük sorun İtilaf donanması ait gemi ve denizaltıların nakliye hizmetinde bulunan gemilere saldırılar oluşturmdu.

⁶³¹ Kızılay Arşivi, Kutu No: 372, Belge No: 3-5.

⁶³² Kızılay Arşivi, Kutu No: 25, Belge No: 16.

⁶³³ Kızılay Arşivi, Kutu No: 44, Belge No: 168; ATASE Arşivi, BDH, Kls.3527, Dos. 21, Fih. 29, 29-1; Mustafa Şahin, *a.g.e.*, s. 283; Behçet Sabit Erduran, *a.g.e.*, s. 144; Nejat İnanır, *a.g.t.*, s. 4-29; Ahmet Esenkaya, “Çanakkale Muharebelerinde Cephede ve Cephe Dışında Sağlık Hizmetleri” *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, Yıl 9, Sayı 10-11, Çanakkale, (Bahar-Güz 2011) s. 41; Tülay Alim Baran, *a.g.m.*, s. 999; Nurhan Aydın, *a.g.m.*, s. 989.

⁶³⁴ Mustafa Şahin, *a.g.e.*, s. 283.; Nejat İnanır, *a.g.t.*, s. 4-29.

Uluslararası hukuk gereği⁶³⁵ hastane gemilerinin saldırılardan men edilmiş olsa da Osmanlı hasta nakliye gemileri birçok kez saldırıya maruz kaldı⁶³⁶. Buna rağmen 9 aylık harp döneminde büyük bölümü denizden olmak üzere 110.220 yaralı ve 70.993'ü hasta olmak üzere toplam 181.213 hasta ve yaralı yurtiçine sevk edildi⁶³⁷.

3.5. Sağlık Hizmetlerinin Yürütülmesinde Karşılaşılan Zorluklar

Menzil bölgesindeki sağlık hizmetlerini olumsuz etkileyen faktörlerin başında, mevcut doktor sayısının oldukça yetersiz oluşuydu. Özellikle kara muharebelerinin başlamasından itibaren hastaneler yaralılarla dolup taşmaya başlamış, buna karşın az sayıdaki doktor insanüstü bir çaba ile gelen yaralılara müdahale etmeye çabalamıştır.

Çanakkale muharebeleri esnasında Maydos, Kilitbahir ve Yıldız hastanelerinde doktorluk vazifesini ifa eden Behçet Sabit Erduran bu hususla ilgili olarak şunları aktarmaktadır.

*“... iki üç doktorla üç bin yaralıya yetismeye çalışmanın, tıp adına olmasa bir cinnet, bir cinayet sayılacağı, İstanbul'a yazılmıştı. Yine değişen bir şey yok. Ne yapalım, içimiz kan ağlasa da soğukkanlılığımızı koruyup mesleğimizin gereğinin yerine getirecek, yaralıların imdadına koşacağız. Ancak her şeyin bir sınırı vardır. Bu durum bütün sınırları aştı...”*⁶³⁸

Aslında Ordudaki muhtemel hekim ihtiyacı sivil hekimlerin orduda istihdam edilmesiyle karşılanmaya çalışıldı. Bu amaçla “Mükellefiyet-i Etibba” kanunu yürürlüğe konarak sivil hekimler ordu bünyesinde istihdam edilmeye başlandı⁶³⁹. Böylece

⁶³⁵ 1907 tarihli La Haye Sözleşmesinin IV Numaralı Sözleşme: Kara Savaşı Kurallarına Dair Sözleşme ve IX Numaralı Sözleşme: Deniz Savaşı Kurallarına Dair Sözleşme maddelerinde sağlık müesseselerine yapılan savaş suçu sayılacağı açıkça yer almasına rağmen Osmanlı tarafı birçok defa bu tür ihlallerler karşı karşıya kaldı. Mehmet Tetik-Mehmet Şükrü Güzel, *Kızılai ve Kızılhaç Belgeleriyle Osmanlılara Karşı İşlenen Savaş Suçları (1911-1921)*, İstanbul, 2012, s. 35-38; Mustafa Selçuk, *a.g.e.*, s. 107; Behçet Sabit Erduran, *a.g.e.*, s. 13-14.

⁶³⁶ 1 Haziran 1915 tarihinde: E-11 denizaltısı Yeşilköy civarında 700 yaralıyı taşıyan hastane gemisine saldırdı. Ancak isabet ettiremedi. Osmanlı hükümeti bu olayı protesto etti. Ancak İtilaf kuvvetleri bu saldırılarını devam ettirdi. Nitekim 14: Temmuz 1915'te Akbaş limanında bulunan Kızılai'a ait Gülnihal hastane gemisi, 60 ve 63 numaralı hastane gemileri Kızılai bayrağı taşımalarına rağmen saldırıya uğradı. İsmail Bilgin, *a.g.e.*, s. 299, 348.

⁶³⁷ Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. I, s. 238.

⁶³⁸ Behçet Sabit Erduran, *a.g.e.*, s. 129.

⁶³⁹ 20 Temmuz 1914 tarihinde yürürlüğe giren bu kanun çerçevesinde 1.283 sivil doktor ordu bünyesinde istihdam edildi. Böylece Birinci Dünya Savaşı süresince 1.202'si muvazzaf doktor, 1.283'ü de yedek doktor olmak üzere 2.485 doktor hizmet verdi. Kemal Özbay, *Türk Askeri Hekimliği Tarihi*, C. II, İstanbul, 1976, s. 305; Elif Ergün, *a.g.t.*, s. 100.

ordunun hekim ihtiyacı başta olmak üzere diğer sağlık personelinin karşılanması için, ülkedeki tüm sivil hekim ve sağlık personelinin yararlanma yoluna gidildi⁶⁴⁰. Ancak harbin başlamasıyla birlikte ordunun artan ihtiyaçlarını silahlı altına alınan hekim ve sağlık personeli ile karşılamak mümkün olmadı⁶⁴¹.

Dolayısıyla özellikle çatışmaların yoğunlaştığı dönemlerde doktorlar yaralıları müdahale etmede yetersiz kaldı. Yaralıları tedavi edecek yeterli doktor bulunmadığından hafif yaralıları daha çok sıhhiye erleri tarafından müdahale edilmek mecburiyetinde kalındı⁶⁴². Özellikle menzil bölgesindeki hastanelerin doktor ihtiyacını karşılamak için eldeki mevcut doktorlar acil ihtiyacı olan hastanelere günlük görevlendirilmeler yapılarak karşılanmaya çalışıldı⁶⁴³. Ancak bu geçici tedbirlerle her geçen gün artan yaralı sayısına yetişmek hiç de kolay değildi.

Muharebelerin şiddetlendiği dönemlerde günlük yaralı sayısı ortalama iki bini buluyordu. Yaralı asker sayısının bu denli artması beraberinde tıbbi malzeme sıkıntısını getirdi⁶⁴⁴. Teçhizat ve malzeme eksikliğinden dolayı ameliyatlara gereği gibi yapılamadığı gibi özellikle kanlı vuruşmaların yapıldığı günlerde pamuk ve sargı bezi gibi basit ihtiyaçların temininde bile sıkıntı çekildi⁶⁴⁵.

Osmanlının sağlık alanındaki hizmetlerini olumsuz etkileyen bir diğer etkende İtilaf donanmasının hastanelere yaptıkları saldırılardı. Nitekim Gelibolu, Maydos, Akbaş mevkiinde bulunan hastaneler farklı tarihlerde bombalandı. Oysa bu saldırılar uluslararası hukuka aykırı olmasına rağmen sağlık kuruluşları ve hasta nakliye araçları sürekli olarak bu tür saldırılara maruz kalıyordu⁶⁴⁶.

Oysa gerek 1864 ve daha sonra yenilenen 1906 tarihli Cenevre sözleşmesi gerekse 1907 tarihli La Haye Sözleşmesi hükümleri çerçevesinde Osmanlı ve İngiliz hükümetleri savaş öncesinde hastaneler, hastane gemileri ve hasta taşıyan araçlarının

⁶⁴⁰ Menzil mıntıkasında görev alacak tabipler ve eczacılar Sıhhiye Dairesi tarafından temin edilirken sağlık kuruluşlarında hizmeti verecek personel de Menzil müfettişliklerinin talebi üzerine Ordu kumandanlıklarınca karşılanırdı. *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 372, Belge No. 3-1.

⁶⁴¹ Behçet Sabit Erduran, *a.g.e.*, s. 129; Turhan Seçer, *a.g.e.*, s. 154; *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, 3. Kitap, s. 133.

⁶⁴² Ordu menzil hastanelerine verilen on hastanenin normal kadrolarında bulunması gereken 95 doktor yerine 61 doktor ile sağlık hizmeti verilmeye çalışılmıştır. Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. I, s. 238.

⁶⁴³ Doktor Behçet Sabit Erduran yalnızca Maydos hastanesine 25 Nisan-2 Mayıs tarihleri arasında 5.800 yaralının geldiğini ve 3 Mayıs günü de bu sayıya 1.825 kişinin daha eklendiğini belirtiyor. Bu durumda doktorlar yalnızca acil durumda bulunan hastalara müdahale etmek durumunda kalmış geri kalan yaralıları ise daha gerilerdeki hastanelere nakledilirdi. Behçet Sabit Erduran, *a.g.e.*, s. 141.

⁶⁴⁴ Lokman Erdemir, *Çanakkale Bir Millet'in Varoluş Destanı*, s. 193.

⁶⁴⁵ *Çanakkale Acı İlaç*, s. 53, 58; Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. I, s. 310-311.

⁶⁴⁶ Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri*, C. I-II, Ankara, 2005, C. I, s. 189-190, 217; C. II, s. 11-12, 66, 71, 95, 147, 210, 230.

saldırlardan muaf olacağı hususunda mutabakata varmışlardı. Nitekim yürürlükte olan 18 Ekim 1907 tarihli dördüncü La Haye Sözleşmesi'nin 27.ci maddesinde⁶⁴⁷ askeri amaç için kullanılmamak koşuluyla hastane ve hasta ve yaralıların bulundukları mevkilerin korunmasını hakkında taraflara yükümlülüğü getiriyordu. Bu yükümlülükler çerçevesinde sağlık hizmetii veren kurumlara saldırılamayacağı gibi personel ve araçları alıkonamazdı⁶⁴⁸.

Ancak İtilaf devletleri uluslararası hukuku göz ardı ederek birçok defa Osmanlı hastanelerini ve hasta nakliye araçları bombaladı⁶⁴⁹. Osmanlı hükümeti, İtilaf kuvvetlerinin bu tür saldırıları Amerika Sefareti aracılığıyla protesto etmesine rağmen olumlu bir sonuç elde edilemedi⁶⁵⁰. Zira İtilaf kuvvetleri hastaneleri ve hasta nakliye gemilerini bombalanmaya devam etti⁶⁵¹.

Netice itibariyle cephedeki tüm bu zorluklara rağmen 5'inci Menzil Teşkilatı bünyesindeki sağlık birimlerinin öz verili çalışmalar sayesinde başarıyla yürütüldü. Bu sayede Türk ordusunun Balkan Savaşlarında salgın hastalıklar neticesinde yaşadığı büyük felaketin tekrarlanması önlendi⁶⁵².

3.6. Menzil Bölgesinde Veterinerlik Hizmetlerinin Yürütülmesi

Menzil mıntikasındaki hayvan sağlığı ve veterinerlik hizmetleri Menzil Serbaytarlık şubesinin uhdesinde yürütülürdü. Dolayısıyla menzile ait hayvan hastaneleri, hayvan depoları, araba depoları ve ecza depoları gibi müesseseler doğrudan Serbaytarlık şubesine bağlı olarak hizmetlerini yürütürdü. Bu şubenin başında bir Serbaytar bulunurdu. Bu zat ordu bünyesindeki hayvanların veterinerlik hizmetlerini yürütmekle birlikte hayvan sağlığına ilişkin teçhizat ve malzemenin temini edilmesi ile de

⁶⁴⁷ “ Kara Harbinin Kanunları ve Âdetleri Hakkında Yönetmelik” ekinin II. Kesim, I. Bölüm, 27. Maddesi için bkz. Behçet Sabit Erduran, *a.g.e.*, s. 13-14.

⁶⁴⁸ Ahmet Esenkaya, “Çanakkale Muharebelerinde İtilaf Devletlerinin Savaşa Aykırı Davranışları”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi*, S. 4, Çanakkale, Mart 2006, s. 52.

⁶⁴⁹ Geniş bilgi için bkz. Ahmet Esenkaya, “Çanakkale Muharebelerinde İtilaf Devletlerinin Savaşa Aykırı Davranışları”, s. 54-58.

⁶⁵⁰ Mustafa Selçuk, *a.g.e.*, s. 43; Münim Mustafa, *a.g.e.*, s. 94; Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri I*, s. 112-114, 188.

⁶⁵¹ *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 270, Belge No: 52; İsmail Bilgin, *a.g.e.*, s. 252, 299, 353, 354, 348, 356; Cemalettin Taşkiran, *a.g.m.*, s. 104-105.

⁶⁵² A. Reşit Rey, *a.g.e.*, s. 233-234.

iştilal ederdi. Dolayısıyla 5'inci Menzil Serbaytarlık vazifesi Binbaşı Halil Bey tarafından yürütüldü⁶⁵³.

Ordu ihtiyaçları için temin edilen hayvanlar, öncelikle hayvan depolarına gönderilir ve burada gerekli aşı ve bakımları yapıldıktan sonra menzil bölgelerinde bulunan hayvan depolarına nakledilirdi. Nitekim 5'inci Menzil bölgesinde Edirne, Uzunköprü, Nesipbeyçiftliği, Beğendik, Büyükkarakarlı, Bandırma, vb. noktalarda hayvan depoları oluşturuldu⁶⁵⁴. Böylece ordunun hayvan ihtiyacı bu depolardan temin edilirdi.

Hastalanan veya yaralanan hayvanlar menzil bünyesinde teşkil edilen hayvan hastanelerinde tedavi edilirdi. Tedavisi yapılanları yeniden hizmet bölgelerine gönderilirken tedavisi uzun sürecek hayvanlar ise yurtiçindeki hayvan hastanelerine nakledilirdi⁶⁵⁵. Bu hastanelerde menzil bünyesinde teşkil edilen diğer müesseseler gibi 1'den itibaren numaralandırılırdı. Nitekim Nesipbey Çiftliğinde 1 Nolu Hayvan hastanesi, Beğendik'te 2 Nolu ve Satıköy'de 3 Nolu Hayvan Hastanesi oluşturuldu⁶⁵⁶.

Zamanla 5'inci Menzil bölgesindeki bu hastanelerin sayıları arttırıldı. Nitekim farklı zamanlarda Edirne, Lüleburgaz, Uzunköprü, Tekirdağ, Beğendik, Keşan, Malkara, Lapseki ve Nesipbey Çiftliği, Aydıncık, Bandırma, Suluca, Münipbey Çiftliği ve Gelibolu'da hayvan hastaneleri oluşturuldu⁶⁵⁷.

Hayvan sağlığına ilişkin bir diğer müessese de veteriner ilaç depolarıdır. Bu depolar Ecza-i Baytariye Müddehîri veya depoları olarak isimlendirilirdi. Gelibolu, Bandırma, Tekirdağ, Uzunköprü, Lüleburgaz ve Suluca gibi önemli noktalarda ilaç depoları oluşturuldu⁶⁵⁸.

Menzil bünyesinde bulunan diğer tüm müesseselerde olduğu gibi bu müesseselerde ordunun ihtiyaçları gözönünde bulundurularak sayıları arttırıldığı gibi bulundukları mevkiler de zamanla değişirdi.

⁶⁵³ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 42-47.

⁶⁵⁴ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1, 1-4, 37, 39; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3421, Dos. 21, Fih. 97, 18; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 29, 29-1.

⁶⁵⁵ *Birinci Dünya Savaşı Çanakkale Cephesi Harekâtı (Haziran 1914-Ocak 1916)*, s. 237.

⁶⁵⁶ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 29, 29-1.

⁶⁵⁷ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3591, Dos. 1, Fih. 1-3; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1, 37; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3568, Dos. 208, Fih. 18; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3547, Dos. 105, Fih. 11-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-20; Abidin Ege, *a.g.e.*, s. 162.

⁶⁵⁸ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3568, Dos. 208, Fih. 18; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 29, 29-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3547, Dos. 105, Fih. 11-1.

3.7. Menzil Bölgesinde İaşe Hizmetlerinin Yürütülmesi

3.7.1. Orduların İaşe İhtiyacının Belirlenmesi

İaşe hizmetlerinin hizmetlerin düzenli yürütülebilmesi için öncelikle bilinmesi gereken şey, ordunun yıllık iaşe ihtiyacının ne kadar olduğudur. Bu bakımdan Osmanlı Devleti seferberliğin ilanından itibaren Harbiye Nezareti bünyesinde oluşturulan komisyonlar marifetiyle ordunun mevcudu göz önünde bulundurularak yıllık iaşe ihtiyacı tespit edilirdi. Bu komisyonlar ordu için temin edilecek ürünlerin cins ve miktarını belirlediği gibi, bu ürünlerin nerelerden ve hangi usullerle temin edileceğini de kararlaştırırdı. Komisyonlar vasıtasıyla kararlaştırılan hususlar Meclis-i Vükelâ tarafından onaylanarak yetkili mercilerce temin edilmeye başlandı⁶⁵⁹. Böylece Osmanlı ordularının 1915 yılında ihtiyaç duyduğu iaşe maddelerinin cins ve miktarı ile bunların temin edileceği kaynaklar ve iaşe maddelerin temin edilme yöntemleri de şu şekilde belirlenmişti⁶⁶⁰.

⁶⁵⁹ BOA, M.V, Dos. No: 201, Göm. No: 21; BOA, DH. İ.UM, Dos. No: 4-2, Vesika No: 5-26. Ayrıca Bkz. Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomisi*, TTK Yay. Ankara, 1994, s. 39.

⁶⁶⁰ BOA, DH.İ.UM, Dos. No: 4-2, Ves. No: 5-26.

Tablo 49. 1915 Yılında Ordunun İhtiyaç Duyacağı İaşe Maddelerinin Cins ve Miktarları

Erzakın Cinsi	I. Bölge ⁶⁶¹	II. Bölge ⁶⁶²	III. Bölge ⁶⁶³	IV. Bölge ⁶⁶⁴	V. Bölge ⁶⁶⁵	Toplam (ton)
<i>Dakik</i>	246.387	18.177	7.665	29.565	35.040	354.834.
<i>Un</i>	330.484	22.721	9.581	36.956	43.800	443.542
<i>Et</i>	50.854	3.786	1.596	6.159	7.300	69.697
<i>Bulgur</i>	31.865	2.272	958	3.695	4.380	43.170
<i>Yağ</i>	8.773	605	255	985	1.168	11.788
<i>Kuru Sebze</i>	49.853	3.635	1.533	5.913	7.008	67.942
<i>Tuz</i>	13.214	969	408	1.576	1.868	18.038
<i>Soğan</i>	8.870	605	255	985	1.168	11.885
<i>Sabun</i>	4.040	272	114	443	525	5.396
<i>Gaz</i>	12.706	908	383	1.478	1.752	17.228
<i>Zeytin</i>	3.923	265	112	43	512	4.455
<i>Çay</i>	1.215	90	38	147	157	1.649
<i>Şeker</i>	13.630	1.020	430	1.660	1.968	18.710
<i>Kiyâh</i>	212.684	20.805	16.425	49.275	60.225	359.414
<i>Saman</i>	134.296	13.870	10.950	32.850	40.150	232.116
<i>Yem</i>	316.123	31.207	24.637	73.912	90.337	536.218
<i>Odun Kömürü</i>	99.188	7.573	3.193	12.318	14.600	136.875
<i>Kok Kömürü</i>	700	-	-	-	-	700
<i>Odun</i>	566.338	40.393	17.033	65.700	97.340	786.805

Orduların bir yıllık iaşe ihtiyacının yanında bu ürünlerin hangi usullerle temin edileceği hususu da kararlaştırılmıştı.

Buna göre; buğday, çavdar, mısır ve akdarı, kuru sebze, soğan, tuz gibi ülke içinde temin edilen ürünler öncelikle aşar vergisinden karşılanacaktı. Aşar hasılatının

⁶⁶¹ Dersaadet, Edirne, Hüdavendigâr, Konya, Ankara, Kastamonu, Adana vilayetleri ile Çatalca, Gelibolu, Biga, İzmit, Afyonkarahisar, Kütahya, Karesi, Teke, Niğde, İçel, Bolu, Kayseri, Eskişehir sancaklarını kapsamaktadır.

⁶⁶² Aydın vilayeti ile Manisa Sancağını kapsamaktadır.

⁶⁶³ Bağdat, Basra, Musul vilayetlerini kapsamaktadır.

⁶⁶⁴ Halep, Suriye, Beyrut vilayetleri ile Kudüs, Urfa, Zor ve Maraş sancaklarını kapsamaktadır.

⁶⁶⁵ Sivas, Erzurum, Trabzon, Van, Bitlis, Mamûratülaziz, Diyarbekir vilayetleriyle Canik sancağını kapsamaktadır.

yetersiz kalması durumunda ise ihtiyaç duyulan bu ürünler mübayaa (satın alma) suretiyle temin edileceği kararlaştırıldı.

Ordunun et ihtiyacının ise ülkedeki erkek hayvanları % 15'ine tekâlif-i harbiye suretiyle el konulması ve eksik kalan kısmın ise müteahhitler vasıtasıyla piyasadan satın alınacaktı. Tereyağı ve diğer yağların mübayaa suretiyle, zeytin ve zeytinyağının tekâlif-i harbiye suretiyle temin edilecekti. Ayrıca ordunun sabun ihtiyacı imalathanelerde bulunan sabunların % 25'ine tekâlif-i harbiye kanununa istinaden el konulması ve noksan kalan kısmın ise eldeki zeytinlerin sabuna tahvil ettirilerek karşılanacaktı.

Yurtiçinde temin edilmesi mümkün olmayan ürünler tüccar tarafından gümrüklere getirilen bu ürünlere el koymak suretiyle karşılanacaktı. Buna göre; gümrüklere gelen çayın % 25'ine, şeker ve kahvenin % 15'ine, gaz ve petrolün ise % 20'sine el konularak ordunun ihtiyaçları karşılanacaktı⁶⁶⁶.

Tüm bunlarla birlikte ordu hizmetinde istihdam edilen hayvanların arpa, yulaf ve benzeri hayvan yemlerinin aşâr hasılatından karşılanması ve kalan kısmın ise mübayaa edilmesine ve ot ve samanın ise iane (yardım) suretiyle temin edilmesi kararlaştırıldı.

3.7.2. Ordu İçin Temin Edilen İaşe Maddeleri

Ordu için temin edilen iaşe maddeleri üç kategoride ele alınır⁶⁶⁷.

1. Ekmeklik: Buğday, mısır, darı, çavdar gibi ekmek veya peksimet yapımında kullanılan ürünler,

2. Erzak: et, sebze, nohut, fasulye, bakla, bulgur, pirinç, tuz, yağ, konserve edilmiş gıdalar, çay, kahve, tütün gibi askerin beslenmesinde kullanılan gıda maddeleri,

3.Yem: arpa, çavdar, ot, kepek vb. hayvan yemleri,

Seferberliğin ilanından itibaren her askerin ve ordu hizmetinde istihdam edilen hayvanların günlük istihkak miktarı tespit edilmişti. Yürürlükte bulunan Tâyinat ve Yem Kanunu'na göre, askere günlük üç bin kalorilik bir tayinatın verilmesi gerekirdi⁶⁶⁸.

⁶⁶⁶ Mehmet Çevik-Yavuz Selim Çeloğlu, "Çanakkale Cephesi'nde Türk Ordusunun İaşe ve İkmal Faaliyetleri", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı* (100.Yıl), Yıl 13, S. 18, Çanakkale, Bahar 2015, s. 303.

⁶⁶⁷ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1151, Dos. 109, Fih. 1-61; *ATESE Arşivi*, BDH, Kls.3544, Dos. 95, Fih. 1-4; Mehmet Çevik-Y. Selim Çeloğlu, *a.g.m*, s. 305.

⁶⁶⁸ *Düstur*, "Askeri Tayinat ve Yem Kanun-ı Muvakkatı", Tertip II, C. 6, s. 1286-1301.

Bu kalori miktarını karşılamak için de günde 900-960 gr. ekmek veya ekmeğin temin edilemediği durumlarda kişi başına 600-640 gr. peksimet verilecekti⁶⁶⁹.

Peksimet besin değeri düşük olmasına karşın uzun müddet bozulmadan kalabildiğinden özellikle mutfaklardan uzak kalan ileri hatlardaki askerin beslenmesinde kullanıldı. Ancak cephede iâşe sıkıntısının baş göstermesiyle peksimet artık geri hatlardaki askerin beslenmesinde de kullanılmaya başlandı⁶⁷⁰.

Ekmeklik olarak kullanılan ürünler dışında kalan her türlü gıda maddesi erzak kategorisinde değerlendirilirdi. Erzak olarak askerin beslenmesi açısından son derece önemli olan et veya et türevi gıdaların askere yedirilmesine dikkat edilirdi. Bunun için askerin günlük et istihkakı 250 gr. et veya yarısı kadar (125 gr.) kavurma, pastırma, sucuk veya et konserve olarak belirlenmişti⁶⁷¹.

Orduya verilen erzak doğal olarak ülke içinde üretilen ürünlerden oluşuyordu. Bu nedenle ordunun yemeği ağırlıkla baklagillerden oluşuyordu. Baklagillerden de bakla başta olmak nohut, fasulye, bulgur gibi ürünler eratin beslenmesinde sıkça kullanılıyordu⁶⁷². Ancak kişi başına verilen istihkak miktarı ürünün cinsine göre değişiyordu. Buna göre harp müddetince askere verilen ürünlerin cinsi ve miktarı şu şekilde belirlenmişti⁶⁷³.

Tablo 50. Kişi Başına Tahsis Edilen Erzakın Cins ve İstihkak Miktarı

Erzakın Cinsi	İstihkak Miktarı/ gr.	Erzakın Cinsi	İstihkak Miktarı/gr.
<i>Peksimet</i>	600-640	<i>Ekmek</i>	900-960
<i>Bulgur ve Pirinç</i>	150	<i>Kuru Sebze</i>	120
<i>Çorbalık Konserveler</i>	100	<i>Sebze Konserveleri</i>	150
<i>Tuz</i>	20	<i>Çerez</i>	250
<i>Tereyağı ve Zeytinyağı</i>	20	<i>Kavurma, Pastırma, Sucuk vb.</i>	125
<i>Soğan ve Sarımsak</i>	20	<i>Et Konserveleri</i>	200
<i>Zeytin ve Peynir</i>	160	<i>Kuru Üzüm</i>	50
<i>Çay</i>	1	<i>Sabun</i>	9-10
<i>Şeker</i>	10	<i>Gaz</i>	5-30

⁶⁶⁹ Askere peksimet dışında herhangi bir şey verilememesi durumunda peksimet miktarı 1.000 grama çıkartılırdı. *Seferiye Nizamnamesi*, s. 257-258; Cemil Conk, *a.g.e.*, s. 149.

⁶⁷⁰ Burhan Sayılır, *Çanakkale Savaşları ve Savaş Alanları Rehberi*, Ankara, 1997, s. 226.

⁶⁷¹ *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X ncü Cilt”, s. 173.

⁶⁷² İ. Arıkan, *a.g.e.*, s. 48,52.

⁶⁷³ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1151, Dos. 109, Fih.1-36.

Ordu için temin edilen ürünler büyük oranda ülke üretimine göre şekillenmişti. Ancak çay, kahve ve şeker, gibi ülkede temin edilmesi mümkün olmayan ürünler de bulunuyordu. Yurtiçinde temin edilemeyen bu ürünler için tek tedarik yolu ithalattı. Bu bakımdan gümrüklere gelen bu ürünlerden kahve ve şekerin % 15'ine ve çayın da % 25'ine el konularak ihtiyaçlar giderilmeye çalışıldı⁶⁷⁴.

Oysa savaşın başlangıcından itibaren ithalat yolları kapandığından başvurulacak yöntem ile ordunun ihtiyaçlarının karşılanması olanaksızdı⁶⁷⁵. Bunun üzerine bu ürünler müteahhitler vasıtasıyla yurtdışından getirilmeye çalışıldı. Ancak ithalat yollarının kapalı olduğu bu dönemde bu yöntemde pek işe yaramamış ülkede çay ve şeker karaborsaya düştü.⁶⁷⁶ Bu bakımdan çay ve şeker harp alanında eksikliği en çok hissedilen ürünlerin başında geliyordu⁶⁷⁷. Netice itibariyle harp süresince iâşenin temini hususunda en büyük zorluk ülke içinde üretimi olmayan ürünlerde yaşandı.

Harp süresince tedarikinde sıkıntı yaşanan bir diğer üründe taze sebze ve meyve idi. Nitekim askere hemen hemen hiç taze sebze ve meyve yedirilemediğinden askerler arasında iskorbüt hastalığı yaygın olarak görülüyordu⁶⁷⁸.

Ordu adına temin edilen bir diğer üründe ordu hayvanlarının beslenmesinde kullanılan arpa, saman, ot vb. hayvan yemleriydi. Her hayvana cinsine göre günlük verilecek yem miktarı kanunla belirlenmiş olmasına rağmen harp süresince yeterli miktarda hayvan yemi temin edilemediğinde bu hususla ilgili olarak ciddi sıkıntılar yaşanmıştır⁶⁷⁹.

3.7.3. İaşe Maddelerinin Temin Edilme Usulleri

Seferberliğin ilanından itibaren devlet, tüm olanaklarını öncelikle ordunun ihtiyaçlarının karşılamasına hasretti. Bunun için seferberliğin ilanına müteakiben yani 9 Ağustos 1914 tarihinde ordunun iâşe ihtiyaçlarını karşılamak maksadıyla Levazım Reisi İsmail Hakkı Paşa başkanlığında Dâhiliye ve Maliye müsteşarlarından oluşan bir

⁶⁷⁴ BOA, M.V., Dos. No: 197, Göm. Sıra No: 108; BOA, DH.İ.UM, Dos. No: 4-2, Ves. No: 5-26.

⁶⁷⁵ Harbin başlangıcında okkası 3 kuruştan satılan şeker, kısa sürede 16 kuruşa yükselmiştir. Sabah Gazetesi, 10 Ağustos 1331(23 Ağustos 1915).

⁶⁷⁶ BOA, DH.İ. UM, Dos. No: 93/2, Göm. No: 1/33.

⁶⁷⁷ Münim Mustafa, *a.g.e.*, s. 57.

⁶⁷⁸ *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 489.

⁶⁷⁹ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 46; Sami (Dz. Yb.), *a.g.m.*, s. 76.

komisyon kuruldu⁶⁸⁰. Bu komisyon vasıtasıyla halkın elindeki ihtiyaç fazlası ürünler toplanmaya başlandı⁶⁸¹.

Ancak Osmanlı Devletinin içinde bulunduğu ekonomik bunalın dolayısıyla harbi yalnızca kendi olanaklarıyla idare ve idame etmesi mümkün değildi. Bu nedenle ordunun ihtiyaçlarını karşılamak için çeşitli çarelere başvuruldu. Dâhiliye Nazırı M. Talat Paşa Meclis-i Mebusan'daki konuşmasında devletin ordunun ihtiyaçlarını karşılamak üzere başvurduğu tedbirleri şu şekilde izah etmektedir⁶⁸².

“ ... biz bu harbe girdiğimiz zaman seferber ettiğimiz orduyu besleyecek derecede nakde malik değildik. Binaenaleyh hariçten istikraz akdine mecbur olduk, akd ettiğimiz istikraz gerek ordunun iâşesini ve gerek ordunun neferât ve zabitan ve memurin maaşatını ve gerek devletin sair masarîf ve ihtiyacâtını temin edecek miktarda değildi. Binaenaleyh biz memleketin hayat ve istiklâlini kurtarmak için girdiğimiz bu muharebeye sıkıntı çekeceğimizi bilerek girmiş olduğumuz için biraz halkın fedakârlığına müracaat etmeye mecbur olduk...”

Talat Paşanın bu beyanatından da anlaşılacağı üzere Osmanlı Devletinin içinde bulunduğu iktisadi durum sebebiyle ordunun lojistik ihtiyaçlarını karşılaya bilmek için öteden beri uygulanmakta olan tekâlif-i harbiye usulüne başvurdu. Tekâlif-i harbiye komisyonları, ahaliye bir yıl yetecek ürünü bırakır, geri kalanı takdir-i fiyat komisyonları tarafından belirlenen fiyat üzerinden 1/5'i peşin ve kalanı da seferberliğin bitiminden sonraki yıl bütçesinden karşılanmak üzere ürünlere el konurdu.

Tekâlif-i harbiye komisyonları halkın elindeki ürünlere el koyarken zaman zaman abartılı muamelelerde bulundukları görülmektedir. Bu hususla ilgili olarak 5'inci Ordu Komutanı Liman Von Sanders hatıratında şunları aktarmaktadır⁶⁸³.

“... Alman İmparatoru tarafından Enver Paşa'ya hediye olarak gönderilen bir otomobile, o zamanki adı (tekâlif-i harbiye eşyasıdır.) diye İsmail Hakkı Paşa el koydu. Bir başka olay: Çanakkale'ye geldiği zaman bana hediye olarak bir sandık içinde altı şişe şarap getirdi. Bunları

⁶⁸⁰ BOA, M.V. Dosya No: 196, Gömlek No: 57; BOA, ŞD. Dosya No: 660, Gömlek No: 5.

⁶⁸¹ Tolunay Sandıkçıoğlu, “Cihan Harbindeki İaşe Çıkmazına Galiçya'dan Bakış”, *Yemek ve Kültür*, S. 23, İstanbul, Kış 2011, s. 78.

⁶⁸² *Servet-i Fünun*, “Havayic-i Zaruriye Meselesi, Meclis-i Mebusan'da Havayic-i Zaruriye Kanununun Müzakeresi ve Kabulü”, 10 Kanun-u Evvel 1331, C. 50, S. 1279, s. 58-59.

⁶⁸³ Liman Von Sanders, *a.g.e.*, s.

açtığımda, daha evvel bana Almanya'dan hediye olarak gönderilen İsmail Hakkı Paşa tarafından el konulan mallar olduğunu görerek hayretler içinde kaldık...”

Tekâlif-i harbiye komisyonlarının yaptıkları bu aşırı muameleler zaten büyük bir ekonomik sıkıntı içinde olan halkı daha da zor durumda bıraktı. Bu komisyonları haksız muameleleri harp dolayısıyla oldukça azalan üretimin daha da düşmesine sebep oldu. Zira halk artık ihtiyacından fazlasını üretmekten çekiniyordu. Bu da harp vesilesiyle oldukça azalan ülke üretimini daha da düşürdü⁶⁸⁴.

Osmanlı Devleti, içinde bulunduğu ekonomik darboğaz nedeniyle ordu ihtiyaçlarının büyük bölümünü tekâlif-i harbiye usulüyle karşılamak zorundaydı. Zira tekâlif-i harbiye usulü Osmanlı hükümeti için bir tercih değil bir zorunluluktur. Buna rağmen Osmanlı hükümeti ordu ihtiyaçlarını karşılamak üzere yeni alternatiflere yöneldi. Bu amaçla 4 Mayıs 1915 tarihinde Meclis-i Vükela'nın aldığı yeni bir kararla ordunun ihtiyaçlarını karşılanması için öncelikle satın alma usulüne başvurulacaktı⁶⁸⁵. Böylece ordunun ihtiyaçları önemli bir kısmı artık mübayaa suretiyle temin edilmeye başlandı.

Ordular için yapılan satın almalar Levazımat-ı Umumiye Dairesi bünyesindeki mübayaat komisyonlarınca yapılırdı. Bu komisyonlar tarafından ihtiyaç duyulan ürünün cins ve miktarı ile ürünün alım bedelini belirlenerek ihaleye çıkılırdı. Böylece müteahhitler vasıtasıyla ordunun ihtiyaçları piyasadan temin edilmeye başlandı. Ancak ülkenin içinde bulunduğu mali sıkıntılar nedeniyle müteahhitlere zamanında ödemelerin yapılamadığından bu yöntemle yapılan satın almalarda başarısız olundu. Bunun üzerine hükümet satın alma usulünde değişikliğe giderek ordu namına yapılacak satın almalarda tekâlif-i harbiye komisyonlarını görevlendirdi. Netice itibariyle ordunun iâşe ihtiyacını aşar ve ağnam gibi aynı vergiler başta olmak üzere tekâlif-i harbiye, mübayaa ve iane gibi usullerle yurtiçinden karşılamak durumunda kaldı⁶⁸⁶.

