

ZONGULDAK VE HAVALİSİNİN MİLLİ MÜCADELE'DE EKONOMİK VE STRATEJİK BAKIMDAN ÖNEMİ

Dr. Ali SARIKOYUNCU

Milli Mücadele sırasında Zonguldak ve havalisi çok önemli bir yöre durumundaydı. Çünkü herşeyden önce bu yöre toprakları zengin kömür rezervleriyle doluydu. 1848 yılında işletmeye açılan kömür ocakları Milli Mücadele yıllarında da faal olarak çalışmaktaydı¹.

Öte yandan Milli Mücadele'nin başlarında İstanbul'dan Anadolu'ya geçmek için iki yol bulunuyordu. Bunlardan birisi, Üsküdar Sultantepe'sinde bulunan Şeyh Ata'nın Özbekler Dergahı'nda başlayıp Geyve'ye kadar uzanan Menzil Hattı'ydı². Diğeri ise, yine İstanbul'dan başlayıp İnebolu iskelesine uzanan deniz yoluydu³. İşte bu ikinci yol, Zonguldak ve havalisi sahillerinden geçmekteydi. Ayrıca bu yöre, Batı Cephesi'ne önemli lojistik destek sağlayan Kastamonu ve havalisi sınırları içerisinde yer almaktaydı⁴.

Bu genel değerlendirmeden sonra Zonguldak ve havalisinin Milli Mücadele ve işgalci kuvvetler açısından önemini belirtmek konumuz için daha faydalı olacaktır.

1. Milli Mücadele Açısından

Milli Mücadele'de İstanbul, her ne kadar Milli hareket aleyhindeki Faaliyetlerin merkezi haline gelmişse de; aynı zamanda bu mü-

1 Bu konuda daha fazla bilgi için bkz. Sina Çiladır, *Zonguldak Havzasında Emperyalizm* (1848-1940), Aydınlik Yayınları, Ankara 1974, s. 5-6.

2 Razi Yalçın, "Rahmetli Şeyh Ata", *Tarih Hazinesi*, Sayı 5, s. 217.

3 İstanbul'dan Anadolu'ya geçişte, bu dönem için diğeri bazı tali yollar da kullanılmıştır. Bu yollardan biri de; Kartal-Gebze-Yalova-İznik ve Bursa yoludur. Kartal'dan çıkan yolcular Gebze-Kocaeli bölgesinde kayıklarla Yalova'ya, Yalova'dan sonra da İznik üzerinden yürüyerek, Bursa'ya ulaşırlardı. Bu konuda daha fazla bilgi için bkz: Ertuğrul Zekai Ötke, "Anadolu Harekatına kimler Nasıl ve Ne Zaman Katıldılar" *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, Sayı 69, 70 (1973).

4 Nurettin Peker, *Öl Esir Olma. İstiklâl Savaşında Ereğli Alemdar Kurtarma Gemisinin Kahramanlığı ve Siyasi Neticeleri*. (Resim ve Vesikalarla, Çınar Matbaası, İstanbul 1966, s. 146-147).

cadeleyi başarıya ulaştırarak olan, sivil, asker, aydınlar, silah ve cep-hane gibi unsurları da bünyesinde taşıyordu. İtilâf devletlerinin 16 Mart 1920'de resmen İstanbul'u işgal etmesiyle, buradaki Kuva-yı Milliye yanlısı insanlar çok zor duruma düşmüşlerdi. Bu durum Anadolu'yu tedirgin etmekteydi. Zira, Meclis-i Mebusan'ın üyeleri, su-baylar, diğer memurlar işgal kuvvetlerinin takibine maruz kalıyorlardı.

İşte bu potansiyelin hiç bir zarar görmeden en kısa zamanda Anadolu'ya geçirilmesi gerekmekteydi. Ayrıca, Kuva-yı Milliye'nin en çok ihtiyaç duyduğu silah ve cephanenin de Anadolu'ya nakledilmesi önemliydi. Ancak, daha önce de belirtildiği üzere, İstanbul'dan Anadolu'ya geçiş için iki yol vardı. Bunlardan birisi, İstanbul'dan Geyve'ye kadar uzanan Menzil Hattı, diğeri ise; İnebolu iskelesine uzanan deniz yolu⁵.

Milli Mücadele'nin başlarında Anadolu'ya geçmek için en emin yol kara yolu⁶du. Bu yol ise, İstanbul-Adapazarı Geyve güzergahı idi. Bu yoldan Anadolu'ya ilk kaçırılanlar, Bekirağa Bölüğü'nden kurtarılan Ferik Halil Paşa ile Şadi ve Küçük Talat Bey'lerdi⁶. Bu olaydan sonra da düzenli bir menzil teşkilatı kuruldu. Karakol Cemiyeti'nin sorumluluğunda olan bu teşkilatın amiri de Yenibahçeli Şükrü Bey'di⁷.

