

Türk İstiklal Harbinde Karadeniz

Muharrem Selçuk ÜNAL¹



Öz



Makale Türü
Derleme Makale

Başvuru Tarihi
13.04.2022

Kabul Tarihi
10.06.2022

DOI
10.47140/kusbder.1103128

30 Ekim 1918 Mondros Ateşkes Antlaşması'ndan sonra Osmanlı Devleti teslim koşullarının uygulanmasını kabul etmişti. Mustafa Kemal Atatürk'ün 19 Mayıs 1919'da Samsun'a bir görev talimatı ile gönderilmesiyle başlayan Kurtuluş Mücadelesi 30 Ağustos 1922'de büyük zaferle sonuçlanmıştı. Bu mücadelenin başarılmasında Atatürk, Rusya'nın desteğine ihtiyaç duymuş ve yürüttüğü başarılı diplomasi ile 1921 Mart'ta imzalanan Moskova Antlaşması'nı müteakip, öncesinde bir miktar alınmış olan mali yardımlara ilave olarak alınan silah ve cephane yardımları kesintiye uğramadan 1923 Eylül'e kadar devam etmiştir. İstanbul'dan kaçırılan silah ve cephaneler ile Almanya'dan ve Rusya'dan alınan yardımların tamamı Karadeniz üzerinden Anadolu'ya ulaştırılmıştır. Çalışmanın amacı, 1919-23 yılları arasında harp silah ve araçları ile askeri malzemelerin limanlarımıza nakliyatı çerçevesinde Karadeniz ve limanlarında meydana gelen deniz araçlarına yönelik zapt, müsadere, el koyma faaliyetleri ile limanların bombalanması ve bu şartlarda alınan yardımların Batı cephesinde devam etmekte olan hareketi desteklemedeki rolünü irdelemektir.

Anahtar kelimeler: Türkiye, Rusya, diplomasi, Karadeniz, nakliyat

Atıf için: Ünal, M. S. (2022). Türk İstiklal Harbinde Karadeniz. *Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(1), 157-182

¹Sorumlu Yazar: Emekli Kurbay Albay, E-posta: uselcuk884@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0001-5784-4683>

Black Sea in the Turkish War of Independence

Muharrem Selçuk Ünal²



Abstract



Article Type

Review Article

Application Date

2022-04-13

Acceptance Date

2022-06-10

DOI

10.47140/kusbder.1103128

After the Armistice of Mudros on October 30, 1918, the Ottoman Empire accepted the application of surrender conditions. The Independence Struggle, which started with Mustafa Kemal Atatürk's sending to Samsun on 19 May 1919 with a mission instruction, ended with a great victory on 30 August 1922. In the success of this struggle, Atatürk needed the support of Russia and following the Moscow Treaty signed in March 1921 with the successful diplomacy he carried out, the arms and ammunition aid received in addition to the financial aid received before, continued without interruption until September 1923. . All of the weapons and ammunition smuggled from Istanbul and the aid received from Germany and Russia were transported to Anatolia via the Black Sea. The aim of the study is to examine the role of the aid received in these conditions in supporting the ongoing operation on the Western front, with the seizure, confiscation, seizure activities and bombing of the sea vehicles in the Black Sea and its ports, within the framework of the transportation of war weapons, vehicles and military materials to our ports between 1919-23.

Keywords: Turkey, Russia, diplomacy, Black Sea, transport

For Reference: Ünal, M. S. (2022). Türk İstiklal Harbinde Karadeniz. *Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(1), 157-182

²Corresponding Author: Staff Colonel (Retired), E-mail: uselcuk884@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0001-5784-4683>

Giriş

30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Mütarekesinden hemen sonra 6. madde hükümlerine dayanarak Akdeniz Filo Komutanı İngiliz Koramiral Calthorpe, 8 Kasım 1918'de Bahriye Nezareti'ne donanma ile ilgili bir yazı göndermiştir. Yazıda Osmanlı'nın elinde kalan harp gemilerinin tamamının Haliç'e çekilmesi, cephane, torpido ve top nişangâhlarından arındırılmaları, denizaltıların torpidolarını karaya çıkarmaları, ticaret yapan Rus gemilerinin listesinin çıkarılması hususları yer almakta ve bu şekilde Osmanlı'nın I. Dünya savaşından geriye kalan zayıf donanması kontrol altına alınmaktaydı. 13 Kasım 1918'de İngiliz, Fransız, İtalyan ve Yunan savaş gemilerinden oluşan 61 parça işgal filosu İstanbul'a ulaşmış ve Haliç işgal edilmişti. Aynı tarihte 3500 İngiliz ve Fransız askeri karaya çıkarılarak 2000'i Beyoğlu'na yerleştirilmişti. Yaklaşık altı ay sonra Yunanlar, İngiliz ve Fransızların yardımıyla İzmir'i işgale başlamıştır.