⁶⁸⁴ Ordunun ihtiyaçlarının karşılanması için Levazım Amiri İsmail Hakkı Paşa başta olmak üzere levazım tedarikinde bulunan komisyon üyelerine verilen çok geniş yetkiler nedeniyle levazım temininde bu gibi aşırı muameleler ve suiistimaller sıkça yaşanıyordu. Ancak bu askeri makamlara verilen geniş yetkiler nedeniyle sivil makamlar tarafından ileri sürülen bu iddialar sürekli olarak sonuçsuz kalıyordu. Bkz. Mehmed Talat Paşa, *Talat Paşa'nın Anıları*, (Haz: Alpay Kabacalı), Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 6. Baskı, İstanbul, Mayıs 2011, s. 32-33.

⁶⁸⁵ Tuncay Öğün, *a.g.e.*, s. 38.

⁶⁸⁶ İâşe maddelerinin temin edilme usulleri hakkında daha geniş bilgi için bkz. Yavuz Selim Çeloğlu, *a.g.t.*, s. 61-76.

Cephe süresince az da olsa bazı iaşe maddeleri yurt dışından getirilebildi. Balkan yolu kapalı olmasına rağmen özellikle Romanya üzerinde azda olsa bazı iaşe maddeleri ülkeye sokulabildi. Ancak Romanya'nın harbe dâhil olmasıyla bu yol da kapandı⁶⁸⁷. Bu bakımdan Osmanlı Devleti ordunun ihtiyaçlarını yalnızca kendi imkânlarıyla karşılamak mecburiyetinde kaldı⁶⁸⁸.

3.8. Menzil Bölgesinde İaşe Hizmetlerinin Yürütülmesi

Seferberliğin ilanıyla birlikte orduların iaşe ihtiyaçlarının karşılanması hususu Harbiye Nezaretine bağlı Levazımât-ı Umûmiye Dairesi tevdi edilmişti⁶⁸⁹. Ordu idareleri ordunun ne kadar iaşeye ihtiyaç duyduğunu öncelikle ordu reisine bildirirdi. Ordu komutanları da sorumlu olduğu ordunun ihtiyaçlarını Levazımât-ı Umûmiye Dairesine bildirerek buradan temin ederdi. Nitekim orduların iaşe ihtiyacının karşılanabilmesi Ordu Komutanlıkları, Menzil Müfettişlikler ve Levazımât-ı Umûmiye Dairesinin ortak çabasıyla mümkün olabilirdi⁶⁹⁰.

Nitekim Levazımât-ı Umûmiye Dairesi bünyesinde bulunan mübayaat komisyonu vasıtasıyla orduların ihtiyaçları yurtiçindeki kaynaklardan temin edilerek orduların menzil mıntikasına sevk edilirdi⁶⁹¹. Levazımât-ı Umûmiye Dairesi orduların iaşe ihtiyacının temin etmek ve bunları ordu menzil bölgelerine sevki hususunda Ordu kumandanlıkları ve Menzil Müfettişlikleri ile koordinasyon içinde yürütürdü⁶⁹².

Harp alanlarındaki ordunun yeterli oranda beslenebilmesi menzil mıntikasında iaşe hizmetlerinin düzenli işleyişiyle bağlıdır. Zira anavatan temin edilen iaşe

⁶⁸⁷ BOA, DH.ŞFR, Dos. No: 67, Ves. No: 144; Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, C. VIII, s. 423.

⁶⁸⁸ Şevket Pamuk, *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, s. 165-169.

⁶⁸⁹ *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X neu Cilt", s. 260, 355; Tuncay Ögün, *a.g.e.*, s. 121.

⁶⁹⁰ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1141; Dos. 85, Fih. 4.

⁶⁹¹ Harp süresince Levazımât-ı Umumiye Dairesi başkanlığını yürüten İsmail Hakkı Paşa orduların ihtiyaçlarını karşılamak için büyük çaba sarf etmişti. Zira Osmanlı barış zamanlarında bile başken başta olmak üzere önemli sahil kentlerinin gıda ihtiyacını büyük ölçüde ithalat yoluyla karşılanırdı. Harbin başlamasıyla ithalatın kesilmesi ve savaşın getirdiği olumsuz koşullar karşısında ülkedeki gıda sıkıntısının her geçen gün arttığı bir dönemde ordu ihtiyaçlarının karşılanması hiç de kolay değildi. İ. Hakkı Paşa bu ağır şartlar altında ordunun ihtiyaçlarını eksiksiz karşılamak için sarf ettiği öz verili çabaları 5'inci Ordu komutanı Liman Von Sanders tarafından da takdirle karşılanmıştır. Bu hususla ilgili olarak Von Sanders hatıratında şu ifadelerle yer vermektedir. "... Bu zat Osmanlı Devleti'nin o zamanki uçsuz bucaksız, yolsuz ve vasıtasız topraklarında en uzak sınırlarda bulunan ordulara elbise ve yiyecek yetiştirmekle yükümlüydü. Bu işi nasıl yapardı, bilmek güçtür..." Liman Von Sanders, *a.g.e.*, s. 52-53.

⁶⁹² *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1141, Dos. 85, Fih. 4; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X neu Cilt", s. 260, 355; Tuncay Ögün, *a.g.e.*, s. 121.

maddelerinin menzil mıntıkasındaki depo ve ambarlara ulaştırılması ve buralardan da harp sahasına sevk edilmeleri menzil teşkilatının görev ve sorumluluğundaydı⁶⁹³. Zira Ordu menzil müfettişlikleri bütün gücüyle birinci derecede muharip orduyu, ikinci derecede mıntıka dâhilindeki ordu birliklerinin ve üçüncü derecede ise bizzat menzil müfettişliği bünyesinde görevli yapan personelin iâşesini sağlamakla yükümlüydü⁶⁹⁴.

Menzil bölgesinde tüm iâşe hizmetleri Menzil Levazım Şubesinde düzenlenirdi. Bu şube menzil bölgesindeki iâşe hizmetlerinin düzenlenmesinden ve levazıma ilişkin teçhizat ve malzemeyi tedarik ederek yerine ulaştırarak iâşe hizmetlerinin sorunsuz işlemesinden sorumluydu⁶⁹⁵.

Levazım şubelerinin başında Menzil Levazım Reisleri bulunurdu. Levazım Reisleri, Ordu Menzil Müfettişleri ile Ordu Levazım Riyasetinden alacağı emir ve talimatlara göre şu hususları düzenlerdi.

1. Menzil bünyesinde bulunan tüm personelin ve menzile ait hayvanları beslenmesini sağlamak,
2. Menzil mıntıkasında bulunan tüm iâşe kaynaklarından istifade ederek bağlı bulunduğu ordunun iâşesini temin etmek,
3. Menzil bölgesinde erzakın depolanması için gerekli tedbirleri almak,
4. Menzil Levazım şubesine bağlı iâşe ambarların ve fırınların sık sık teftişleri sağlamak gibi görevleri ifa ederdi⁶⁹⁶.

5'inci Menzil mıntıkasında iâşe hizmetleri ve erzak organizasyonu Alman modeline göre oluşturulmuş olmasına rağmen menzil müfettişi başta olmak üzere menzil levazım reisi ve iâşe subaylarının hepsi Türklerden oluşuyordu. Ancak ordu harekât bölgesinde levazım hizmetlerinin başında Alman Yarbay Burchardi bulunuyordu. Yarbay Burchardi dışında diğer tüm iâşe personeli Türklerden oluşuyordu⁶⁹⁷.

⁶⁹³ 5'inci Ordunun kurulmasında evvel Çanakkale boğazının savunulması Çanakkale Mevki-i Müstahkem Komutanlığı sorumluluğundaydı. Bu komutanlığının iâşe ve ikmal faaliyetleri doğrudan doğruya Harbiye Nezareti Levazım Dairesince karşılanırdı. 5'inci Ordunun kurulmasıyla Çanakkale Mevki-i Müstahkem Komutanlığı ve yarımadaadaki tüm birliklerin iâşesi 5'inci Orduya devredildi. *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X neu Cilt", s. 237-238.

⁶⁹⁴ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 59-60.

⁶⁹⁵ Yusuf Alpmansü, *a.g.m.*, s. 11.

⁶⁹⁶ *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 36-37.

⁶⁹⁷ Carl Mühlman, *a.g.e.*, s. 117-118.

3.8.1. Menzil Bölgesinde Ordunun İaşesine Yönelik Müesseseler

Menzil mıntıkasında gerek muharip orduyu gerekse de çeşitli nedenlerle menzil mıntıkasında bulunan ordu ve ordu hizmetinde kullanılan hayvanların iâşesi için menzil sınırları içerisinde iâşe ambarları, çayhaneler, fırınlar ve yemekhaneler tesis edilerek gerek muharip ordunun gerekse de menzil sınırları içinde bulunana birlikler ile menzil personelinin ihtiyaçları karşılanmıştır.

3.8.1.1. Ambarlar

Harp esnasında orduların gün geçtikçe artan ihtiyaçlarını karşılayabilmek için ihtiyaçların kaynaklardan elde edilip belirli noktalara toplanması ve buralardan da ordu harekât alanlarına nakledilmesi gerekiyordu⁶⁹⁸.

Yurtiçinde temin edilen iâşe maddelerini menzil ambarlarına göndermek üzere öncelikle köy ambarlarına, buradan sancak veya vilâyet bulunan Levazımât-ı Umûmiye ambarlarına nakledilirdi. Vilayet ambarlarından yapılacak nakliye hizmetlerinin kolayca yapılabilmesi için bu ambarlar, kara ve demiryolu güzergâhları üzerinde inşa edilirdi⁶⁹⁹. Dolayısıyla bu ambarlarda depolanan ürünler vakit kaybedilmeden karayolu veya demiryolu ile menzil mıntıkasının gerisinde bulunan büyük sevkiyat noktalarına nakledilirdi. Bu ambarlardan da menzil depolarına nakledilen iâşe maddeleri buradan da ordu harekât bölgesinde bulunan ordu veya kolordu sahra ambarlarına sevk edilirdi.

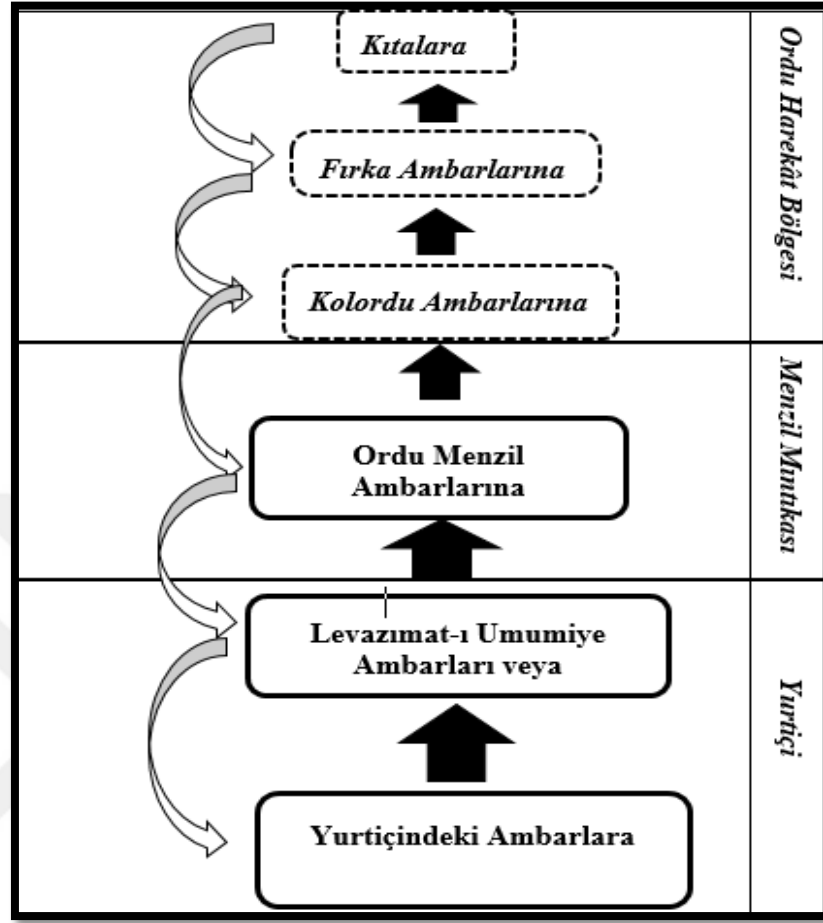
Kolordu ambarlarına ulaştırılan ürünler daha ileride bulunan tümen tevzi (dağıtım) noktalarına ulaştırılır ve buradan da kıtalara sevk edilirdi. Görüldüğü gibi iâşe maddeleri yurtiçi ambarları, menzil ambarları ve ordu harekât bölgesindeki ambarlar olmak üzere üç ana aşamada muharip orduya ulaşırdı⁷⁰⁰.

⁶⁹⁸Bunun için daha harbin başından itibaren olası bir kara savaşının yaşanması ihtimali göz önünde bulundurularak 19 Şubat 1915 tarihli bir genelge ile ordunun üç aylık yiyecek ihtiyacının depolanması emri verildi. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekâtı (Haziran 1914-5 Nisan 1915)*, V. Cilt, I. Kitap, Ankara, 1993, s. 262.

⁶⁹⁹ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-4.

⁷⁰⁰Ordu ambarlardan yurtiçine sevk edilecek maddeler aynı yol ve aşamalardan geçerek tahliye edilirdi. Muzaffer, “Geri Hidemâti, Menzilecilik”, s. 405; Tuncay Ögün, *a.g.e.*, s. 125-126; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X neu Cilt”, s. 167, 241. Şeklin aslı için bkz. Ek 22.

Şekil 4. *Yurtiçinden Temin Edilen İaşe Maddelerini Muharip Orduya Ulaştırılmasında Takip Edilen Yol*



Orduların iaşe ihtiyacı Harbiye Nezaretine bünyesindeki Levazımât-ı Umûmiye Riyasetine bağlı Levazım Dairesi Başkanlığı'nca yurtiçinde çeşitli usullerle temin edilirdi. Ancak yurtiçinden temin edilen bu maddelerin öncelikle temin edildikleri mevkilerde bulunan ambarlara ve buradan da Levazımât-ı Umûmiye Dairesine bağlı bulunan umumi ambarlara nakledilirdi. Bu ambarlar karayolu ve demiryolları gibi önemli ulaşım noktaları üzerinde tesis edilirdi. Bu umumi ambarlar harbin başlangıcında Genelkurmay Başkanlığı tarafından belirlenirdi. Bu ambarlarda iaşe başta olmak üzere cephane, elbise, sağlık malzemeleri, vb. her türlü lojistik maddeler depo edilirdi⁷⁰¹.

⁷⁰¹ *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 47-48.

Harita 14. 5'inci Ordu İaşe Bölgesinde Bulunan Umumi Ambarların Bulundukları Mevkiler



(Kaynak: BOA, DH. HŞ, Dosya No:32, Gömlek No:66.)

Haritadan da anlaşıldığı gibi bu umumi ambarlar kara ve demiryolları güzergâhında tesis edilmişlerdir. Bunda demiryolu nakliyatının dönemin tek umumi nakliye aracı olarak kullanılmasından ileri geliyordu. Demiryolları üzerindeki bu ambarlara yapılan sevkiyat umumiyetle Menzil Genel Müfettişliğine bağlı iaşe kollarınca karayolu ile taşınırdı⁷⁰².

Bu umumi ambarlardan ise Konya, Afyonkarahisar, Manisa, Ankara, Eskişehir gibi merkezlerde tesis edilen müddehir-i umumi adı verilen büyük sevkiyat ambarlarına aktarılırdı. Bu ambarlardan ise cepheye doğrudan sevkiyatın yapıldığı İstanbul, İzmit ve Bandırma'ya ulaştırılırdı⁷⁰³. Buralardan da ticaret filosuna ait büyük gemiler ve şirkete ait vapurlarla iaşe maddeleri bu merkezlerden Gelibolu yarımadasına taşınırdı⁷⁰⁴.

⁷⁰² BOA, DH. ŞFR, Dos. 55, Göm. 111; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s.167.

⁷⁰³ BOA, DH. HŞ, Dosya No: 32, Gömlek No: 66.

⁷⁰⁴ Sami (Dz. Yb.), *a.g.m.*, s. 65.

Demiryolu şebekesinin veya vagonların yetersizliği nedeniyle yurtiçindeki tüm ürünlerin yalnızca demiryoluyla taşınması mümkün değildi. Bu nedenle önemli iaşe merkezleri arasında kara menzil hatları oluşturularak iaşe kafileleri vasıtasıyla ikmal maddelerinin Bandırma, İzmit ve İstanbul'a taşınmaya başlandı. Konya, Afyonkarahisar, Manisa, Bilecik, Ankara, Eskişehir gibi merkezler umumi ambarlar merkezleri olarak belirlenmişti. Bu umumi ambarlar arasında ise büyük iaşe ambarları tesis olunurdu.

Bir büyük iaşe ambarından yola çıkan ikmal kafileleri her 4-5 saatlik yürüyüşten sonra yevmi (günlük) menzillere ulaşırlardı. Böylece ortalama her 3-4 günlük yürüyüşten sonra bir sonraki erzak kafileleri büyük iaşe ambarlarına ulaşırlardı. Gerek büyük iaşe merkezlerinde ve gerekse yevmi menzillerde iaşe kafilelerinin için yemekhane, çayhane, hastane ve kafilenin güvenliğini sağlayacak bir jandarma birimi bulunurdu. Her büyük iaşe merkezine ulaşan kafele yüklerini burada bulunan iaşe komisyonuna teslim ederek geriye bağlı bulunduğu hattın başlangıç noktasına geri dönerdi⁷⁰⁵.

İkmal maddelerinin karayolu ile düzenli şekilde nakledilebilmesi için Menzil Genel Müfettişliği, Levazım Başkanlığına bağlı büyük sevkiyat merkezleri (müddehir-i umumi) arasında umumi menzil hatları teşkil ederek yine bünyesinde teşkil edilen ikmal kolları sayesinde nakliye hizmetinin aksamadan devam ettirmiştir. Dolayısıyla Konya-Afyonkarahisar, Afyonkarahisar-Manisa, Afyonkarahisar-Eskişehir, Manisa-Bandırma, Ankara-Eskişehir ve Eskişehir-İzmit ve İstanbul arasında umumi menzil hatları tesis edildi⁷⁰⁶.

İstanbul, Bandırma ve İzmit gibi büyük sevkiyat merkezlerine ulaştırılan iaşe maddeleri buralardan deniz ve demiryolları ve bunları bütünleyen karayolları vasıtasıyla menzil mıntıkasındaki istasyon veya iskelelere ulaştırılırdı. Buralardan ise menzile ait nakliye kolları vasıtasıyla menzil mıntıkasındaki ambarlara nakledilirdi⁷⁰⁷. Dolayısıyla

⁷⁰⁵ Bu iaşe komisyonları bölgenin Ahz-ı askeri şube reisinin başkanlığında tabip, iaşe memurları ve kâtiplerden oluşturulurdu.

⁷⁰⁶ *ATESE Arşivi*, BDH, Kls. 1170, Dos. 182, Fih. 20-10, 20-10a, 20-11, 20-12, 20-14, 20-15, 20-16, 20-18, 20-19; *ATESE Arşivi*, BDH, Kls. 3569, Dos. 214, Fih. 41.

⁷⁰⁷ Menzil ambarları birbirlerine ortalama 3-4 saatlik yürüyüş mesafesinde bulunurlardı. Menzil ambarlarında muharip ordu ile menzil bölgesinde bulunan tüm asker ve sivil personelin en az 15 günlük iaşesi hazır bulundurulmalıydı. Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 47, 49; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 173.

5'inci Ordunun iâşe ikmali büyük oranda İstanbul ve Bandırma üzerinden gerçekleştirildi⁷⁰⁸.

Mevcut menzil yönetmeliğine göre yurtiçinden menzile sevk edilen iâşe maddeleri öncelikle Menzil karargâhının bulunduğu menzil merkez noktasında toplanacaktı⁷⁰⁹. Dolayısıyla yurtiçinde nakledilen iâşe maddeleri öncelikle Gelibolu kasabasındaki depolarda toplanır ve buradan ordu harekât alanına doğru sevk edilirdi. Ancak 2 Mayıs 1915'te Gelibolu'nun bombalanmasıyla buradaki ambarların büyük bölümü Akbaş, Nara ve Lapseki'ye kaydırıldı⁷¹⁰. Ayrıca 5'inci Ordu karargâhının Bigalı yakınlarına alınmasından itibaren Menzil karargâhının merkez noktası ileriye Akbaş yakınlarına alındı. Bu bakımdan erzak ambarları gibi diğer her türlü tesislerin merkezi Akbaş'a kaydırıldı.

Menzil mıntikasının Remeli kesiminde Uzunköprü, Keşan, Yeniköy, Eksamil, Bolayır, Gelibolu, Kilya, Maydos, Şarköy, Tekirdağ vb. mevkilerde erzak ambarları tesis edildiği gibi Anadolu yakasında ise, Biga, Karabiga, Lapseki, Işıklar, Birgos, Ezine, Işıklar, Bayramiç, Balcılar ve Çanakkale'de erzak depoları ihdas edildi⁷¹¹. Böylece her kolordu veya askeri birlik iâşe hissesi vakit kaybedilmeden kolordu veya askeri birliklerin hemen gerilerinde tesis edilmiş olan bu menzil ambarlarından karşılandı⁷¹².

Saroz bölgesindeki birlikler erzak ihtiyacı ise Keşan'daki menzil ambarlardan karşılarken, Güney ve Kuzey grupları da Maydos (Eceabat), Akbaş, Şarköy ve Kilya gibi ordu harekât alanının hemen gerisinde bulunan bu ambarlardan kendilerine ait erzak kolları ile ihtiyaçları karşılandırı. Menzilden orduya sevk edilen erzak yeri menzil bölgesindeki diğer ambarlardan veya anavatandaki ambarlardan derhal takviye alınarak tamamlanmalıydı⁷¹³.

⁷⁰⁸ Sami, *a.g.m.*, S. 26, s. 66.

⁷⁰⁹ *Menzil Hidemâtı Nizamnamesi*, s. 29-30.

⁷¹⁰ İsmail Bilgin, *a.g.e.*, s. 252.

⁷¹¹ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1180, Dos. 225, Fih. 102-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 10; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 2561, Dos. 156, Fih. 5-7; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 1; Necmettin Özçelik, "Tanrımıza Hamdolsun...", *Yeni Türkiye, Yeni Türkiye Çanakkale Özel Sayısı*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, s. 972-973; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 486; A. Ali Koyunoğlu, *a.g.m.*, s. 246.

⁷¹² Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 60.

⁷¹³ *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 486; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 60;

5'inci menzil bünyesinde bulunan iaşe ambarlarındaki erzakın cins ve miktarları her an değişmekle birlikte çeşitli tarihlerde 5'inci Menzil ambarlarında bulunan iaşe maddelerinin cins ve miktarlarına tablolar halinde aşağıda verilmiştir.

28 Nisan 1915 tarihinde 5'inci Ordu menzil ambarlarında bulunan ekmeklik, erzak ve yem miktarı tabloda verilmiştir.⁷¹⁴

Tablo 51. 28 Nisan 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarı

Ambarlar	Ekmeklik (ton)	Erzak (ton)	Yem (ton)
<i>Uzunköprü</i>	354	106	623
<i>Keşan</i>	175	227	67
<i>Şarköy</i>	96	143	480
<i>Sarısu (Yeniköy)</i>	76	82	41
<i>Gelibolu</i>	502	94	528
<i>Akbaş</i>	220	320	3
Toplam	1.423	972	1.742

23 Mayıs 1915 tarihinde 5'inci Ordu menzil ambarlarında bulunan ekmeklik, erzak ve yem miktarı şu şekildedir⁷¹⁵.

Tablo 52. 23 Mayıs 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarı

Ambarlar	Ekmeklik (ton)	Erzak (ton)	Yem (ton)
<i>Tekirdağ</i>	33	58	194
<i>Şarköy</i>	480	142	99
<i>Uzunköprü</i>	263	90	228
<i>Keşan</i>	216	213	263
<i>Gelibolu</i>	1.340	99	357
<i>Akbaş</i>	300	51	166
<i>Kilya</i>	34	61	60
<i>Burgaz</i>	520	77	20
<i>Biga</i>	324	49	60
<i>Karabiga</i>	378	121	236
<i>Lapseki</i>	1,5	8	-
<i>Balcılar</i>	38	24	12

⁷¹⁴ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1126, Dos. 12, Fih. 18-20.

⁷¹⁵ Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik, "X ncü Cilt", s. 173.

3 Haziran 1915 tarihinde 5'inci Ordu menzil ambarlarında bulunan ekmeklik miktarı şu şekildedir⁷¹⁶.

Tablo 53. 3 Haziran 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Ekmeklik Miktarı

<i>Ambarlar (kg)</i>	<i>Buğday Unu</i>	<i>Mısır Unu</i>	<i>Darı Unu</i>	<i>Çavdar Unu</i>	<i>Buğday</i>	<i>Akdarı</i>	<i>Peksimet</i>
<i>Akbaş</i>	1.875	35.325	-	-	-	-	5.093
<i>Kilya</i>	10.565	46.846	-	-	-	-	22.374
<i>Işıklar</i>	-	6.898	-	-	-	-	40.605
<i>Balcılar</i>	-	10.002	-	-	-	-	91
<i>Lapseki</i>	922	3.150	-	-	430	-	1.601
<i>Gelibolu</i>	17.700	29.008	21.090	-	10.000	11.011	9.743
<i>Keşan</i>	5.406	17.446	-	-	-	-	55.722
<i>Uzunköprü</i>	6.100	-	-	-	-	-	68.000
<i>Burgaz</i>	-	-	-	-	-	-	-
<i>Karabiga</i>	428	15.717	4.434	-	-	10.687	-
<i>Biga</i>	1.413	2.724	6.200	1.285	50	-	-

3 Haziran 1915 tarihinde 5'inci Ordu menzil ambarlarında bulunan erzakın cins ve miktarları tabloda verilmiştir⁷¹⁷.

⁷¹⁶ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1151, Dos. 109, Fih. 1-51.

⁷¹⁷ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1151, Dos. 109, Fih. 1-51.

Tablo 54. 3 Haziran 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Erzakın Cins ve Miktarı

Erzakın Cinsi / kg.	Akbaş	Kilya	Işıklar	Balcılar	Lapseki
<i>Et</i>	5.414	35.494	-	360	-
<i>Et Konservesi</i>	254	-	990	540	-
<i>Sardalya</i>	-	-	727	-	-
<i>Tuzlu balık</i>	-	-	-	-	-
<i>Çiproz</i>	75	-	-	-	-
<i>Tuz</i>	56.135	-	-	12.529	1.478
<i>Sade (tereyağı)</i>	7.103	-	-	-	-
<i>Zeytinyağı</i>	7.714	-	2.155	545	1.074
<i>Pirinç</i>	1.866	-	505	160	534
<i>Bulgur</i>	1.776	-	-	-	-
<i>Çorbalık Konservesi</i>	1.584	-	-	518	133
<i>Bakla</i>	-	53.026	8.171	949	21.687
<i>Nohut</i>	-	-	4.972	3.470	904
<i>Fasulye</i>	470	-	-	-	-
<i>Mercimek</i>	3.060	-	-	2.891	-
<i>Sebze Konservesi</i>	-	-	-	-	-
<i>Reçel</i>	50	-	-	-	-
<i>Zeytin</i>	214	-	-	-	1.511
<i>Soğan</i>	3.838	-	-	-	-
<i>Sirke</i>	814	3.555	-	-	-
<i>Çay</i>	40	-	-	168	-
<i>Şeker</i>	595	-	-	-	25
<i>Kahve</i>	477	-	-	-	-
<i>Üzüm</i>	6.108	-	-	123	-
<i>Peynir</i>	36	-	-	-	-
<i>Hurma</i>	32	-	-	-	-
<i>Sarımsak</i>	39	-	-	-	-
<i>Kavurma</i>	-	-	-	-	-

Tabolun Devamı

Erzakin Cinsi / kg.	<i>Keşan</i>	<i>Uzunköprü</i>	<i>Birgoz</i>	<i>Karabiga</i>	<i>Gelibolu</i>
<i>Et</i>	5.289	28.100	1.434	65.208	338
<i>Et Konservesi</i>	-	-	-	-	-
<i>Sardalya</i>	-	-	19	-	-
<i>Tuzlu balık</i>	-	-	-	-	332
<i>Çiproz</i>	-	-	-	-	-
<i>Tuz</i>	20.456	4.400	950	5.741	950
<i>Sade</i>	84	6.100	-	94	120
<i>Zeytinyağı</i>	790	1.200	8.181	-	21.010
<i>Pirinç</i>	504	6.500	-	-	188
<i>Bulgur</i>	717	28.700	-	-	-
<i>Çorbalık Konserve</i>	4.976	-	-	-	1.460
<i>Bakla</i>	10.185	1.700	77.065	-	78.279
<i>Nohut</i>	2.732	500	120	-	-
<i>Fasulye</i>	69.970	40.700	100	-	350
<i>Mercimek</i>	-	-	-	-	-
<i>Sebze Konservesi</i>	-	14.000	-	-	-
<i>Reçel</i>	-	-	-	-	277
<i>Zeytin</i>	3.208	16.200	-	-	14.510
<i>Soğan</i>	-	-	-	-	-
<i>Sirke</i>	-	-	175	-	-
<i>Çay</i>	810	2.200	-	666	-
<i>Şeker</i>	570	16.900	-	198	-
<i>Kahve</i>	-	1.000	550	-	323
<i>Üzüm</i>	-	-	72	-	2.723
<i>Peynir</i>	-	-	-	-	-
<i>Hurma</i>	-	-	-	-	-
<i>Sarımsak</i>	-	-	-	-	-
<i>Kavurma</i>	-	-	-	212	-

11 Haziran 1915 tarihinde 5'inci Ordu menzil ambarlarında bulunan ekmeklik, erzak ve yem miktarı şu şekildedir⁷¹⁸.

Tablo 55. 11 Haziran 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Erzakın Cins ve Miktarı

Ambarlar	Ekmeklik (kg)	Erzak (kg)	Yem (kg)
<i>Akbaş</i>	4.325	61.872	3.212.124
<i>Işıklar</i>	5.321	11.642	165.255
<i>Balcılar</i>	4.000	2.185	738.948
<i>Lapseki</i>	6.734	28.962	103.330
<i>Gelibolu</i>	87.531	9.942	158.387
<i>Keşan</i>	107.702	63.545	152.728
<i>Uzunköprü</i>	4.900	121.082	720.900
<i>Birgos</i>	51.445	145.605	171.867
<i>Karabiga</i>	10.739	17.190	579.588
<i>Biga</i>	26.850	13.718	260.773
Toplam	309.682	475.803	5.963.900

22 Haziran 1915 tarihinde 5'inci Ordu menzil ambarlarında bulunan ekmeklik, erzak ve yem miktarı tabloda verilmiştir⁷¹⁹.

Tablo 56. 22 Haziran 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Erzakın Cins ve Miktarı

Ambarlar	Ekmeklik (kg)	Erzak (kg)	Yem (kg)
<i>Akbaş</i>	-	91.961	4.119.303
<i>Işıklar</i>	-	8.247	28.700
<i>Balcılar</i>	4.681	1.546	756.644
<i>Lapseki</i>	40.909	34.078	12.239
<i>Gelibolu</i>	96.940	71.917	21.615
<i>Keşan</i>	45.563	24.572	42.747
<i>Uzunköprü</i>	16.100	275.660	724.200
<i>Birgos</i>	39.118	176.647	131.288
<i>Karabiga</i>	24.667	3.393	520.632
<i>Biga</i>	82.737	13.211	308.683
Toplam	350.715	701.232	6.666.051

23 Temmuz 1915 tarihinde 5'inci Ordu menzil ambarlarında bulunan ekmeklik, erzak ve yem miktarı tabloda verilmiştir⁷²⁰.

⁷¹⁸ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1151, Dos. 109, Fih.1-54.

⁷¹⁹ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1151, Dos. 109, Fih.1-59.

⁷²⁰ Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik, "X ncü Cilt", s. 260.

Tablo 57. 23 Temmuz 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarı

Ambarlar	Ekmeklik (ton)	Erzak (ton)	Yem (ton)
<i>Uzunköprü</i>	255,5	178,5	510
<i>Keşan</i>	18	94,5	79
<i>Gelibolu</i>	-	125	-
<i>Karabiga</i>	25.5	212	1.139.5
<i>Biga</i>	17	100.5	78
<i>Burgaz</i>	0.5	204,5	292
<i>Akbaş</i>	151	238	582,5
<i>Lapseki</i>	8.5	36	8
<i>Kilya</i>	100	144	50
<i>Balcılar</i>	-	43	784
<i>Işıklar</i>	121	24	47
<i>AnadoluYakasinda</i>	173,6	621,5	2.549
<i>Rumeli Yakasinda</i>	525.6	780,5	1.222
Toplam	699.2	1.402	3.771

2 Ağustos 1915 tarihinde 5'inci Ordu menzil ambarlarında bulunan erzakın cins ve miktarı tabloda verilmiştir⁷²¹.

Tablo 58. 2 Ağustos 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Erzakın Cins ve Miktarı

Ambarlar	Ekmeklik (kg.)	Erzak (kg.)	Yem (kg.)
<i>Akbaş Ambarı</i>	42.293	97.826	937.177
<i>Kilya Ambarı</i>	79.876	92.075	187.281
<i>Işıklar Ambarı</i>	47.503	17.520	6.465
<i>Balcılar Ambarı</i>	10.093	19.362	872.376
<i>Lapseki Ambarı</i>	6.103	30.237	3.501
<i>Gelibolu Ambarı</i>	197.651	120.869	---
<i>Keşan Ambarı</i>	78.584	120.291	45.763
<i>Uzunköprü Ambarı</i>	74.100	168.200	539.700
<i>Burgaz Ambarı</i>	2.390	140.133	105.003
<i>Karabiga Ambarı</i>	130.639	72.119	990.974
<i>Biga Ambarı</i>	11.672	36.946	122.319

23 Ağustos 1915 tarihinde 5'inci Ordu Menzil ambarlarında bulunan ekmeklik, erzak ve yem miktarı tabloda verilmiştir⁷²².

⁷²¹ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1151, Dos. 109, Fih.1-51.

Tablo 59. 23 Ağustos 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarı

Erzakın Cinsi	Lapseki	Kilya	Gelibolu	Akbaş	Uzunköprü
<i>Ekmeklik</i>	3.522	130.740	242.066	220.104	345.700
<i>Bulgur, Pirinç</i>	3.256	400	19.510	853	-
<i>Çorbalık Konserve</i>	710	-	432	-	120
<i>Zeytinyağı</i>	-	21.175	852	3.885	500
<i>Tuz</i>	1.357	13.637	245	8.707	20.332
<i>Soğan, Sarımsak</i>	-	-	-	-	-
<i>Kuru Sebze</i>	32.756	61.105	30.742	12.172	51.200
<i>Sebze Konservesi</i>	-	-	-	-	-
<i>Kuru Üzüm</i>	565	22.861	9.228	4.200	-
<i>Karışık Çerez</i>	1.575	10.920	26.529	-	-
<i>Kavurma, Pastırma</i>	-	3.139	-	5.800	-
<i>Et Konservesi</i>	-	-	100	-	-
<i>Zeytin, Peynir</i>	2.109	180	-	496	4.800
<i>Çay</i>	-	-	194	-	67
<i>Şeker</i>	1.212	255	517	2.266	9.100
<i>Sabun</i>	904	-	5.301	-	800
<i>Gaz</i>	2.000	10.832	6.928	5.360	15.700
<i>Yemlik Hububat</i>	14.028	-	528.408	3.290	537.300
<i>Ot, Saman</i>	10.034	-	-	28.400	5.126
<i>Kepek</i>	-	-	8.424	57.300	51.871
<i>Yem</i>	335	-	260.000	502	-

⁷²² ATASE, Arşivi, BDH, Kls. 1151, Dos. 109, Fih. 1-36.