Menzil Hattı üzerinden Anadolu'ya geçiş 16 Mart 1920'de İstanbul'un işgali ile birdenbire hızlanmıştır. Çünkü İstanbul'un işgali üzerine, burada bulunan Milli Mücadele yanlıları işgal kuvvetleri tarafından tutuklanmaya ve Malta adasına sürülmeye başlamıştı. Hem bu sebeple, hem de Milli Mücadele'ye katılmak isteyenler Anadolu'ya geçmek için çaba harcıyorlardı. Böylece Anadolu'ya geçmek isteyenlerin birçoğu İstanbul-Adapazarı-Geyve üzerinden geçmişlerdi. Bunu sağlayan da Menzil Teşkilatıydı⁸.

Ancak Menzil Hattı vasıtasıyla Anadolu'ya geçişler Nisan 1920'nin ilk haftasından itibaren tehlikeli bir vaziyet almış ve gruplar ha-

5 Enver Behnan, Şapolya, *Mustafa Kemal Paşa ve Milli Mücadele'nin İç Alemi*, İstanbul-1967, s. 19.

6 Samih Nafiz Tansu, *İki Devrin Perde Arkası*, Ankatan Hüsamettin Ertürk, İstanbul 1969, s. 209-210.

7 S.N. Tansu a.g.e. s. 407 Bu konuda daha geniş bilgi için bkz: Mesut Aydın, *Milli Mücadele Yıllarında İstanbul'da Faaliyet Gösteren Gizli Gruplar*, (Basılmamış, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi) Ankara-1988, s. 140-145.

8 Menzil Hattı üzerinden Anadolu'ya geçenler için bkz: Selahattin Özel, *Kocaeli ve Sakarya İllerinde Milli Mücadele (1919-1922)* İstanbul-1987 s. 44-45.

linde geçişler sona ermişti. Zira İngilizler Mondros Mütarekesinin ilgili maddesi gereğince demiryollarını kontrol üzere demiryolları boyunca önemli merkezlere askerlerini yerleştirmişlerdi. Bu yerlerden biri de İzmit idi. Bu şehir de İstanbul'un işgaline müteakip 6.4.1920 günü İngilizler tarafından resmen işgal edildi⁹. İşgale müteakip İngilizler, Anadolu'ya geçişlerin önünü almak için 200 kişilik bir bölüğü İzmit'in Kuzey-Doğu'sundaki yolları tutmak üzere istihdam ettiler. Ayrıca, Derince ve Gebze taraflarına da takip müfrezeleleri sevk ettiler. Böylece İzmit üzerinden Anadolu'ya geçişler, imkansız denecek kadar zor bir duruma geldi¹⁰.

İstanbul'dan Anadolu'ya akınlar halinde başlayan geçişler esnasında sadece karayolu kullanılmıyordu. Milli Mücadele'nin başlarında münferit hareketler şeklinde başlayan deniz yolu geçişleri; Menzil Hattı'ndan geçişler yukarıda da belirtildiği gibi imkansız hale gelince birden bire önem kazandı. Bu yolu ilk kullananların başında ise genç bahriyeliler gelmekteydi. Nitekim Heybeliada'daki Bahriye Mektebi'nden Mülazım-ı evvel Abdurrahman ve İbrahim Beyler Selamet Motoru ile Anadolu'ya kaçmışlardı¹¹.

Abdurrahman ve İbrahim Beyler'in Anadolu'ya kaçışları, Milli Mücadele'ye katılmanın özlemini duyan bahriyeliler için iyi bir örnek teşkil etmiştir. Bu olaydan hemen sonra Müfit Nihat ve Ekrem Cafer isimli iki teğmen okulun kikini donatarak yelken talimi bahanesiyle yanlarına bir kaç er alarak Heybeliada'dan ayrılmışlardır. Yine, Sabri Vefik isimli bir bahriyeli Abanalı bir kömürçünün motoruna tayfa yazılmak suretiyle İnebolu'ya kaçmayı başarmıştır¹².

Genellikle başarıyla sonuçlanan¹³ Bahriye Mektebi öğrencilerinin başlattığı bu deniz yoluyla kaçışın önü kesilmemiş ve gün geçtikçe de sayıları artmıştır. Zira sivil halktan bazıları da İstanbul'daki

9 TBMM Zabıt Ceridesi, C. 1, 2. baskı Ankara 1940, s. 78.

10 Harp Tarihi Vesikaları Dergisi, Sayı: 23, Ves. No: 603.

11 Emrullah Nutku "İstiklâl Savaşında Denizciler", *Yakın Tarihimiz*, C. 11, Sayı: 24, (9 Ağustos 1962) s. 348-350.

12 Emrullah Nutku, a.g.m. *Yakın Tarihimiz* C. 11, Sayı: 25, (26 Ağustos 1962), s. 379-380; Nahit Çapaner, *Kurtuluş Savaşında Deniz Kahramanları*, Deniz Matbaası İstanbul: 1943, s. 3.