3. Ordu Müfettişliği görevi verilen Mustafa Kemal Atatürk, oluşturulan heyetle birlikte 19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıkmış ve İstiklal Savaşını başlatmıştır. Mustafa Kemal'in elinde sadece terhis edilmiş ordudan oluşan insan gücü ile terhis olmamış sınırlı sayıda askeri güç bulunmaktaydı. 23 Nisan 1920'de açılan BMM ile ülke yönetimi ele alınmış ve milli mücadeleye yeni bir boyut kazandırılmıştı. İstiklalin sağlanması için milli gücün senkronize edilmesinin yanında ülke içi mali kaynakların düzenlenmesi, geliştirilmesi ve birliklerin muharebe etkinliğinin artırılması gerekmektedir. Bu kapsamda, 1921 Ağustos'ta yayınlanan Tekalif-i Milliye Emirleri ile ordunun mali olarak desteklenmesinde ciddi bir adım atılmıştı. Ülke içi kaynakların seferber edilmesine ilave olarak ordunun teçhiz ve teşkil edilmesinde mali dış yardımlara da ihtiyaç duyulmaktaydı. Mustafa Kemal, Rusya'dan alınabilecek yardımların millî mücadeleye büyük katkı sağlayacağına inanmaktaydı. Bu maksatla, Bolşeviklerle ilk kez temasta bulunmak ve köprü kurmak üzere 1919 Eylül'ünde Kafkaslara bir heyet gönderilmiş ve bunu Sivas Kongresi'nin yapıldığı sıralarda Halil Paşa'nın aynı maksatla görevlendirilmesi izlemiştir. Meclisin açılmasından sonraki dönemde Rusya ile diplomasi resmi olarak yürütölmeye başlanmış, nihayet 16 Mart 1921'de imzalanan Moskova Antlaşması ile Rusya yardımları kabul etmiş ve çeşitli deniz araçları ile Karadeniz üzerinden kıyı ve limanlarımıza yardım nakliyatları başlamıştır. Mütareke gereği Karadeniz'i tamamen kontrol altında bulunduran Müttefik donanması, Karadeniz'de yapılan nakliyat faaliyetlerimize engel olmak için denizde ve limanlarımızda çeşitli eylemlerde bulunmuştur.

1919-23 yılları arasında İtilaf donanmasının tamamen kontrolünde olan Karadeniz'de Osmanlı cephaneliklerinden kaçırılan, Rus ve Almanlardan alınan yardımların limanlarımıza nakliyatı ve süreç içerisinde yaşananlar, bu çalışmanın konusunu oluşturmaktadır. Bu kapsamda, Ruslarla gerçekleştirilen diplomatik görüşmeler

sonucu aldığımız yardımların ihtiyaçlarımıza oranı, nakliyatın planlama ve koordinesini sağlayan deniz teşekkülleri, başlangıç dönemi ile hemen akabinde hangi deniz araçlarından istifade edildiği, yıllara göre gerçekleşen askeri yardımların tür ve miktarları, 1921'den itibaren düzenli nakliyatın başlaması üzerine Karadeniz şehir ve limanlarında meydana gelen olayların, Batı cephesindeki hareketle ilişkisi ve İstiklal mücadelesine katkıları incelenmiştir. Yapılan çalışma ile lojistik ve askeri literatür temelinde, belirli bir dönem aralığına yönelik kapsamlı bir analiz ortaya konularak alanda araştırma yapan akademisyenlere katkı sağlanacağı düşünülmektedir.

Yöntem

Yapılan çalışmada, nitel araştırma yöntemi kullanılmış ve çalışma sürecinde çoğunlukla alanda yazılmış ana kaynaklardan istifade edilerek doküman incelemesine dayalı betimsel bir durum çalışması yapılmıştır. Araştırmada, Genelkurmay ve Deniz Kuvvetleri kaynaklarına öncelik verilmiş ve diğer kaynaklar ile az sayıda makaleden istifade edilmiştir.

Bulgular

Araştırmada incelenen veri kaynaklarından ulaşılan bulgular:

- Mondros Mütarekesi gereği, İtilaf Devletleri tarafından Osmanlı donanmasına el konulması sebebiyle elde deniz gücünün olmaması,
- Karadeniz'in İtilaf Devletleri savaş gemilerinin kontrolünde olması,
- Kurtuluş Savaşı'nın kazanılması için mali kaynaklara duyulan ihtiyaç,
- İstanbul cephaneliklerinden yapılan ilk taşımalarda Karadenizli reislerin taka, gulet ve çektirmelerinin kullanılması,
- Deniz gücünü artırma ile sevk ve idaresi için deniz kuruluşlarına olan ihtiyaç,
- Bindirme ve boşaltma limanlarının seçimi,
- 1921'de düzenli sevkîyatların başlaması.

Rusya ve Almanya'dan Alınan Yardımlar

1919 Eylül'de Mustafa Kemal tarafından Bolşeviklerle temas için Rusya'ya gönderilen Halil Paşa, Temmuz 1920'de yüz bin lira değerindeki altınla Karaköse'ye gelerek Cavit Paşa'ya teslim etmiştir (Aydemir, 2020, s.369, 370). Altınlar sonradan Erzurum'a nakledilmiş, yüz kilo kadarı Doğu Ordusu için alıkonularak, geriye kalanı Ankara'ya gönderilmiştir. İlk silah ve cephane yardımı kafilesi 1920 Eylül ayı sonlarında Trabzon'a yapılmış, bir ay içerisinde 3.387 tüfek, 3.623 sandık cephane ve 3.000 dolayında süngü Trabzon'a ulaştırılmıştı (Müderrişoğlu, 2018, s. 461, 462).