Tablonun Devamı

Erzakin Cinsi/kg.	Keşan	Karabiga	Balcılar	Işıklar	Birgos	Biga
Ekmeklik	12.701	99.998	43.659	97.574	78.319	66.059
Bulgur, Pirinç	43.579	140	-	1.704	5.125	2.741
Çorbalık Konserve	30.104	742	-	-	21.200	-
Zeytinyağı	2.144	-	-	11.163	409	952
Tuz	6.149	5.531	234	2.948	26.600	-
Soğan, Sarımsak	-	-	-	-	-	-
Kuru Sebze	76.313	119	34.886	26.946	44.300	29.419
Sebze Konserve	-	-	-	-	-	868
Kuru Üzüm	460	3.702	-	2.120	4.530	-
Karışık Çerez	28.135	-	-	1.173	-	-
Kavurma, Pastırma	-	-	3.240	-	-	517
Et Konserve	37.074	2.776	-	-	12.148	-
Zeytin, Peynir	900	691	198	-	-	824
Çay	2.857	4.306	855	-	378	7.643
Şeker	2.857	4.306	855	-	378	7.643
Sabun	5 15	-	-	20	-	-
Gaz	2.181	8.546	1.808	960	97.164	32.456
Yemlik Hububat	67.115	184.257	33.400	52.779	80.397	279.055
Ot, Saman	5.126	591.953	-	-	-	-
Kepek	51.871	143.152	-	40.250	115	1.615
Yem	162.803	22.330	99.998	1.287	4.136	8.354

1 Eylül 1915 tarihinde mevcut ekmeklik, erzak ve yem miktarı tabloda verilmiştir⁷²³.

⁷²³ ATASE, Arşivi, BDH, Kls. 1151, Dos. 109, Fih. 1-61.

Tablo 60. 1 Eylül 1915 Tarihinde 5'inci Ordu Menzil Ambarlarında Bulunan Ekmeklik, Erzak ve Yem Miktarı

Ambarlar	Ekmeklik (kg)	Erzak (kg)	Yem (kg)
<i>Akbaş</i>	108.005	177.249	435.067
<i>Işıklar</i>	7.310	15.975	20.609
<i>Balcılar</i>	33.500	7.859	865.251
<i>Lapseki</i>	3.264	11.235	11.662
<i>Gelibolu</i>	187.640	73.849	-
<i>Keşan</i>	7.439	22.310	31.513
<i>Uzunköprü</i>	35.300	224.220	763.800
<i>Birgos</i>	6.298	400.467	110.018
<i>Karabiga</i>	17.836	25.864	546.654
<i>Biga</i>	101.863	16.448	291.276
Toplam	508.455	975.476	3.075.850

Yukarıdaki tablolar incelendiğinde orduya verilen iâşe maddelerinin çeşitliliği açısından zayıf olduğu görülür. Ambarlardaki ürünlerin cins ve miktarları gözönünde bulundurulduğunda da eratın beslenmesinde ekmek, çorba, bulgur, et ve peksimetin temel besin maddeleri olduğu anlaşılır. Yine verilen tablolar dikkatle incelendiğinde yaş sebze ve meyvenin ambarlarda hemen hemen hiç bulunmadığı görülür. Ordu içinde iskorbüt hastalığına yaygın olarak rastlanması da eratın beslenmesinde yaş sebze ve meyvenin yeterince kullanılmadığı göstermektedir.

Kolordulara ait erzak nakliye kolları tarafından menzil ambarlarından temin edilen iâşe maddeleri kolordulara ait sahra ambarlarında depolanırdı⁷²⁴. Nitekim Arıburnu ve Anafartalar bölgelerindeki birlikler için Bigalı'nın kuzeyinde, Seddülbahir bölgesindeki birliklerin içinde Soğanlıdere bölgesinde grup komutanlıklarına ait sahra ambarları ve dağıtım merkezleri açıldı. Böyelce cephe hattındaki birlikler ihtiyaçlarını bu dağıtım noktalarından karşılardı⁷²⁵.

⁷²⁴ Sahra ambarları harp alanındaki kolordu ve tümenler tarafından kurularak menzil bölgesinde bulunan menzil ambarlarından temin edilen erzakla ikmal edilirdi. Hızlı hareket zamanlarında sahra ambarlarının kurulmasına zaman ve olanak bulunmadığı dönemlerde ise tümen başın bir dağıtım merkezi kurularak kıtaların ihtiyacı karşılanırdı. *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X neu Cilt", s. 173.

⁷²⁵ Harbin şiddetlendiği ve ihtiyaçların arttığı dönemlerde askeri birlikler doğrudan menzil ambarlarından ihtiyaçlarını karşılayabildiği gibi bu birlikler menzil nakliye kollarından da faydalanabilirlerdi.

3.8.1.2. Çayhaneler

Menzil sınırları içinde bulunan ordu birlikleri ile menzil hastanelerinde bulunan yaralıların çay, kahve ve ayran ihtiyacını karşılamak için çeşitli menzil noktaları ve iskele kumandanlıklarının bulunduğu mevkilerde menzil çayhaneleri tesis edildi. Bununla birlikte özellikle hastanelerin yakınlarında Hilal-i ahmer cemiyeti tarafından çayhaneler tesis edilerek hastaların çay ihtiyacı temin edilirdi.

Doğrudan menzil teşkilatına bağlı olan çayhaneler diğer diğer kurumlarda olduğu gibi 1'den itibaren numara alırlardı. 1 numaralı menzil çayhanesi Karapeykâr'da bulunuyordu. Bu çayhanenin personeli 1 zabıt ve 15 neferden ibaretti. 2 numaralı menzil çayhanesi de Yerlisu'da bulunuyordu. Bu çayhanede de 1 zabıt ve 8 nefer görev yapıyordu. 3 numaralı menzil çayhanesi de Ekzamil'de tesis edilmişti. Bünyesinde 1 zabıt ve 15 nefer istihdam edilmişti⁷²⁶. Ayrıca Karapeykâr, Gülecik, Bayırköy, Karapınar gibi mevkilerde de menzil bağlı olarak çayhaneler tesis edilmişti⁷²⁷.

Menzile bağlı çayhanelerin yanında Hilal ahmer cemiyeti tarafından menzil bölgesindeki hastaneler, iskelelerde ve hatta hastane gemilerinde çayhaneler oluşturularak hasta ve yaralıların çay, kahve ve ayran ihtiyacı karşılanmaya çalışıldı⁷²⁸.

3.8.1.3. Fırımlar

Bugün olduğu gibi dünya harbi sırasında da Türk milletinin temel besin kaynağı ekmektir⁷²⁹. Bu bakımdan askeri günlük ekmek istihkakı 900 gr. olarak belirlenmişti⁷³⁰. Ekmeğin temin edilemediği zamanlarda ekmek yerine peksimet verilirdi⁷³¹. Peksimet

Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 61; A. Ali Koyunoğlu, *a.g.m.*, s. 246.

⁷²⁶ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1155, Dos. 124, Fih. 1-5.

⁷²⁷ *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 485; Mustafa Şahin, *a.g.m.*, s. 280.

⁷²⁸ Osmanlı Genelkurmayı tarafından cephe gerisinde büyük gayret ve yararlılık gösteren kişilere de harp madalyası verilirdi. Nitekim Hilal-i ahmer cemiyetine bağlı çayhanelerin sorumlu memuru Kenan Bey'e gayretlerinden dolayı harp madalyası verildi. Bu durum cephe gerisindeki hizmetlerin cephedeki hizmetler kadar önemsendiğini göstermesi açısından son derece önemlidir. *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 221, Belge No: 64; *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 544, Belge No: 2; *Kızılay Arşivi*, Kutu No: 714, Belge No: 102.

⁷²⁹ Bu bakımdan Türk milleti ekmek yiyciler olarak tarif edilebilir. Tolunay Sandıkçıoğlu, *a.g.m.*, s. 96.

⁷³⁰ Askere yemek verilememesi durumunda askerin peksimet istihkakı günlük 1 kg. çıkartılırdı. Turhan Seçer, *a.g.e.*, s. 143; Cemil Conk, *a.g.e.*, s. 149; M. Çevik-Y. Selim Çeloğlu, *a.g.m.*, s. 305.

⁷³¹ *Düstur*, "Askeri Tayinat ve Yem Kanunu", Tertip II, C. 6, s. 1286; Cemil Conk, *a.g.e.*, s. 146.

uzun süre bayatlamadan kalabildiğinden askerin yedek tayinatı büyük oranda peksimetten oluşurdu⁷³².

Menzil bölgesinde gerek ordunun gerekse de menzil hizmetinde bulunan personelin ekmek ve peksimet ihtiyacı menzil bünyesinde bulunan fırınlardan karşılanırdı. Hatta muharebelerin şiddetlendiği dönemlerde kolorduların ekmek ihtiyacı menzildeki fırınlardan karşılanırdı. Ordunun peksimet ihtiyacı ise hemen hemen tümü menzil bölgesindeki fırınlardan imal edilerek yine menzil ambarlarında depolanırdı. Böylece ihtiyaç halinde peksimet ileri hatlardaki ordu birliklerine ulaştırılırdı⁷³³.

Cephedeki ordunun ekmek ihtiyacı kolordu veya tümen dağıtım merkezlerine yanaştırılan arazi fırınlarından kolordu ekmekçi takımları vasıtasıyla karşılanmıştır⁷³⁴. Menzil mıntikasının ekmek ve peksimet ihtiyacı ise menzil emrindeki fırınlardan menzil ekmekçi takımları sayesinde karşılanırdı⁷³⁵. Dolayısıyla Menzil bünyesinde bulunan Gelibolu, Maydos, Akbaş, Birgos, Bandırma, Tekirdağ vb. birçok menzil noktalarında fırınlar kurularak gerek menzilin gerekse de muharip ordunun ekmek ve peksimet ihtiyacı temin edildi⁷³⁶.

Ordunun un ihtiyacı Anadolu'dan toplanarak harp alanına ulaştırılan hububat özellikle Tekirdağ, Biga, Karabiğa, Keşan, Gelibolu, Maydos ve Bolayır'daki un değirmenlerinde öğütülürdü⁷³⁷. Bunun yanında az da menzil sınırları içinde yer alan ve halkın elinde bulunan değirmenlerden de istifade edildi. Öğütülen unlar Gelibolu ve

⁷³² Halis Ataksor, *Çanakkale Raporu*, (Haz. S. Serdar Halis Ataksor) Timaş Yay., İstanbul, 2008, s. 59, 62-63.

⁷³³ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 62.

⁷³⁴ Erich R. Prigge, *a.g.e.*, s. 52; A. Ali Koyunoğlu, *a.g.m.*, s. 250.

⁷³⁵ Menzil emrindeki ekmekçi takımları da 1'den itibaren numara alırlardı. Zira Menzil emrindeki 1 numaralı ekmekçi takımı Tekirdağ'da bulunuyordu. Bu takım bünyesinde 1 zabıt olmak üzere toplam 79 personel bulunurdu. 2 numaralı ekmekçi takımı ise Bandırma'da bulunuyordu. Bu ekmekçi takımı emrinde ise 1'i zabıt olmak üzere 97 personel görev yapıyordu. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1155, Dos. 124, Fih. 1-5; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 62.

⁷³⁶ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-20; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 485; Halis Ataksor, *a.g.e.*, s. 72.

⁷³⁷ Gelibolu'da bulunan büyük ve küçük un değirmeni ile Biga'da bulunan un değirmenlerinde buhar gücünden faydalandığından bu değirmenler için kömür temin edilmeliydi. Gelibolu büyük un değirmeni günde yaklaşık 8 tona kömüre, küçük un değirmeni de 6 ton kömür sarf edilirken, Biga'daki un değirmeninde ise günde ortalama 5 ton kömür sarf olunurdu. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1167, Dos. 169, Fih. 6-48; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 259; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 488; A. Ali Koyunoğlu, *a.g.m.*, s. 250; Sami (Dz. Yb.), *a.g.m.*, s. 66; Abidin Ege, *Çanakkale, Irak ve İran Cephelerinde Harp Günlükleri*, İstanbul, Haziran 2011, s. 171.

Bolayır başta olmak üzere yarımada içinde bulunan sahra fırınları ve halkın elindeki fırınlardan istifade edilerek ordunun ekmek ihtiyacı karşılanırdı⁷³⁸.

3.8.1.4. Mutfaklar

Ordu harekât alanında muharip eratin yemekleri ileri hatların gerilerinde kurulan tabur mutfaklarından karşılanıyordu. Mutfaklar, çıkardıkları duman nedeniyle düşman bombardımanının hedefi haline geldiğinden ileri hatların oldukça gerilerinde bulunurlardı. Bu mutfaklarda pişirilen yemekler tahta sandıklar içine konan temiz gaz tenekeleri içinde hayvanlarla ileri hatlara ulaştırılırdı⁷³⁹.

Başlangıçta cephe sahra mutfaklarının sayısı oldukça azdı. Yemekler daha çok cephe gerilerinde oluşturulan ve kara kazanlar adı verilen açık mutfak tesislerinde hazırlanırdı⁷⁴⁰. Ancak zamanla bu kara kazanlar alınarak yerlerine seyyar (gezici) mutfaklar verildi. Bu mutfaklar sayesinde gerektiğinde birlikler hareket halinde olsalar bile yemekler pişirilirdi⁷⁴¹.

Seyyar mutfaklarda çıkardıkları duman nedeniyle düşman ateşine hedef olmamak için cephe hattının oldukça gerilerin bulunan vadiler içinde kurulmuşlardı. Bu bakımdan Seddülbahir bölgesindeki birliklerin seyyar mutfakları Soğanlıdere mevki, Arıburnu bölgesindeki mutfaklarda Maltepe-Bıgalı hattının doğusuna alınmıştı. Bu bölgelerde pişirilen yemekler buradan bakraçlarla veya mühimmat sandıkları içinde hayvan sırtında siperlere kadar taşınıyordu⁷⁴².

⁷³⁸ Sami, a.g.m., S. 26, s. 66.

⁷³⁹ Yemekler günde bir defa ve daha çok merkepler sırtında nakledilirdi. Bu hususla ilgili olarak Cemil Conk Paşa hatıratında şunları aktarmaktadır.

“...pişirilen yemekler tahta sandıklar içine konan temiz gaz tenekeleriyle uzun kulaklı filozoflara yükletilirdi. Bu fedakâr ve çalışkan hayvanlar, koşa koşa ta ileri hatlara kadar giderler; askerler tıkr tıkr gelen bu müjdecilerin nal seslerini duyar duymaz karavanalarını hazırlarlardı...”, Cemil Conk, a.g.e., s. 149.

⁷⁴⁰ Genelkurmay Başkanlığı, Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915- 04 Haziran 1915) V. Cilt, II. Kitap, s. 273.

⁷⁴¹ Seyyar mutfaklar dört tekerlekli araba üzerinde bulunurlardı. Bu araba üzerinde gıda malzemesinin konulduğu ön araba ile mutfak gereçlerinin konulduğu ve yakıtın yer aldığı arabadan oluşurdu. Ön arabanın arka bölümünde yemek malzemesinin hazırlanması için indirilip kaldırılabilen bir tahta masa bulunurdu. Bir seyyar mutfak üzerinde yaklaşık 180 litrelik bir yemek kazanı bulunurdu. Daha geniş bilgi için bkz. *Osmanlı Seyyar Matbahlarına Mahsus Talimatname*, Matbaa-i Askeriye 1332, Seyyar mutfaka resmi için bkz. Ek 23.

⁷⁴² *Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi Harekâtı* (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916), V. Cilt, III. Kitap, s. 488-489; Lokman Erdemir, *Çanakkale Savaşı, Siyasi, Askeri ve Sosyal Yönleri*, s. 243-244; A. Ali Koyunoğlu, a.g.e., s. 250.

Osmanlı Genelkurmayı muharip ordunun her gün sıcak yemek yedirilmesi için birlik komutanlarına gereken ikazları yapıyordu⁷⁴³. Eratın yemeği ekmek ile pirinç çorbası, etli fasulye, etli nohut, zeytinyağlı bulgur pilavı, kuru bakla koyun eti, pilav ve hoşaf tan meydana geliyordu. Bununla birlikte zaman zaman askere çerez olarak da kuru üzüm ve fındık veriliyordu⁷⁴⁴.

Ancak özellikle gıda temininde sıkıntıların baş göstermesiyle askerin yemeği genellikle kuru bakla, fasulye ve bulgurdan oluşmaya başladı. Ambarlardaki saklanma koşullarının yetersizliği de buna eklenmesiyle zaten tek düze haline gelmiş yemek menüsü asker tarafından pek de rağbet görmüyordu⁷⁴⁵.

Ayrıca mutfaklar düşman ateşine maruz kalmamak için oldukça gerilerinde kurulmuşlardı. Bu nedenle özellikle siperlere yemekler karavanacılar tarafından günde bir akşam karanlığında getirtilebiliyordu. Bu da çoğu zaman yemeklerin soğumasına neden oluyordu⁷⁴⁶. Tüm bu olumsuzluklara rağmen Çanakkale muharebeleri süresince muharip ordunun beslenmesinde Balkan savaşlarında olduğu gibi hiçbir zaman büyük sıkıntı yaşanmadı⁷⁴⁷. Hatta Osmanlının savaştığı cepheleer arasında ordunun en iyi beslendiği cephe kuşkusuz Çanakkale Cephesi idi.

3.9. İaşe Temininde Karşılaşılan Zorluklar

Birinci Dünya Savaşı'nda iktisadi açıdan az gelişmiş ve idari kapasitesi oldukça sınırlı ve bir devlet görünümünde olan Osmanlı Devleti'nin uzun sürecek bir harbi kendi imkânlarıyla sürdürme olanağından yoksundu. Zira barış dönemlerinde bile kendi kendine yetemeyen bir ülkenin savaşın yaratacağı baskılar karşısında tarım başta olmak üzere savaşa yönlendirebileceği kaynaklar daha da azalacağından ülke her geçen gün giderek ağırlaşan ekonomik buhranla karşı karşıya kaldı⁷⁴⁸.

Seferberliğin ilanıyla birlikte nitelikli iş gücünün büyük bölümünün silahlaltına alınmasıyla tarımsal üretim hızla düştüğünden kısa sürede ülke de temel besin maddelerinin temininde sıkıntı yaşanmaya başlandı. Esasen bu darlık tüm savaşan

⁷⁴³ Halis Ataksor, *a.g.e.*, s. 93.

⁷⁴⁴ Cemil Conk, *a.g.e.*, s. 149; Selahaddin Adil Paşa, *a.g.e.*, s. 108; Erich R. Prigge, *a.g.e.*, s. 112.

⁷⁴⁵ Ambarlardaki sağlıksız saklanma koşullar nedeniyle yemekler içinde kurtçuklara sık sık rastlanıyordu. Bu bakımdan kurtlu bakla veya kurtlu fasulye tabiri askerler arasında sıkça kullanılırdı. İ. Hakkı Sunata, *a.g.e.*, s. 87-88, 200; Münim Mustafa, *a.g.e.*, s. 110, 121.

⁷⁴⁶ İbrahim Arıkan, *Harp Hatıralarım*, s. 40.

⁷⁴⁷ Behçet Sabit Erduran, *a.g.e.*, s. 138-139.

⁷⁴⁸ Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyet Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme (Seçme Eserleri II)*, s. 139-140.

ülkelerde yaşanmaya başlamış ancak teknoloji ve üretim yapısındaki sınırlılıklarından dolayı Osmanlı Devleti diğer devletlerden çok daha fazla etkilendi⁷⁴⁹.

Osmanlı Devleti bir tarım ülkesi olmasına rağmen İstanbul ve sahil vilâyetlerinin buğday ihtiyacı büyük oranda ithal edilerek karşılanıyordu. Harbin başlamasıyla dış ticaretin kesintiye uğraması ve özellikle devletin müttefikleri ile olan bağlantısı kesilmesiyle ülkedeki kısa süre içinde iâşe buhranı ile karşı karşıya kaldı⁷⁵⁰.

Savaşın getirdiği olumsuz koşullar, ülkede tarımsal üretimi yaklaşık % 40 oranında düşürdü. Üretimdeki bu denli büyük düşüş, ithalat yoluyla telafi edilemediğinden ülke iâşe maddelerinin temini konusunda ciddi sorunlara karşı karşıya kaldı. Hayvansal üretimdeki vaziyet de bundan farklı değildi⁷⁵¹. Zira ordunun nakliye hizmetlerinde kullanılmak üzere ahalinin elindeki yük hayvanlarına el konulması ve ordunun et ihtiyacını karşılamak üzere halkın elindeki koyun, keçi ve sığırın % 50'sine tekâlif-i harbiye kanunu ile el konulması kısa sürede ülkedeki hayvan sayısının azalmasına neden oldu. Bu denli büyük bir orana harp yükümlüğü çerçevesinde el konulması ülkedeki hayvan sayısının hızla azalmasına neden oldu.

Devlet yönetimi bu durumu engellemek için 2 Mayıs 1915 tarihinde tekâlif-i harbiye usulünde değişikliğe giderek tekâlif-i harbiye komisyonlarına yalnızca erkek koyun, keçi ve kuzuların % 15'ine el koyabilecekti⁷⁵². Bununla birlikte bir diğer tedbir olarak da ülkedeki hayvan ve yem ihracının yasaklandı⁷⁵³.

Tüm bu çabalara rağmen 1918 yılına gelindiğinde, ülkedeki yük hayvanı sayısı % 50 oranında azalırken küçükbaş hayvanlarının sayısında da % 40 oranında azalma yaşandı⁷⁵⁴.

Savaşın patlak vermesiyle dış ticaretin neredeyse bütünüyle durması, Osmanlı Devleti gibi ihtiyaçlarını dışarıdan karşılayan bir devletin aniden kendi kendine yeterlilik mücadelesi içine girmesine yol açtı. Zira Akdenizin İngiliz ve Fransız donanması tarafından ablukaya alınması dış ticaretin neredeyse bütünüyle durdurdu. Bu

⁷⁴⁹ Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyet Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme (Seçme Eserleri II)*, s. 139; Zafer Toprak, *a.g.e.*, s. 81.

⁷⁵⁰ Tuncay Ögün, *a.g.e.*, s. 283, Mustafa Selçuk, *a.g.e.*, s. 142

⁷⁵¹ Harbin sonuna doğru yük hayvanlarının sayısında % 50 ve küçükbaş hayvanların sayısında da % 40 oranında azalma yaşanmıştı. Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyet Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme (Seçme Eserleri II)*, s. 150.

⁷⁵² Bu yeni uygulama ile artık sığırlara el konulamayacaktı. BOA, DH.İ.UM, Dos. No: 93-3, Ves. No: 1-43; BOA, DH.İ.UM, Dos. No: 93-4, Ves. No: 1-48.

⁷⁵³ BOA, MV, Dos. No: 236, Ves. No: 24.

⁷⁵⁴ Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyet Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, s. 150; Şevket Pamuk, *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, İstanbul, Nisan 2014, s. 167.

da buğday, un şeker gibi gıda maddelerini ithalat yoluyla karşılayan Osmanlı Devletini daha harbin başlangıcından itibaren kıtlıkla karşı karşıya bıraktı. Osmanlı Devleti, ordunun ihtiyaçları başta olmak üzere gıda maddeleri arz politikaları ve tarımsal üretime müdahale etmeye başladı. Ancak alınan tedbirler savaş koşullarında mevcut durumu iyileştirmeye yetmedi⁷⁵⁵.

Üretimdeki düşüşün getirdiği olumsuzlukların yanında ulaşım yol ve araçlarındaki yetersizlikler de orduların iâşe hizmetlerinin aksamasına neden oluyordu. Nitekim ülke genelinde kara, deniz ve demiryolu ulaşımındaki yetersizlerin yanında Çanakkale Cephesinde İtilaf kuvvetlerinin yarımada ya yapılan nakliyatı engelleme çabaları mevcut durumu daha da zorlaştırıyordu⁷⁵⁶.

İtilaf donanması, İstanbul Bandırma ve Mudanya gibi ihraç iskeleleri ile harp alanın gerisinde bulunan Akbaş, Maydos, Şarköy, Tekirdağ, Birgos vb. limanları her fırsatta bombalaması zaman zaman Türk tarafı üzerinde büyük baskı yaratarak Türklerin denizyolunu rahatça kullanmaları engellendi⁷⁵⁷.

Bununla birlikte gerek endirekt atışlar gerekse de havadan yaptıkları taarruzlarla karayolu güzergâhlarını ve demiryolu istasyonlarını sürekli taciz edilerek buradaki nakliye faaliyetleri de sürekli baskı altında tutulmuştur⁷⁵⁸. Buna Osmanlı Devletindeki kara ve demiryollarındaki alt yapı ve araç-gereç yetersizliği de eklenince bu yolların da istenilen düzeyde kullanılmasını engelledi. Tüm bu sorunlara rağmen kısa süreli kriz anları dışında ordunun ihtiyaçları karşılanabildi⁷⁵⁹.

⁷⁵⁵ Şevket Pamuk, *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, s. 165-169.

⁷⁵⁶ Carl Mühlman, *a.g.e.*, s. 118.

⁷⁵⁷ İsmail Bilgin, *a.g.e.*, s. 375, 396-397; *Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri*, C. I, s. 256; C. II, s. 24, 95, 144.

⁷⁵⁸ İsmail Bilgin, *a.g.e.*, s. 390; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı* (04 Haziran 1915-09 Ocak 1916), V. Cilt, III. Kitap, s. 509.

⁷⁵⁹ Muhammet Erat, "Çanakkale Savaşı'nda Türk Ordusunun İâşe Problemi" s. 129.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. MENZİL BÖLGESİNDE YÜRÜTÜLEN DİĞER HİZMETLER

4.1. Silah ve Cephane İkmali

4.1.1. Silah ve Cephanenin Temini

Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı öncesinde, harp sanayisi bakımından çağdaşlarının oldukça gerisinde kalmıştı. 1908 yılından itibaren Harbiye Nezareti sorumluluğuna verilen askeri fabrikaların sayısı 1914 yılında 32'ye ulaşmıştı. Bu fabrikaların tamamına yakını İmalatı Harbiye Müdüriyet-i Umumiyesi (Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü) bünyesinde olarak İstanbul vilayeti sınırları içinde kurulmuşlardı. Bu fabrikalardan bazıları tabloda verilmiştir⁷⁶⁰.

Tablo 61. İstanbul ve Çevresinde Bulunan Bazı Askeri Fabrikalar

Bakırköy	Barut fabrikaları ve mühimmat depoları
Zeytinburnu	Fişek, mermi, marangoz fabrikaları
Tophane	Top ve tüfek fabrikaları, barut ve tabanca fişeği satış noktaları
Kâğıthane	Cephane ambarları, tapa fabrikası
Maçka	Maçka silahhanesi
Yıldız	Fenni teçhizat deposu ve araba fabrikası
Fener	Tapa fabrikası
Gülhane	Cephane deposu
Karaağaç	Tapa fabrikası, mühimmat mamul ambarı, mermi imalathanesi

Bu fabrikalarda daha çok Balkan harbinden kalma silah ve mühimmatın kullanılan silahlara uydurulması veya hafif silahların tapa, barut, mermi ve mevcut silahların onarımını sağlayacak fabrikalardan ibaretti⁷⁶¹. Dolayısıyla ülke ihtiyacını karşılayacak silah ve mühimmat fabrikaları bulunmadığından ordunun silah ve malzeme

⁷⁶⁰ *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X ncü Cilt”, s. 136-138; Esad Paşa, *Esad Paşa'nın Çanakkale Cephesi Yazışmaları* (Haz: Mustafa Bıyıklı) Çamlıca Bas. Yay, 1. Baskı, İstanbul, Ekim 2011, s. 22 *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915)*, V. Cilt, I. Kitap, s. 227-228.

⁷⁶¹ *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, “X ncü Cilt”, s. 232-239.

ihtiyacının yurtiçinden karşılanması olanaksızdı. Daha açık şekilde ifade edilirse ülke silah ve mühimmat bakımından tamamıyla dışa bağımlıydı. Bu hususta özellikle müttefiki Almanya'nın yardımına muhtaçtı⁷⁶².

Harbin başlamasıyla birlikte Bulgaristan'ın tarafsızlığını ilan etmesi ve Sırbistan'ın İtilaf devletlerinin yanında yer alması İstanbul-Berlin arasındaki bağlantının kesilmesine neden oldu. Bu durum Çanakkale Muharebelerinin sonuna doğru Sırbistan'ın Almanya tarafından işgal edilmesi kadar devam etti. Sırbistan'ın savaş dışına itilmesiyle Osmanlı ile Almanya arasında doğrudan bağlantı sağlandığından Osmanlı'nın beklediği askeri yardım malzemesi ancak 1915 yılı Kasımında ulaşıldı⁷⁶³. Bu tarihe kadar İtilaf donanmasının denizlerdeki hâkimiyeti ile de denizden yapılacak ikmalin önü kesildiğinden Osmanlı, Balkanlar üzerinde gizlice Romanya üzerinden getirilen az miktardaki silah ve mühimmat ile ülkedeki mevcut kaynaklarla yetinmek durumunda kaldı⁷⁶⁴. Bu bakımdan 5'inci Ordunun cephane ihtiyacının tedariki halledilmesi en güç meselelerin başında geliyordu⁷⁶⁵.

Muharebeler süresince cephane hususunda en büyük sıkıntı ise topçu cephanesinde yaşanıyordu. Hafif piyade silahlarının mühimmatı yurtiçindeki imalathanelerde temin edilebilirken top mermisinin üretimi yapacak fabrika bulunmadığında topçu cephanesi temininde büyük sıkıntı çekildi⁷⁶⁶. Balkan yolunun kapalı olmasından ötürü yeterli dışalım yapılamadığından ordu, eldeki stoklar kısa

⁷⁶² Aspinall Oglander, *a.g.e.*, s. 18-19, 29.

⁷⁶³ Liman Von Sanders, *a.g.e.*, s. 103; Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, C. VIII, s. 426; Aspinall Oglander, *a.g.e.*, s. 18-19; Hans, Kannengiesser, *a.g.e.*, s. 307-308; Veli Yılmaz, "Birinci Dünya Harbi ve Çanakkale Savaşları", s. 130; Veli Yılmaz, *I. Dünya Harbi'nde Türk-Alman İttifakı ve Alman Askeri Yardımları*, s. 132-133; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncu Cilt", s. 202; İ. Hakkı. Sunata, *a.g.e.*, s. 194; Edward J. Erickson, *Dünya Savaş Tarihi; I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı 1914-1918*, s. 111.

⁷⁶⁴ Veli Yılmaz, "Birinci Dünya Harbi ve Çanakkale Savaşları", s. 130; Veli Yılmaz, *I. Dünya Harbi'nde Türk-Alman İttifakı*, İstanbul, 1993, s. 132-133; Carl Mühlman, *a.g.e.*, s. 125-126; Sinan Şahin, "Çanakkale Muharebelerinde Türk Ordusunun İkmal ve İaşesi", *Bildiriler Türk-İsrail Müşterek Askeri Tarih Konferansı II*, Genelkurmay Basım Evi, Ankara, 2003, s. 92.

⁷⁶⁵ Liman Von Sanders, *a.g.e.*, s. 82.

⁷⁶⁶ Osmanlı Devleti, harbe yeterli top mermisi stokuyla da girememişti. Zira her bir silah için yaklaşık 500 mermi stokuyla harbe girilmişti. Oysa İtilaf devletleri bunun üç katı bir stokla savaşa girmişlerdi. Edward J. Erickson, *Dünya Savaş Tarihi; I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı 1914-1918*, s. 89; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915-04 Haziran 1915)*, C. V, II. Kitap, s. 205, 273-274; Meçhul Subay, *Çanakkale Cephesi'nde Bir Topçu Subayının Günlüğü*, (Haz: Lokman Erdemir, İsmail Güneş) Timaş Yayınları, İstanbul, 2015, s. 65, 71, 73; Mustafa Bıyıklı, "Mehmet Esat Paşa'nın Çanakkale Cephesi Şimal Grubu Tahrirat ve Telefon Görüşmeleri (02-20 Temmuz 1915)", *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, s. 662; Liman Von Sanders, *a.g.e.*, s. 82; Turhan Seçer, *a.g.e.*, s. 157; Münim Mustafa, *a.g.e.*, s. 69.

sürede tükendi. Dolayısıyla birliklerin birlikler, topçu mermisi başta olmak üzere ellerindeki mühimmatı idareli kullanmaları hususunda sürekli olarak ikaz edilirdi⁷⁶⁷.

Osmanlı Devleti, bu mühimmat sıkıntısını İstanbul'da Mirliya (Yarbay) Piepen'in denetiminde bir topçu mühimmat fabrikası kurarak çözüm bulmaya çalıştı⁷⁶⁸. Ancak makine, hammadde eksikliği ve kafiye personel eksikliği gibi nedenlerden ötürü üretim oldukça düşük olduğu gibi üretilen mühimmat iyi değildi. Öyle ki mühimmatın bir kısmı ya hiç patlamıyor ya da gelişi güzel patlayan mermilerden oluşuyordu⁷⁶⁹. Ayrıca topçu mermisi yapımında kullanılan dumanlı barut sayesinde düşman tarafından topçu birliklerinin yeri kolayca tespit ediliyordu. Bu bakımdan yurtiçinden imal edilen çalışılan topçu mühimmatı ordunun ihtiyacını karşılamaktan uzak olduğu gibi kalitesi de düşüktü.

Netice itibarıyla Osmanlı ordusu, muharebelerin sonuna doğru müttetikleriyle olan doğrudan ulaşım kurana kadar silah ve mühimmat eksikliğini hep hissetti⁷⁷⁰. Hafif silahların mühimmatı ülke içindeki küçük imalathaneler sayesinde nispeten temin edilirken topçu bataryaların mühimmatı oldukça yetersizdi⁷⁷¹. Ancak Avrupa yolunun açılmasıyla ülkeye önemli ölçüde silah ve mühimmat gelmeye başladı⁷⁷².

4.1.2. Menzil Bölgesinde Silah ve Cephane Hizmetlerinin Yürütülmesi

Menzil müfettişliği, muharip orduların silah ve cephane gereksinimini karşılamak üzere bünyesinde bulunan depolarda yeteri kadar cephane bulundurmak için tüm kuvvetini cephane teminine hasrederek lüzumlu tedbirleri almak durumundaydı⁷⁷³. Bunun için öncelikle yurtiçinden veya yurtdışından temin edilen silah ve cephane Harbiye Dairesine ait depolardan menzil bölgesindeki depolara sevk edilirdi. Kolordu ve askeri kıtalar da kendilerine ait nakliye kolları vasıtasıyla menzil depolarından

⁷⁶⁷ Esad Paşa, *a.g.e.*, s. 18; Turhan Seçer, *a.g.e.*, s. 158; Hasan Cevdet Bey, *a.g.e.*, s. 23; Selahaddin Adil Paşa, *a.g.e.*, s. 108; Mustafa Bıyıklı, *a.g.m.*, s. 663. Behçet Sabit Erduran, *a.g.e.*, s. 53.

⁷⁶⁸ Top fabrikasının başına getirilen Waldemar Pieper, aynı zamanda. O günkü adı Sahil İstikâmatı ve Torpil Kıtaatı Mufettiş-i Umûmisi olan Silah Dairesi ve Silah Müfettişliği Başkanlığı görevini de üstlendi. Böylece Osmanlı cephane üretiminin başına getirilmiş oldu. Erich R. Prigge, *a.g.e.*, s. 94, 124; Eyüp Durukan, *a.g.e.*, s. 26.

⁷⁶⁹ Carl Mühlman, *a.g.e.*, s. 117.

⁷⁷⁰ *Meçhul Subay*, s. 71, 73.

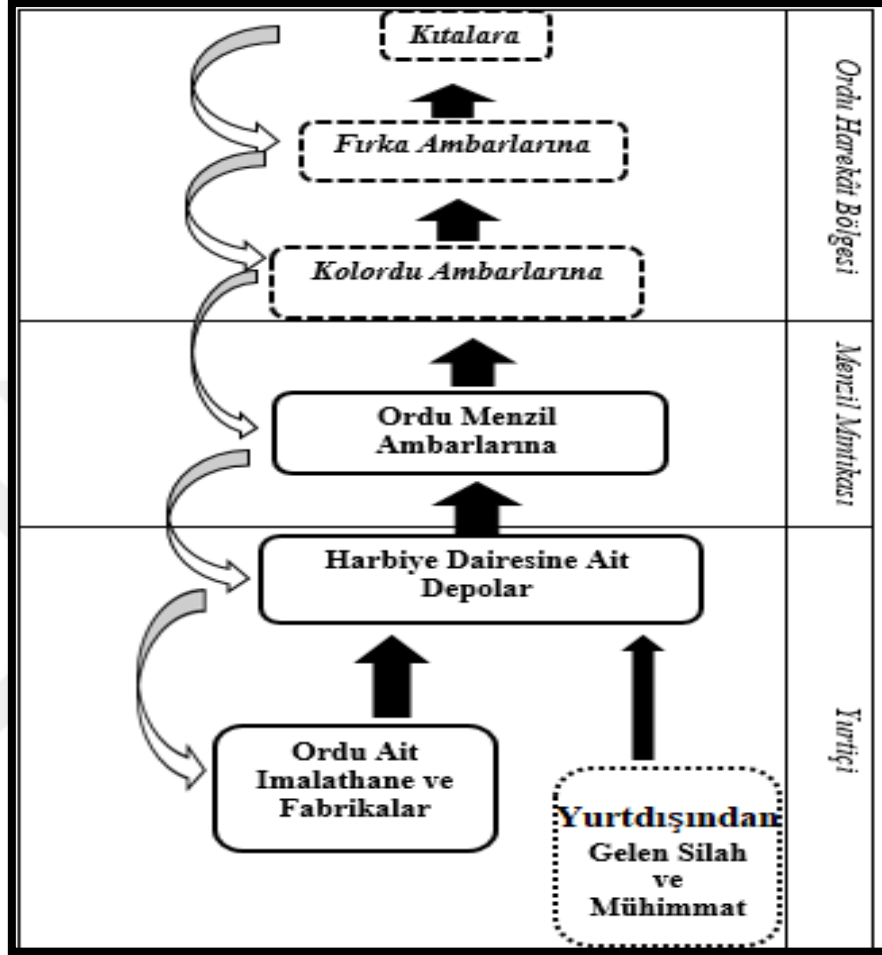
⁷⁷¹ Erich R. Prigge, *a.g.e.*, s. 103; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915-04 Haziran 1915)*, C. V, II. Kitap, s. 205; Esat Paşa, *Çanakkale Savaşı Hatıraları*, (Yay. Haz: İhsan Ilgar-Nurer Uğurlu), İstanbul, 2004, s. 122.