13 Ancak Kemalettin isimli bahriyelinin planı başarısızlıkla neticelenmişti. O Şileli bir kömürçünün kayığına tayfa yazılarak Şile'ye varmayı oradan da para vererek kademe kademe Anadolu'ya gitmeyi planlamıştı. Fakat Kemalettin bir ihbar sonucu yakalanarak Bekirağa Bölüğü'ne götürülmüştür (E. Nutku, a.g.m. *Yakın Tarihimiz*, C.II), Sayı: 25 (16 Ağustos 1962), s. 380.

kayıkcılara para vermek suretiyle Anadolu'ya geçmeyi denemişlerdir. Bu şekilde münferit teşebbüste bulunanlardan birisi de Batı Trakya' da komite faaliyetlerinde bulunan Fuat Bey'dir¹⁴.

Bu münferit teşebbüslerden sonra, Milli Mücadele'nin subay ihtiyacını karşılamak amacıyla deniz yoluyla Anadolu'ya toplu geçişler başlamıştır. Seyr-i Sefain (Deniz Yolları) İdaresi'nin vapuruyla kafileler halinde İstanbul'dan İnebolu'ya subaylar sevk edilmiştir¹⁵. Bu insan sevkiyatı sebebiyle İnebolu Ankara'nın giriş kapısı haline geldi¹⁶.

Deniz yoluyla İstanbul'dan Anadolu'ya insanla birlikte silah ve mühimmat da taşınmıştır. Kuva-yı Milliye'yi takviye için İstanbul'dan Karakol Cemiyeti, Felah Grubu, M.M. Grubu. Muavet-i Bahriye Heyeti gibi kuruluşlar tarafından yüklenen motor ve vapurlar özellikle İnebolu, bazen de Zonguldak, Ereğli, Akçayşehir, Kefken, Karasu Limanlarına yüklerini boşaltırlardı¹⁷. Bu cümleden olarak Karakol Cemiyeti; 1920 Mart'ına kadar 1500 tüfek, 56.000 mekanizma, 320 makinalı tüfek, bir top, 3000 sandık cephaneye, 10.000 takım elbise, 100.000 mih-nal, 15.000 matara ve 1000 ton kadar diğer askeri malzemeyi belirtilen limanlara göndermeyi başarmıştır¹⁸.

Öte yandan, Moskova Andlaşması (16 Mart 1921) nin 24 Ağustos 1920 tarihinde paraf edilmesiyle Rusya'dan da silah temin edilmişti. Milli Hükümet'in silah cephaneye ve askeri malzemeye olan acil ihtiyası sebebiyle, Rus yardımı silahlar, Eylül 1920 sonlarında Anadolu'ya getirilmeye başladı¹⁹. Batum, Tuapse ve Novyrosiski'den

14 Fuat Bey'in Anadolu'ya geçişi için bkz: Feridun Kandırmacı "İlk Türk Komitacısı Fuat Balkan'ın Hatıraları" *Yakın Tarihimiz*, C. II), Sayı: 31 (27 Eylül 1962) s. 133-134.

15 E. Nutku a.g.m. *Yakın Tarihimiz* C. II, Sayı: 23 (2 Ağustos 1962) s. 315-316.

16 Nurettin Peker, 1918-1923 *İstiklâl Savaşının Vesika ve resimleri. İnönü, Sakarya ve Dumlupınar Zaferlerini Sağlayan İnebolu ve Kastamonu Havalisi* Gün Basımevi, İstanbul-1955, s. 204-207, Malta'dan kurtulan Türk esirleri de denizyoluyla İnebolu'ya gelmişlerdir. Bkz: a.g.e. s. 381-385.

17 Adnan Sofuoğlu, *Milli Mücadele, Kocaeli ve Sakarya'da Kuva-yı Milliye ve Karşı Faaliyetler*, Basılmamış H.Ü. Atatürk ilkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara-1987, s. 114.

18 Mehmet Arif, *Anadolu İnkılabı-Mücadehat-ı Milliye Hatıratı*, İkdâm Matbaası, İstanbul 1340, s. 77. Diğer kuruluşların İstanbul'dan Anadolu'ya gönderdikleri; Silah, cephaneye ve askeri malzeme için bkz., M. Aydın, a.g.t. s. 262-286.

19 İlk parti 22 Eylül 1920'de Trabzon'a getirilmiştir (Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları* Ankara 1981, s. 508.

yüklenen silah, cephane ve malzeme²⁰ Trabzon'a getirilmekte, burada diğer gemilere aktarma yapılmak suretiyle ve pek az olarak da aynı gemiyle, özellikle Samsun, İnebolu ve Akçakoca'ya sevk olunmaktaydı²¹.

İstanbul ve Rus limanlarından yapılan nakliyatın yanıbaşında, iskelelerimiz arasında da birlikler, silah cephane donatım ve ağırlıkları gibi çeşitli taşımacılık cereyan etti.