Nakdi yardım olarak, 1920 Eylül ile 1922 Mayıs arasında Sovyetler'den temin edilen 11 milyon altın rublelik yardımın bir milyon altın rublelik kısmı Bekir Sami Bey

başkanlığında Moskova'ya gönderilen ilk Türk heyeti mensuplarından Yusuf Kemal Bey'e Eylül 1920'de teslim edilmiştir. Moskova'da imzalanan Türk-Sovyet Antlaşması'ndan sonra, yine Yusuf Kemal Bey ile Rıza Nur Bey'e Nisan 1921'de teslim edilen 4 milyon altın rublelik yardım takip etmiştir. Bir müddet sonra da bir milyon dört yüz bin altın rublelik yardım Almanya'dan silah almak için temin edilmiştir (Saray, 1987, ss. 85-87).

Tablo 1. Kurtuluş Savaşı boyunca, Türk resmi kayıtlarına göre Sovyet Rusya'dan alınan silah ve cephane yardımları

Cinsi	Tüfek (Ad.)	Ağır-Hff. Mk.Tf.(Ad.)	Mermi (Sandık)
Osmanlı	392	-	6.749
Alman	3.855	15	3.554
Rus	11.820	50	12.683
İngiliz	10.328	139	11.744
Manliher	10.571	40	8.600
Fransız	341	80	244
Japon	480	-	-
Meksika	25	-	-
Mavzer	-	-	-
Toplam	37.812	324	44.578

(Özalp, 2000, s. 219).

Tablo 2. Sovyet Rusya'dan alınan muhtelif cins ve çapta top ve mermi miktarı

Cinsi	Top (Adet)	Mermi (Adet)
7.5'luk Fransız sahra	12	23.400
8.5'luk İngiliz sahra	28	28.066
12'lik Fransız muhas.	6	1.785
11'lik İngiliz obüs	6	1.322
15'lik sahil	3	6.600
Rus sahra	11	76.000
Krupp obüs	-	4.000
Toplam	66	141.173

(Özalp, 2000, s. 219).

Müderrişoğlu'na (2018) göre, Sovyet resmî belgelerinde Kurtuluş Savaşı boyunca Türkiye'ye yapılan silah ve cephane yardımı şu şekildedir: 39.275 adet tüfek, 327 adet makineli tüfek, 54 top, 62.986.000 adet tüfek mermisi, 147.079 top mermisi, 1.000 atımlık top barutu, 4.000 adet el bombası, 4.000 adet şarapnel mermisi, 1500 kılıç ve 20.000 gaz maskesi. Rus resmî belgelerinde gösterilen yardımlar ile gerçekleşen Rus

yardımlarının hemen hemen birbirine yakın miktarlar olduğu görülmektedir (Müderrişoğlu, 2015, s.466).

Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı 13. Trabzon Fırkası resmi kayıtlarında belirtilen Rusya'dan nakledilen silah ve cephane sayısı şöyledir: 115 muhtelif cins ve çapta top, 360 muhtelif cins makineli tüfek ve 38.822 muhtelif cins tüfek. (Işın, 1946, s.150,151).

Özalp'ın belirttiği liste ile mukayese yapıldığında, takriben tüfek ve makineli tüfek sayılarında kabul edilebilir benzerlik olmasının yanında top mevcutlarında çok büyük farklılık olduğu dikkat çekmektedir (66/115 oranı).

Kurtuluş Savaşı boyunca çeşitli listelerle istenen muhtelif harp silah ve malzemeleri şunlardır: 100.000 tüfek, 300 mitralyöz, her tüfeğe 10.000 ve her mitralyöze 100.000 mermi ve mermileriyle 60 obüs topu, Bakü'deki 13 İngiliz topu, 100 cebel topu, 100.000 mermi, 5 uçaksavar batarya, ayrıca Alman tüfek ve cephanesi, 5.000 kılıç, 100.000 bomba. (Aydemir, 2020, s. 386). Ancak, Aydemir'in beyan ettiği yukarıda yer verilen Türk yardım istekleri ile Sovyet resmî belgelerine göre gerçekleşen silah ve cephane yardımı mukayese edildiğinde isteklerimizin yaklaşık 1/3'ünün karşılanabildiği görülmektedir.