⁷⁷² Abidin Ege, *a.g.e.*, s. 171, 193, 195.

⁷⁷³ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecariüden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 57-58.

ihtiyaçlarını karşılardı⁷⁷⁴. Cephane sevkiyatında takip edilen yol için aşağıdaki şekli inceleyiniz⁷⁷⁵.

Şekil 5. Silah ve Cephane Muharip Orduya Ulaştırılmasında Takip Edilen Yol



Cephedeki ordunun silah ve mühimmat ihtiyacı büyük oranda denizyolu ile karşılanırdı. İstanbul başta olmak üzere Tekirdağ, İzmit ve Bandırma gibi iskelelerden gemilere aktarılan cephe ve mühimmat cephe gerisinde yer alan Akbaş, Lapseki, Maydos vb. yarımadaadaki iskelelere ulaştırılırdı. Ancak itilaf donanmasına ait denizaltıların faaliyetleri denizden yapılan sevkiyatı zaman zaman tehdit etse de muharebeler süresince cephanenin büyük bölümü denizden sevk edildi. Denizden yapılan sevkiyatı olumsuz etkileyen bir başka amilde yetersiz nakliye araçlarının bulunmayışındır. Ayrıca yükleme ve boşaltma iskelelerinde yeterli vinç bulunmadığından

⁷⁷⁴ Muzaffer, “Geri Hidemâti, Menzilcilik”, s. 405; *Birinci Dünya Savaşı Çanakkale Cephesi Harekâtı* (Haziran 1914-Ocak 1916), s. 230.

⁷⁷⁵ Şeklin aslı için bkz. Ek 24.

oldukça ağır olan cephaneye ve mühimmatın yüklenmesi ve boşaltılmasında zorluk yaşıyordu⁷⁷⁶.

Silah ve mühimmatın cepheye ulaştırılmasında kullanılan bir diğer yolda kara ve demiryoludur. Özellikle Uzunköprü istasyonu vasıtasıyla cephe gerisine kadar getirilen askeri malzeme, buradan karayolu ile öncelikle menzil bünyesindeki depolara ve buradan da ordu harekât alanına ulaştırılırdı.

Menzil bölgesinde silah ve mühimmat sevki için genellikle bir topçu kaymakamı (Yarbay) idaresinde Menzil Cephane Park Kumandanlığı ihdas edilirdi⁷⁷⁷. Bu kumandanlık, Ordu Menzil Müfettişliğinin emir ve talimatlarına uygun olarak menzil mıntıkasında cephaneye nakliyatını düzenlerdi. Nitekim bu kumandanlık bünyesinde bulunan cephaneye kolları sayesinde, demiryolu istasyonu ve iskelelere getirilen silah ve mühimmat buradan alınarak ordu harekât alanı gerisinde bulunan depolara sevk ederdi⁷⁷⁸. Böylece ordunun ihtiyaç duyduğu cephaneye ve mühimmat en seri şekilde orduya ulaştırıldı.

Menzil bölgesindeki cephaneye kolları piyade, sahra, cebel ve ağır topçu cephaneye kolları şeklinde taşınan cephanenin cinsine göre çeşitli adlar alırdı. Ayrıca yük ağırlığına göre hafif veya ağır cephaneye kolları şeklinde de bir ayırım yapıldı. Hafif cephaneye kollarının süratle hareket edebilmeleri için daha çok tek bargirli ve çift tekerlekli atlı arabalardan oluşurdu. Ağır kollar ise umumiyetle dört tekerlekli öküz arabalarından oluşurdu⁷⁷⁹.

Cephaneye kolları yalnızca cephanenin ileri taşınmasında kullanılmazdı. Bazen de çeşitli nedenlerle ordu harp mıntıkasında işlevini yitiren silah ve mühimmat menzil bölgesine getirtilerek burada tamir edilirdi. Zira ordu tarafından tamir edilmesi için gönderilen her çeşit silah ve malzeme en süratli şekilde tamir edilerek gönderilen kıtaya sevk edilmesi menzil müfettişliğinin vazifesiydi⁷⁸⁰. Ancak çoğu zaman menzil bölgesinde yedek parça ve usta bulunamadığından bu silahlar menzil kolları tarafından iskelelere veya Uzunköprü istasyonuna nakledilir ve buradan da İstanbul'daki imalathanelere sevk edilirdi. Ayrıca mühimmat imalatında kullanılmak üzere harp alanı

⁷⁷⁶ ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 8-4.

⁷⁷⁷ Muzaffer, "Harb-i Umumide Menzillilik", s. 413.

⁷⁷⁸ Menzil Hidemâtı Nizamnamesi, s. 34-35.

⁷⁷⁹ Vakti Seferde Erzak ve Cephane Kollarının Veçhi Teşkilini Mübeyyin Talimat, s. 9; Erich R. Prigge, a.g.e., s. 101.

⁷⁸⁰ Muzaffer, Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi, s. 67.

ve menzil bölgesinden top mermisi parçalarından pirinç⁷⁸¹ ve bakır parçaları askere toplattırılır⁷⁸² ve bu malzeme menzil kolları tarafından geriye nakledilirdi⁷⁸³.

Menzil bölgesine ulaştırılan silah ve mühimmat, Tekirda, Karabiga, Akbaş ve Ilgardere’de bulunan Cephane Park Kumandanlığı denetiminde çeşitli mevkilerde kurulan depolara aktarılırdı. Bu ambarlar da menzil bölgesindeki diğer müesseseler gibi 1’den itibaren sıra ile numara alırlardı. Dolayısıyla 1 No’lu Cephane deposu Seyyidler, 2 ve 3 No’lu Cephane deposu Akbaş’ta, 4 No’lu Cephane deposu Uzunköprü’de, 5 No’lu Cephane deposu Gelibolu’da, 6 No’lu Cephane deposu Soğanlıdere’de, 7 No’lu Cephane deposu Keşan, 8 No’lu Cephane deposu Bandırma’da teşkil edildi. Ayrıca Şarköy, Çanakkale, Tekirdağ, Karabiga, Birgos, Nara ve Ilgardere gibi birçok mevkide cephane depoları oluşturuldu⁷⁸⁴.

Menzil depolarına gelen cephane ve mühimmat sandıkları üzerine malzemenin cinsi yazılarak depolanırdı. Böylece dağıtımın esansında muhtemel karışıklık önlenmiş olunurdu⁷⁸⁵.

Netice itibariyle özellikle harbin kızıştığı ve mühimmat sarfiyatının had safhaya ulaştığı dönemlerde top mermisi gibi başta olmak üzere silah ve mühimmat temininde zaman zaman sıkıntılar yaşanmıştır. Ancak silah ve mühimmat sıkıntısı harbin gidişatına tesir edecek bir sahfa hiçbir zaman ulaşmamıştır. Silah ve mühimmatın

⁷⁸¹ Bakır ve çinkonun karışımıyla elde edilen sarı renkli bir alaşım.

⁷⁸² Levazım dairesi her kovan için askerlere 1 kuruş öderdi. Ahmet Nuri Diriker, *a.g.e.*, s. 59.

⁷⁸³ Bu hususla ilgili 21 Haziran 1331 (4 Temmuz 1915) tarihinde Şimal Grup Komutanlığınca 9’uncu, 6’ıncı ve 19’uncu Firkalara verilen emir şu şekildeydi: “*Düşman tarafından endâht edilen mermi parçalarıyla ale’l husus prinç ve bakır aksâminin efrâd vâsıtasıyla toplattırılarak Dersa’adet’e gönderilmesi Başkumandanlık Erkân-ı Harbiye Riyâsetinin emri iktizâsından olmakla firkalarca ağırlık (?) kumandanlarının mikdâr-ı kâfi efrâdı işbu vazife ile tavziflerini ve terâküm ettirilecek parçaların ceste ceste Beşinci Ordu Fırkası’na teslim ve inbâsı muktazidir.*” Bkz. Esad Paşa, *a.g.e.*, s. 61.

⁷⁸⁴ Menzil cephane depoları da menzil bölgesinde ihdas edilen diğer müesseseler gibi harbin gidişatına göre bulundukları mevki her an değişebilirdi. Meselâ, bu cephane depolarının yerleri değişerek 1nolu cephane deposu Şarköy’e, 2 nolu cephane deposu Akbaş’a, 3 nolu Harp malzeme deposu Akbaş’a, 4 nolu cephane deposu Uzunköprü’ye, 5 nolu cephane deposu Gelibolu’ya, 6 nolu cephane deposu Tekirdağ’a, 7 nolu cephane deposu ise Keşan’a alındı. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-2; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1-3, 1-4, 1-6, 1-37, 1-39; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1155, Dos. 124, Fih. 1-15, 1-124; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 18; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 29, 29a; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 2; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3568, Dos. 208, Fih. 12, 18; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-20; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 2561, Dos. 156, Fih. 5-7.

⁷⁸⁵ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecariüden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 59.

yeterli miktarda temin edilmesi Osmanlı ordusunun savunma direncini ayakta tutmuştur⁷⁸⁶.

4.2. Er İkmali

Savaş alanlarında orduların asker ihtiyacını karşılamak hayati bir öneme sahiptir. Nitekim şehit, yaralı ve hastalık gibi nedenlerle cephedeki ordu sayısının hızla azalmasının önüne geçmek için sürekli olarak cephe gerisinden harp mıntıkasına eratın intikal ettirilmesi gerekirdi. Bu intikaller esnasında en büyük vazife menzil teşkilatlarına düşmekteydi.

Menzil müfettişlikleri, gerek rütbeli gerekse eratın her hangi bir olumsuzluğa mahal vermeden cepheye en kısa sürede ve en rahat şekilde intikallerini sağladığı gibi harp alanından tahliye edilen hasta ve yaralıların tüm ihtiyaçlarının karşılanması için gerekli tedbirler alırdı. Menzil hatları üzerinde teşkil edilen nokta kumandanları bünyesinde bulunan heyet, menzil noktası bünyesinde bulunan misafirhaneler, aşhaneler, çayhaneler, sağlık kuruluşları, cephe ve hayvan park noktaları vb. müesseseler sayesinde menzil mıntıkası içinde intikalleri sağlanan eratın beslenme, istirahat, sağlık hizmetleri başta olmak üzere her türlü ihtiyaçları karşılanırdı⁷⁸⁷.

Menzil yoları üzerinde bulunan ikmal efradı menzil müfettişliklerinin belirlediği usul ve esaslara uymak zorundaydı. Menzil yolları üzerinde intikalleri sağlanan askeri birlikler, yürüyüş kolları halinde sevk edilirdi. Bunlar manga, takım ve bölüklere ayrılarak başlarındaki amirleri komutasında yürüyüşlerini gerçekleştirirlerdi. İntikalleri sağlanan askeri birliklerin güvenliğinden menzil müfettişlikleri sorumlu olduğundan her kafiye için bir Sahra Jandarma muhafaza müfrezesi görevlendirilerek askeri birliklerin güvenliği temin edilirdi⁷⁸⁸.

Cephede İtilaf ordusuna müsavi bir kuvvet oluşturma çabası neticesinde cephe hattındaki asker sayısı hızla arttırıldı. Özellikle kara savaşlarının başlamasıyla birlikte

⁷⁸⁶ Nitekim Hans Kannengiesser Paşa eserinde, Türk tarafını zafere ulaştıran dört temel etken arasında ordunun yeterli miktarda silah ve mühimmatla desteklenmiş olmasını zikretmektedir. Bkz. Hans Kannengiesser, *a.g.e.*, s. 340.

⁷⁸⁷ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 56; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı* (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916), V. Cilt, III. Kitap, s. 497- 498; Musatafa Şahin, *a.g.e.*, s. 282.

⁷⁸⁸ Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 56-57.

Osmanlı Devleti, birçok askeri birliğini bölgeye kaydırmaya başlandı⁷⁸⁹. Nitekim Mart 1915 tarihinde yeni kurulan 5'inci Ordunun asker sayısı⁷⁹⁰ ile Çanakkale harekât alanı içinde diğer tüm birliklerin toplam asker sayısı yaklaşık 95.000 idi. Ancak özellikle İtilaf kuvvetlerinin karaya asker çıkar ihtimalinin belirmesi üzerine cephedeki asker sayısı hızla arttırıldı. Yapılan takviyelerle birlikte 5.Ordunun personel mevcudu kısa sürede 137.599'a çıkartıldı. 28 Temmuz 1915 tarihinde gelindiğinde ordu mevcudu 250.823'e, 28 Temmuz 1915 tarihinde 250.823'e, 28 Eylül 1915'te ise 287.124'e ekim ve kasım aylarında da ise cephedeki asker sayısı 315.500'e ulaştı⁷⁹¹.

Bir yandan cephedeki asker sayısı arttırılırken bir yandan da verilen büyük kayıpların yeri doldurulmaya çalışılıyordu. Zira Tük tarafı özellikle kara muharebelerin başlamasından itibaren büyük kayıplar veriyordu⁷⁹². Bu denli büyük asker kayıplarının karşılanabilmesi için Askerlik Şubeleri (*Ahz-ı Askeri Şubeleri*) sürekli olarak yeni askerlerin silahaltına almaya ve bunların hızlıca cephelere sevk etmeye çalışılıyordu. Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Devleti, genel seferberlik ilan etmesine karşın askere alma işlemlerini bölgesel olarak gerçekleştirmekteydi. Ülke 13 adet kolordu asker alma bölgesine ayrılmış ve her kolordu asker alma bölgesi, kendilerine bağlı askerlik daireleri, (*Ahz-ı Asker Kalemi*) ve askerlik şubeleri kanalıyla silahaltına alınması gereken erleri topluyor ve depo alaylarıyla depo taburlarına sevk ediyordu. Erler burada kısa bir intibak eğitiminden sonra birliklerin ihtiyacına göre dağıtılırdı⁷⁹³.

⁷⁸⁹ Mehmet Arslan, *a.g.m.*, s. 227.

⁷⁹⁰ Mart 1915 tarihinde yeni kurulan 5'inci Ordunun asker sayısı yaklaşık 50-000 civarındaydı. *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 252, 671; Liman Von Sanders, *a.g.e.*, s. 73; Edward J. Erickson, *I. Dünya Savaşında Osmanlı Ordusu, Çanakkale, Kutü'l Amare ve Filistin Cephesi*, s. 34; Mesut Erşan, "Unutulmayan Zaferin Unutulan Başkomutanı Enver Paşa", *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, s. 6648-649.

⁷⁹¹ Mehmet Arslan, *a.g.m.*, s. 232; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 252, 671; Liman Von Sanders, *a.g.e.*, s. 73; Edward J. Erickson, *I. Dünya Savaşında Osmanlı Ordusu, Çanakkale, Kutü'l Amare ve Filistin Cephesi*, s. 34; Mehmet Arslan, *a.g.m.*, 231-232; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 487.

⁷⁹² Çanakkale Cephesinde verilen kayıplar için farklı rakamlar zikredilse de şehit yarananma, hastalık, hava değişimi vb. nedenlerle savaş dışı kalan asker sayısı yaklaşık 250.000 civarındaydı. Türk tarafının cepheye verdiği kayıplar için Bkz. *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 203; Cemil Conk, *a.g.e* s. 167; Yaşar Özüçetin, "Farklı Bir Muharebe Olan Çanakkale ve Bu Muharebeye Mustafa Kemal'in verdiği Yeni Çehre", *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, s. 778; Dilşen İnce Erdoğan, *I. Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'nde Şehit Olan Aydınlılar Üzerine Yapılan Analiz ve Sonuçları*, *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, s. 1199; Mithat Atabay, "Gayrimüslim Osmanlı Tebaasının Askere Alınması ve Çanakkale Savaşlarında Hayatını Kaybeden Gayrimüslim Osmanlı Askerleri", s. 1343; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 657; Liman Von Sanders, *a.g.e.*, s. 109.

⁷⁹³ Birinci Dünya Savaşı süresince Osmanlı topraklarında 12 asker alma dairesi, 35 asker alma kalemi ve 362 asker alma şubeleri tesis edildi. Böylece kısa sürede askere alma işlemleri kısa sürede

Netice itibariyle mevcut asker sayısı, çeşitli sebeplerle savaş dışı kalan askerler ve cephe gerisinde ordunun lojistik faaliyetlerini yürüten kadrolar hesaplandığından yaklaşık 500 bin kişinin cephede görev yaptığı anlaşılmaktadır. 5'inci ordunun er ihtiyacı 1'inci ve 5'ini kolordu askere alma bölgelerine ait askerlik şubelerince toplanırdı⁷⁹⁴.

Bu denli büyük insan kitlesinin cepheye intikal ettirilmesinde menzil müfettişliğinin öz verili çalışması inkar edilemez. Zira muharip ordunun harp alanına sevk edilmesi hususunda menzil müfettişliğinin nakliye yolları ve bu yollar üzerinde işleyen menzil nakliye araçları sayesinde ordunun hızla ileriye sevk edilmesi mümkün olmuştur. Yine yapılan bu sevkiyat esnasında askerin iâşe, sağlık, istirahat vb. ihtiyaçları menzil hatları üzerinde kurulan menzil noktaları veya menzil konakları sayesinde giderildi.

Çanakkale Muharebelerinin cereyan ettiği bölge gerek Rumeli gerekse Anadolu topraklarını kapsadığından ikmal yolları, hem Rumeli yakasında hem de Anadolu yakasında yer almıştır. 5'inci ordunun konuş durumuna göre; Saros bölgesi ve Gelibolu yarımadasındaki birlikler, ana ikmal yolu olarak İstanbul'dan Uzunköprü'ye kadar demiryolundan ve buradan da Uzunköprü-Keşan-Bolayır-Gelibolu üzerinden ordu harekât alanına ulaşan kara yolundan istifade ettiler⁷⁹⁵. Ancak bu güzergâh üzerinden yapılan intikaller asker açısından yorucu ve yıpratıcı olmakla birlikte oldukça uzun sürüyordu. Nitekim İstanbul'dan bu hat üzerinden sevkiyatı başlayan bir askeri birlik

gerçekleştirilerek hedeflenen asker sayısına ulaşıldı. Mithat Atabay, "Gayrimüslim Osmanlı Tebaasının Askere Alınması ve Çanakkale Savaşlarında Hayatını Kaybeden Gayrimüslim Osmanlı Askerleri", s. 1343; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 495; Şenol Çöklü, I. Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Askere Alma Usulleri (Ahz-ı Asker), AKDİTK Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2014, s. 97-98. Mehmet Arslan, a.g.m., s. 223; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 163.

⁷⁹⁴ *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 496.

⁷⁹⁵ Trenle yapılan yolculuklarda askerin hangi istasyonlarda iâşe edilecekleri hususunda Menzil müfettişlikleri ve Şimendifer Hat Komiserleriyle birlikte kararlaştırılırdı. Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 64; Mustafa Şahin, a.g.m., s. 282; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 525-526; Lokman Erdemir, "Mehmet Halit Bayrı'nın Hatıratından (Cephe Arkadaşı) 16.Piyade Tümeni'nin Çanakkale Cephesi'ndeki Harekâtı", *100'üncü Yılında Çanakkale Zaferi Sempozyumu*, İstanbul, 2015, s. 333; *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekâtı*, V'inci Cilt, 1'inci Kitap, s. 174; Lokman Erdemir, "Mehmet Halit Bayrı ve Çanakkale'de Cephe Arkadaşı", *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, s. 894; Münim Mustafa, a.g.e., s. 36.

ordu karargâhına yaya olarak yaklaşık 5 ile 7 gün içerisinde ancak ulaşabiliyordu⁷⁹⁶. Bununla birlikte demiryolu ile çok az insan taşına biliyordu. Tüm bu olumsuzlardan dolayı söz konusu güzergâh pek de tercih edilmiyordu. Ancak özellikle İtilaf denizaltılarının Marmaradaki nakliyatı engelleme çabaları ve denizyolu nakliye araçlarındaki yetersizliklerden dolayı bu hat üzerinden yapılan intikaller harp süresince devam etmiştir⁷⁹⁷.

Her şeye rağmen harp alına yapılan askeri intikaller büyük oranda denizyoluyla yapıldı. Zira İstanbul'dan kalkan bir vapur yaklaşık 10-12 saat sonra harp alanının gerisinde bulunan iskelelere ulaşıyordu. Büyük kitlelerin kısa süre içinde ve zahmetsizce harp alanına sevk edildiğinden askeri intikallerde büyük oranda denizyolundan faydalanıldı⁷⁹⁸.

Ancak 7 Temmuz 1915'te Şirket-i Hayriye ait 27 Numaralı Sahilbent vapurunun askeri sevkiyat yaparken Üsküdar'dan Tophane rıhtımına geldiği sırada Kız Kulesi civarına gizlenmiş olan bir İngiliz denizaltısı tarafından saldırıya uğradı⁷⁹⁹. Bu olaydan itibaren Osmanlı bir süreliğine de olsa denizyoluyla asker sevk edilmesini yasakladı. Ancak alınan tedbirler neticesinde kısa süre sonra askeri birliklerin denizyoluyla sevk edilmesinin önü açıldı.

⁷⁹⁶ İtilaf kuvvetleri, askeri intikalleri engellemek için teyyarelerle ve denizden yapılan indirekt atışlarla ikmal yolları sürekli olarak ateş altına alıyordu. Bu hususla ilgili olarak en tehlikeli bölge Bolayır berzahıydı. Bu nedenle askeri intikaller daha çok geceleyin yapılmaya başlandı. Buda intikallere uzun sürmesine neden oluyordu. İbrahim Arıkan, *Osmanlı Ordusunda Bir Nefer, Bir Mehmetçiğin Çanakkale-Galiçya-Filistin Cephesi Anıları*, 3. Baskı, Timaş Yayınları, İstanbul, Ocak 2010, s. 32-33. İ. Hakkı Sunata, *a.g.e.*, s. 113-117; Liman Von Sanders, *a.g.e.*, s. 80; Mehmet Arslan, *a.g.m.*, s. 237; Lokman Erdemir, Mehmet Halit Bayrı'nın Hatıratından (Cephe Arkadaşı) 16. Piyade Tümeni'nin Çanakkale Cephesi'ndeki Harekâtı, 100'üncü Yılında Çanakkale Zaferi Sempozyumu, İstanbul, 2015, s. 333; Mithat Atabay, "Çanakkale Savaşları Sırasında Cephede Bayram", s. 975-976; Genelkurmay Başkanlığı, Çanakkale Cephesi Harekâtı, C. V, I. Kitap, s. 215; Lokman Erdemir, "Mehmet Halit Bayrı ve Çanakkale'de Cephe Arkadaşı", s. 895; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 511; Münim Mustafa, *a.g.e.*, s. 40-42; Abidin Ege, *a.g.e.*, s. 168.

⁷⁹⁷ Bu güzergâh üzerinde sevkiyatın arttığı dönemlerde günde yaklaşık 2.000 er sevk ediliyordu. *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi Harekâtı (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, s. 496; Mehmet Arslan, *a.g.m.*, s. 235; *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekâtı*, V'inci Cilt, 1'inci Kitap, s. 174; Lokman Erdemir, "Mehmet Halit Bayrı ve Çanakkale'de Cephe Arkadaşı", s. 894; Lokman Erdemir, "Mehmet Halit Bayrı'nın Hatıratından (Cephe Arkadaşı) 16. Piyade Tümeni'nin Çanakkale Cephesi'ndeki Harekâtı", 100'üncü Yılında Çanakkale Zaferi Sempozyumu, İstanbul, 2015, s. 333; Lokman Erdemir, "Mehmet Halit Bayrı ve Çanakkale'de Cephe Arkadaşı", s. 895.

⁷⁹⁸ Mehmed Celaleddin, *a.g.e.*, s. 6; Lokman Erdemir, "Mehmet Halit Bayrı ve Çanakkale'de Cephe Arkadaşı", s. 894; Mehmet Arslan, *a.g.m.*, s. 234; Şükrü Fuad Gücüyener, "Birinci Dünya Savaşında Tanıdığım Kahramanlar Binbaşı Şevki Bey, Taşköprülü Aloş, Bursalı Mehmet Onbaşı, Çerkesli Ömer", *Çanakkale Hatıraları*, C. III, İstanbul, 2003, s. 187-190; İslam Özdemir, *a.g.m.*, s. 1286-1287.

⁷⁹⁹ Levent Kaya Ocakaçan, *a.g.t.*, s. 44.

Askeri sevkiyatlarda büyük oranda Şirket-i Hayriye vapurları, Hilal-i Ahmer tarafından ordu emrine verilen vapurlar ve Seyr-i Sefain İdaresine bağlı olup menzil emrine verilen nakliye gemileri kullanıldı⁸⁰⁰.

Harp mıntıkasına yapılan askeri sevkiyatta büyük oranda Akbaş iskelesinden istifade edildi⁸⁰¹. Bu iskelenin harp alanına oldukça yakın bulunması ve İtilaf zırhlılarının aşırma atışlarının etkisinde nispeten uzak olması gibi hususlardan dolayı askeri esnasında büyük oranda bu iskele üzerinden yapıldı. İtilaf denizaltılarının Marmara'daki faaliyetleri etkili olmaya başlamasıyla denizden yapılan askeri sevkiyat kısa süreliğine sekteye uğrasa da harbin bitimine değin askerin denizyoluyla cepheye sevk edilmesine devam edildi⁸⁰².

5'inci Ordunun asker ihtiyacını karşılamak için IV. Ordu başta olmak üzere⁸⁰³ Ülkenin diğer bölgelerinden cepheye sevk edilen askerler Anadolu Demiryolu hattı kullanılarak Bandırma, İzmit veya İstanbul limanlarına ulaştırılırdı. Buradan da denizyoluyla harp alanına intikalleri gerçekleştirilirdi⁸⁰⁴.

Netice itibariyle, İtilaf kuvvetlerinin tüm engelleme çabalarına rağmen Türk tarafının cephede verdiği kayıpların yeri yapılan takviyelerle kısa sürede dolduruldu. Böylece cephenin muharip asker ihtiyacı ile ilgili olarak önemli bir sıkıntı yaşanmadı.

4.3. Posta ve Haberleşme Hizmetlerinin Yürütülmesi

Tanzimat ilanına kadar ülkedeki posta ve haberleşme hizmetleri devlet (hususî) hizmetlerine hasredilmişti. Ancak 1839 yılından itibaren halkın istifadesine sunuldu. Böylece ilk olarak 1840 yılında İstanbul'da "Postahane-i Âmire" adıyla ilk postane açıldı ve zamanla ülkenin diğer vilayetlerine de yayıldı⁸⁰⁵.

⁸⁰⁰ İhsan, İntizam, Süreyya, Şükran, Resan, Şihap, Neveres, Rüçhan, İnşirah, Rehber, Tarz-ı Nevin, İmbisat, İkdâm, Dilnişin, Bebek, Göksü, Sultaniye, Tarabya, Nimet, Sütlüce, Hünkâr İskeleyi, Rağbet, Ziya vb. Şirket-i Hayriye'ye ait vapurlar askerin intikali için kullanılmıştır. İsmail Bilgin, *a.g.e.*, s. 233.

⁸⁰¹ Mehmet Arslan, *a.g.m.*, s. 236. Genelkurmay Başkanlığı, Çanakkale Cephesi Harekâtı, C. V, I. Kitap, s. 184; Mehmet Arslan, *a.g.m.*, s. 234-235; Emin Çöl, *Çanakkale-Sina Savaşları Bir Erin Anıları*, (Yay. Haz: Celal Kazdağlı), Nöbetçi Yayınevi, İstanbul, Şubat 2009, s. 25-35; Turhan Seçer, *a.g.e.*, s. 130-131.

⁸⁰² Bu dönemde ağırlıklı olarak Uzunköprü güzergâhı kullanıldı. İsmail Bilgin, *a.g.e.*, s. 293.

⁸⁰³ 1915 yılında IV. Ordu henüz muharebeye iştirak etmediğinden bu devrede Bu ordunun öncelikli vazifesi bünyesindeki askeri birlikleri mümkün olduğu kadar Çanakkale Cephesinde sevk etmektir. Mehmet Arslan, *a.g.m.*, s. 230; Ali Fuad Erden, *Birinci Dünya Harbinde Suriye Hatıraları*, İstanbul 2003, s. 64.

⁸⁰⁴ İsmail Bilgin, *a.g.e.*, s. 233.

⁸⁰⁵ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 112-113.

19. yüzyılda yeni bir haberleşme aracı olan telgrafın icat edildi. Telgrafın, savaşlarda orduların hızlı bir şekilde sevk ve idaresine tesirinin yanında büyük katkı yaptığını gören Osmanlı devlet adamları, vakit kaybetmeden bu yeni icadı ülkeye getirmeye çabaladı. Kırım Savaşı sırasında İstanbul ile Edirne arasına ilk telgraf hattı kuruldu⁸⁰⁶. Sonraki yıllar telgraf hatları ülke genelinde yaygınlaştırıldı. Birinci Dünya Savaşı'na gelindiğinde ülkedeki telgraf şebekesinin uzunluğu 50 bin kilometreye ulaştı. 1871 yılına değin ayrı bir teşkilat olarak hizmet veren telgraf idaresi bu tarihte posta idaresiyle birleştirilerek Posta ve Telgraf Nezareti kuruldu⁸⁰⁷. Posta ve Telgraf İdaresi, 1909'dan itibaren telefon şebekesinin de kurulmasıyla genişlemiş ve 1911 yılında müstakil bir bakanlık hüviyetine kavuşmuştur. Bu tarihten itibaren haberleşme alanında büyük yol kat edilse de Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması diğer alanlarda olduğu gibi ülkedeki haberleşme hizmetlerini de alt üst etti⁸⁰⁸.

Bir diğer muhabere aracı olan telefon, 1877 yılında Avrupa'da yayılmaya başlamış ancak Osmanlı'da ancak Meşrutiyet sonra kullanılmaya başlandı. Nitekim ilk olarak 1909 yılında bakanlıklar ile devlet daireleri arasındaki haberleşmeyi tesis etmek amacıyla telefon hatları çekildi⁸⁰⁹. Bu haberleşme aracı da zamanla askeri maksatlarla harp alanlarında kullanılmaya başlandı.

Yukarıda zikredilen bu önemli haberleşme araçları Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı ordusu tarafından kullanıldı. Seferberliğin ilanıyla Posta ve Telgraf Nezareti harbin haberleşme altyapısını oluşturmak için gerekli hazırlıklara başladı. Ordu bünyesinde haberleşme hizmetlerinin fiziksel alt yapısı hazırlayacak bir birim mevcut değildi. Bununla birlikte ordunun haberleşme sistemini yürütecek yetişmiş askerî personel de yoktu. Dolayısıyla haberleşme için gerekli fiziksel altyapı ve teknik destek büyük oranda Posta ve Telgraf Nezareti ve Başkomutanlık Vekâleti 8'inci Şubesi olan "*Muharebere ve Muvasala Müfettiş-i Umumiliği*" tarafından sağlanıyordu⁸¹⁰.

⁸⁰⁶ Böylece telgraf, Osmanlı ordusu tarafından ilk defa Kırım Harbinde kullanıldı. Erol Özbilen, *Osmanlı'nın Balkanlardan Çekilşi, Süleyman Hüsnü Paşa Dönemi*, İz Yay., İstanbul, 2012, s. 95; Özkan Keskin-Ali Sönmez, "Telgrafın Osmanlı İmparatorluğu'nda Yayılması: Çanakkale Telgraf Hattı Örneği", *OTAM*, S. 25, Ankara, Bahar 2009, s. 70, 78.

⁸⁰⁷ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 113.

⁸⁰⁸ Tanju Demir, "Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Haberleşme Kurumuna Dair Değerlendirmeler", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları (Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Ulaşım ve Haberleşme Özel Sayısı)*, C. 13, S. 25-26, İstanbul, 2014, s. 3; Nesimi Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", *OTAM*, S. 3, Ankara, 1993, s. 336.

⁸⁰⁹ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 114.

⁸¹⁰ Tanju Demir, *a.g.m.*, s. 2.

Menzil bölgesinde teşkil edilen seyyar ordu posta ve telgraf istasyonları, harp alanındaki ordunun yönlendirilmesinde ve geri hizmetlerin yürütülmesi açısından hayati öneme sahipti⁸¹¹. Menzil bölgesindeki haberleşme hizmetleri, Menzil Posta Müdüriyeti ve Menzil Telgraf Müdüriyetleri tarafından yürütülürdü. Menzil posta müdürü, Posta Genel Müdürü ile Ordu Menzil Müfettişinden aldığı talimata göre menzil bölgesinde posta hizmetlerini ifa ederdi. Buradaki posta hizmetleri, Posta Nezareti Nizamnamesinin yükümlülükleri çerçevesinde yürütülürdü⁸¹².

Menzil posta ve telgraf müdürleri, Ordu Menzil Müfettişi, Post ve Telgraf Genel Müdürlerinin emir ve talimatlarına göre menzil bölgesindeki hizmetleri yürütürlerdi. Ancak menzil bölgesinde yürütülen hizmet birimleri içinde oluşturulmasında en çok sıkıntı çekilen şubeler, menzil posta ve telgraf şubeleriydi. Çünkü ordu içinde bu hususta yetişmiş yeterli askeri personel bulunmadığından, bu şubelerin personeli ihtiyacı sivil memurlar tarafından karşılanmaya çalışıldı. Ayrıca bu şubelerin ihdas edilmesinde ihtiyaç duyulan fiziksel altyapı ve teknik destek büyük oranda mülki idarelerce sağlandı. Hatta çoğu zaman mülkiye posta ve telgraf merkezlerinin adları değiştirilerek orduya devredildi. Askeri tecrübesi olmayan bir telgraf memuru veya müdürünün askeri üniforma giyerek yabancı olduğu askeri sisteme dâhil edilmesi menzil bölgesindeki haberleşme sisteminin en büyük handikabıydı⁸¹³.

Menzil bölgesindeki posta hizmetleri çeşitli mevkilerde kurulan seyyar ve sabit sahra postanelerince sağlanırdı. Zira sahra postaları savaş süresince cephedeki askerlerin haberleşmesinin sağlanması amacıyla kurulmuşlardı. Anavatandan muharip orduya ulaştırılacak evraklar çantalar içinde bu postanelere gelir ve buralarda kıtaların evrakları taksim edilirdi. Gelibolu, Akbaş, Maydos gibi önemli noktalarda sahra postaneleri bulunurdu⁸¹⁴. Kolordular postalarını menzil bölgesindeki bu postanelerden alırdı⁸¹⁵.

⁸¹¹ *Menzil Hidemâti Nizamnamesi*, s. 39-40.