II. İnönü ve Aslıhanlar muharebeleri sırasında Batı Cephesini takviye etmek üzere 3 ncü kafkas Tümeni'nin Trabzon'dan Akçaşehir'e Akçakoca'ya) nakledilmesi iskeleler arasında yapılan nakliyatta önemli bir yer işgal eder²². Ayrıca Giresun Alayı da 16 Nisan 1921 tarihinde batıya nakledilmiştir. Bunlardan başka Doğu Cephesi'nden karayoluyla batıya nakledilen 12 nci Tümen'e ait 2 toplu 105 mm. lik obüs bataryası, 2 Rus sahra topu ve cephaneleri, Ekim 1921 başlarında batıya taşınmıştı²³. Giresun Alayı'nın 21 Taburu, 56. Alay'ın II. Taburu ile alay Karargahı ve 15. Topçu Alayı, Bartın'da karaya çıkararak Devrek Mengen üzerinden Batı Cephesi'ne intikal ettirilmişti²⁴.

Genel olarak belirttiğimiz deniz yolu nakliyatı görüldüğü üzere, Zonguldak ve havalisi sahillerinden geçerek İnebolu'ya ulaşmaktadır. Ayrıca, Batı Karadeniz'de İğneada'dan Sinop'a kadar tek doğa li-

20 Eylül 1920 ile Haziran 1922 arasında Rusya'dan 43.374 çeşitli marka piyade tüfeği, 120.901 süngü kolu, 318 hafif makinalı tüfek, 81 çeşitli marka top, 13 bomba topu, 56.042 sandık piyade cephanesi, 159.043 adet topçu cephanesi, 200 adet ve 23 sandık el bombası, 2. telsiz 19.359 adet gaz maskesi ve 60 kılıç gelmiştir (*Türk İstiklâl Harbi C. VII, çizelge 8*). Özalp hatıratında bu sayıyı 37.812 tüfek, 44.587 sandık mermi, 324 ağır ve hafif makinalı tüfek, 66 top ve 200.573 adet mermi, 11 top kaması olarak vermektedir (Kazım Özalp, *Millî Mücadele*, Türk Tarih Kurumu Basımı, Ankara 1985, s. 219).

21 *Türk İstiklâl Harbi C. V, s. 38*.

22 3 ncü Kafkas Tümeni'ne ait taşınan asker, silah cephane miktarı yaklaşık olarak şöyleydi;

150 Subay, 4500 er, 145 Hayvan, 26 Makinalı tüfek, 4000 Piyade Tüfeği, 61.2050 fişek, 200 Sandık Makinalı tüfek cephanesi, 5190 Top mermisi, 12 Kudretli dağ bataryası ve 767 Sandık cephanesi. Şayder dağ topu ve 340 adet mermisi, 58 Koşum tevhit semeri, 4 Toplu Osmanlı seri ateşli sahra bataryası, 8 Muaddel Mavzer ve 2030 mavzer fişegi 580 El bombası, 220 Sandık Rus cephanesi, 185 Sandık İngiliz cephanesi, 48 Sandık Fransız cephanesi ve 72 Sandık Sıhhiye malzemesidir. (*Türk İstiklâl Harbi C.V. s. 41-42*). Ayrıca belirtilen nakliyatı sağlayan gemiler ve nakliyatın yapıldığı tarihler için bkz. a.g.e. gös. yer.

23 *Türk İstiklâl Harbi C. V, s. 42-43*.

24 ATASE Arş. Kl: 956, D: 15, Fh: 19, 24, 24-2.

manı Ereğli'dir. Bu liman, Karadeniz'in hırçın poyraz ve karayeline kapalı olması sebebiyle, deniz ulaşımı bakımından çok önemlidir²⁵.

Zonguldak ve havalisi daha önce de belirtildiği gibi 1848 yılında işletmeye açılmış zengin kömür rezervlerine sahipti. Kömür ise, Kuva-yı Milliye'nin ihtiyaç duyduğu önemli ikmal maddelerinden biriydi. Zira TBMM Hükümeti'nin deniz ulaştırma filosundaki gemilerden motorlu gambot ve tekneler dışındaki bütün gemiler (Gazal Gemisi dışında) kömürle işlemekteydiler. Bunlar arasında Aydın Reis ile Preveze gambotlarının kömür tüketimiye en fazlaydı. Ayrıca benzinle çalışan gerek deniz ve gerekse kara motorlu araçlarıyla uçaklarının ihtiyaçları da, bir süre Sovyet Rusya'dan kömür karşılığında sağlandı. Daha sonra kısa bir müddet para karşılığında Ruslar'dan benzin temin edildiyse de taraflar arasında varılan bir anlaşma uyarınca 25 Mayıs 1922'den itibaren yıkanmış kömür karşılığında akaryakıt alınmıştır²⁶.

Ayrıca, "Maden kömürlerinden Alınacak İhracat Resmi Hakkında" ki kanunun 2. maddesiyle Zonguldak kömür havzasından istihsal edilen yıkanmış kömürün tonundan 3 lira, yıkanmamış olanından ise 2 lira alınması hükme bağlanmıştır²⁷.

Bu kanunun yürürlüğe girmesiyle, Milli Hükümet hazinesi için son derece önemli yeni ve devamlı olan bir gelire kavuşulmuş olunuyordu²⁸.