Birinci Dünya Savaşında müttefik olduğumuz Almanya, savaş sonrası yaşadığı sıkıntılar nedeniyle fazla yardımda bulunamamıştı. Büyük Taarruz hazırlık döneminde Almanya'ya gönderilen Nuri Conker ve Saffet Arıkan Beylerin yaptığı görüşmeler sonucunda 29 av ve keşif uçağı satın alınmıştı. Bu uçaklardan 22 tanesi 21 Temmuz 1922'de Şahin vapuru ile Trabzon'a nakledilmiş ve Trabzon vapuru ile Samsun'a gönderilmişti. 22 uçaktan faal hale getirilenler Büyük Taarruz'da görevlendirilmiş, diğer 7 uçak, Eylül 1922 başlarında teslim alınması nedeniyle Büyük Taarruz'da kullanılamamıştır. Almanya'dan ayrıca 3.000 adet piyade tüfeği, 1.335.000 adet piyade tüfeği mermisi, 10.000 takım elbise ve 10.000 adet potin para karşılığı tedarik edilmiştir (Jaeschke, 1970, s. 186; Şahin ve Yılmaz, 2016, s. 196).

İstiklal Harbinde Karadeniz

Nakliyat Planlama Faaliyetleri

Silah ve cephane sağlanması amacıyla, 1920 Mayıs başlarında Rusya'ya gönderilen heyetle yapılan görüşmelerde Karadeniz kıyılarıyla en yakın Rus limanları arasında yapılacak nakliyatta kullanılmak üzere elde mevcut deniz araçlarının tespiti için Umur-u Bahriye Müdüriyetince Trabzon'daki Aydınreis Gambotu Komutanlığından bu hususun incelenmesi istenmiştir. Yapılan incelemede iskelelerde bulunan motörlü 20 tekne ile nakliyatın mümkün olabileceği tespit edilmiştir. Bunun üzerine, asıl personeli ile idare edilecek olan bu teknelerin Aydınreis Gambotu emrine girmesi, bakım ve onarımlarının yapılması için teknik personelin görevlendirilmesi ve

Trabzon'a gönderilmesiyle teşekkür edecek olan "Bahriye Kaçakçı Müfrezesi"nin Doğu Cephesi Komutanlığı emrine verilmesi 1920 Ağustos başında kararlaştırılmıştır. Bu konuda Millî Müdafaa Vekâletince Doğu Cephesi Komutanlığına verilen emirle, kaçakçı müfrezesinin 3. Tümen Komutanlığına bağlı olarak çalıştırılmasının uygun olduğu, Rus limanlarıyla kıyılarımız arasında yapılacak nakliyat için elde Rüşumat No. 4 ile Gazal Römorkörü ve motörlü kayığın bulunduğu, nakliyat için gerekli olan taktik ve teknik personelin Trabzon'a görevlendirilmesi ile masrafların Umur-u Bahriye Müdüriyeti bütçesinden karşılanacağı bildirilmiştir. Ayrıca, 1920 Kasım başında bir telgrafla "Zonguldak, Kozlu ve Kilimli gibi kömür limanları hariç, diğer limanlarımıza gelecek Yunan vapurlarının müsaderesi ve düşman eline geçmemeleri için gerektiğinde batırılmaları" emredilmiştir (Genelkurmay, 1964, s.23). Bu emirle Zonguldak, Kozlu ve Kilimli limanları dışındaki diğer limanların, alınan askeri malzemelerin yükleme, boşaltma ve Anadolu'ya naklinde kullanılmaları nedeniyle stratejik öneme sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Limanlarımızdaki birinci kısım Zonguldak, Şile ve Karadeniz Boğazı bölgesi olarak tasnif edilmiştir. 8 Mart 1919'da Zonguldak'ı işgal etmiş olan Fransızlar 8 Haziran 1920'de Ereğli'ye üç makineli tüfekli bir piyade bölüğü çıkartmış, iki gün sonra kasaba denizden topa tutulmuş ve Türk kuvvetleri geri çekilmek zorunda kalmıştır. Birkaç gün sonra da 1 kruvazör ve 2 gambot desteğinde bir bölükten fazla bir Senegal kuvveti ile 1 ağır makineli tüfek bölüğü ve 2 top çıkartmışlar ve gösterilen direnç karşısında 19 Haziran 1920'de kasabayı boşaltmak zorunda kalmışlardır. İngilizler ise, 1919 Temmuz'da işgal etmiş oldukları Samsun'u 1919 Ekim'de boşaltmışlardı. Limanlarımızın ikinci kısmı ise, Samsun (Rus sınırı- İnebolu) ve Zonguldak Merkez Liman Reisliği (İnebolu- Kefken) olarak iki gruba ayrılmıştı. Karadeniz'de Trabzon-İnebolu bölgesi İngilizlerin ve bunun batısındaki Karadeniz limanları da Fransızların kontrolü altında bulunmaktaydı. Özellikle 1920 Eylül ayında Rize, Trabzon ve Sinop limanları çeşitli İngiliz ve Fransız harp gemilerinin uğradıkları limanlar arasında olmuştur (Genelkurmay, 1964, s. 24, 25).