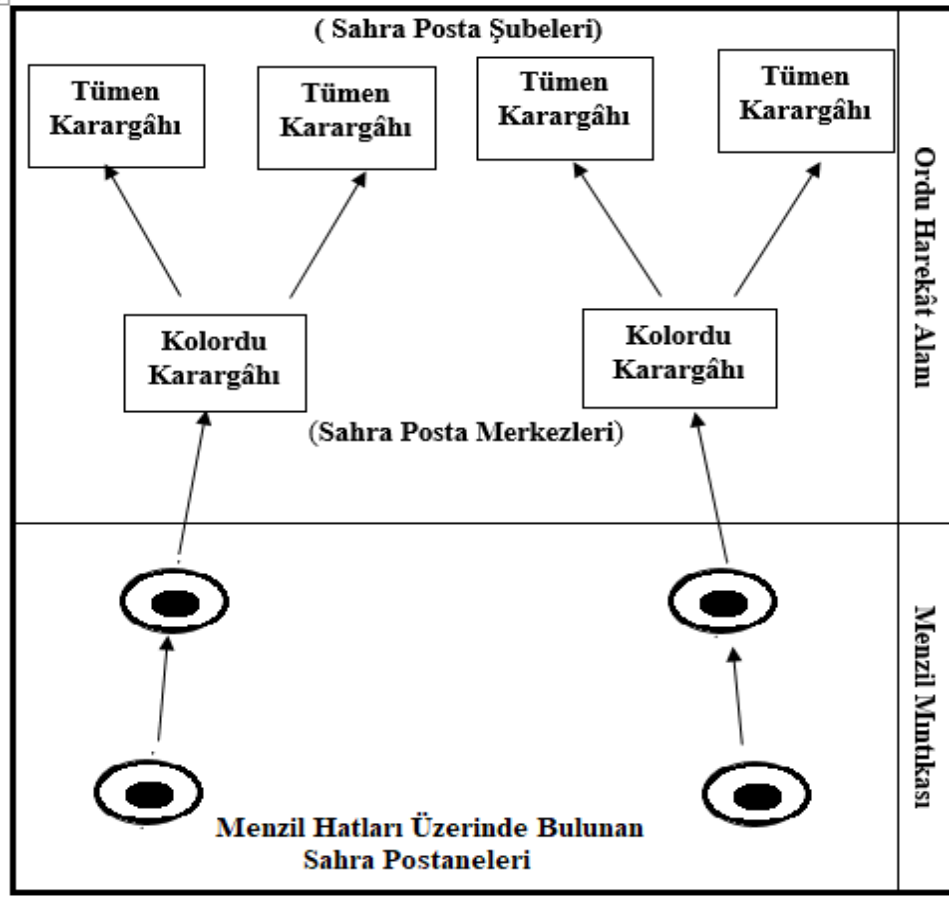
⁸¹² *Menzil Hidemâti Nizamnamesi*, s. 39.

⁸¹³ Muzaffer, "Harbi Umumide Menzilcilik", s. 413; Tanju Demir, *a.g.m.*, s. 2; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncu Cilt", s. 187-188.

⁸¹⁴ Hasan Cevdet Bey, *a.g.e.*, s. 28; Behçet Sabit Erduran, *a.g.e.*, s. 51.

⁸¹⁵ Sahra postaneleri, er ve erbaşların aileleriyle haberleşebilmelerini sağlamak amacıyla kurulmuşlardı. Savaşta er ve erbaşların postaları Osmanlı Devleti sınırları içinde ücretsiz kabul ediyordu. Sahra postasını tarife ücretini ödemek kaydıyla yüksek rütbeli subaylar ve siviller de kullanabilirdi. Ancak posta sistemi yetersiz olduğundan askerler aileleriyle olan bağlantısı büyük oranda sâi (haberci) adı verilen kişiler tarafından sağlanırdı. Bu kişiler, asker ailelerinin cephede bulunan çocuk ve yakınlarına gönderecekleri mektupları alarak cephe hattında bulunan askerlere ilettiği gibi askerlerin ailelerine göndereceği mektupları da ailelerine ulaştırırdı. Tanju Demir, *a.g.m.*, s. 14; Münim Mustafa, *a.g.e.*,

Şekil 6. Menzil Bölgesindeki Posta Hizmetlerinin İşleyişi



Sahra postaneleri merkezi İstanbul'da bulunan Umum Sahra Posta İdaresi'ne bağlı olarak faaliyetlerini yürütürdü. Bu idare, sahra postalarının ihtiyaç duyduğu her türlü malzemenin sivil posta şube ve merkezlerinden karşılayarak cepheye sevk ederdi⁸¹⁶.

Harp öncesinde ordu, muhabere araç ve gereçleri bakımından oldukça zayıftı⁸¹⁷. Zira ülke içinde haberleşme malzemelerinin tedariki mümkün olmadığından bu malzemeler ancak yurtdışından getirilebilirdi. Seferberliğin ilanıyla birlikte Posta Telgraf Nezareti bünyesinden bulunan malzeme ile askeri fabrikalardan (imalat-ı harbiye) temin edilen çeşitli malzemeler hızlıca ordunun hizmetine verildi⁸¹⁸.

103-104; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 73; Hans Kannengiesser Pasha, *a.g.e.*, s. 205. Posta Hizmetlerinin İşleyişine gösteren krokinin aslı için bkz. Ek 25.

⁸¹⁶ Tanju Demir, *a.g.m.*, s. 14.

⁸¹⁷ 1'inci Kolorduda biri telli diğeri telsiz olmak üzere iki telgraf bölüğü bulunurdu. *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 187.

⁸¹⁸ *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X ncü Cilt", s. 284.

Harbiye Dairesi ve Başkomutanlık Vekâleti 8'inci şubesi olan Muhabere ve Muvasala Genel Müfettişliği (Muharebere ve Muvasala Müfettiş-i Umumiliği), muhabere araç ve gereçlerini yurtiçinden karşılamak için bir yandan askeri fabrikalardaki üretimi arttırmaya çalışırken bir yandan da Menzil Genel Müfettişliğince müttefiki Almanya başta olmak üzere yurt dışından karşılanmaya çalışıldı⁸¹⁹. Ancak Çanakkale Muharebeleri süresince Almanya ile doğrudan bağlantı kurulamadığından cephedeki haberleşme vasıtaları sınırlı kaldığı gibi tedariki de mümkün olmuyordu⁸²⁰.

Bu imkânsızlıklara rağmen Türk tarafı ülkedeki sivil haberleşme araçlarını ordu hizmetine tahsisi ederek ordunun ihtiyaçlarını karşılamaya çalıştı. Daha önce var olan Çanakkale-Lapseki-Biga-Bandırma-Bursa-İzmit-İstanbul telgraf hattı ile mevcuttu. Bu hattı kullanarak cephedeki kıtaların birbirleriyle ve gerilerle olan irtibat sağlanabildi⁸²¹.

Menzil bölgesindeki telgraf hizmetleri seferberliğin başından itibaren Goncasuyu'nda bir telsiz telgraf merkezi ve menzil karargâhı olan Gelibolu'da sahra telgraf merkezi kuruldu. Gelibolu'da bulunan sahra telgraf merkezindeki hizmetlerin yürütülmesi amacıyla da bir telgraf müfrezesi teşkil edildiği gibi Yeniköy'de bulunan telgraf merkezinde ise bir telgraf bölüğü faaliyet gösteriyordu⁸²².

Telgrafın hattının yanında siperle karargâh merkezleri ve menzil şubeleri arasında telefon hatları kurularak, ordu ve geri hizmetlerin bu haberleşme aracından istifade edildi⁸²³. Ancak İtilaf kuvvetleri Osmanlı ordu birlikleri arasındaki haberleşmeyi kesmek ve ordu ile geri hizmetler arasında irtibatı koparmak için haberleşme vasıtalarını sürekli ateş altına alınıyordu⁸²⁴. Telefon hatları sürekli bombardımanlar neticesinde tahrip edildiklerinden Türk tarafı haberleşmesi sık sık

⁸¹⁹ *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X neu Cilt", s. 284-287; *Birinci Dünya Savaşı Çanakkale Cephesi Harekâtı (Haziran 1914-Ocak 1916)*, s. 232; Sinan Şahin, *a.g.m.*, s. 95.

⁸²⁰ Selahaddin Adil Paşa, *a.g.e.*, s. 24.

⁸²¹ Sami (Dz. Yb.), *a.g.m.*, s. 67.

⁸²² Gelibolu'da bulunan bu seyyar telsiz istasyonu harpten kısa süre önce alınmıştı. Çanakkale'deki Telsiz telgraf iletişimi bu istasyon üzerinden gerçekleştirilirdi. Sami (Dz. Yb.), *a.g.m.*, s. 66; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9-1; *ATESE Arşivi*, BDH, Kls. 1136, Dos. 64, Fih. 9-22/3, 22/4; *Arşivi*, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 1-1.

⁸²³ Selahaddin Adil Paşa, *a.g.e.*, s. 102; İsmail Bilgin, *a.g.e.*, s. 184.

⁸²⁴ İtilaf kuvvetleri, Osmanlı haberleşme hatlarını tahrip etmek için yalnızca karadan değil denizden de faaliyet gösteriyordu. Zira İtilaf donanmasına ait E2 denizaltısı, 13 Aralık 1915'te İstanbul'dan Marmara Denizi boyunca ilerleyen Marmara Adası'nın yakınından geçerek Çanakkale boğazına giren askeri telgraf kablolarını tahrip etmek amacıyla girişimde bulundu. Ancak başarısız oldu. V. Rudenno, *a.g.e.*, s. 277; Behçet Sabit Erduran, *a.g.e.*, s. 146; Selahaddin Adil Paşa, *a.g.e.*, s. 46; İsmail Bilgin, *a.g.e.*, s. 250; Fahrettin Altay, "Fahrettin Altay Paşa'nın Çanakkale Hatıraları", *Çanakkale Hatıraları*, Arma Yay. İstanbul, Temmuz 2002, s. 21.

kesiliyordu⁸²⁵. Elde yeterli malzeme bulunmadığından bu hatların tamiri büyük bir sorun teşkil ediyordu⁸²⁶.

4.4. Yol Yapım Ve Tamir Hizmetlerinin Yürütülmesi

Menzil bölgesinde ulaşım yolları ile bu yollar üzerindeki köprü ve iskelelerin tamir ve inşa hizmetlerinin yürütülebilmesi için menzil müfettişlik karargâhında bir Menzil İnşaat ve Tamir Şubesi bulunurdu⁸²⁷. Bu şube Ordu Menzil Müfettişliğinin emir ve talimatları çerçevesinde menzil bölgesindeki yollar başta olmak üzere iskele, bina ve yapılarının inşa ve tamir hizmetlerini yürütürdü⁸²⁸.

4.4.1. Yolların Tamir ve İnşası

5'inci Menzil sınırları içinde Uzunköprü-Gelibolu arasındaki umumi şose⁸²⁹ yolundan başka diğer yollar bütünüyle toprak yollardan ibaretti. Bu yollar, kısa süre içinde bozulduklarından sürekli olarak inşa ve tamire ihtiyaç duyardı. Oldukça dar ve altyapıları yetersiz olan bu yollar üzerinden ikmal faaliyetlerinin gerçekleştirmekte büyük sıkıntı yaşanıyordu. Özellikle yağmurlu ve karlı havalarda bu yollar üzerinden nakliyatı gerçekleştirmek imkânsız hale geliyordu. Ayrıca İtilaf ordusu, Osmanlı ordusunun ikmal faaliyetlerini engellemek için yolları ve yollar üzerindeki köprülere sık sık saldırılarda bulunarak tahrip ediyordu⁸³⁰.

Yukarıda izah edilen sebeplerden dolayı tamir ve inşasına lüzum görülen yollar, Menzil İnşaat ve Tamir Şubesine bağlı amele taburları ve inşaat bölüklerince tamir edilirdi. Menzil bünyesinde bulunan Bandırma, Lapseki ve Tekirdağ'da bulunan inşaat bölükleri sayesinde tamir ve inşa hizmetleri devam ettirildi⁸³¹. Ayrıca yol üzerindeki köprülerin tamir ve inşası içinde menzile bünyesindeki köprücü takımları ve istihkâm bölüklerince tamir ve inşa edilirdi⁸³².

⁸²⁵ Turhan Seçer, *a.g.e.*, s. 188-190; Münim Mustafa, *a.g.e.*, s. 122; Selahaddin Adil Paşa, *a.g.e.*, s. 42; Halis Ataksor, *a.g.e.*, s. 122-123; Carl Mühlman, *a.g.e.*, s. 90.

⁸²⁶ Erich R. Prigge, *a.g.e.*, s. 92

⁸²⁷ Muzaffer, "Harbi Umumide Menzilliklik", s. 413; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 44.

⁸²⁸ *Menzil Hidemâti Nizamnamesi*, s. 41.

⁸²⁹ Şose: düzeltilmiş toprak üzerine taş ve kum dökülerek hazırlanmış yollar.

⁸³⁰ İ. Hakkı Sunata, *a.g.e.*, s. 116.

⁸³¹ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1155, Dos. 124, Fih. 1-15; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-4; *Arşivi*, BDH, Kls. 2416, Dos. 117, Fih. 11.

⁸³² Tamiri mümkün olmayan köprülerin yerine tahta köprüler yapılırdı. İ. Hakkı Sunata, *a.g.e.*, s. 116.

4.4.2. Liman ve İskelelerin Tamir ve İnşası

Gelibolu, Tekirdağ, Akbaş, Kilya, Ilgardere, Çanakkale, Karabiga, Birgos, Bandırma ve Lapseki gibi iskeleler muharebelerin başından itibaren inşa edilmiş olmalarına rağmen bu iskeleler altyapıları bakımındasın oldukça yetersizlerdi. Bu nedenle öncelikli olarak mevcut iskelelerin kapasitelerinin arttırılmasına ve bunlara yenilerinin eklenmesi çalışıldı. Zira özellikle mavna gibi küçük deniz ulaşım araçlarının yanaşa bilmeleri için yeni ahşap iskeleleri yapılmasına ihtiyaç vardı⁸³³.

İskelelerin inşasında kullanılacak yeterli kereste, çivi vb. inşaat malzemeleri temininde büyük sıkıntı yaşandı⁸³⁴. Bu nedenle inşa malzemesinin bir kısmı menzil sınırları içinde bulunan terkedilmiş ve yıkılmış köylerden temin edilmeye çalışılırken bir kısmı ise Anadolu'dan getirilen ahşap ve kereste sayesinde karşılanabildi⁸³⁵.

Yollar ve iskeleler başta olmak üzere bina ve diğer yapılar için gerekli olan kazma, kürek, çivi vb. malzeme ve teçhizat yurtiçindeki imalathaneler ile ordu donatım fabrikalarından temin edilirken ülke içinde temini mümkün olmayan malzeme ve teçhizat ise yurtdışından karşılanmaya çalışıldı⁸³⁶.

Gerek muharip orduya sevk edilecek gerekse menzil mıntıkasında kullanılmak üzere menzil bölgesine sevk edilen istihkâm malzemesi Menzile ait teçhizat ambarlarında depolanır ve buradan da ihtiyaç duyulan yerlere sevk edilirdi. Menzil mıntıkasındaki istihkâm ve teçhizat ambarları Bandırma, Karabiga, Akbaş ve Gelibolu gibi mevkilerde teşkil edildi⁸³⁷.

⁸³³ Sami (Dz. Yb.), *a.g.m.*, s. 65.

⁸³⁴ Birliklerin istihkâm malzemesinin bir bölümü yurtiçindeki imalathaneler ile ordu donatım fabrikalarından sağlanırken bir kısmı da yurt dışından temin ediliyordu. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1157, Dos. 133, Fih. 1-5; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915-04 Haziran 1915)*, C. V, II. Kitap, s. 205; Gürsel Göncü & Şahin Aldoğan, *a.g.e.*, s. 130.

⁸³⁵ Anadolu'dan getirilen kereste malzeme Karabiga, Biga, Pazarköy arasında 5'inci katara ait 45 ton kapasiteli 37'inci ve 38'inci nakliye kollarınca taşınırken Bayramiç, Ezine, Erenköy ve Çanakkale hattında çalışan 3'üncü katara ait 60 ton kapasiteli 11'inci ve 12'inci nakliye kolları sayesinde nakledilirdi. *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 10, 10-1, 10-2; Liman Von Sanders, *a.g.e.*, s. 81; Hans Kannengiesser, *a.g.e.*, s. 216.

⁸³⁶ Gürsel Göncü & Şahin Aldoğan, *a.g.e.*, s. 130; *Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, "X neu Cilt", s. 288-292.

⁸³⁷ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1-6, 1-37; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 6-20.

4.5. Güvenlik Hizmetlerinin Yürütülmesi

4.5.1. Menzil Sahra Jandarması

Menzil bölgesinde emniyetin sağlanması ve özellikle de menzilin can damarı olan yollardaki düzenin tesis edilmesi Menzil Sahra Jandarma müfrezelerince sağlanırdı⁸³⁸. Jandarma, Menzil müfettişinin emir ve talimatlarına uygun olarak sorumluluğu altındaki yolların sürekli açık bulundurulmak ve bu yollar üzerinde yapılan yürüyüşlerin sorunsuz yürütülebilmesi için gerekli tedbirleri alırdı. Yolar üzerinde bulundurulan geceli gündüzlü devriyeler sayesinde muharebe sahasından izinsiz olarak geriye giden asker ve sivillerin yakalanıp en yakın askeri kıtaya teslimi yine sahra jandarma birliklerince sağlanırdı⁸³⁹.

Ayrıca menzil mıntıkasında haksız olarak icra edilen tekâlif- i harbiye'nin önüne geçmek, menzil mıntıkasında hizmet veren misafırhane ve istasyonlar gibi umumi binaların güvenliğini sağlamak, ahalinin askerî hizmetleri olumsuz etkileyecek tavır ve davranışlarda bulunmasını önlemek, bölgede yapılacak muhtemel casusluk faaliyetlerin önüne geçmek vb. polisiye hizmetleri sahra Jandarması tarafından ifa edilirdi⁸⁴⁰.

5'inci Menzil bünyesinde bulunan birçok nokta kumandanlığı emrinde sahra jandarma tabur ve bölükleri hizmet verirdi⁸⁴¹. Nitekim Lüleburgaz Nokta Kumandanlığı emrinde bir Sahra Jandarma taburu bulunurken Uzunköprü, Hayrabolu ve Gelibolu Nokta Kumandanlığı bünyesinde birer Sahra Jandarma bölüğü bulunurdu⁸⁴².

⁸³⁸ Nakliye kol ve kumandanları, yürüyüşlerin güvenli şekilde yapılabilmesine yönelik hususlarda Jandarmanın bu husustaki arzu ve isteklerini yerine getirirlerdi. Jandarma, görevli bulundukları yollar gece ve gündüz devriyeler atarak mesul bulundukları yollar üzerindeki nakliyatın muntazaman olarak yapılmasını sağlamakla yüküldü. Ayrıca muharebe hattından geri doğru vesikasız olarak gelen askerlerin harbe gidecek olan ilk kol veya kıta kumandanına teslim ederlerdi. Yine nakliye kollarının yürüşleri esnasında telef olan hayvanlar gömülmemiş ise bu iş de jandarma tarafından yaptırılırdı. Ayrıca fırtına, kar vb. sebeplerden ötürü yolların kapanması halinde amele taburlarının yetersiz kalmaları durumunda yollar, jandarmalar tarafından en yakın köy ahalisine açtırılırdı. Jandarmaya karşı gösterilecek bir itaatsizlik ve muhalefet Jandarma tarafından en yakın Menzil Nokta Kumandanlığına telgrafla bildirilirdi. Dolayısıyla Jandarma, her türlü fedakârlık yapılarak yolların kol ve kıtaların rahatça yürüyüşünü sağlayacak şekilde düzenin devam ettirilmesinden sorumlu bulunurdu. Yusuf Almansü, *a.g.m.*, s. 5

⁸³⁹ Yusuf Almansü, *a.g.m.*, s. 5; Muzaffer, *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecariüden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, s. 52-53.

⁸⁴⁰ *Seferiye Nizamnamesi*, s. 342-343.

⁸⁴¹ Nokta Kumandanlığının sorumluluk alanındaki yollarda efrad ve yolların muhafazasını sağlamak üzere Nokta Kumandanlığı emrine süvari ve atlı olmak üzere yeterli miktarda piyade ve süvari jandarması istihdam edilirdi. Bu müfrezeler genellikle bir küçük zabitin kumandası altında bulunurdu. *Menzil Müessesatı Hakkında Tarifat*, s. 1.

⁸⁴² *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3400, Dos. 4, Fih. 9-1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 1; *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 18.

4.5.2. Menzil Divanı Harbi

Ordu mensuplarının ve menzil bölgesinde hizmet veren personelin görevi kötüye kullanan veya kanuna aykırı fiillerde bulunanlar Menzil bünyesinde teşkil edilen Divan-ı Harbiyelerce yargılanırdı.

Harp sahasında askeri nizamı bozanlar ile harp sahasından kaçan firariler bu mahkemeler tarafından yargılanırdı. Özellikle harp esnasında emirsiz geriye çekilen veya firar edenler, ölüm cezası gerektiren ağır suçlardandı. Bu bakımdan söz konusu suçları işleyenler için kurşuna dizilirdi⁸⁴³. Askeri suçlar dışında geri hizmetleri sekteye uğratacak davranışlarda bulunanlar da yine bu divan-ı harplerde yargılanırdı⁸⁴⁴.

5'inci Menzil bünyesinde Lapseki, Gelibolu, Akbaş gibi önmeli menzil noktalarında Menzil Divanı Harbleri oluşturulmuştu⁸⁴⁵.

⁸⁴³ İzzettin Çalışlar, *a.g.e.*, s. 101; Halis Ataksor, *a.g.e.*, s. 62; Eyüp Durukan, *a.g.e.*, s. 199.

⁸⁴⁴ Nitekim Kumkale'deki birlik hekimi Yüzbaşı Sabri Bey görevinde kusurlu bulunarak Divan-ı harbe sevk edildi. Kemal Özbay, *a.g.e.*, C. I, s. 237.

⁸⁴⁵ *ATASE Arşivi*, BDH, Kls. 3552, Dos. 129, Fih. 5a.

SONUÇ

Türk ordusunun Çanakkale Cephesinde elde ettiği büyük zaferde, cephe hattında alınan isabetli kararlar ve kusursuz işleyen planların yanısıra cephe gerisindeki hizmetlerin zamanın icaplarına göre hazırlanıp başarılı şekilde uygulanabilmesinin büyük katkısı olmuştur.

Çanakkale Cephesi'nde muharip ordunun beslenmesi başta olmak üzere her türlü cephane ve sıhhi hizmetler, bir başka ifadeyle bütünleme hizmetleri menzil müfettişliklerince karşılandı. Bu teşkilat sayesinde yurtiçindeki kaynaklar ivedilikle muharip orduya ulaştırıldığı gibi ordu harekât alanından anavatana yapılacak tahliye işlemleri de yine bu teşkilat sayesinde gerçekleştirilirdi.

İlk olarak Balkan Savaşları öncesinde Alman modeli esas alınarak teşkil edilen menzil teşkilatı, ilk uygulama sahası olan Balkan Savaşlarında ordunun, küçük Balkan Devletleri karşısında yaşanan hezimetin en büyük sorumlusu olarak görüldü. Gerçekten de Balkan Savaşlarında Osmanlı ordusunun yaşadığı en temel sorun ordunun geri hizmet sisteminin tamamen işlevsel kalmasıydı. Ancak bu durum teşkilatın sistem olarak yetersizliğinden değil bu yeni menzil sistemini bilen ve uygulayacak olan yeterli personelin bulunamamasından kaynakla

Menzil Teşkilatı, Birinci Dünya Savaşı'nda yeniden ihdas edildi. Her ordu için bir menzil müfettişliği teşkil edilerek orduların ikmal hizmetleri gerçekleştirilmeye başlandı. Dolayısıyla Çanakkale Cephesi'nde mücadele veren 5'inci Ordunun lojistik faaliyetlerini yürütmek amacıyla 5'inci Menzil Müfettişliği ihdas edildi. 5'inci Menzil Müfettişliği'nin muharebeleri süresince ortaya koyduğu bu sistemli organizasyonu sayesinde muharip ordunun ihtiyaçları eksiksiz olarak tamamlanarak ve harbin zaferle sonuçlanmasında büyük katkısı olmuştur.

Çanakkale Muharebe alanı ülkenin en verimli ve olanaklar açısından en gelişmiş bölgeleri olan Marmara, Ege ve Trakya bölgesince desteklenmesi, harp alanının devletin merkezine oldukça yakın olması ve Marmara Denizinin ulaşımında sağladığı kolaylıklar bu cephede lojistik faaliyetlerin kolayca yürütülebilmesi açısından büyük avantaj sağladı. Bununla birlikte Menzil Teşkilatının Çanakkale Cephesi'nde ortaya koyduğu başarılı ve özverili çalışmalarının da katkısı yadsınamaz. Nitekim Balkan Savaşlarında Osmanlı Devleti, orduya yetecek kadar ikmal maddesi mevcut iken teşkilatsızlık yüzünden bu maddeler muharip orduya zamanında ulaştırılamadığından

ordu Balkan topraklarında silahsız, cephanesizi, aç ve biilaç kaldı. Böylece Osmanlı geri hizmetlerin savaş üzerindeki tesirini çok ağır bedeller ödeyerek yeniden tecrübe etti. Ancak bu acı tercübe neticesinde Osmanlının yüzyıllarca hüküm sürdüğü topraklar elden çıktı.

Payitahtın kapısı konumundaki Çanakkale boğazının düşmesi, devleti bir bekâ sorunuyla karşı karşıya bırakacağından Osmanlı açısından bu cephenin savunulması diğer cephelere nazaran çok daha hayati, hassas ve öncelikliydi. Bu itibarla devlet yönetimi, ülkenin tüm imkânları öncelikle olarak bu cepheye hasretmiş ve en seçkin birlikler ve en büyük lojistik destek bu cephe için seferber edilmiştir.

Yine Çanakkale Cephesinin bir savunma cephesi olması, bölgenin oldukça dar ve derinliğinin olmaması muharip ordunun ihtiyaçlarını en öndeki siperlere kadar kolayca ulaşmasını sağladı. Çanakkale Cephesi'nde ordunun müdafaa durumunda olması geri hizmetlerin yürütülmesi açısından avantaj sağladı. Nitekim taarruz eden bir ordunun ihtiyaçlarını peşi sıra yetiştirmek ve ikmal yollarını buna hazırlamak oldukça zordur. Ancak müdafaa durumunda ordunun ileri harekâtı olmadığından önceden belirlenmiş ikmal yolları ve harbin başlangıcında oluşturulan sistem aynı devam eder ve menzil faaliyetlerinde herhangi bir değişme olmadığından herkes önceden belirlenen vazifelerini kolayca yapabilir⁸⁴⁶.

Zikredilen tüm bu hususlar, Çanakkale Cephesi'nin ikmal hizmetlerini yürütmekte olan 5'inci Menzil Müfettişliği'nin faaliyetlerini kolaylaştırdı. Dolayısıyla bu cephedeki ikmal faaliyetleri diğer cephelere nazaran çok daha iyi yürütüle bildi.

Menzil teşkilatı, faaliyetlerini yürütürken zaman zaman bazı aksaklıklar da yaşandı. Bunda menzil sisteminde yaşanan aksaklıklar daha çok ülkenin imkân ve kaynak yetersiz olmasından kaynaklandı. Zira lojistik alandaki yeterlilik tabiatıyla memleketin terakki ve tekemmülü ile yakından alakadardır. Oysa Osmanlı Devleti daha

⁸⁴⁶ Bir devletin kendi topraklarında ve sabit bir alanda orduların ihtiyacını karşılamak, düşman topraklarında ve sürekli olarak alan değiştiren bir orduya nazaran kolaydır. Menzil hizmetlerinin düşman arazisinde işleyişi ile öz vatan topraklarındaki göre çok daha kapsamlı ve zordur. Nitekim düşman arazisindeki geri hizmetler çok daha kapsamlı ve karmaşıktır. Bilhassa menzil hududunun muhafazası, demir ve kara yollarının yeniden inşa ve tamiri, zapt edilen topraklar güvenlik ve mülki idarenin oluşturulması, yeniden hastane, ambar vb. ihtiyaç duyulan müesseselerin yeniden inşası gibi problemleri beraberinde getirir. Oysa her ordunun söz konusu tedbirleri önceden almak, ordunun lojistik ihtiyaçları ile menzil hizmetlerinin işleyişinde kullanılan müesseselerin kendi topraklarında inşa ve tamir edilmesi nispeten daha kolaydır. Bu açıdan Çanakkale cephesindeki menzil hizmetleri ordunun harekât alanının çok geniş olmaması ve harbin kendi Osmanlı topraklarında cereyan etmesi menzil hizmetlerinin nispeten daha kolaylaştırmıştır.

harbin başlangıcında modern bir savaşı yürütmek için gerekli olan kaynak ve imkânlardan yoksundu. Barış döneminde bile daimi bütçesi açığını her yıl yeni borçlanmalarla kapatmaya çalışan bir devletin, savaşın getireceği külfet de eklendiğinde ülkeyi iktisadi açıdan içinden çıkılmaz bir hale getirdi. Bu bakımdan Osmanlı yönetimi, savaşın finansmanını Almanya başta olmak üzere müttefiklerinden alacağı maddi destekle karşılamayı düşündü. Ancak harbin başlamasıyla Balkan yolu kapanmış ve Osmanlı Devleti daha harbin başlangıcından itibaren savaşı kendi imkânlarıyla yürütmek durumunda kaldı.

Çanakkale muharebeleri de Osmanlının kendi imkânlarıyla yetinmek durumunda kaldığı zaman dilimi içinde cereyan etmiştir. Oysa Osmanlı Devleti iktisadi açıdan Avrupa ülkelerinin oldukça gerisindeydi. Özellikle ülkede harp sanayisi ibtidai durumda olduğundan silah ve mühimmat bakımından devlet tamamen dışa bağımlıydı. Bunun için büyük oranda müttefik Almanya'dan silah ve mühimmatı temin etmek durumundaydı.

Ancak harbin daha başlangıcından itibaren Balkan ülkelerinin tarafsızlıklarını ilan etmesiyle İstanbul-Berlin yolu kapanmış ve bu durum Çanakkale Muharebelerinin sonuna değin değişmemiştir. Dolayısıyla Osmanlı Devleti, muharebeler süresinde ordunun ikmal hizmetlerini büyük oranda kendi olanaklarıyla idare etmeye çalıştı. Bu durum Sırbistan'ın Almanya tarafından bertaraf edilmesine kadar devam etti. Sırbistan'ın harp dışına itilmesiyle Osmanlı Devletinin müttefikleri ile doğrudan bağlantısı sağlandı. Bu itibarla Osmanlı Devleti, Çanakkale Muharebeleri süresince savaşı yalnızca kendi imkân ve olanaklarıyla yürütmek mecburiyetinde kaldı.

Bu olumsuzluklara rağmen menzil teşkilatını öz verili çaba ve gayretleri neticesinde muharip ordunun lojistik ihtiyaçlarının yeterince karşılanabilmiş ve Türk ordusu Çanakkale Cephesi'nde büyük bir zafer elde etmiştir. Buna mukabil ordunun muharebe ettiği diğer cephelerde lojistik yetersizlikler harbin gidişatını olumsuz etkileyerek orduların harp sahasında mağlup ayrılmasına neden olmuştur. Bu durum savaş alanlarında geri hizmetlerin önemini bir kere daha ortaya koymuştur. Zira cephe hattındaki ordunun maddi ve manevi açıdan yeterince desteklenmesi, kazanılan zaferin başat nedeni olarak ortaya çıkmıştır. Nitekim Türk ordusunun savaştığı diğer cepheler incelendiğinde yaşanan hezimetin en temel nedeninin geri hizmetlerdeki yetersizliklerden kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla muharip ordu cephe

hattından zaferle ayrılmasını geri hizmetlerin başarısı ile doğru orantılı olduğu anlaşılmaktadır.

Bu çalışma sonucunda elde edilen bulgular neticesinde Osmanlı geleneksel ikmal sistemi yerine ikame edilen çağdaş bir sefer organizasyonu olan Menzil teşkilatının kuruluş amacı, görev ve fonksiyonları ortaya koyuldu. Bu teşkilatın öz verili çabaları neticesinde kısa süreli kriz anları dışında cephenin en sıkışık ve bunalımlı dönmelerinde bile ordunun lojistik gereksinimleri büyük oranda karşılanabildi. Geri hizmetlerdeki bu başarı, ordunun mücadele azim ve direncinin artmasına vesile oldu. Dolayısıyla Türk ordusu diğer cephelerden farklı olarak, Çanakkale Cephesi'ni zaferle neticelendirdi.



KAYNAKÇA

1. ARŞİVLER

1.1. ATASE ARŞİVİ

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1121, Dos. 6, Fih. 21.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1124, Dos. 5, Fih. 2-2, 2-5, 3, 3-2, 3-3, 3-4, 3-5, 3-6, 3-7, 3-8, 3-9, 3-10, 3-14, 6-2, 7-1.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1126, Dos. 11, Fih. 1, 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, 1-6, 1-7, 1-8, 1-9, 1-10, 4, 6, 7-1, 11-2, 11-3, 11-4, 11-5.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1126, Dos. 12, Fih. 18-20, 19-9.24-7.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1128, Dos. 25, Fih. 3-1, 11, 11-1.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 2, 2-1, 2-2, 3, 3-1, 4, 4-1.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1130, Dos. 31, Fih. 1, 3, 3-1, 4, 7, 8-7, 11-3, 13-9, 16, 17, 18, 20, 22, 28, 28-1, 30, 31, 33, 35.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1130, Dos. 33, Fih. 1-5 16, 18, 30.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 21, Fih. 62.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih. 1, 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, 1-5, 1-6, 1-7, 1-35, 1-36, 1-36a, 1-37, 1-38, 1-39, 1-40, 1-41, 1-42.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 64, Fih. 9, 9a, 9-1, 9-2, 9-2a, 9-3, 9-16, 9-22/2, 9-22/3, 9-22/4, 9-22/31, -36a,

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1138, Dos. 69, Fih. 1-42.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1139, Dos. 74, Fih. 10-1, 11.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1139, Dos. 76, Fih. 51.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1139, Dos. 77, Fih. 16-1, 16-1a.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1141, Dos. 85, Fih. 2, 4, 4-1.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1141, Dos. 87, Fih. 676.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1144, Dos. 98, Fih. 1-73a, 5-5, 5-5a, 5-6.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1144, Dos. 101, Fih. 8, 8-1, 8-3, 8-4, 8-5, 8-6, 8-16, 8-22, 9, 9-1, 9-2, 9-3, 12, 12-1, 25-2, 25-4, 25-5, 25-6.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1145, Dos. H4, Fih. 1-6, 1-6a, 1-11.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1150, Dos. 107, Fih. 2-3, 4, 4-1, 5, 5a, 6, 6-1, 6-2, 6-3, 6-4, 6-5, 6-18, 6-19, 6-20, 6-22, 6-24, 6-25, 6-26.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1151, Dos. 109, Fih. 1-36, 1-54, 1-61

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1155, Dos. 124, Fih. 1-5, 1-8, 1-15, 1-21, 1-23, 1-29, 1-53, 1-64, 1-123, 1-124.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1156, Dos. 128, Fih. 1-73.

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

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1157, Dos. 134, Fih. 1-1.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1167, Dos. 169, Fih. 16-1, 26, 26a, 29, 29-1, 47, 48, 54, 84-1.

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

ATESE Arşivi, BDH, Kls. 1170, Dos. 182, Fih. 20-10a.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1180, Dos. 225, Fih. 102.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 8-2, 8-4, 13-4, 13-5, 14-1, 14-3, 14-4, 14-5, 44-5, 44-6, 44-7, 44-8, 44-9, 46.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1280, Dos. 612, Fih. 24.

ATASE Arşivi, BDH, No: 1/60, Kls. 1757, Dos. 174, Fih. 6-9.

ATASE Arşivi, BDH, No: 1/65, Kls. 1980, Dos. 364, Fih. 12.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 2028, Dos.5, Fih. 5.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 2089, Dos. 5, Fih. 2, 2-1, 23.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 24-16, Dos. 117, Fih. 1-5, 4, 7-1, 8-1, 8-2, 10, 10-1, 10-1a, 10-2, 10-3, 10-4, 10-5, 11, 11-1, 11-2, 15-1, 15-9, 16, 18-1, 19, 20, 21-2, 21-3, 21-5, 22, 22-2, 22-3, 22-6, 22-6a, 22-7, 23-3, 23-4, 23-10, 25, 52-1, 25-7.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 2522, Dos. 2, Fih.2-2/5, 2-5, 2-5/1, 2-5/2,2-5/3, 2-7, 2-7/1, 2-7/2, 14, 2-9, 2-9/1, 2-9/2, 2-14,

ATESE Arşivi, BDH, Kls. 2561, Dos. 156, Fih. 5-7, 5-8, 14.

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

ATESE Arşivi, BDH, Kls. 3404, Dos.19, Fih. 1-7.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3421, Dos. 97, Fih. 4, 16, 18, 18-1, 18-2, 18-3, 18-4.

ATESE Arşivi, BDH, Kls. 3479, Dos.5, Fih. 1-4.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3490, Dos. 53, Fih. 3-1, 3-1a;

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3527, Dos. 21, Fih. 1, 2, 7, 8-1, 10, 10-1, 10-2, 13, 17, 17-1, 29, 29-1, 29-2, 29-3, 29-5.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 1-1, 2, 3, 3-1.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3528, Dos. 30, Fih. 28.41.