Bir başka husus İstanbul-Ankara arasında yörenin en kısa yolu da Zonguldak ve havalisinden geçmektedir. Bu yol dağ yolu olmakla beraber, Zonguldak-Devrek veya Ereğli-Devrek ve Gerede üzerinden Ankara'ya ulaşmaktadır²⁹. Ayrıca İstanbul-Ankara arasındaki telefon-telgraf haberleşmesi de yöre üzerinden yapılmaktaydı³⁰.

25 Nurettin Peker, *Öl Esir Olma, İstiklâl Savaşında Ereğli, Alemdar Kurtarma Gemisinin Kahramanlığı ve Siyasi Neticeleri (Resim ve Vesikalarla)*, Çınar Matbaası İstanbul 1966, s. 127.

26 Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi C. IV-1, s. 362-363.

27 Bu kanun TBMM'nin 15.8.1920 tarihli oturumunda görüşülerek kanunlaşmıştır. Bu kanunun 1. maddesiyle de, Milli Hükümet kömür havzasının yönetimine sahip oluyordu. Tamamı 5 madde olan bu kanun hakkında bilgi için bkz. *Düstur*, (Üçüncü Tertip), C. I, s. 45, Kanun No: 57.

28 Maliye Vekili Ferit Bey, sözü edilen kanunun TBMM'nde görüşülmesi sırasında yaptığı konuşmada; kanunun çıkması halinde günlük 3-4 bin liralık bir gelire kavuşulacağını belirtmekteydi. (*TBMM Zabıt Ceridesi*, 2. Baskı. Ankara 1941, s. 213-215).

29 Cemal Kutay, *İstiklâl Savaşının Maneviyat Orduları*, C. 2. *Yelken Matbaası*, İstanbul, 1977. s. 199 Ereğli-Devrek-Gerede üzerinden Ankara'ya ulaşan yolun daha kısa olduğu belirtilerek, bu yolun tamir edilmesi için, Bolu Mebuslarından Dr. Fuat ve Abdullah Sabri efendiler kanun teklifi dahi vermişlerdir. (Bu konuda bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, C. 10, 2 baskı Ankara 1954, s. 426).

30 ATASE Arş., K1: 607, D: 25 A (179) Fh: 22.

Milli Mücadele'nin bir dış cephesi durumunda olan Zonguldak ve havalisi üzerinden İstanbul Hükümeti ve işgal kuvvetleri tarafından gelecek tehlikelere karşı Ankara'nın korunması önem taşıyordu. Bu konuda yörenin hassas durumunu fark eden Ali Fuat Paşa hatıratında şöyle demektedir:

"Ankara'da yeniden kurulacak olan Milli İdare ve Hükümetin üç düşmanla karşı karşıya geleceğini düşünmüştük. Bunlardan biri dahili diğer ikisi de harici idi. Dahili düşmanlarımız malumdu. Damat Ferit Paşa ile taraftarları, Hürriyet ve İtilaf Fırkası ve İngiliz entelicens servisinin vatan hainleri, mürteciler ve mukabil ihtilalcilerden toplayabilecekleri kuvvetlerle Ankara'da yeni bir milli idarenin kurulmasına ve bu idarenin bir ordu tesis etmesine mümanaat edeceklerdi. Bu hainane hareketleri esnasında İngiliz kuvvetlerinin yakından veya uzaktan himayesine mazhar olacakları şüphesizdi. Dahili düşmanların üç istikamette Ankara üzerine yürüyebilecekleri düşünülmüştü: Birincisi; Düzce-Bolu-Beyazıt-Ankara, İkincisi; Kastamonu-Ankara, Üçüncüsü; Yozgat-Ankara"³¹.

Belirtmeye çalıştığımız hususlardan dolayı, Zonguldak ve havalisi Milli Mücadele açısından önem arz etmekteydi.

2. İtilaf Devletleri Açısından

Zonguldak ve havalisi herşeyden önce sahip bulunduğu kömür rezervleri sebebiyle, işletmeye açıldığı 1848 yılından itibaren işgalci ve sömürgeci devletlerin ilgi alanına girmektedir³². Bu bakımdan İtilaf devletlerinin hemen hepsi istisnasız yöredeki zengin kömür yataklarını elde etmek istiyorlardı³³.

31 Ali Fuat Cebesoy, *Milli Mücadele Hatıraları*, İstanbul 1953, s. 284.

32 1849 yılında Galatalı Sarraflar vasıtasıyla Zonguldak kömür havzasına ilk el atan emperyalist ülke İngiltere olmuştur. 1861'de yöreden çekilen bu devlet, 1910 sonrasında tekrar Zonguldak kömür havzasıyla ilgilenmeye başlamıştır. Bir diğer emperyalist ülke olan Fransa, 1892 yılında Ereğli Şirketi vasıtasıyla yöreye girmeyi başarmıştır. Bu Fransız şirketi kısa zamanda Zonguldak ve çevresinin 65 km. lik kısmının kömür işletme hakkını eline geçirmiştir. 1914 yılında şirketin sermayesi 130 milyon altına ulaştı. İşçi sayısı ise, 4500'e yükselmişti. Diğer emperyalist devletlerden; Almanya 1911 de, Rusya 1913'de, İtalya ve Yunanistan ise, 1914 de bunlar da kurdukları kömür şirketleriyle yöreye girmişlerdir. (Bu konuda daha fazla bilgi için bkz. Ali Sarıkoyuncu, *Milli Mücadele'de Zonguldak ve Havalisi AÜTİTE* Basılmamış Doktora Tezi. Ankara 1990, s. 18-33).