Ankara Hükümetinin İstiklal Harbi Başlangıcında Toplam Deniz Gücü

Milli Hükümetin İstiklal Harbi başlangıcında envanterinde bulundurduğu, daha sonra düşman unsurlarından zapt ve müsadere yoluyla ele geçirdiği, el koyduğu veya gönüllü katılımlarla oluşturduğu deniz gücü:

- Aydınreis ve Preveze Gambotları, 503 tonluk, 6-7 mil sür'at yapabilme yeteneğine sahip, silahları azaltılmış olarak işgal güçleri ve İstanbul Hükümetinin bilgisi dahilinde İstanbul'dan Karadeniz'e gönderilen bu gambotlarımıza keşif ve karakol görevi verilmiştir. Bu gambotlar daha sonra kendi istekleri ile Ankara Hükümetinin emrine girmiştir.

- Batum vapuru, 13 Mart 1921'de Trabzon yaklaşma sularında zapt ve müsadere edilen Yunan bandıralı Petros isimli, yandan çarklı, 180 tonluk, 5 mil sür'atinde, eski ve küçük bir vapurdur.
- Mebruke motoru, Karadeniz Ereğli'de, Gazal ile el konularak deniz gücüne katılan 90 tonluk, 5 mil sür 'atinde bir motordur.
- Şahin vapuru, 1300 tonluk, 7-8 mil sür'at yapabilen Abranosyon şirketine ait bu vapura Karadeniz Ereğli'de el konulmuştur.
- Ayyıldız motoru, 16 Eylül 1920'de Aydınreis gambotu tarafından zapt edilen motorlu ve çift direkli 120 tonluk, 6 mil sür'at yapabilen bir Yunan teknesidir. Daha sonra mayın gemisine dönüştürülmüştür.
- Ereğli motoru, Beyaz Rusya bandıralı İnapa adındaki 100 tonluk, 6-7 mil sür'at yapabilen bu motor, 16 Nisan 1922'de Zonguldak'ta zapt ve müsadere edilmiştir.
- Alemdar römorkörü, bir kahramanlık öyküsü ile 23 Ocak 1921'de İstanbul'dan kaçarak Anadolu donanmasına katılan, 362 tonluk, 10 mil sür'at yapabilen bir kurtarma gemisidir.
- Amasra motoru, Beyaz Rusya bandıralı Slavonya adındaki 100 tonluk, 6-7 mil sür'atindeki bu tekne, 16 Nisan 1922'de Zonguldak'ta zapt ve müsadere edilerek mayın gemisine dönüştürülmüştür.
- Rüşumat 4 vapuru, 85 tonluk, 6 mil sür'at yapabilme yeteneğine sahip olup, 10 Haziran 1920'de Karadeniz Ereğlisi'nde Milli Deniz Gücüne katılmıştır.
- Samsun, Gazal römorkörü tarafından zapt ve müsadere edilen Urania isimli 2200 tonluk, 8-10 mil sür'at yapabilen Yunan şilebidir.
- Arslan motoru, baş üstüne Nordan topu yerleştirilmiş, 20 tonluk, 5 mil yapabilen bir takadır.
- Dana yelkenlisi, Gazal'in yedeğinde 6 Eylül 1920'de el konulan 200 tonluk yelkenli gemidir.
- Gazal römorkörü, eski adı Samsam olan Karadeniz Ereğlisi'nde el konulan 45 tonluk, 8 mil sür'atinde bir kurtarma gemisidir.
- Kahraman, yelkenli küçük bir mavnadır.
- Fulya motoru, 28 Haziran 1920'de Giresun'da zapt ve müsadere edilen Yunan motorudur.
- Trabzon vapuru, 1 ve 2 no'lu motorgambotlar tarafından 26 Nisan 1922'de Karadeniz'de zapt ve müsadere edilen 950 tonluk, 6-7 mil sür'atinde Enosis isimli Yunan şilebidir.
- Şile yelkenlisi, 26 Nisan 1922'de Sinop'ta Yunanlılardan zapt ve müsadere edilmiştir.

- İkdam motoru, 20 tonluk, 4 mil sür'atinde bir motordur.
- 1 ve 2 no'lu motorgambotlar 1921 Ekim'de Rusya'dan satın alınan üç pervaneli, 20 mil sür'at yapabilen 40 tonluk botlardır.
- İnönü motoru, 49 tonluk, 4 mil sür'atinde olan bu motora 1 Nisan 1921'de Sinop'ta el konulmuştur (Ataç ve Polat, 2008, ss. 30-32).