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

ATESE Arşivi, BDH, Kls. 3535, Dos. 56, Fih. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 15, 15-1, 15-2, 17, 20.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3542, Dos. 83, Fih. 1, 1-1, 2, 2-1, 4, 4a, 5, 6, 6-1, 9, 9-1, 10, 13, 14, 18, 18-1, 19, 19-1, 19-1a, 19-2, 19-3, 19-4, 19-5, 19-5a, 19-6, 24, 27, 27-1, 30, 35, 35-1, 41, 41-1, 41-2, 47, 49, 55, 62, 69, 69-1, 69-2, 72, 76, 79, 79-1, 79-2, 79-3, 82, 82-1.

ATESE Arşivi, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-2, 1-3, 1-4.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-2, 1-4.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3546, Dos. 102, Fih. 3-2, 3-3, 3-4, 5, 5-1, 5-2, 5-3, 5-4, 5-5, 6.8-2, 8-3, 8-4, 8-5, 8-6, 26-1.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3547, Dos. 105, Fih. 11-1.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3549, Dos. 117, Fih. 21, 21-1.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3552, Dos. 129, Fih. 5, 5a, 5-1, 5-2, 5-3, 5-3a, 5-4, 5-4a, 5a.

ATESE Arşivi, BDH, Kls. 3568, Dos. 208, Fih. 1, 1-1, 1-3, 1-4, 1-5, 1-6, 1-7, 1-8, 2, 3, 3-1, 3-2, 3-3, 3-4, 3-5, 3-6, 3-7, 3-8, 4, 4-1, 5, 6, 7, 7-1, 8, 8-1, 8-2, 8-3, 8-4, 8-5, 9, 9-1, 9-2, 9-3, 10, 10-1, 10-2, 12, 12-1, 12-2, 12-3, 12-4, 12-5, 12-6, 12-7, 12-8, 12-9, 16, 18.

ATESE Arşivi, BDH, Kls. 3569, Dos. 214, Fih. 20-3, 20-14, 41.

ATASE Arşivi, BDH, Kls. 3591, Dos. 1, Fih. 1, 1-1, 1-1a, 1-2, 3, 1-4, 1-5, 1-6, 1-7, 1-8, 1-9, 1-10, 1-11, 1-12, 1-13, 1-14.

1.2. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ

BOA, DH. HMŞ, Dosya No: 32, Gömlek No: 66.

BOA, DH. ŞFR, Dos. 55, Göm. 111.

BOA, DH.ŞFR, Dos. No: 67, Ves. No: 144.

BOA, M.V, Dos. No: 201, Göm. No: 21.

BOA, M.V. Dosya No:196, Gömlek No:57.

BOA, M.V., Dos. No: 197, Göm. Sıra No: 108.

BOA, MV, Dos. No: 236, Ves. No: 24.

BOA, ŞD. Dosya No: 660, Gömlek No: 5.

BOA, DH.İ. UM, Dos. No: 93/2, Göm. No: 1/33.

BOA, DH.İ.UM, Dos. No: 93-3, Ves. No: 1-43.

BOA, DH.İ.UM, Dos. No: 93-4, Ves. No: 1-48.

BOA, DH. İ.UM, Dos. No: 4-2, Vesika No: 5-26.

BOA, MV. Dos. No: 213, Göm. No: 58.

BOA, DH.İ.UM.EK., Dos No: 72, Göm. No: 95.

1.3. KIZILAY ARŞİVİ

Kızılay Arşivi, Kutu 12, Belge No: 246.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 108, Belge No: 14.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 12, Belge No: 240.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 12, Belge No: 240-1.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 2, Belge No: 240.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 221, Belge No: 64.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 221, Belge No: 64-1.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 23, Belge No: 146.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 25, Belge No: 16.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 27, Belge No: 176.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 270, Belge No: 52.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 372, Belge No: 3-1.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 372, Belge No: 3-6.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 372, Belge No: 3-2.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 372, Belge No: 3-3.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 372, Belge No: 3-4.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 372, Belge No: 3-5.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 44, Belge No: 168.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 544, Belge No: 2.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 702, Belge No: 1.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 73, Belge No: 33.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 74, Belge No: 47.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 90, Belge No: 6.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 73, Belge No: 45.

Kızılay Arşivi, Kutu 12, Belge No: 246.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 108, Belge No: 14.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 12, Belge No: 240.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 2, Belge No: 240-1.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 221, Belge No: 64.

Kızılay Arşivi, Kutu No: 221, Belge No:64-1.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 23, Belge No: 146.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 25, Belge No: 16.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 27, Belge No: 176.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 270, Belge No: 52.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 372, Belge No. 3-1.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 372, Belge No. 3-6.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 372, Belge No: 3-2.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 372, Belge No: 3-3.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 372, Belge No: 3-4.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 372, Belge No: 3-5.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 372, Belge No: 3-6.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 44, Belge No: 168.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 544, Belge No: 2.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 702, Belge No: 1.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 714, Belge No: 102.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 73, Belge No: 33.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 74, Belge No: 47.
 Kızılay Arşivi, Kutu No: 90, Belge No: 6.
 Kızılay Arşivi, Kutu No:73, Belge No: 45.
 Kızılay Arşivi, Kutu12, Belge No: 246.

2. Osmanlıca Kaynaklar

Abdülkadir (Noyan) Bey, (Tabip Yüzbaşı) “Fırın ve Çadır Hamamı İle Tathirat”, *Şihhiye Mecmuası*, Yıl 3, S.7, İstanbul, 1332, ss. 479-481.

Dâhiliye Nezareti, *Umur-ı Mahalliye-i Vilayât, Vilayât Yollları Haritası*, İstanbul Hilal Matbaası. (Tarihsiz)

Doktor Vefik Nahi, (*Mayer Muallim (?) Beyin Konferansından*) *Seferberlik Salgınlarına Karşı*, Matbaa-i Hayriye ve Şürekası, İstanbul 1330.

Düstur, Tertip II, Cilt V, Dersaadet, 1332.

Düstur, Tertip II, Cilt VI, Dersaadet, 1334.

Erzak Ambarlarına Dair Talimatname, Matbaa-i Askeriye, Süleymaniye-İstanbul, 1329.

FERİD (Binbaşı: Ferit/Ferid), “Büyük Harpte Alman Ordusunda Menzil Hidemâtı”, *Mecmua-i Askeriye*, C. 7, S. 61, ss. 128-148.

Harbi Umumi Tecârübüne Müstenid Asarı Gayrı Resmiye Külliyyâtı, Harbi Umumiyede Fünun-ı Askeriye 6, *Muhabere Hidemâtı, Menzil Hidemâtı, Demiryolları, Otomobil Kıtaatı*, Erkan-ı Harbiye Mektebi, Dersaadet, 1338.

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.

İkinci Ordu Karargâhının Teşkilat ve Hidemât-ı Dâhiliyesine Dair Talimat, Mekteb-i Harbiye Matbaası, Kanun-u Sani, 1330.

KERAMEDDİN (Erkan-ı Harb Kaymakamı), “Harb-i Umumideki Tecarübe Nazaran Menzil Teşkilatının Ehemmiyeti”, *Askeri Mecmua*, 1 Kanun-ı Evvel 1335, Matbaa-i Askeriye, İstanbul 1335, ss. 327-334.

Menzil Hidemâtı Nizamnamesi, Matbaa-i Askeriye-Süleymaniye, 1327.

Menzil Hududu Hidemâtı Hakkında Talimat, Matbaa-i Askeriye- Süleymaniye, İstanbul, 1331.

Menzil Muntıkasında Hidemâtı Sıhhiye, Mekteb-i Harbiye Matbaası, 1330.

Menzil Müessesâtı Hakkında Tarifat, Matbaa-i Askeriye, İstanbul, 1332.

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, (Erkan-ı Harb Kaymakamı), “Geri Hidemâtı, Menzilcilik”, *Mecmua-i Askeriye*, c. 1, S. 10, 1 Kanun-ı Sani 1336, (1 Ocak 1920) s. 396-405.

MUZAFFER (Erkan-ı Harbiye Kaymakamı), *Harb-i Umumiden Alınan Bazı Malumat ve Tecarübden Seferber Ordularda ve Menzillerde Geri Hidemat Rehberi*, Matbaa-i Askeriye, Dersaadet, 1339.

Nakliye Talimnâmesi, Matbaa-i Askeriye, Süleymaniye-İstanbul, 1331.

Osmanlı Seyyar Matbahlarına Mahsus Talimatnâme, Matbaa-i Askeriye, İstanbul, 1332.

Seferberlikte Cihet-i Askeriyeye Vaz-ı yed Edilecek Emval-i Gayrı Menkule Hakkında Kanun, Matbaa-i Askeriye, İstanbul, 1332.

Seferde Hidemâtı Sıhhiye Hakkında Malumat-ı Umumiye ve Sarî Hastalıklara Karşı Tedabir, Kader Matbaası, İstanbul, 1330

Seferiye Nizamnamesi, Matbaa-i Askeriye, Süleymaniye-Dersaadet, 1332.

SELAHADDİN (ADİL) PAŞA, *Harb-i Umumide Çanakkale Muharebatı Bahriyesi*, Erkan-ı Harbiye Mektebi Matbaası, 15 Şubat 1336.

- SELANİKİ BAHİRİ, *Esbabı Felaketimizin Orduya İsabet Eden Hisse-i Mesuliyetinden: Balkan Harbinde Garp Ordusu*, Çiftçi Kitaphanesi, Babıali, 1331.
- SERVET-İ FÜNUN, “Havayic-i Zaruriye Meselesi, Meclis-i Mebusan’da Havayic-i Zaruriye Kanununun Müzakeresi ve Kabulü”, 10 Kanun-u Evvel 1331, c. 50, S. 1279, s. 58-59.
- SERVET-İ FÜNUN, “Hilal-i Ahmerin Çanakkalede ve Gelibolu Şibh-i Ceziresinde Faaliyeti, Sayı 1258, cilt. 49, 2 Temmuz 1331 (15 Temmuz 1915), s. 147.
- ŞEHBAL, “Hâdise ve Adese, (Seferber ordumuzun Levazım İhtiyacâtını Kimler İdare Ediyor?)”, Sene 5, C. 4, S. 73, 1 Nisan 1329 (14 Nisan 1913), s. 10.
- SHCRÖDER (Binbaşı), “Menzil Hidemâtı” *Muhabere Hidematı, Menzil Hidematı, Demiryolları, Otomobil Kıtaatı*, , (Mütercimi: Miralay Cemil Bey), Dersaadet, 1338.
- Tedarik-i Vesâit-i Nakliye Kanunnamesi ve Tedarik-i Vesâit-i Nakliye Talimnamesi*, Matbaa-i Askeriye, İstanbul, 1332.
- Tedarik-i Vesait-i Nakliye-i Bahriye Kanunu*, Matbaa-i Askeriye, İstanbul 1332.
- OBER (Kaimakan), *Erkân-ı Harbiye Vezaîfî Notları 1327-28*, Matbaa-i Askeriye, Süleymaniye, 1328.
- Vakti Seferde Erzak ve Cephane Kollarının Vechi Teşkilini Mübeyyin Talimat*, Matbaa-i Askeriye-Süleymaniye, İstanbul, 1327.
- Vakti Seferde Hidemâtı Sıhhiye Hakkında Talimat*, Matbaa-i Askeriye, İstanbul, 1327.
- Vakti Seferde İstihbarat-ı Sıhhiyeye Dair Muvakkat Talimat*, Sıhhiye Merkez İstihbarat Kalemi, Matbaa-i Askeriye, Süleymaniye- İstanbul, 1329.

3. Gazete ve Mecmualar

Askeri Mecmua

Harb Mecmuası

Levazım Mecmuası

Mecmua-i Askeriye

Sabah / 10 Ağustos 1331(23 Ağustos 1915).

Servet-i Fünun Mecmuası

Sıhhiye Mecmuası

Şehbal

4. TETKİK ESERLER

- ABDULLAH FEVZİ EFENDİ, *Çanakkale Cephesinde Bir Müderris Abdullah Fevzi Efendi*, (Yay. Haz: Ali Osman Koçkuzu) İz Yay., 2.Baskı, İstanbul, 2011.
- ACI İLAÇ, 18 Mart 1915-9 Ocak 1916: Çanakkale, (Koordinatör: Şadan Maraş Öymen, Direktör: Ebru Generalfezyioğlu), Deva Holding A.Ş, İstanbul, 2005.
- ALİM BARAN, “Tülay, “İtilaf Devletleri’nin Çanakkale Savaşları’nda İnsalcıl Hukuktan Uzak Faaliyetleri”, *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 995-1015.
- ALKAMA, Dilber, *Birinci Dünya Savaşı Sırasında Çanakkale ve Marmara’da Denizaltı Taarruzları (1914-1915)*, Aygan Yayıncılık, İstanbul, Aralık 2015.
- ALPMANSÜ, Yusuf, , Burhanettin HÜNOĞLU, Gani ÖZEN, Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri, *Osmanlı İmparatorluğu Kara Kuvvetleri’nin İdari Faaliyetleri ve Lojistik 1299-1913*, c. III, Kısım 7, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1995.
- ALPMANSÜ, Yusuf, “Birinci Dünya Savaşı Öncesi Menzil Teşkilatı ve İdari Faaliyetlerin Yürütülme Esasları”, *Askerî Tarih Bülteni Dergisi*, C. 10, S. 19, Ağustos 1985, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1985, ss. 1-11.
- ALTUNAN, Sema, “Osmanlı Devleti’nde Haberleşme Ağı: Menzilhâneler”, *Türkler*, C. 10, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2014, ss. 913-919.
- ANTONOV, Aleksandır, “Bulgar Topraklarında Kurulan Menzil Sisteminin Organizasyonu (XVI-XVIII Yüzyıllar)”, (Çev. Zeynep Zafer), *Türkler*, C. 10, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2014, s. 927-934.
- ARIKAN İbrahim, *Osmanlı Ordusunda Bir Nefer, Bir Mehmetçiğin Çanakkale-Galiçya-Filistin Cephesi Anıları*, 3. Baskı, Timaş Yayınları, İstanbul, Ocak 2010.
- ARIKAN, İbrahim, *Harp Hatıralarım, Bir Mehmetçiğin Çanakkale-Galiçya-Filistin Cephesi Anıları*, (Hazırlayanlar: Selman Soydemir, Abdullah Satun)Timaş Yay, İstanbul, 2007.
- ARSLAN, Mehmet, “Birinci Dünya Harbinde Çanakkale Cephesine Asker Alım İşlemleri ve Askerlerin Cepheye İntikalleri”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi*, (Çanakkale Muharebeleri 100. Yıl Özel Sayısı), Yıl 13, S.18, Çanakkale, Bahar 2015, ss. 219-247.

- ATABAY, Mithat “Çanakkale Savaşları Sırasında Cephede Bayram”, *Yeni Türkiye Çanakkale Özel Sayısı*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 975-979.
- ATABAY, Mithat, “Gayrimüslim Osmanlı Tebaasının Askere Alınması ve Çanakkale Savaşlarında Hayatını Kaybeden Gayrimüslim Osmanlı Askerleri”, *Yeni Türkiye, Çanakkale Özel Sayısı*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 1342-1354.
- ATABEY, Figen, *Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi*, TTK Yay, Ankara, 2014.
- ATAKSOR, Halis, *Çanakkale Raporu*, (Haz. S. Serdar Halis Ataksor) Timaş Yay, İstanbul, 2008.
- AYDIN, Nurhan, “Çanakkale Savaşlarında Sağlık Hizmetleri”, *Yeni Türkiye Çanakkale Özel Sayısı*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 980-998.
- BAĞIR, Rüya, *Çanakkale Cephesinde Kâzım İnanç*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Diyarbakır, 2015.
- BAL, Ali-Erol, Polat, “Çanakkale Muharebesinde Türk Savaş ve İkmal Gemilerinin Faaliyetleri”, 15. *Askeri Tarih Sempozyumu*, İstanbul, Mart 2015, s. 187.
- BARTLETT, Ellis Ashmead, *Sansürsüz Çanakkale*, (Türkçesi: Arzu Tüfekçi, Yay. Haz: Hamdi Akyol) İz Yayıncılık, İstanbul 2015.
- BAŞ, Nurdan, “Çanakkale Cephesi Deniz Savaşlarında 18 Mart Kahramanı Cevat (Çobanlı) Paşa”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi*, (100. Yıl Özel Sayısı), Yıl 13, S.18, Çanakkale, Bahar 2015, ss. 89-116.
- BAŞBAKANLIK DEVLET ARŞİVİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ, *Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri I-II*, (Yay. Haz: Muzaffer Albayrak vd.), Ankara, 2005.
- BESBELLİ, Saim, *Çanakkale’de Türk Bahriyesi (1914-1918)*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara, 2005.
- BEŞİKÇİ, Mehmet, “Topyekûn Savaş” Kavramı ve Son Dönem Osmanlı Harp Tarihi”, *Toplumsal Tarih*, S. 198, İstanbul, 2010, ss. 62-69.
- BEŞİKÇİ, MEHMET, *Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Seferberliği*, Türkiye İş bankası Kültür Yay., İstanbul, 2015.
- BIYIKLI, Mustafa, Mehmet Esat Paşa’nın Çanakkale Cephesi Şimal Grubu Tahrirat ve Telefon Görüşmeleri (02-20 Temmuz 1915, *Yeni Türkiye Çanakkale Özel Sayısı*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 660-666.
- BİLGİN, İsmail, *Çanakkale Savaşı Günlüğü*, Timaş Yay. 1. Baskı, İstanbul, Mart 2009.

- Birinci Dünya Savaşı Çanakkale Cephesi Harekâtı (Haziran 1914-Ocak 1916)*, Gnkur. ATASE Daire Başkanlığı Yayınları, (Genişletilmiş Yeni Baskı) Ankara, 2014.
- Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915-09 Ocak 1916)*, V. Cilt, III. Kitap, Gnkur. ATASE Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2012.
- 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. Kitap, Gnkur. ATASE Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2012.
- Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri, Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik "X ncu Cilt"*, Gnkur. ATASE Başkanlığı Yay., Ankara, 1985.
- Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekâtı*, V'inci Cilt, 1'inci Kitap, Gnkur. ATASE Başkanlığı Yay., Ankara, 1993.
- Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi V. Cilt, Çanakkale Cephesi Harekâtı 1'inci, 2'inci ve 3'üncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi (Haziran 1914- 9 Ocak 1916)*, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1997.
- Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı*, C. VIII, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976.
- BLAISDELL Donald C., *Osmanlı İmparatorluğunda Avrupa Mali Denetimi "Duyun-u Umumiye"*, (Çev. Ali İhsan Dalgıç), İstanbul, 1979.
- BOL YAZICI, Emine "I. Dünya Savaşı ve Çanakkale", *Yeni Türkiye Çanakkale Özel Sayısı*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 97-116.
- CLAUSEWİT, Carl Von z, *Savaş Üzerine*, (Çev. Selma Koçak), İstanbul, Mart 2011.
- 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.
- ÇADIRCI, Musa, "Posta Teşkilatının Kurulmasından Önce Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil-hâne ve Kirâcıbaşıcılık", *VIII. Türk Tarih Kongresi*, (11-15 Ekim 1976) C. II, Ankara, 1981, ss. 1362.
- ÇALIK, Ramazan-Tepekaya, Muzaffer, "Birinci Dünya Savaşı Esnasında Anadolu'daki Salgın Hastalıklar ve Ermeniler", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 16, Konya, 2006, ss. 205-228.

- ÇALIŞLAR, İzzettin, *On Yıllık Savaş, Org. İzzettin Çalışlar'ın Not Defterinden Balkan, Birinci Dünya ve Balkan Savaşları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2010.
- ÇELEBİ, Ercan, “Çanakkale Savaşı ve Tosyalı Şehitler” *Yeni Türkiye, Çanakkale Özel Sayısı*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 1299-1313.
- ÇELİK, Recep, “Çanakkale Savaşları Sırasında Halkın Durumu”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi, (Çanakkale Muharebeleri 100. Yıl Özel Sayısı)*, Yıl 13, S.18, Çanakkale, Bahar 2015, ss. 411-430.
- ÇELOĞLU, Yavuz Selim *Çanakkale Cephesi'nde 5. Ordunun İaşesi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi) Elazığ, 2003.
- ÇETİN, Cemal, “Osmanlı Devleti'nde Ulaşım ve Haberleşme Bağlamında: Menzil ve Menzilhane Kavramları Üzerine Bazı Tespitler”, *Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri*, c. I, Uşak, Nisan 2011 ss. 411-430.
- ÇETİN, Cemal, “Osmanlı Devleti'nde Ulaşım ve İletişimin Örgütlenmesi”, *Tarihin Peşinde -Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi-*, Yıl 3, S. 5, Konya, (Nisan 2011), ss. 17-38.
- ÇEVİK, Mehmet – Çeloğlu, Y. Selim, “Çanakkale Cephesi'nde Türk Ordusunun İaşe ve İkmal Faaliyetleri”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı* (100.Yıl), Yıl 13, S. 18, Çanakkale, Bahar 2015, s. 299-347.
- ÇINAR, Hüseyin, “Osmanlı Ulak-Menzilhâne Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarisında Antep Menzilleri”, *Osmanlı*, C. 3, Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, ss. 627-637.
- ÇÖKLÜ, Şenol, *I. Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Askere Alma Usulleri* (Ahz-ı Asker), AKDTYK Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2014.
- ÇÖL, Emin, *Çanakkale-Sina Savaşları Bir Erin Anıları*, (Yay. Haz: Celal Kazdağlı), Nöbetçi Yayınevi, İstanbul, Şubat 2009.
- ÇULCU, Murat, *İkdam Gazetesi'nde Çanakkale Cephesi*, (3 Kasım 1914-3 Şubat 1916 Haber-Yorum-Bildiri Röportaj-Gözlem ve Anılar), c. I, Denizler Kitabevi, İstanbul, Mart 2004.
- DEMİR, Tanju, “Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Haberleşme Kurumuna Dair Değerlendirmeler”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları (Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Ulaşım ve Haberleşme Özel Sayısı)*, C. 13, S. 25-26, İstanbul, Nisan 2016, ss. 1-25.

- DEVELLİOĞLU, Ferit, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Ankara 2001.
- DİRİKER, Ahmet Nuri, *Cephelerde Bir Ömür; Tuğgeneral Ahmet Nuri Diriker'in Anıları*, (Haz: Ahmet Diriker) Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, Ocak 2013.
- DURGUN, Bülent, "Sefer Planlarında ve Balkan Harbi'nde Osmanlı Ordusunda Menzil Teşkilatı", *Çağdaş Türkiye Tarih Araştırmaları Dergisi*, c. XIV, S. 29, İzmir, 2014, ss. 57-96.
- DURUKAN, Eyüp, *Günlüklerde Bir Ömür III, Çanakkale'den Mondros'a (1915-1918)*, (Haz: Murat Uluğtekin), İstanbul, Ağustos 2015.
- DÜNDAR, Recep, "Çanakkale Deniz Muharebelerinde Türk-Alman İşbirliği ve Cevat (Çobanlı) Paşa", *Yeni Türkiye Çanakkale Özel Sayısı*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, , ss. 599- 627.
- EGE, Abidin, *Çanakkale, Irak, İran Cephelerinden Harp Günlükleri*, (Yay. Haz: Celali Yılmaz) İstanbul, Haziran 2011.
- ELDEM, Vedat, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, TTK, Ankara, 1994.
- ELDEM, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Basımevi, Ankara, 1994.
- EMBEL, Ersin, "Topyekûn Savaş Uygulamasının Tarihsel Gelişimi", *Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi*, C. 4, S. 1, İstanbul, Mart 2016, ss. 153-171.
- ENGİN, Vahdettin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", *Türkler*, C. 14, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2014, ss. 462-469.
- ENGİN, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yay., İstanbul, 1993.
- ER, Serkan, "Balkan Harbinde Osmanlı Ordusunun Seferberlik Planı", *Tarih Dergisi*, S. 59, İstanbul, 2014, ss. 137-189.
- ERAT, Muhammed, "Çanakkale Muharebelerinde Türk Ordusunun İaşe Problemi" *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Atatürk ve Çanakkale Savaşları Araştırma Merkezi Yay., S. 1, Çanakkale, Mart 2003, ss. 114-133.

- ERDEMİR, Lokman, “İstanbul’da Hilal-i Ahmer Cemiyeti Taksim ve Darşşafaka Hastanelerinin Vefat Listeleri, Yaralı ve Hastaların Vefat Sebepleri (1915-1916), *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi*, (100. Yıl Özel Sayısı), Yıl 13, S.18, Çanakkale, Bahar 2015, ss. 705-729.
- ERDEMİR, Lokman, “Mehmet Halit Bayrı ve Çanakkale’de Cephe Arkadaşı”, *Yeni Türkiye, Çanakkale Özel Sayısı*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 894-904.
- ERDEMİR, Lokman, “Çanakkale Muharebe Meydanlarından İstanbul Hastanelerine: Sağlık Hizmetleri”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 15, Isparta, 2012, ss. 91-113.
- ERDEMİR, Lokman, Çanakkale Savaşı Siyasi, Askeri ve Sosyal Yönleri, Gökkuşbu Yayınları, İstanbul 2009.
- ERDEMİR, Lokman, “Mehmet Halit Bayrı’nın Hatıratından (Cephe Arkadaşı) 16.Piyade Tümeni’nin Çanakkale Cephesi’ndeki Harekâtı”, *100’üncü Yılında Çanakkale Zaferi Sempozyumu*, İstanbul, 2015, ss. 333-348.
- ERDEMİR, Lokman, *Çanakkale Bir Milletın Varoluş Destanı* (Cephe ve Cephe Gerisi), Çamlıca Yayınları, İstanbul, 2011.
- ERDEMİR, Lokman, “Çanakkale Savaşı Sırasında İstanbul Hastanelerinde İlk Sağlık Hizmetleri ve Şehitlerin Defni”, *Fırat Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Yıl 17:1, Elazığ, 2012, ss. 51-73.
- ERDEN, Ali Fuad, *Birinci Dünya Harbinde Suriye Hatıraları*, İstanbul, 2003.
- ERDURAN, Behçet Sabit, *Cephedeki Bir Doktorun Gözünden 1915 Baharında Çanakkale*, (Haz: Tamay Açık), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, Mart 2015.
- ERGÜN, Elif, *Çanakkale Cephesinde Tahliye ve Sıhhiye Hizmetleri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi), Kars, 2016.
- 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.
- ERİCKSON, Edward J., *I. Dünya Savaşında Osmanlı Ordusunun, Çanakkale, Kutü’l-Amare ve Filistin Cephesi*, İstanbul, 2009.
- ERİCKSON, Edward J., *Size Ölmeyi Emrediyorum! Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Ordusu*, (Çev. Tanju Akad), 2. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul, Aralık 2003.

- ERKİLET, Hüseyin Hüsnü Emir, *Yıldırım*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2002.
- ERŞAN, Mesut, “Unutulmayan Zaferin Unutulan Başkomutanı Enver Paşa”, *Yeni Türkiye, Çanakkale Özel Sayısı*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 647-659.
- ERTAŞ, M. Yaşar, “XVIII. Yüzyıl Başlarında Rumeli’deki Menzillerin Askerî Fonksiyonları”, *CBÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 1, Manisa, 1997, ss. 91-98.
- ESAD PAŞA, *Esad Paşa’nın Çanakkale Cephesi Yazışmaları*, (Haz: Mustafa Bıyıklı) 1. Baskı, Çamlıca Bas. Yay, İstanbul, Ekim 2011.
- ESAT PAŞA, *Çanakkale Savaşı Hatıraları*, (Yay. Haz: İhsan Ilgar-Nurer Uğurlu), İkinci Baskı, Örgün Yayınevi, İstanbul, 2004.
- ESENKAYA, Ahmet & KOÇ, Ceyhan, “Çanakkale Muharebelerinde Hastaneler”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi*, 90.cı Anma Yılı Özel Sayısı, Çanakkale Mart 2005, ss. 24-57
- ESENKAYA, Ahmet, “Çanakkale Cephesi’nde İdari Faaliyetler ve lojistik Hizmetler”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, Yıl 12, Çanakkale, Güz 2014, S. 17, s. 45-83.
- ESENKAYA, Ahmet, “Çanakkale Muharebelerinde Cephede ve Cephe Dışında Sağlık Hizmetleri”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi*, Yıl 9, S. 10-11, (Bahar Güz 2011), ss. 25-70.
- ESENKAYA, Ahmet, “Çanakkale Muharebelerinde İtilaf Devletlerinin Savaş Hukukuna Aykırı Davranışları”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, S. 4, Çanakkale, Mart 2006, ss. 51-95.
- GEORGEON, Françios, *Osmanlı-Türk Modernleşmesi 1900-1930*, (Çev. Ali Berktaş) 4. Baskı, Yapı Kredi Yay., İstanbul, Şubat 2016.
- GÖKTAŞ, Uğur, “Boğaziçi’nde Deniz Ulaşımı ve Şirket-i Hayriye”, *Türkler*, C. 14, Yeni TürkiyeYay., Ankara, 2014, s.493-500.
- GÖNCÜ, Gürsel & ALDOĞAN, Şahin, *Çanakkale Savaşı, Siperin Ardı Vatan*, MEB. Yay., İstanbul, 2006.
- GÖRGÜLÜ, İsmet, *On Yıllık Harbin Kadrosu (1912-1922)*, TTK Yay., Ankara, 1993.
- GÜCÜYENER, Şükrü Fuad, Birinci Dünya Savaşında Tanıdığım Kahramanlar Binbaşı Şevki Bey, Taşköprülü Aloş, Bursalı Mehmet Onbaşı, Çerkesli Ömer”, *Çanakkale Hatıraları*, C. III, İstanbul 2003.

- GÜLSOY, Ufuk, *Cizyeden Vatandaşlığa Osmanlı'nın Gayrimüslim Askerleri*, İstanbul, 2010.
- GÜRAN, Tevfik, *Osmanlı Dönemi Tarım İstatistikleri 1909, 1913 ve 1914*, Ankara, 1997.
- HALAÇOĞLU, Yusuf, "Menzil" *DİA*, C. 29, Ankara, 2004.
- HALAÇOĞLU, Yusuf, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar", *Osmanlı Araştırmaları II*, İstanbul, 1981, ss. 123-132.
- HALAÇOĞLU, Yusuf, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, İstanbul, 2014.
- HALAÇOĞLU, Yusuf, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, Ankara, 1995.
- HASAN CEVDET BEY, *Hasan Cevdet Bey'in Çanakkale ve Doğu Cephesi Günlüğü, Kıyamet Koptuğunda*, (Haz: Mutlu Karakaya) Yeditepe Yay., İstanbul, Mart 2015.
- HAYKIR, Yavuz-Yavuz Selim Çeloğlu, *1916 Nüfus İstatistik Cetveli*, Hiperyayın, İstanbul, 2017.
- HERSİNG, Otto, *Çanakkale Denizaltı Savaşı*, (Çev: Bülent Erdemoğlu), 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, Ocak 2009.
- HÜLAGÜ, Metin, "II. Abdülhamid Dönemi Demiryolu Politikası (1876-1909)", *Devr-i Hamid, Sultan II. Abdülhamid*, C. 3, Erciyes Üniversitesi Yay., Kayseri, 2011, ss. 127-145.
- İLKİN, Selim-İlhan Tekeli, "Osmanlı İmparatorluğu'nun I. Dünya Savaşındaki Ekonomik Düzenlemeler İçinde İaşe Nezareti ve Kara Kemal Bey'in Yeri", XII. Türk Tarihi Kongresi Ayrıbasım, Ankara, 2000.
- İNANIR, Nejat, *Çanakkale Savaşlarında Türk tarafının İdari ve lojistik İkmali*, (Yayınlanmamış Akademi Tezi), SKA, İstanbul, 2010.
- İNCE ERDOĞAN, Dilşen, "I. Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'nde Şehit Olan Aydınllılar Üzerine Yapılan Analiz ve Sonuçları", *Yeni Türkiye, Çanakkale Özel Sayısı*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 1195-1206.
- İŞBİLİR, Ömer, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 1996.
- KANNENGİESSER, Hans, , *Çanakkale Cehenneminde 500 Alman*, (Çev. Ege Çınar Arcan), İstanbul, Mart 2015.

- KAPICI, Hikmet Zeki, “Çanakkale Savaşındaki Yaralılar İçin Yardım Toplayan Almanların Hilal-i Ahmer Madalyası ile Ödüllendirilmesi”, *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 620-627.
- KEEGAN, John, *Savaş Sanatı Tarihi*, (Çev: Selma Koçak) İstanbul, Aralık 2007.
- KESKİN, Özgür, *Çanakkale Muharebeleri’nde Türk Ordusunun Lojistik Faaliyetleri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü Ankara, 2007.
- KESKİN, Özkan Ali, Sönmez, “Telgrafın Osmanlı İmparatorluğu’nda Yayılması: Çanakkale Telgraf Hattı Örneği”, *OTAM*, S. 25, Ankara, Bahar 2009, ss. 67-81.
- KOYUNOĞLU, A. Ali, Çanakkale Savaşı’nda Lojistik Faaliyetler, *100’üncü Yılında Çanakkale Zaferi Sempozyumu* İstanbul, 28-29 Nisan 2015, ss. 241-265.
- KÖPRÜLÜ, M. Fuad, “Berid”, *İA*, C. II, İstanbul, 1970.
- KURTARAN, Uğur, “Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik”, *Turkish Studies*, Volume 7/4, Ankara, 2012, ss. 2269-2286.
- LOREY, Hermann, *Türk Sularında Deniz Hareketleri*, (Çev. Tacettin Talayman), C. II, Deniz Basımevi, 1946.
- MEÇHUL SUBAY, *Çanakkale Cephesi’nde Bir Topçu Subayının Günlüğü*, (Haz: Lokman Erdemir, İsmail Güneş) Timaş Yayınları, İstanbul, 2015.
- MEHMED CELALEDDİN (Erkân-ı Harb Yüzbaşısı), *Kumkale Muharebatı*, Erkan-ı Harbiye Mektebi Külliyyatı, Erkan-ı Harbiye Mektebi Matbaası, İstanbul, 15 Ağustos 1336.
- MEHMED TALAT PAŞA, *Talat Paşa’nın Anıları*, (Haz: Alpay Kabacalı), Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 6.Baskı, İstanbul, Mayıs 2011.
- MİLLÎ SAVUNMA BAKANLIĞI, *Osmanlı Ordu Teşkilatı*, TTK Basımevi, Ankara 1999.
- MUTLU, Cengiz, *Birinci Dünya Savaşında Amele Taburları, 1914-1918*, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2007.
- MÜDERRİSOĞLU, Fatih, “Menzil Kavramı ve Osmanlı Devleti’nde Menzil Yerleşimleri”, *Türkler*, C. 10, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2014, ss. 920-926.
- MÜHLMAN, Carl, *Çanakkale Savaşı, Bir Alman Subayının Anıları*, (Ter: Sedat Umran)Timaş Yay, İstanbul, 2006.
- MÜNİM MUSTAFA, *Cepheden Cepheye: Çanakkale ve Kanal Seferi Hatıraları*, (Yay. Haz: Metin Martı) 3. Baskı, Arma Yay., İstanbul, 2002.

- NAYDANOF, Kalin G., *Harpte Ordunun İaşe ve Teçhizi*, (Çev. Bnb. Nusret), Askeri Matbaa, İstanbul, 1932.
- 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.
- ORHONLU, Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı*, İstanbul, 1967.
- ORTAYLI, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Timaş Yay., 10. Baskı, İstanbul, Aralık 2008.
- ÖĞÜN, Tuncay, *Kafkas Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, Ankara, 1999.
- ÖZBAY, Kemal, *Türk Asker Hekimliği Tarihi ve Asker Hastaneleri*, C. 3, İstanbul, Yörük Basımevi, 1976-1981.
- ÖZBAY, Kemal, *Türk Askeri Hekimliği Tarihi ve Asker Hastaneleri*, C. I, İstanbul, 1976.
- ÖZBAY, Kemal, *Türk Askeri Hekimliği Tarihi*, C. II, İstanbul, 1976.
- ÖZBİLGİN, Erol, *Osmanlı'nın Balkanlardan Çekilişi "Süleyman Hüsnü Paşa ve Dönemi"*, İz Yay., İstanbul, 2012.
- ÖZÇELİK, Necmettin, "Tanrımıza Hamdolsun...", *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 972-974.
- ÖZDEMİR, Bülent, "Osmanlı Genelkurmayı'nın Gözünde Çanakkale Savaşları", *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 87- 96.
- ÖZDEMİR, Hikmet, *Salgın Hastalıklarda Ölüm, 1914-1918*, TTK Yay., Ankara, 2005.
- ÖZDEMİR, İslam, "Çanakkale Muharebelerinde Tekirdağ", *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 1285-1298.
- ÖZDEMİR, Mehmet, "Birinci Dünya Savaşında Demiryollarının Kullanımı ve Bunun Savaşın Sonucuna Etkileri", *Dördüncü Askeri Tarih Semineri Bildirileri*, Ankara, 1989, s. 1-22
- ÖZDEMİR, Mehmet, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşının Başlangıç Döneminde Türk Demiryolları (Yapısal ve Ekonomik Sorunları 1918-1920)*, Ankara, 2001.