33 İtilaf devletlerinin bu konudaki faaliyetleri için daha geniş bilgi için bkz., A. Sarıkoyuncu, *a.g.t.*, s. 72-92.

Ayrıca, İtilaf devletlerinin savaş gemileri için Zonguldak ve havalisi, özellikle Zonguldak tam bir ikmal limanı olması bakımından önem taşımaktaydı. Nitekim 10 Haziran 1920 tarihinde İstanbul'dan Fransız Harp Bakanlığı'na gönderilen bir gizli telgrafta; "Fransız donanmasının ve İstanbul'un kömür ihtiyacının temin edildiği Zonguldak'ın korunması gayesiyle yöreye asker çıkarılabileceği bildiriliyordu³⁴. Bu tarihten 8 gün sonra da -18 Haziran 1920'de Fransızlar Zonguldak'ı işgal ettiler³⁵.

Anadolu'nun karadan geniş olan deniz sınırlarında yapılacak abluka ve işgaller İtilaf devletlerine yararlı olduğu kadar Kuva-yı Milliye'ye zararlı olacaktı. Bu bakımdan İtilaf devletlerinin Zonguldak ve havalisini kontrol etmekle Kastamonu'ya ulaşabilme imkanına sahip olacaktı³⁶. Böylelikle de İstanbul-Ankara arasındaki deniz yolunu denetim altında tutarak TBMM Hükümeti kuvvetlerinin önemli ikmal yollarını kesebileceklerdi. Dolayısıyla, İstanbul ve Doğu Karadenizden Kuva-yı Milliye'ye gelecek yardımlar da son bulacaktı.

Nitekim Yunanistan, İstanbul ve Trabzon'dan Batı Cephesine gelecek her türlü yardımı önlemek girişiminde bulunmuştur. Bu nedenle; Yunan donanması Zonguldak ve havalisinin sahillerini³⁷ devamlı suretle gözetim ve denetim altında tutmuştur³⁸. Yöre halkı arasında bu durum, Yunanistan'ın Zonguldak'ı işgal edeceği şeklinde yorumlanmasına dahi sebep olmuştur³⁹. Gerçekten Yunan donanmasının 3 Aralık 1920'deki hareketi, halkın bu endişesinde haklı olduğunu gösterdi. Zira anılan tarihte, Yunan donanması Zonguldak limanı mendireği içine girme teşebbüsünde bulundu. Ancak, buradaki Fransız yetkilileri buna izin vermediler. Böylece, Yunan askerinin karaya çıkması önlenmiş oldu⁴⁰.

34 Bilge Yavuz, *İstiklâl Savaş Döneminde Türk Fransız İlişkileri (Fransız Arşiv Belgeleri Açısından 1919-1923)*. A.Ü.T.İ.T.E Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 1989, s. 141 dip notu.

35 Selahattin Tansel, *Mondrosdan Mudanya'ya Kadar C. III Milli Eğitim Bakanlığı yayını* Ankara 1978, s. 22.

36 Eğer Zonguldak ve çevresindeki kuvvetlerine karşı konulmamış olsaydı Fransızlar, bütün bölgeyi ellerine geçirebilirlerdi. Fransız işgal kuvvetlerine karşı Kuva-yı Milliye'nin faaliyetleri için bkz., A. Sarıkoyuncu, *a.g.t.*, s. 50-72, 138-159.

37 Alaplı, Ereğli, Zonguldak, Bartın, Amasra, Cide ve İnebolu.

38 ATASE Arş. K1:952, D:13 (41) Fh: 26-1, 36-4, 56-1, ATASE Arş. K1: 956, D: 11 (22) Fh: 10-1, ATASE Arş K1:996, D: 45 A (22), Fh: 9.

39 ATASE Arş. K1: 563, D: 14 (30), Fh: 1-1

40 ATASE Arş. K1: 547, D:24-9, fh: 2, ATASE Arş. K1: 563, D: 14 830), Fh: 11-17. •

Ancak özellikle İnönü zaferlerinin⁴¹ kazanılmasından sonra Karadeniz'deki Yunan kontrolü çok şiddetlenmişti. Çünkü, Yunanlılar, 26 Mart 1921'de resmen sahillerimizde abluka ilan etmişlerdi. Bundan sonra yakalanacak subay ve erlere korsan muamelesi tatbik edileceğini, gemilerin müsadere edileceğini veya batırılacağını bildirdiler. Kütahya, Eskişehir ve Sakarya muharebeleri sırasında ve müteakip günlerde tehlike büsbütün artmıştı. Bu yüzden Yunan donanması 26 Mart 1921 tarihinden sonra bütün Karadeniz sahillerinde olduğu gibi Zonguldak ve havalisi sahillerinde de sıkça görünüyordu⁴².