Millî Mücadele başlangıcında Aydınreis ve Preveze gambotları Amiral Calthorpe tarafından 26 Şubat 1919'da Karadeniz'de eşkıyalık ve çetecilik faaliyetlerini önlemek maksadıyla Samsun Merkez Liman Reisliği emrine verilmiştir. Aydınreis üssü Trabzon ve Preveze üssü Sinop olmak üzere göreve başlamışlardır. Bu gambotlar, Millî Mücadele başlayınca Milli kuvvetler emrine giren Türk filosunun ilk gemileri olmuştur. Gemiler Karadeniz'e gönderilirken topları söküldüğü için hemen hemen ateş gücüne sahip değillerdi. İtilaf Devletleri'nin deniz gücü, bunları İstanbul'a geri götürmek girişiminde bulununca, gemiler Novorossisk'e kaçırılmış ve onarımlarının burada yapılması sağlanmıştır (Genelkurmay, 1964, s.11; Öksüz, 2006, s. 67,68). Aralov (1985), Rusya'ya sığınan üç savaş gemisiyle ilgili olayı Çiçerin'in sözlerinden şöyle aktarmıştır: "...1920 yılı sonlarına doğru, üç Türk savaş gemisi Padişah hükümetine katılmak istemeyince Sinop'ta İngilizler tarafından yakalanmış silahlarından arındırılmışlardı... Bu gemiler İngilizlerin elinden kaçmayı başarır... Mustafa Kemal, Lenin'den bu gemilere barınak temini, donatım ve yiyecek sağlanması konusunda yardım ister. Bu talebi uygun gören Lenin'in emri üzerine üç Türk savaş gemisi (Hayrettin Reis, Preveze ve Şahin) Rusya'nın Gelincik bölgesi güneyinde kabul edilir ve Novorossisk'e çekilir. Burada silahlandırılır ve 1921 sonlarında Türkiye'ye teslim edilir (Aralov, 1985, s. 6,7).

Aydınreis ve Prevezeden sonra Rüsumat-4 motoru 1920'nin Haziran ortalarında kendiliğinden Ankara hükümeti emrine girmiştir. Ruslardan temin edilen iki motorgambot da Ruslar tarafından Eylül sonlarında Trabzon'a getirilerek teslim edilmiştir. Millî Kuvvetler emrinde Gazal römorkörü ve Dana yelkenlisi de dahil Millî Mücadele'nin ilk yıllarında sınırlı bir güce sahip olan Türk denizciliği, ilerleyen zaman içinde Karadeniz'de seyreden Yunan ve Çarlık Rusya gemi ve motorları ile Türk limanlarına gelen Yunan ve Çarlık Rusya'sına ait motorlara el koyarak deniz gücünü artırmıştır. 1921 yılı başlarında ise Alemdar kurtarma gemisi İstanbul'dan kaçmayı başarmış, fakat; Trabzon'a giderken Fransız torpidosu tarafından kontrol altına alınarak İstanbul'a götürülürken tekrar kurtularak Ereğli'ye sığınmış ve 23 Ocak 1921'e Milli Kuvvetlere katılmıştır (Genelkurmay,1964, s. 29,30).

Karadenizde Kurulan Deniz Teşekkülleri

Kurtuluş Savaşı örgütlenme sürecinde deniz ikmal yollarını oluşturabilmek için 10 Temmuz 1920'de Ankara'da Milli Müdafaa Vekaleti kadrosuna bağlanan "Umur-u

Bahriye Müdüriyeti” kurulmuş ve BMM Hükümeti’nin tüm deniz işlerini bu küçük teşkilat aracılığıyla yürütmüştür. Bu teşkilat 1 Mart 1921’de Bahriye Dairesi Reisliği adını almıştır. Deniz Kuvvetlerinin en büyük makamını temsil etmektedir. Daire çalışmasını Personel, Harekât ve Eğitim, Teçhizat, Donanma, Levazım ve Sıhhiye şubeleri vasıtasıyla yürütmüştür. Görevi, başta Karadeniz taşıması olmak üzere emrindeki deniz teşekküllerini sevk ve idare etmektir.

Bu teşekküller, 05 Mart 1921’de deniz araçlarımızın ve deniz nakliyatımızın artması sonucu İtilaf gemilerinin artan müdahalelerine karşı kurulmuştur.

Trabzon Nakliyatı Bahriye Kumandanlığı

09 Şubat 1921’de teşkil edilmiş ve Millî Mücadeledeki deniz teşekküllerinin en önemlisi olmuştur. Rusya’dan yapılan sevkiyata ilave olarak Ekim 1921’den sonra Batum ile Doğu cephesinden yapılmasına başlanan nakliyatı da planlamış ve yöneltmiştir. Kuruluşundaki Nakliye Filosunun idaresi ile deniz karakol görevlerini yerine getirmiştir. Rus limanlarından Trabzon’a yapılan nakliyat ile Karadeniz iskeleleri arasında askeri nakliyat işlerini düzenlemiştir.

Ereğli Nakliyatı Bahriye Kumandanlığı

İstanbul, Akçakoca ve Trabzon-Akçakoca yapılan çeşitli nakliyatlar ile kömür havzasından Doğu Karadeniz’in limanlarına yapılan yiyecek ve kömür sevkiyatını yönetmek amacıyla 1921 Nisan’da Ereğli’de kurulmuştur.

Samsun Bahriye Divanı Harbi Daimisi ve Ganaimi (ganimet) Bahriye Mahkemesi:

25 Nisan 1921’de kurulan Bahriye Divanı Harbi Daimîsinin görevi, Preveze ve Aydınreis gambotları personelinin Rusya’da karıştıkları olayları görüşüp karara bağlamaktır. 1921 Şubat’ta kurulan Ganimet Bahriye Mahkemesi ise, çeşitli nedenlerle ele geçirilen gemiler ve ganimetlerle ilgili anlaşmazlıkları çözüme ulaştırmakla ilgili görev yapmıştır.