- ÖZER, Sevilay, “Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Devleti’nde Tifüs (Lekeli Humma) Salgını”, *Belleten*, C. LXXX, S. 287, Ankara, Nisan 2016, ss. 219-260.
- ÖZGEN, Mehmet Sinan, *Bolvadinli Mehmet Sinan Bey’in Harp Hatıraları*, (Yay. Haz: Servet Avşar, Hasan Babacan, Muharrem Bayar), Türkiye İş Bankası Yay., İstanbul, Haziran 2011.
- ÖZÜÇETİN, Yaşar, “Farklı Bir Muharebe Olan Çanakkale ve Bu Muharebeyeye Mustafa Kemal’in verdiği Yeni Çehre”, *Yeni Türkiye Çanakkale Özel Sayısı*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 772-779.
- PAKALIN, M. Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. II, İstanbul, 1983.
- PAMUK, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Ankara, 1984.
- PAMUK, Şevket, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, (Seçme Eserleri -II) İstanbul, Aralık 2009.
- PAMUK, Şevket, *Türkiye’nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, Nisan 2014.
- PEHLİVANLI, Hamit, “Çanakkale Muharebelerinde Cenub (Güney) Grubu Kumandanlığı (5 Mayıs 1915-9 Ocak 1916)”, *Yeni Türkiye (Çanakkale Özel Sayısı)*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss 315-331.
- PERK, KADRİ (Kur.Bnb), “1935-1936 (İtalya-Habeş) Savaşında Geri Hizmet ve İkmal İşleri Hakkında Bir Tetkik”, *Levazım Mecmüsü*, Sene 7, Sayı 27, Ankara, Haziran 1937, ss. 54-73.
- PRIGGE, Erich R., *Liman Von Sanders Paşa’nın Emir Subayı Binbaşı Erich R. Prigge’nin Çanakkale Savaşı Günlüğü*, (Çev. Haz: Bülent Erdemoğlu) İstanbul, 2012.
- QUATAERT, Donald, “Ulaşım”, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Ed: Halil İnalcık, Donald Quataert) C. 2, İstanbul, 2006, ss. 919-959.
- REY, Ahmet Reşit, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Son Döneminde Gördüklerin Yaptıklarım (1890-1922)*, (Yay. Haz: Nur Özmel Akın), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, Şubat 2014.
- RUDENNO, Victor, *Gelibolu Denizden Saldırı*, (Çev. Dilek Cenkçiler) ODTÜ Yay, Ankara, Mart 2009.

- SAĞLAM, Mehmet Hakan, *II. Tertip Düstûr Kılavuzu*, (Osmanlı Devlet Mevzûatı 1908-1922) C. II, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, Temmuz 2010.
- SAK, İzzet-ÇETİN, Cemal, “XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği”, *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 16, Konya, 2004, ss. 179-222.
- SAKİN, Serdar, “Anılarda Türk Askerinin Yiyecek ve Giyecek Durumu: Çanakkale Savaşı ve Günümüz Elazığ 8. Kolordu Örneği”, *Yeni Türkiye Çanakkale Özel Sayısı*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 959-971.
- SAMİ (Dz. Yb.), “Balkan Harbinde ve Büyük harpte «Çanakkale» Cephesinin İkmal İşleri”, *Levazım Mecmuası*, Sayı 26, İstanbul, Mart 1937, ss. 63-76.
- SAMİ (Dz. Yb.), “Balkan Harbinde ve Büyük harpte «Çanakkale» Cephesinin İkmal İşleri”, *Levazım Mecmuası*, Sayı 27, İstanbul, Mart 1937, ss.46-53.
- SANDERS, Liman, *Türkiye’de Beş Yıl*, (Hazırlayan: Resul Bozyel), Kesit Yayınları, İstanbul, Ekim 2006.
- SANDIKÇIOĞLU, Tolunay, “Cihan Harbindeki İaşe Çıkmazına Galiçya’dan Bakış”, *Yemek ve Kültür*, S. 23, İstanbul, Kış 2011, s. 96.
- SATAN, Ali, “Osmanlı’nın Demiryolu Çağına Girişi”, *Osmanlı’da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolları*, (Ed: V. Engin, A. Uçar, O. Doğan), Çamlıca, İstanbul 2012, s. 209-210.
- 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.
- SAYILIR, Burhan, *Çanakkale Savaşları ve Savaş Alanları Rehberi*, Ankara, 1997.
- SEÇER, Turhan, *Anılarla Çanakkale Cephesi ve Neticesi*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yay., Ankara, 2008.
- SELAHADDİN ADİL PAŞA, *Çanakkale Cephesinde Mektuplar-Hatıralar*, Yeditepe Yayınevi, 1. Baskı, İstanbul, Şubat 2007.
- SELÇUK, Mustafa, *Çanakkale Seferberliği, Savaş, Eğitim, Cephe Gerisi*, Kitap Yayınevi, İstanbul, Mart 2016.
- 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.
- SERTOĞLU, Midhat *Osmanlı Tarihi Lûgatı*, İstanbul, 2015.

- SEZEN, Tahir, *Osmanlı Yer Adları*, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara, 2006.
- SEZER FEYZİOĞLU, Hamiyet, “Hatıratlar Işığında Balkan Savaşları”, *DTCF Dergisi*, C. 56, S. 2, Ankara, 20116, ss. 200-213.
- SEZGİN, İbrahim, “Osmanlı İmparatorluğundaki Baruthâneler ve Barut İmalatı”, *Türkler*, C. 10, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2014, ss. 145-158.
- SINMAZ SÖNMEZ, CAHİDE, “Çanakkale Cephesi’nde Sağlık Kuruluşları ve Kızılay Arşiv Belgelerine Göre Hilâl-i Ahmer Cemiyeti’nin Faaliyetleri” *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, Yıl 14, S. 20, Çanakkale, (Bahar) 2016, ss. 173-192.
- 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.
- ŞAHİN, Sinan, “Çanakkale Muharebelerinde Türk Ordusunun İkmal ve İaşesi”, *Bildiriler Türk-İsrail Müşterek Askeri Tarih Konferansı II*, Genelkurmay Basım Evi, Ankara, 2003, ss. 85-101.
- ŞEMSEDDİN SÂMÎ, *Kâmûs-i Türkî*, Çağrı Yay, İstanbul, 2009.
- ŞENTÜRK, M. Hüdayi, “Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilâtına Genel Bir Bakış”, *Genel Türk Tarihi*, C. VII, Ankara, 2002, ss. 669-697.
- ŞENTÜRK, M. Hüdayi, “Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilâtına Genel Bir Bakış”, *Türkler*, C. 14, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2014, ss. 446-461.
- TAŞKIRAN, Cemalettin, “Çanakkale Savaşlarının Önemi ve Sonuçları”, *Atatürk Araştırma Merkez Dergisi*, C. 19, Sayı 57, Ankara, Kasım 1993, ss. 1249-1255.
- TAŞKIRAN, Cemalettin, “Çanakkale Savaşlarında İtilaf Devletlerinin Hasta ve Yaralılarına Sadırları”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, S. 1, Çanakkale, Mart 2003, ss. 103-113.
- TAŞTEMİR, Mehmet, “Klasik Devirde Osmanlı’da Kara Ulaşımı ve Yollar”, (Ed.: Vahdettin Engin - Ahmet Uçar - Osman Doğan) *Osmanlıda Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolu*, İstanbul, 2012, ss. 44-45.
- TETİK, Ahmet- Güzel, Mehmet Şükrü, *Osmanlılara Karşı İşlenen Savaş Suçları (1911-1921)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yay, İstanbul, Ocak 2013.

- TEVFİK RIZA BEY, *Telsiz Telgraf İhtiyat Zabiti Teyfik Rıza Bey'in Çanakkale Günlükleri*, (Haz. V. Türkan Doğruöz vd.), Türkiye İş Bankası Kültür Yay, İstanbul, Mayıs 2017.
- TEZCAN, Cezmi, *Tekâlif-i Harbiye ve Tekâlif-i Milliye Örneklerinde Savaş Dönemleri Mâli Politikaları*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniv. Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2005.
- TOKER, Hülya, *Çanakkale Muharebelerine Katılan Komutanların Biyografileri (Belgeler ve Fotoğraflarla)*, Genelkurmay Askeri Tarihi ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Yay, Ankara, 2014.
- 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.
- TOPRAK, Zafer, *İttihad–Terakki ve Cihan Harbi*, (Savaş Ekonomisi ve Türkiye’de Devletçilik 1914-1918), Homer Kitabevi, 1. Basım, İstanbul, 2003.
- TÜCCARZÂDE İBRAHİM HİLMÎ, *Balkan Harbi’ni Niçin Kaybettik?* (Yay. Haz: Mecit Yıldız & Hamdi Akyol), İz Yayıncılık, İstanbul, 2012,
- TÜRKMEN, Zekeriya, *Çanakkale 1915 Türk Ordusunun Kara ve Hava Harekâtı*, Berikan Yay., Ankara, 2010.
- UÇAR, Muharrem, *Birinci Dünya Savaşı’nda Türk Ordularındaki Sağlık Hizmetlerinin Arşiv Belgeleri Işığında Değerlendirilmesi*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Ankara, 2010.
- ÜNAL, Tahsin, “Savaşa Çıkan Osmanlı Ordusunda Lojistik İşler- IV. Murad’ın Bağdat Seferi Hazırlıkları”, *Türk Kültürü*, Yıl V, S. 58, Ankara, 1967, ss. 728-740.
- WINTER, Jay, Geoffrey Parker, Mary R. Habeck, *I. Dünya Savaşı ve 20. Yüzyıl*, (Çev. Tansel Demirel), Türkiye İş Bankası Kültür Yay, İstanbul, Temmuz 2012.
- YALÇIN, Osman, “Çanakkale Cephesi’nde Türk Hava Harekâtı”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi*, (100. Yıl Özel Sayısı), Yıl 13, S. 18, Çanakkale, Bahar 2015, ss. 349-384.
- YAZICI, Nesimi, “Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”, *OTAM*, S. 3, Ankara, 1993, ss. 333-377.
- YAZICI, Nesimi, *Osmanlı Devleti’nde Posta Teşkilatı “Tanzimat Devri”*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Ankara, 1981.

- YILDIRIM, İsmail, “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 1, C. 12, Elazığ, 2002, ss. 311-324.
- YILMAZ, Veli, “Birinci Dünya Harbi ve Çanakkale Savaşları”, *Yeni Türkiye Çanakkale Özel Sayısı*, Yıl 21, S. 65, Ankara, Ocak-Şubat 2015, ss. 117-145.
- YILMAZ, Veli, *I. Dünya Harbi'nde Türk-Alman İttifakı*, Kastaş Yay., İstanbul, 1993.
- ZÜRCHER, Eric J., *Savaş, Devrim ve Ulusallaşma Türkiye Tarihinde Geçiş Dönemi (1908-1928)*, (Çev: Ergun Aydınoglu) 2.Baskı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, Ağustos 2009.



EKLER LİSTESİ

Ek 1. Orijinallik Raporu.....	262
Ek 2. Balkan Savaşlarında Görev Yapan Menzil Heyeti.....	263
Ek 3. Menzil Mıntıkası, Menzil Hududu ve Anavatan Bölgelerini Gösteren Kroki	264
Ek 4. Genelkurmay II. Başkanı (Tuğg.) Bronzart Von Schlefendorff'un İmzasıyla Yayınlanmış Bir Belge.....	265
Ek 5. 5'inci Ordu Menzil Hududunun Sınırları Gösteren Harita.....	266
Ek 6. Çanakkale- Biga Karayolu Üzerindeki Menzil Hatlarının Sınırlarını Gösteren Kroki	267
Ek 7. Enver Paşa'nın 5'inci Menzil Müfettişliğine Göderdiği Tebrik Telgrafı.....	268
Ek 8. Dekovil Hatlarına İlişkin Fotoğraf	269
Ek 9. Nakliye Otomobillerine Ait Fotoğraf.....	270
Ek 10. Develi ve Öküzlü Nakliye Kolları	271
Ek 11. Nakliye Kollarına Ait Yürüyüş Cetveli.....	272
Ek 12. Uzunköprü-Gelibolu Karayolu Üzerindeki Menzil Hatlarının Sınırlarını Gösteren Kroki	273
Ek 13. Amele Taburlarınca Kazılmış Gizli Yol	274
Ek 14. Nakliye Hizmetinde Halkın Orduya Yardımları	275
Ek 15. Yıldızlı Çivi.....	276
Ek 16. 5'inci Menzil İhtiyaç Duyduğu Günlük ve Aylık Kömür Miktarı	277
Ek 17. Kocadere ve Ağadere Seyyar Hastaneleri	278
Ek 18. Hasta ve Yaralıların Geriye Nakledilmesi.....	279
Ek 19. Seyyar ve Sabit Etüvler	280
Ek 20. Yaralıların Sedyeye İle Taşınması	281
Ek 21. Hasta Nakliye Aracı	282
Ek 22. İaşe İkmaline Ait Kroki	283
Ek 23. Seyyar Mutfaklara Ait Fotoğraf	284
Ek 24. Silah ve Cephane İkmali.....	285
Ek 25. Posta Hizmetlerine Ait Kroki	286

EKLER

Ek 1. Orijinallik Raporu



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DOKTORA TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU

ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
Adı-Soyadı	Yavuz Selim ÇELOĞLU
Öğrenci Numarası	131211203
Enstitü Anabilim Dalı	Türkiye Cumhuriyeti Tarihi
Programı	Doktora
Danışmanın Unvanı, Adı-Soyadı	Prof. Dr. Mehmet ÇEVİK
Tez Başlığı (Türkçe)	Çanakkale Cephesi'nde Askeri Nakliye Hizmetleri; Menzil Teşkilatı

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

Yukarıda başlığı belirtilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 233 sayfalık kısmına ilişkin, 24/05/2018 tarihinde Sosyal Bilimler Enstitüsü tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 27 'dir.

Uygulanan filtrelemeler:

- 1- Kabul/Onay ve Bildirim sayfaları hariç,
- 2- Kaynakça hariç
- 3- Alıntılar hariç/dâhil
- 4- 5 kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Yukarıda bilgileri verilen öğrencinin doktora tezi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu tarafından belirlenen azami benzerlik oranlarını aşmadığını ve tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukukî sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Prof. Dr. Mehmet ÇEVİK
Danışmanın Adı-Soyadı
(İmzası)

[İmza]
Anabilim Dalı Başkanı
(İmzası)

Lisansüstü tezler, savunma öncesinde intihal program raporu ile birlikte enstitüye teslim edilir.

İntihal raporu ile ilgili olarak etik kurallar dâhilindeki benzerlik oranları ilgili Enstitü Yönetim Kurulu tarafından belirlenir. (Enstitü Yönetim Kurulu tarafından tezin, intihal kapsamı dışında değerlendirilmesi için TURNITIN'den alınan raporda "benzerlik oranı"nın, "alıntılar hariç" en fazla %10, "alıntılar dâhil" % 30'u geçmemesi şeklinde kabul edilmiştir).

Ek 2. Balkan Savaşlarında Görev Yapan Menzil Heyeti



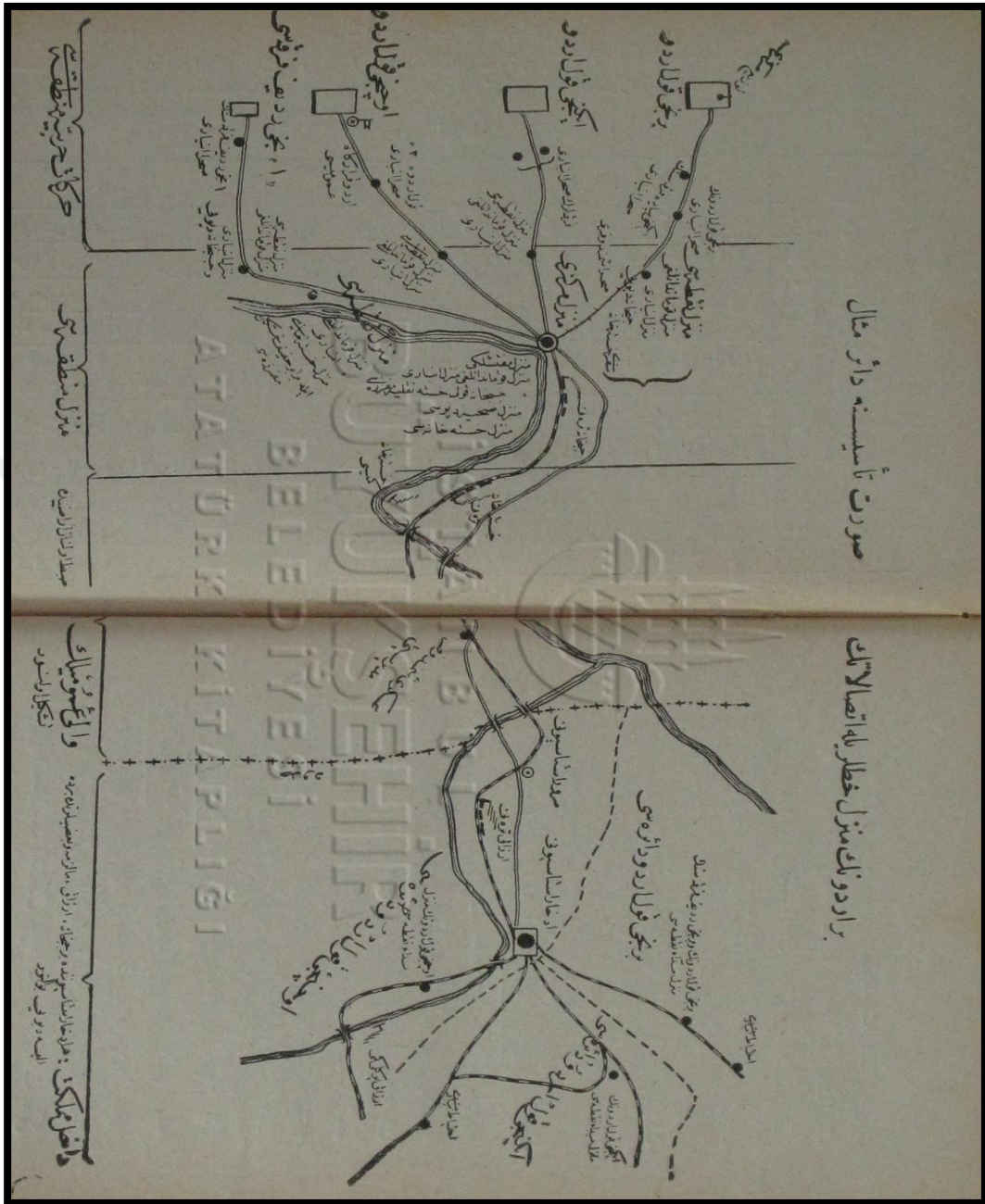
Şehbal, "Seferber ordumuzun Levazım İhtiyacatını Kimler İdare Ediyor?", Sene 5, C. 4, S. 73, 1 Nisan

1329 (14 Nisan 1913), s. 10.

Menzil Müfettişliği Heyeti: (Sağdan itibaren ön sıra) Mülazım-ı evvel Mehmed Hulusi Bey, Erkân-ı Harp Kolağası Şakir Nimet Bey, Erkân-ı Harp Kolağası Hüsnü Bey, Kaimakam Ali Said Bey, "Menzil Müfettişi" Erkân-ı Harp Binbaşısı Ali Hikmet Bey, Yüzbaşı Bekir Bey, Yüzbaşı Halil Bey, (İkinci Sıra) Alay Emimi Mustafa Efendi, Alay Emimi Şevket Efendi, Binbaşı Akif Bey, Kaimakam Yusuf Ziya Bey, Tabip Binbaşı Burhaneddin Bey, Yüzbaşı Osman Bey, Mülazım-ı Evvel Asım Efendi, (Üçüncü Sıra) Yüzbaşı Salim Efendi, Yüzbaşı Refet Efendi, Kolağası Saim Bey, Yüzbaşı Vehbi Efendi, Mülazım-ı Evvel Sadık Efendi (Dördüncü sıra) Yüzbaşı Arif Bey, Yüzbaşı Sadreddin Bey, Yüzbaşı Abdurrahman Efendi, Alay Katibi Lutfi Efendi, Yüzbaşı Ahmed Bey, Mülazım-ı Sani Adnan Bey, Yüzbaşı Ali Rıza Bey

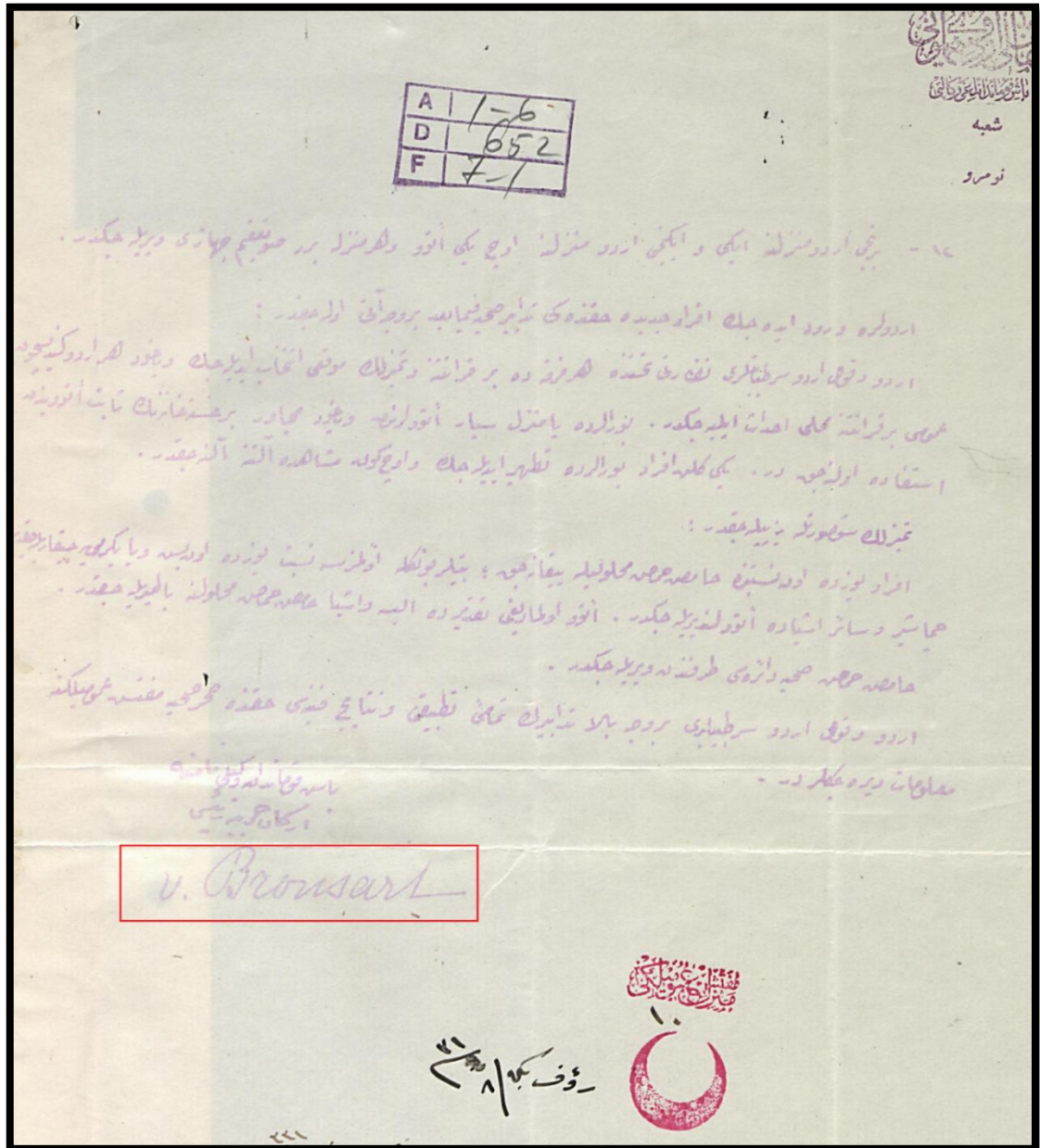
Ek 3. Menzil Mıntıkası, Menzil Hududu ve Anavatan Bölgelerini Gösteren

Kroki

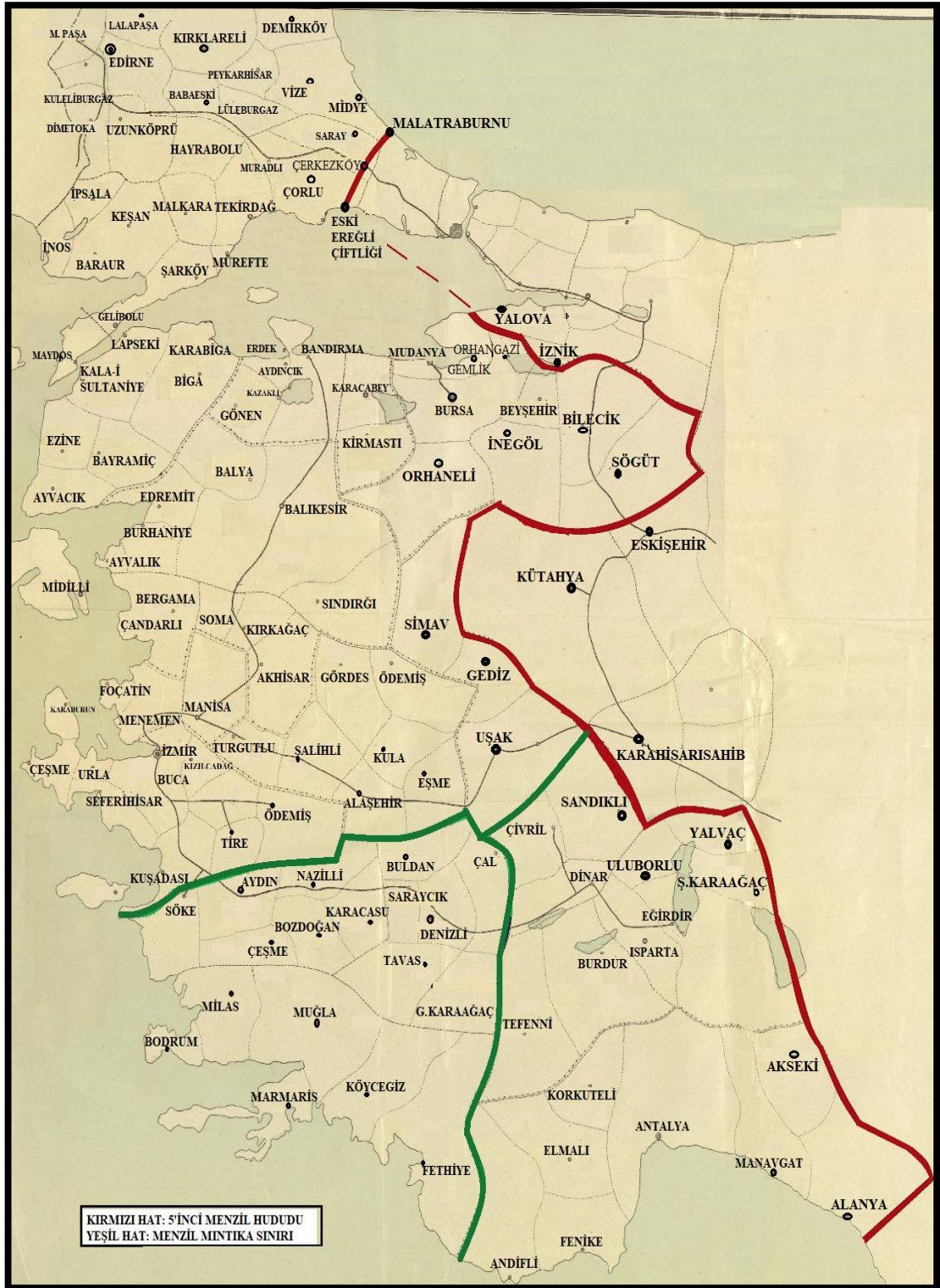


(*Seferiye Nizamnamesi, Matbaa-i Askeriye, Süleymaniye-Dersaadet, 1332.*)

**Ek 4. Genelkurmay II. Başkanı (Tuğg.) Bronzart Von Schlefendorff'un
İmzasıyla Yayınlanmış Bir Belge**

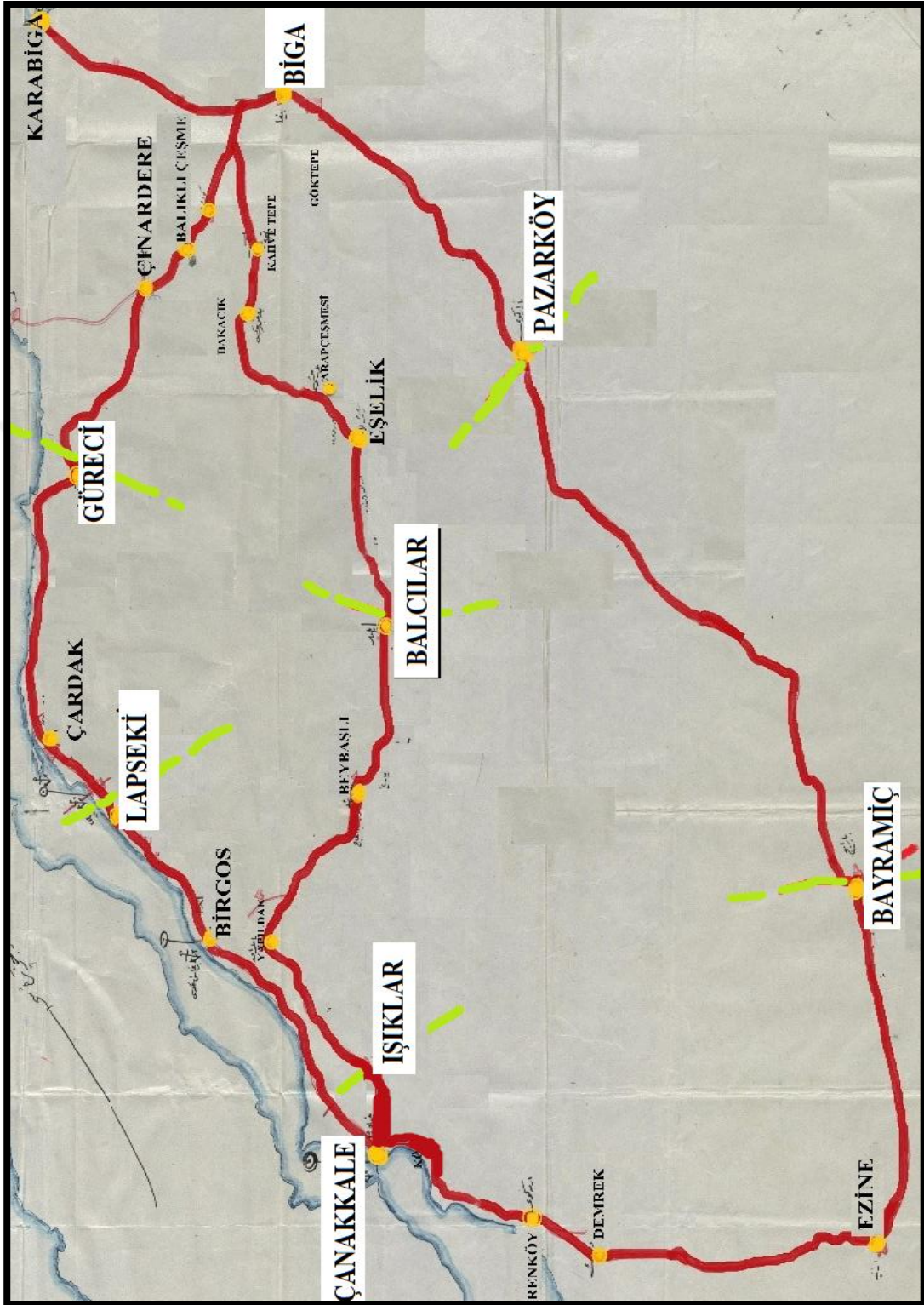


Ek 5. 5'inci Ordu Menzil Hududunun Sınırları Gösteren Harita



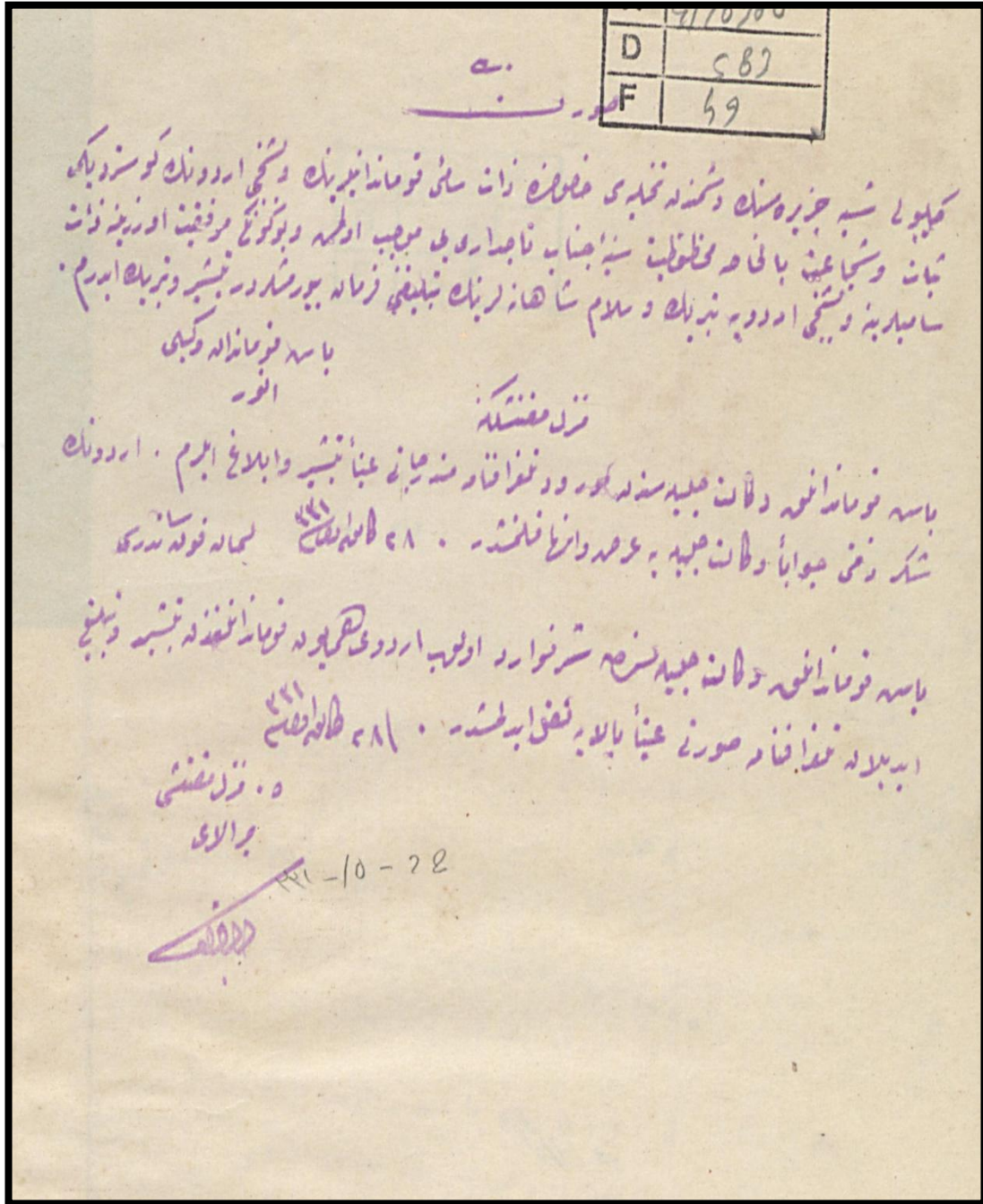
(ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1136, Dos. 62, Fih.1-42)

Ek 6. Çanakkale- Biga Karayolu Üzerindeki Menzil Hatlarının Sınırlarını Gösteren Kroki