Yunan donanması sadece ablukayla yetinmiyor, fırsat buldukça sahil şehirlerimizi bombardıman ediyor ve gemilerimizi takip ediyordu. Bu cümleden olarak, Mart 1921'de Zonguldak önlerinde 10 tonluk Sinop motoruna el koymak istemişlerdir⁴³. Ancak limana sığınan motor halkın desteği ve Türk askerinin bunu vesile ederek Zonguldak'a gelmesinden çekindikleri için Fransızların yardımı ile kurtarılmıştır⁴⁴.

2.6.1921 tarihinde de bir Yunan muhribi Ereğli limanını bombardımana kalkışmıştır. Bu yüzden bu gemi ile Mevki komutanlığı arasında kısa bir topçu düellosu olmuştur⁴⁵. Yine 27 Ağustos 1921'de de 2 muhrip, 2 gambot ve 1 muavin Yunan kruvazörü Ereğli limanı önlerine gelmiştir⁴⁶. Hatta şehri bombardıman etmek istemişlerse de; buradaki yetkililerce alınan tedbirler sayesinde bu kötü emellerinde başarılı olamamışlardır⁴⁷. Buna karşılık Yunan donanması başta İnebolu olmak üzere Karadeniz'in diğer bir çok limanını bombardıman etmiştir⁴⁸.

41 I. İnönü, 10 Ocak 1921 ve II. İnönü, 31 Mart 1921'dir.

42 ATASE Arş. Kl: 1922, D: 15, Fh: 30, 31, 32, 68, 80.

43 Bu motor, Yunanlılar tarafından yakalanmak istendiğinde; İstanbul'dan Ereğli'ye kaçırılmış malzeme, silah ve cephaneyi Amasra'ya götürüp, dönüşte de Kilimli'den kömür yükleyerek Batı cephesine ulaştırılmak üzere Akşehir'e çıkarma emri alınmıştı. (M. Celâlettin Orhan, *Askerlik Hatıralarım*, Deniz Basımevi İstanbul 1982, s. 76).

44 M.C. Orhan, *a.g.e.*, s. 76-81.

45 ATASE Arş. Kl: 1292, D: 15, Fh: 31.

46 M. Celâleddin Orhan, bu Yunan donanmasının 19 Eylül 1921 tarihine kadar

47 *A.g.e.* s. 95-98.

48 Yunan donanması İnebolu'ya ilk bombardımanını 9.6.1921 tarihinde yapmıştır. Bu bombardımanda kasabada 4 kayık, 5 dükkan ve 2 ev hasara uğramıştı. Hükümet Konağı ile Osmanlı Bankası binasının camları kırılmıştı (ATASE Arş. Kl: 1014, D: 14-A, Fh: 5-8) Bu konuda fazla bilgi için bkz: N. Peker, 1918-1923 *İstiklâl Savaşının Vesika ve Resimleri...*, s. 335-356. ayrıca Yunan donanmasının Karadeniz'deki faaliyetleri için bkz. *Türk İstiklâl Harbi*, C. V, s. 47-48.

Öte yandan İngilizler de TBMM Hükümeti'nin yöreden geçen ikmal yollarını kontrol altında tutmak için faaliyette bulunmuşlardır. Bu amaçla, İngiliz donanması Milli Mücadele esnasında sık sık yöre sahillerinde görünmüş, zaman zaman da Bartın ve Amasra limanlarına gelip harp gemilerini demirlemişlerdir⁴⁹. Hatta Türk nakliye gemilerine el koymakta da çekinmemişlerdir. Buna bir örnek olarak; İstanbul'dan Trabzon'a gitmekte olan Reşit Paşa vapurunun bir İngiliz torpidosu tarafından geri çevrilerek Zonguldak önlerine getirilmesi gösterilebilir⁵⁰.

Yine İngiliz donanması, Zonguldak'ı işgal eden Fransızlara yardımda bulunmuştur⁵¹. Ayrıca İngiliz harp gemileri, Karadeniz'deki Türk gemileri hakkında yörede bulunan Yunan donanmasına da zaman zaman telsizlerle bilgi vermişlerdir⁵².

İngiliz ve Yunan donanmalarının belirtilen faaliyetlerine karşılık işgal kuvvetlerini takviye amacıyla Zonguldak önlerinde bulundurulmuş Fransız gemileri de boş vurmamıştır⁵³. Bu cümleden olarak; 30 Kasım 1920 tarihinde Kuva-yı Milliye tarafından Ereğli önlerinde ele geçirilen Defni isimli bir Yunan vapuru Fransız donanması tarafından kurtarılmıştır⁵⁴. Ayrıca, 23 Ocak 1921'de İstanbul'dan Trabzon'a götürülmek üzere, yurtseven mürettebatı tarafından kaçırılan Alemdar gemisi de, Fransız donanması Zonguldak önlerinde ele geçirilerek geriye (İstanbul'a) iade edilmeye çalışılmıştır. Ancak Fransız donanması bu görevinde başarılı olamamıştır⁵⁵.