Batum, Tuapse ve Novorossiski Kıdemli Deniz Subaylıkları

19 Mart 1921’de Batum’un boşaltılması sonrasında kurulmuştur. Rus limanlarından sevk edilecek askeri malzemelerin gemilere yüklenmesi ve seyrinin düzenlenmesi görevlerini yerine getirmiştir.

İrkap ve İhraç Kumandanlıkları

1921 yılı başlarında teşkil edilen Trabzon, İnebolu ve Batum’da taşıt gemilerimizi yüklemek ve boşaltmakla görevlendirilmiştir.

Amasra Bahriye Bataryası

Trabzon'dan batıya ve buradan Trabzon istikametinde yapılan sevkiyatta gemilere emniyet ve güvenli bir liman sağlanması amacıyla 1921 Mayıs'tan itibaren Amasra'da tahkim edilmeye başlanmış ve zamanla ateş gücü artırılmıştır.

Amasra Deniz Tayyare İstasyonu

Batı Karadeniz'deki deniz sevkiyatını ve diğer hareketleri korumak amacıyla, çeşitli hava görevlerinde kullanılmak üzere 1921 Kasım'da kurulmuş ve beş ay sonra faaliyete geçebilmiştir.

Samsun Deniz Harp Okulu

Deniz subayları ve öğrencilerinin eksik kalan eğitimlerinin tamamlanması maksadıyla 28 Mart 1921'de faaliyete geçmiş ve 25 Eylül 1921'de kapatılmıştır.

Kıyı Gözetleme İstasyonları

1921 Haziran ayının ortasından sonra kurulmaya başlanan bu istasyonların görevi, düşman gemilerinin hareketlerini gözetleyerek liman reislikleri aracılığıyla gemilerimize ve Bahriye Dairesi ve Bahriye komutanlıklarına bildirmektir.

Kastamonu Telsiz İstasyonu

19 Ocak 1922'de faaliyete geçen bu istasyonun görevi kesin olarak bilinmemekle beraber, Batı cephesinin bir ikmal merkezi haline gelen Kastamonu'nun haberleşmesini sağlamaktı (Genelkurmay, 1964, s. 29-34; Büyüktuğrul, 1967, s. 7; Öksüz, 2006, ss. 58-62).

İtilaf Donanmalarının Harekâtı

Mondros Mütarekesi gereği Karadeniz'de Yunan, İngiliz, Birleşik Amerika, Fransız ve İtalyan gemileri çeşitli harekatta bulunmuştur.

Yunan Harp Gemileri Harekâtı

Nakliyatın arttığı 1921'de, Yunan harp gemilerinin buna engel olmak için deniz karakol faaliyetlerini artırdığı ve daha çok muhrip ve yardımcı kruvazörleri bu maksatla kullandığı görülmektedir. Düşman bütün dikkat ve gayretlerine rağmen, nakliyata engel olmayı başaramamıştır. Rüşumat-4 hariç, başka hiçbir gemiye zayıt verdirememiştir. Bu başarısızlıklarını bazı liman ve iskelelerimizi bombalamak suretiyle örtmeye çalışmıştır (Genelkurmay, 1964, s. 47). 1921 yılında artan deniz nakliyatına engel olmaya çalışan Yunanlılar 26 Mart'tan itibaren Karadeniz kıyılarını abluka altına almaya başlamıştır (Çapa, 1997, s. 83).

İnebolu, Kurtuluş Savaşı'nın nakliyat yönünden en önemli limanlarından birisi olmuştur. 9 Haziran 1921'de, Yunan gemilerinden "Kılış" zırhlısı ve "Panter" torpidosu İnebolu limanına gelmiştir. Kılış komutanı, kıyıya gönderdiği iki subay aracılığıyla, iki saat müddetli bir ultiatom vererek İnebolu'da mevcut harp malzemelerinin imhası, topların tahribi ve kamalarının teslimi, kuvvetlerimizin tüfek menzili dışına çıkarılmaları, halkın elindeki askeri tüfeklerin teslimi, telsiz ve telefon hatlarının tahribi ile makinalarının ve limandaki teknelerin teslimini istemiş, yerine getirilmediği takdirde kasabanın top atışlarıyla yakılacağını bildirmiştir. Bütün bu istekleri reddeden nota kendilerine iletilince, muhtelif çapta hafif ve ağır toplarla 40-50 mermi atmak suretiyle İnebolu bombalanmış sonrasında da gemiler uzaklaşmıştır (Doğanay, 2001, ss.113-116).

İnan (2021)'de, olay gününde yaşananlarla ilgili İnebolu'da bir ilkokul öğretmeninden işittiklerini şöyle dile getirmektedir:

"İnebolu limanına, Anadolu'ya sevk edilmek üzere cephaneye geliyor. Bir müddet sonra cephanenin burada olduğunu haber alarak, limana gelen düşman harp gemisi kumandanı, bu cephaneler kendisine teslim edilmediği takdirde, şehri bombardıman edeceğini bildiriyor. Bu ölüm ve kalım durumu karşısında kalan halk, her ne pahasına olursa olsun, cepheye gönderilecek bu cephaneyi, düşmana teslim etmemeye karar veriyor ve emin bir yere taşımaya başlıyor. Hatta ilkokul öğretmen ve öğrencileri bu taşıma işine en büyük ölçüde katılıyorlar." (İnan, 2021, s. 150).