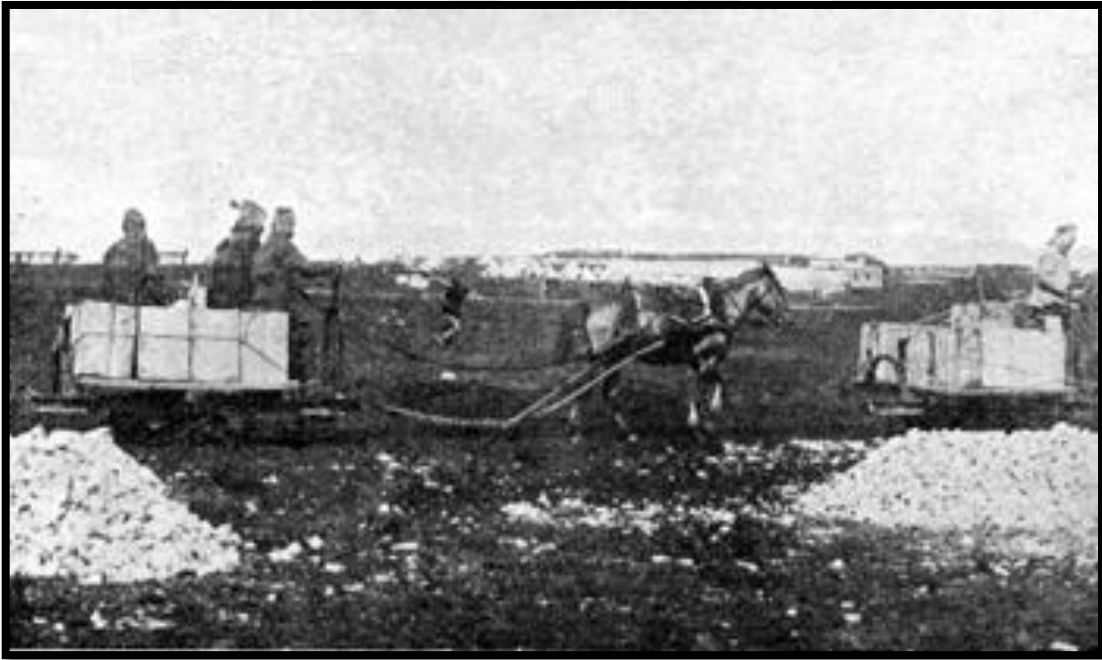
(ATASE Arşivi, BDH, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4-1)

Ek 7. Enver Paşa'nın 5'inci Menzil Müfettişliğine Gönderdiği Tebrik
Telgrafi



Ek 8. Dekovil Hatlarına İlişkin Fotoğraf

(Dekovil hattı üzerinden buharlı lokomotif vasıtasıyla yüklerin taşınması; Harb Mecmuası)



(Dekovil hattı üzerinden hayvanlar vasıtasıyla yüklerin taşınması; Şehbal Mecmuası)

Ek 9. Nakliye Otomobillerine Ait Fotoğraf

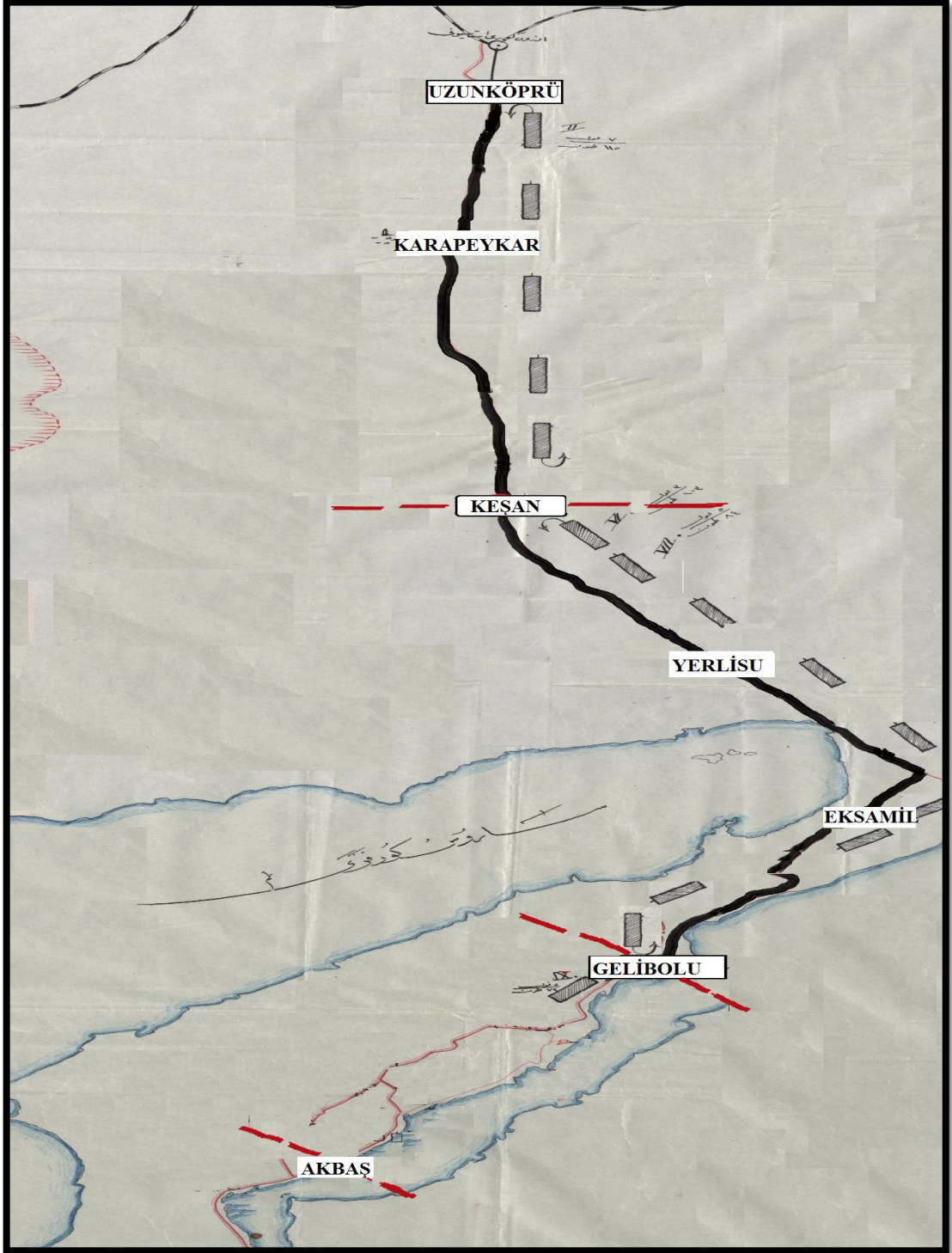
(Harp Mecmuası)

Ek 10. Develi ve Öküzlü Nakliye Kolları*(Harp Mecmuası)**(İBB Atatürk Kitaplığı)*

Ek 11. Nakliye Kollarına Ait Yürüyüş Cetveli

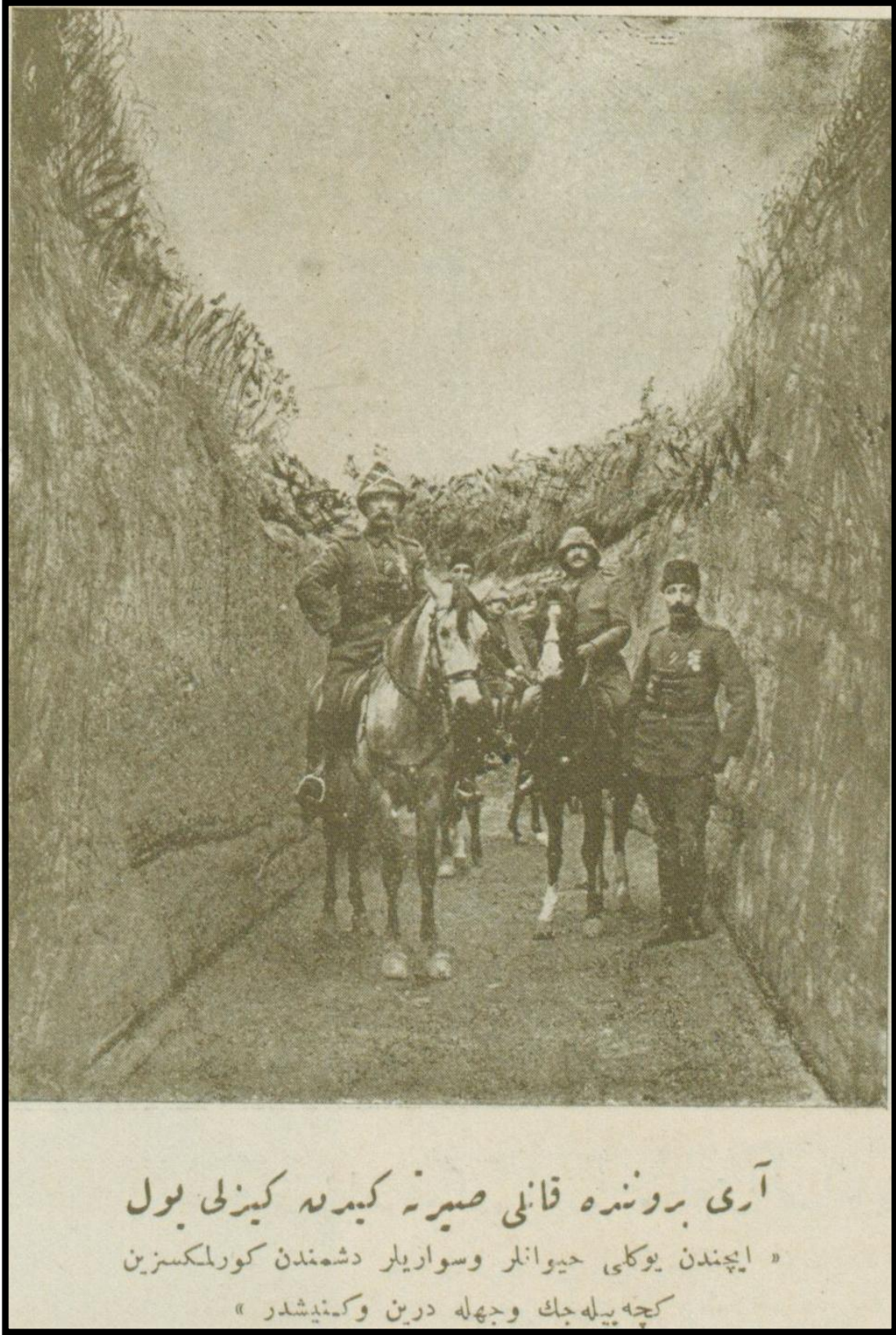
[illegible]

Ek 12. Uzunköprü-Gelibolu Karayolu Üzerindeki Menzil Hatlarının Sınırlarını Gösteren Kroki

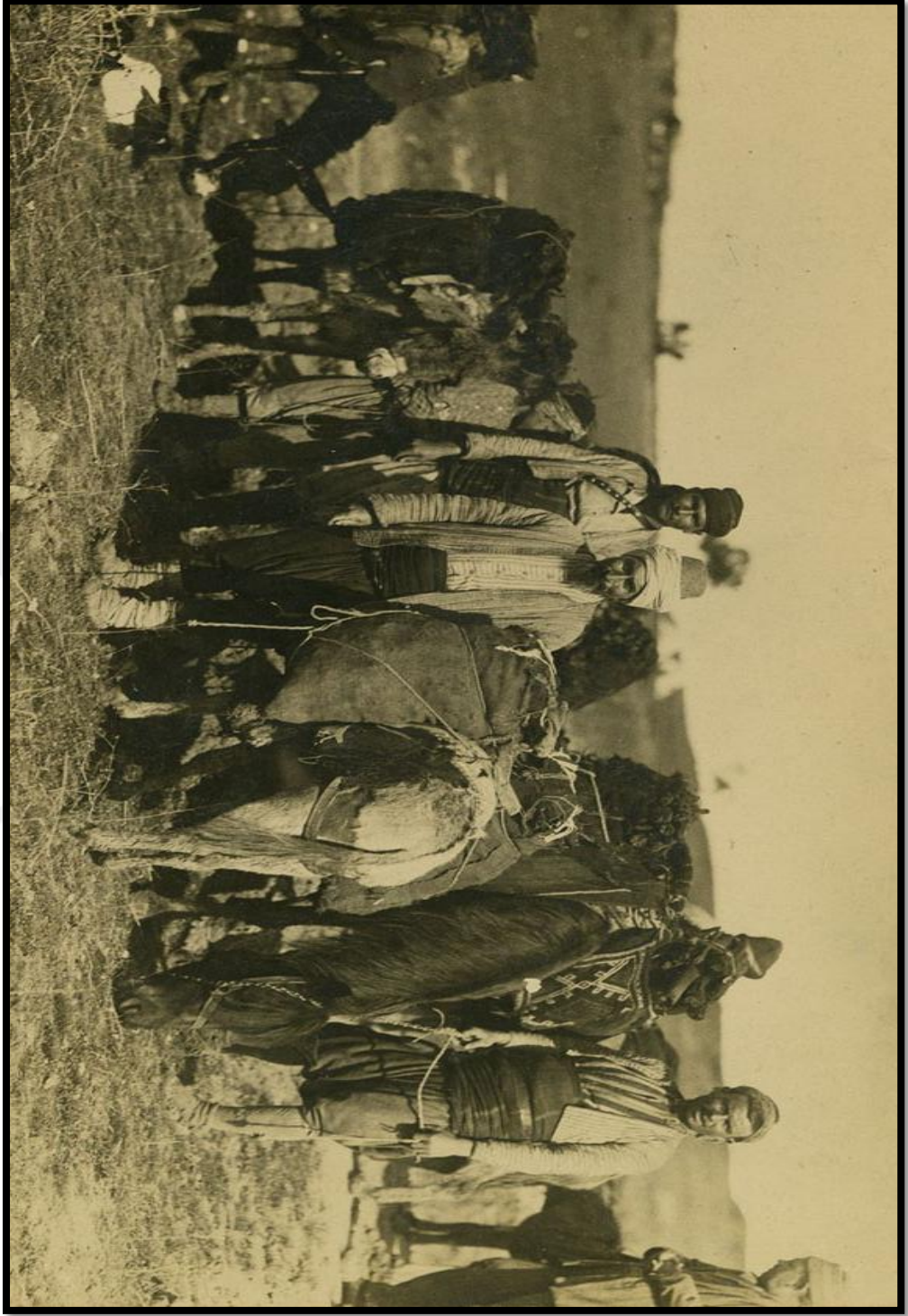


(ATASE Arşivi, Kls. 1129, Dos. 28, Fih. 4.)

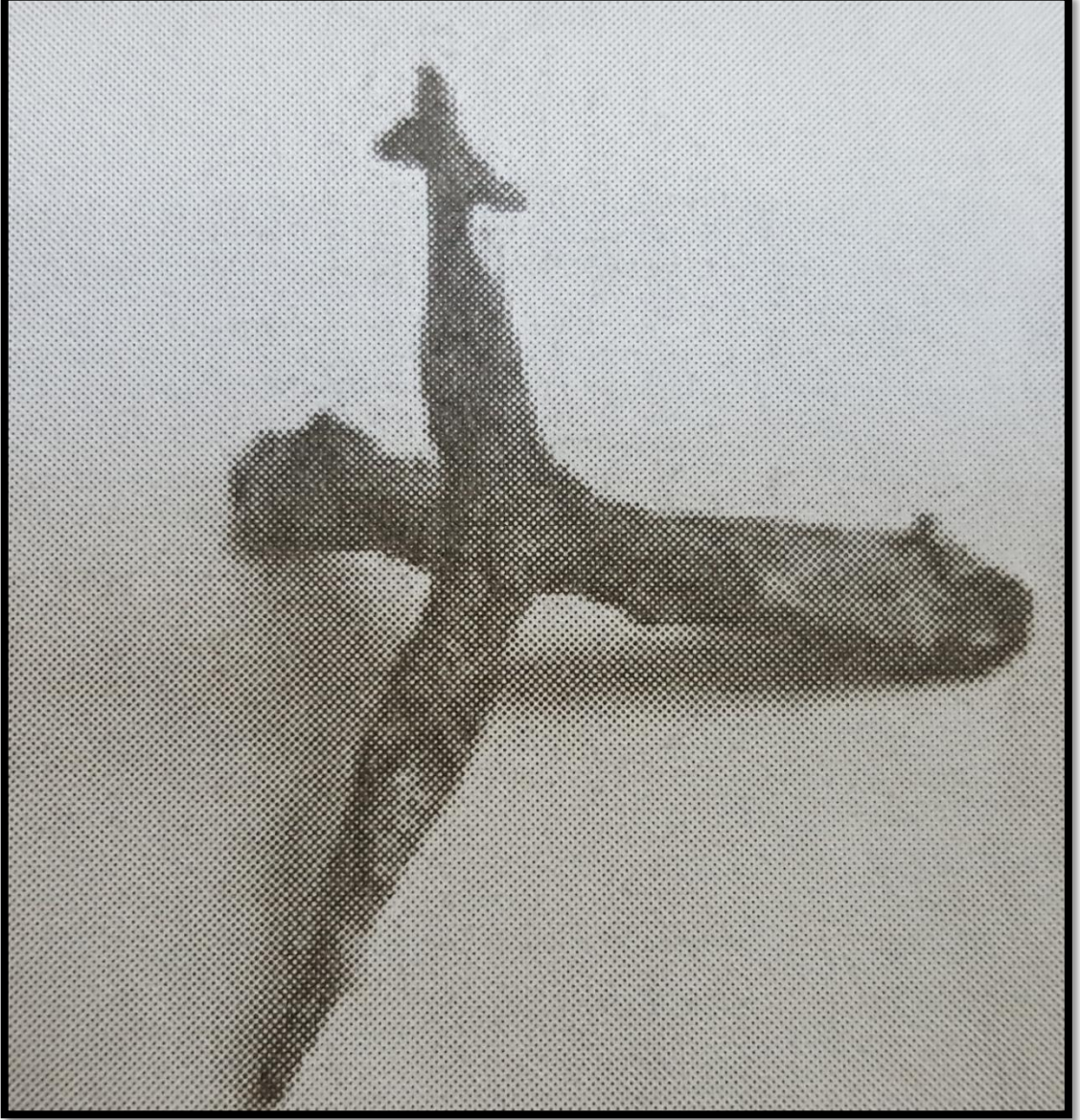
Ek 13. Amele Taburlarınca Kazılmış Gizli Yol



(Harp Mecmuası)

Ek 14. Nakliye Hizmetinde Halkın Orduya Yardımları

(İBB Atatürk Kitaplığı)

Ek 15. Yıldızlı Çivi

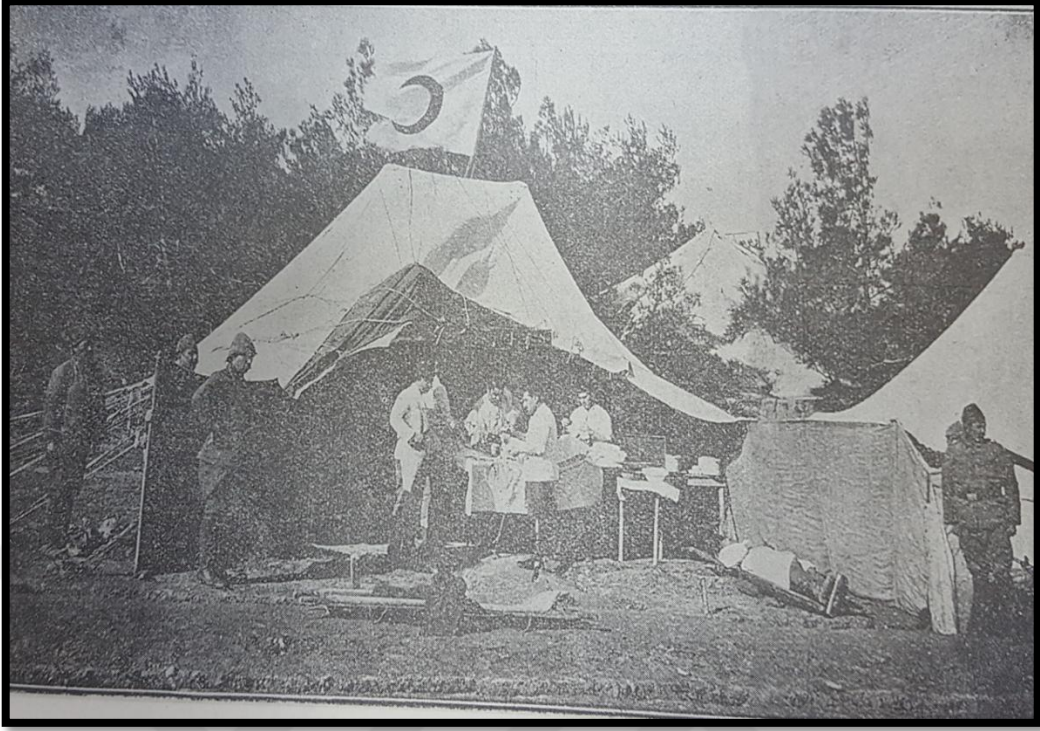
(Yeni Mecmua, 100. Yıl Özel Sayısı)

Ek 16. 5'inci Menzil İhtiyaç Duyduğu Günlük ve Aylık Kömür Miktarı

Kullanıldığı Yer	Günlük Sarfiyat Miktarı (ton)	Aylık Sarfiyat Miktarı (ton)
Gelibolu Büyük Un Değirmeni (Gelibolu'da)	8	240
Gelibolu Küçük Un Değirmeni (Gelibolu'da)	6	180
Tekirdağ İstimbotu (Gelibolu'da)	1	30
Süleymaniye İstimbotu (Tekirdağ'da)	1	30
Magdeliş İstimbotu (Birgos'ta)	1	30
Çanakkale İstimbotu (Çanakkale'de)	1,5	45
Taşoz İstimbotu (Çanakkale'de)	1	30
Bebek İstimbotu (Akbaş'ta)	2	60
Abdulgaffar İstimbotu (Akbaş'ta)	1	30
Araba Vapuru (Akbaş'ta)	5	150
Menzil Bağlı Üç Adet Vapur (Akbaş'ta)	10	300
Hasta ve Yaralı Tahliyesinde Kullanılan 4 Vapur (Akbaş'ta)	15	450
Biga Un Değirmeni (Biga'da)	5	150
Toplam (Ton)	57,5	1.725

(ATASE Arşivi, Kls. 1167, Dos. 169, Fih. 6-4.)

Ek 17. Kocadere ve Ağadere Seyyar Hastaneleri



(Harp Mecmuası)



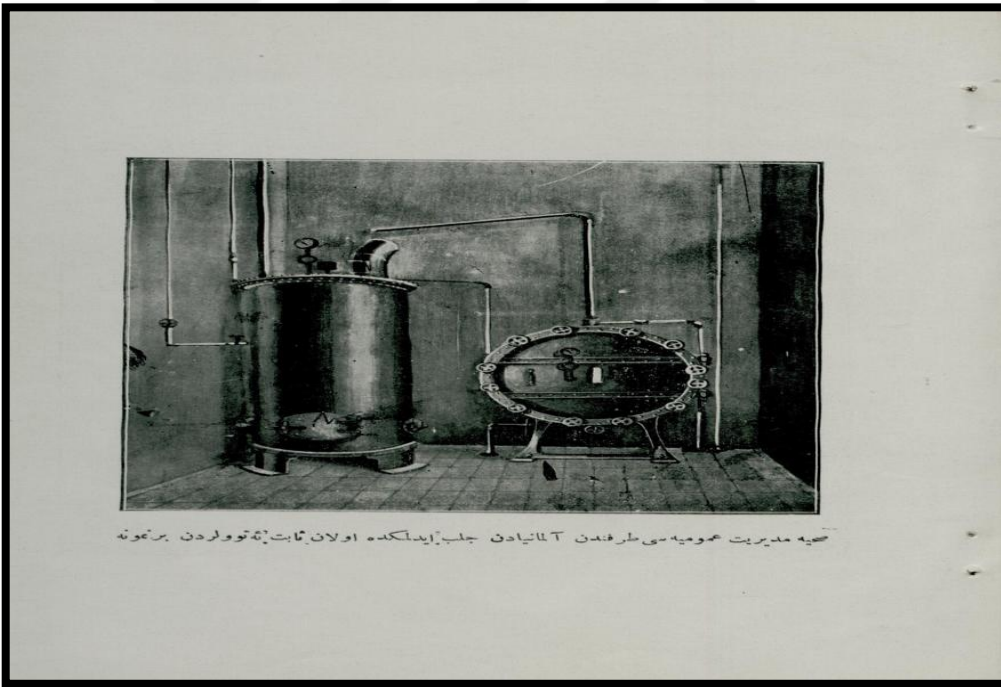
(Harp Mecmuası)

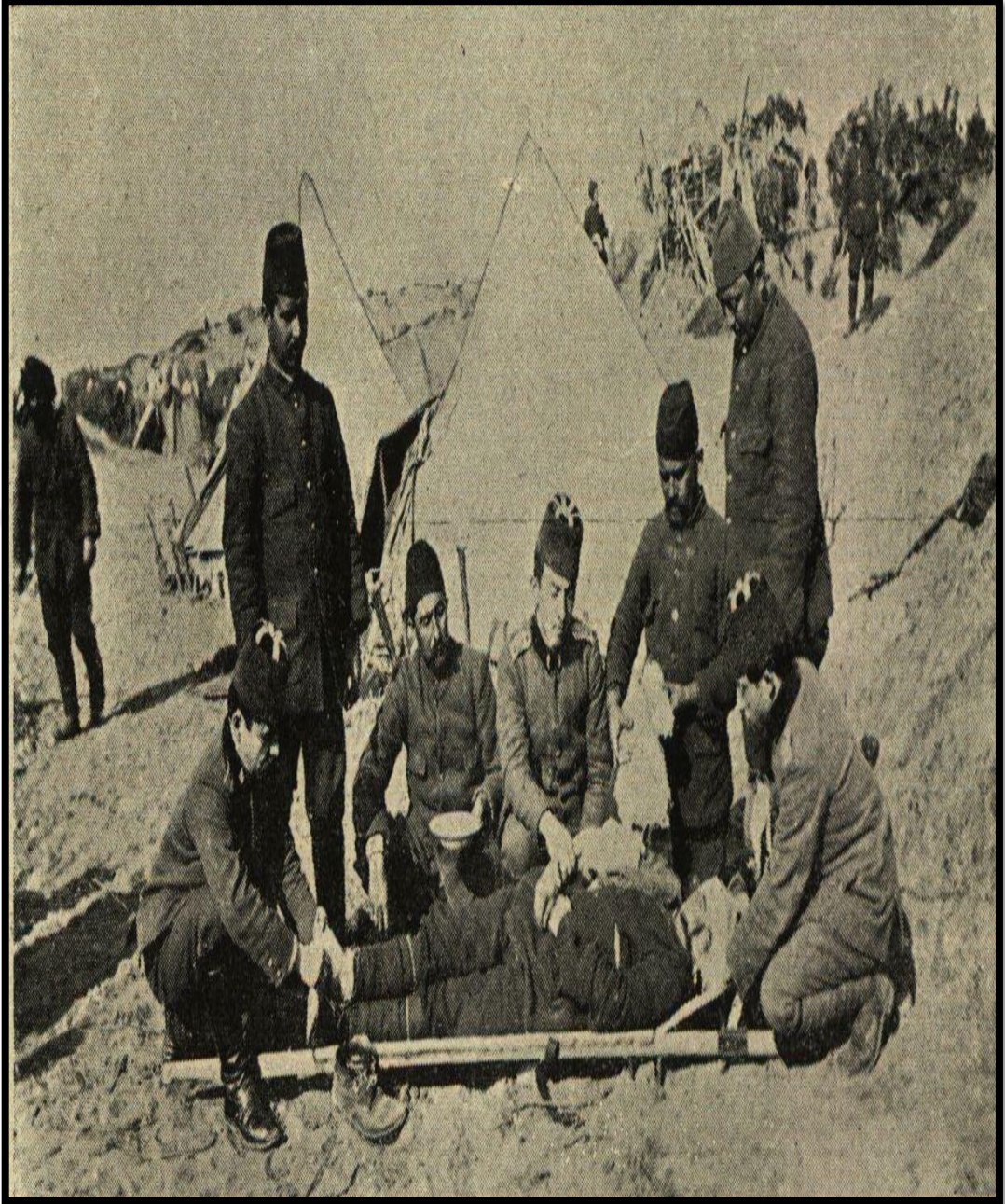
Ek 19. Seyyar ve Sabit Etüvler

Seyyar Etüv



Sabit Etüv



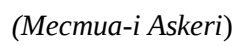
Ek 20. Yaralıların Sedye İle Taşınması

(Şehbal)

Ek 21. Hasta Nakliye Aracı



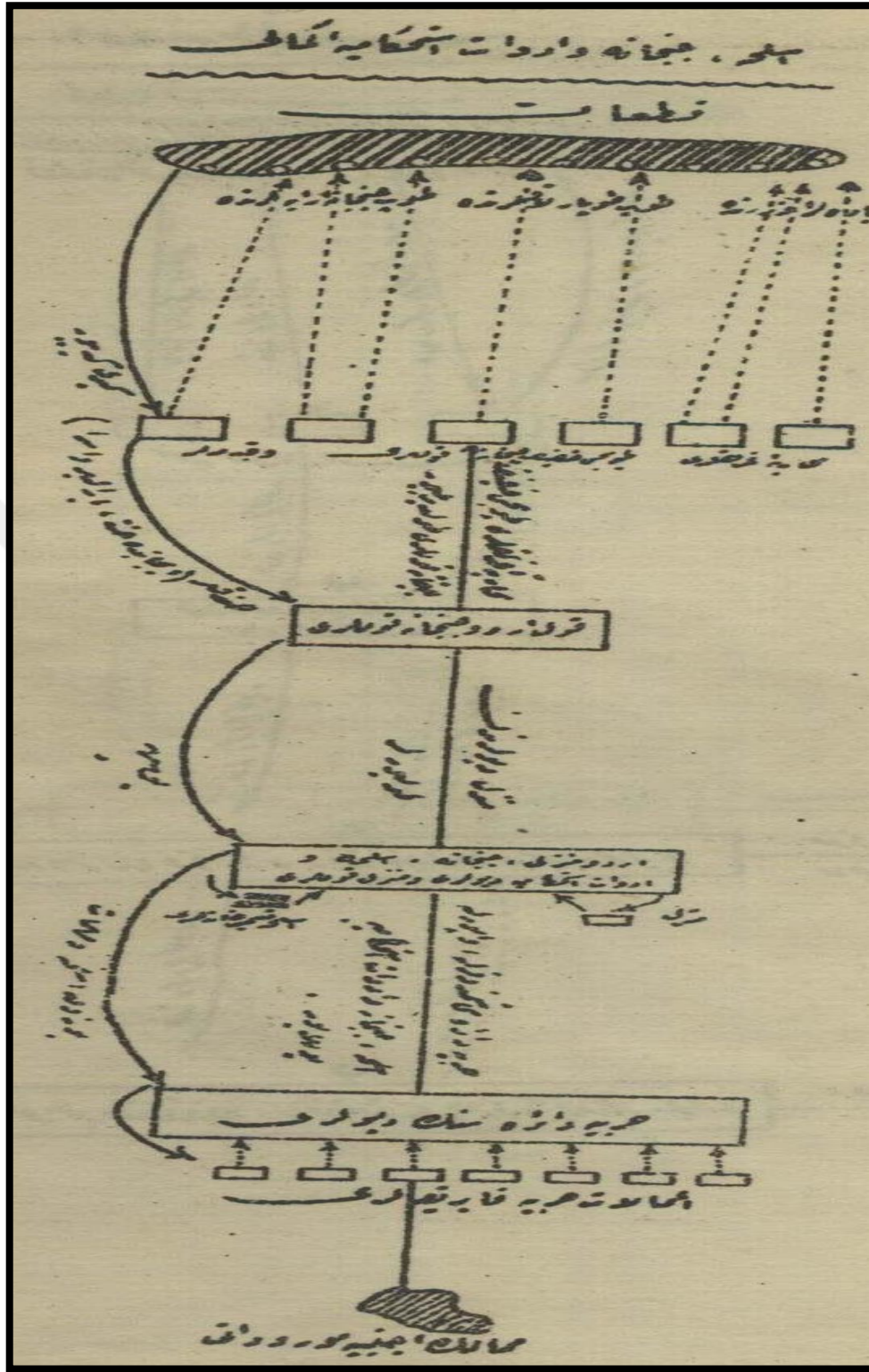
(Harp Mecmuası)



Ek 23. Seyyar Mutfaklara Ait Fotoğraf

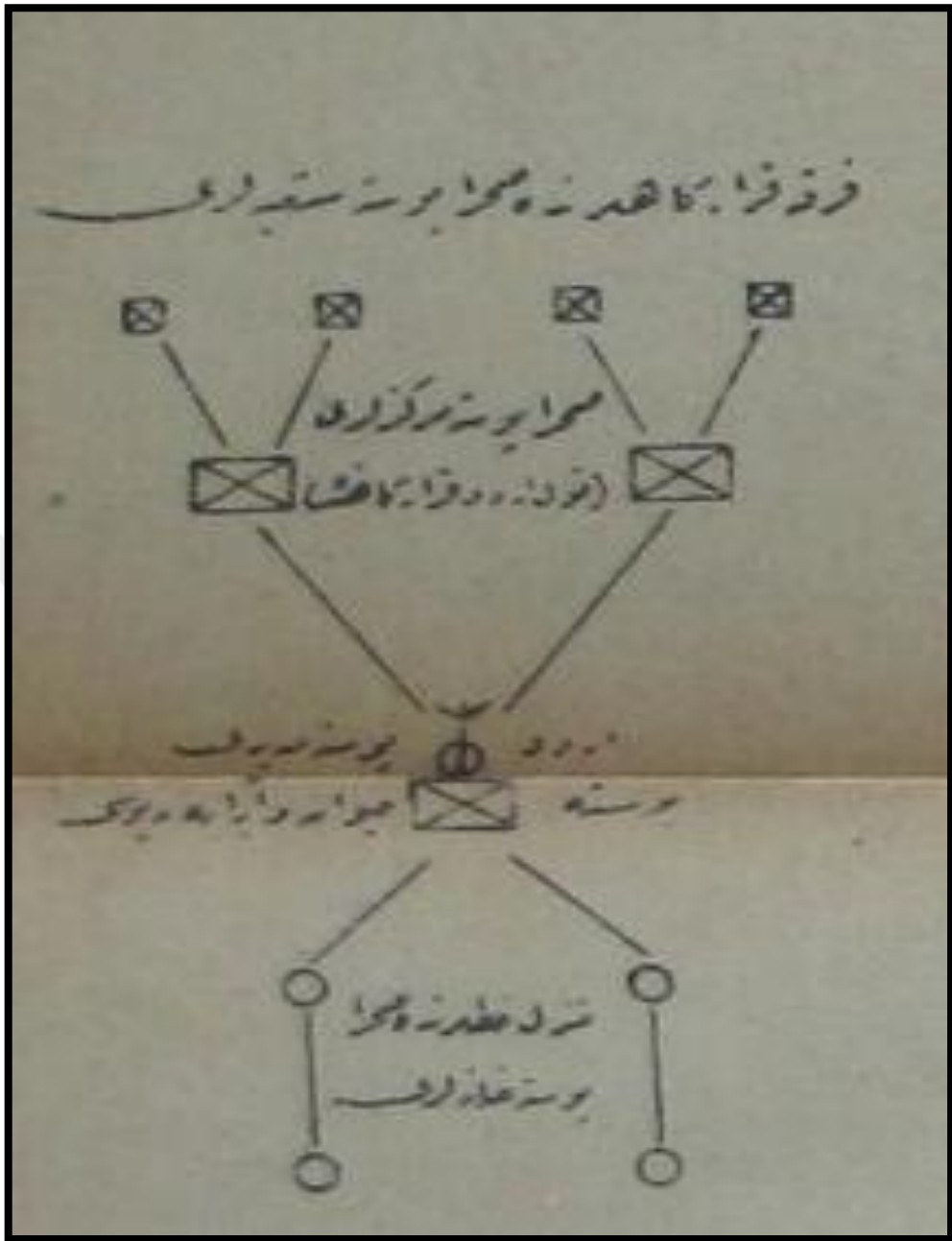
(İBB Atatürk Kitaplığı)

Ek 24. Silah ve Cephane İkmali



(Mecmua-i Askeri)

Ek 25. Posta Hizmetlerine Ait Kroki



(Seferiye Nizamnamesi)

ÖZGEÇMİŞ

1979 yılında Elazığ'da doğdu. İlköğretim ve orta öğretimi Elazığ'da tamamladı. 2004 yılında Sakarya Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümünü tamamladı. 2006 yılında Fırat Üniversitesi Tezsiz Yüksek Lisansı eğitimi aldı. 2009 yılında Bingöl Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümüne Araştırma Görevlisi olarak atandı. 2013 yılında Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Anabilim Dalında başladığı Yüksek Lisans tamamladı. Aynı yıl Fırat Üniversitesi Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Anabilim dalında doktora programına kabul edildi. Halen Bingöl Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümünde Araştırma Görevlisi olarak çalışmaktadır.