Belirtilen hususlardan başka yörenin elde tutulmasıyla İtilâf devletleri özellikle Yunanistan, Karadeniz sahillerindeki Pontusçu

49 ATASE Arş. Kl: 559, D: 6, Fh: 26-6; Aynı Arşiv Kl: 952, D: 13, Fh: 12; Aynı Arşiv Kl: 953, D: 14 (10), Fh: 57-2.

50 ATASE Arş., Kl: 952, D: 13, Fh: 10

51 Bir İngiliz gemisi 1000 Fransız askerini İstanbul'dan Zonguldak'a nakletmiştir. (ATASE Arş., Kl: 952, D: 19, Fh: 102).

52 M.C. Orhan, *a.g.e.*, s. 95. Bu konuda ayrıca bkz., *Harp Tarihi Vesikaları Dergisi*, Yıl: 23, Sayı: 71 (Eylül-1974), Ves. No: 1547.

53 İşgal süresince 2 Fransız harp gemisi Zonguldak önlerinde bulundurulmuştur. (ATASE Arş., Kl: 567, D036, Fh: 24).

54 *Açık Söz*, 23 Kanun-i Evvel 1336.; N. Peker, *Öl Esir Olma. İstiklâl Savaşında Ereğli Alemdar Kurtarma Gemisinin Kahramanlığı...*, s. 100.

55 Kuva-yı Milliye'nin 1 şehit vermesine karşılık, Fransızların; 2 ölü, 3 yaralı verdiği ve ayrıca biri subay olmak üzere 4 askerinin esir edildiği Alemdar Gemisi olayı hakkında daha fazla bilgi için bkz., N. Peker, *Öl Esir Olma. İstiklâl Savaşında Ereğli, Alemdar Kurtarma Gemisinin Kahramanlığı...*, s. 14-100; A. Sarıkoyuncu, *a.g.e.*, s. 150-158.

faaliyetlerle yakından ilgilenebileceklerdi. Aynı zamanda da Türk Milletini yok etmek için, Doğu ve Güney cephelerinde Ermeniler'den olduğu gibi burada da Rumlar'dan istifade etme imkanı da bulacaklardı⁵⁶.

Ayrıca yörenin işgali, diğer üç cephenin yanısıra bir yenisine sebebiyet verecekti. Böylece Kuva-yı Milliye daha fazla cephelere bölünmek suretiyle gücü azaltılabilecekti.

Bu durum, Fransızlar'ın 8 Haziran 1920'de Ereğli'yi ve 18 Haziran 1920'de de Zonguldak'ı işgal etmeleri ile tahakkuk etmiştir. Zira TBMM Hükümeti'nin yörenin aynı zamanda Bolu-Balıkesir arasındaki hassas bölgede doğurabileceği yeni problemleri dikkate alarak Batı Cephesi'ndeki kuvvetlerinin bir kısmını kuzeye (Fransızlar üzerine) sevk etmekte tereddüt etmediğini görmekteyiz⁵⁷.

Belirtmeye çalıştığımız nedenlerden dolayı da, Zonguldak ve havalisi İtilâf devletleri için önem arz etmekteydi.

56 Bu konuda daha geniş bilgi için Bkz; Nuri Yazıcı, *Milli Mücadele'de (Canik Sancağında) Pontusçu Faaliyetler*, (1918-1922), A.Ü. Basımevi, Ankara, 1989, s. 7-87.

57 Bu durumu, Mustafa Kemal Paşa, 3 Temmuz 1920 günü Büyük Millet Meclisi'nin gizli oturumunda yaptığı konuşmasında şöyle belirtmekteydi; "Efendiler Şark'ta bir onbirinci fırkamız vardı. Yunan cephesi için ihzar etmiştik. Fakat Bolu isyanı için isyanı bastırmak üzere sevk olundu ve Bolu isyanının yatıştırılmış olduğunu cümlemiz gördükten sonra, o fırkayı oradan ayrılmaktan meneden ikinci bir sebep çıkmıştır. Fransızlar Zonguldak'ı işgal etti ve oradaki halk heyecana geldi ve bu da bir sebep oldu. (TBMM Gizli Celse Zabıtları, C. 1, s. 69-70).

Büyük Millet Meclisi'nin aynı tarihte öğleden önce yapılan gizli oturumunda da Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekili sıfatıyla İsmet Bey (İnönü) konu ile ilgili açıklamalarda bulunmuştur. İsmet Bey bu açıklamasında; 30 Mayıs 1920'den itibaren yirmi gün müddetle geçerli olan mütarekenin henüz daha süresi bitmeden, Fransızlar'ın, Ereğli'yi işgal etmeleri üzerine çarpışmalar olduğunu belirttikten sonra sözlerine şöyle devam etmiştir: "... iki üç gün devam eden müsademede kullandığımız silahlar, Yunan cephesindeki kuvvetlerimizden bir kısmını tefrikine sebep olmuştur. Derekap Ereğli'ye kuvvetlerimizi sevkettik" (TBMM Gizli Celse Zabıtları, C. 1. s. 57).