26 Temmuz 1921'de Kılış zırhlısı, yanında bir yardımcı kruvazör ve bir muhriple Sinop gözetleme istasyonunu ikinci defa, 30 Temmuz'da ise son defa dört mermi atmak suretiyle bombalamıştır (Işın, 1946, s. 5).

2 Haziran 1921'de Ereğli'deki kıyı bataryamız ile bir Yunan muhribi arasında kısa süreli topçu muharebesi yaşanmış, 20 Temmuz'da Panter sınıfı bir muhrip ve beraberindeki yardımcı kruvazör ile Trabzon'u; 22 Temmuz'da ise bir muhrip ile Sinop'u bombalamıştır. 7 Ağustos'ta bir Yunan muhribi, Rize'nin Hamidiye iskelesindeki kayıklarını dört mermi ile taciz etmiş; 16 Ağustos'ta yine bir muhrip ile Rize 40 dakika süreyle topa tutulmuştur. Bu muhrip, ertesi gün Perşembe açıklarında beş kayığı tahrip etmiştir (Genelkurmay, 1964, s. 48).

7 Haziran 1922'de Averoff ve Kılış (Naxos) zırhlıları, Panten modeli iki muhrip, iki yardımcı kruvazör ve dört adet gemiden oluşan filo ile Samsun'u bombalamıştır (Doğanay, 2001, s. 124). Işın'a (1946) göre, Samsun harekâtına Averoff ve Kılış zırhlıları, Panter sistemi iki muhrip, iki yardımcı kruvazör ve dört küçük mayın tarayıcıdan ibaret toplam on gemi katılmıştır. Averoff zırhlısından indirilen bir motorla limanda bekleyen 248 no.lu Amerikan muhribine gelen Yunanlı görevli, Amerikalı

yüzbaşıya Samsun mutasarrıfına iletilmek üzere bir ultiatom verir ve döner. Amerikan yüzbaşı bir botla kıyıya gelir ve kendisi görevliler tarafından tümen karargahına sevk edilir. Nota'da "Samsun'un üs haline geldiği, açık deniz olmaktan çıktığı, elde bulunan silah ve cephanenin kıyıda toplanarak görevli Yunan askeri kurulu tarafından imha edileceği, eğer notaya saat 12.00'ye kadar cevap verilmezse şehrin bombalanacağı bildirilmekteydi." Olumsuz cevabın iletilmesi üzerine Amerikan zırhlısı limandan ayrılmış ve Samsun şehri 14.00-17.30 saatleri arası Yunanlı gemiler tarafından bombalanmıştır. Bombalama sonucu dört er şehit olmuş, muhtelif maddi zayıatlar verilmiştir (Işın, 1946, ss.105-107). Samsun'un bombalama olayına tanıklık eden Amerika U.S.S. Sands zırhlısı kaptanı R.H. Gormley'dir. Duru'ya (1978) göre, Gormley, günlüklerinde bombalama sonrası şehirdeki Amerikalıların durumunu öğrenmek ve Amiral Bristol'e kentteki yıkımın ayrıntılı raporunu vermek için karaya çıktığını söyler ve kendisine sunulan raporu şu şekilde açıklar: "Valilik oturulmayacak halde, Rum papaza ait evin duvarı yıkılmış, Rum doktor Churchi'nin evinin duvarları ve pencere camları tahrip olmuş...Türlere ait 19 ev bir miktar tahrip olmuş, Ermeni kilisesinin yakınında Türklere ait 23 ev yıkılmış...19 mavnaya tahrip görmüş ve onarmak için 1500 lira gerekmektedir...Rum Andevololu'na ait mağaza yıkılmış zarar 30.000 lira...Toplam kayıplar ise 4 kişi ölü, 3 yaralı...Ayrıca Gormley, bombalama öncesi bölgeye gelmesini emrettiği ve saat 22.00'de bölgeye gelen "Sturtevant" ve "Sands" gemileri ile Yunan gemilerinin tekrar gelebileceklerini dikkate alarak bölgede beklediklerini beyan etmiştir (Duru, 1978, 175-178). Yapılan Yunan hareketinin maksadı, deniz kuvvetlerimizin Karadeniz'de yaptıkları taarruz teşebbüslerine, "Enosis'in zaptına mukabeledir" olarak yorumlanmıştır (Işın, 1946, s.103).

Evans'a (1972) göre, o dönemde Amerika'nın başlıca ilgisi, Türk yönetimi altında bulunan Hıristiyan halkın içinde bulunduğu şartlardı. Bristol'ün, Samsun olayından bir yıl önce Yunan ordusu hareketinin ilerleme göstermesi üzerine Yunan Hükümeti'nin Samsun bölgesini işgale hazırlandığı konusunda alınan raporlara dayanarak 15.000 kadar kadın, çocuk ve ihtiyarın şehirde bırakılarak askerlik çağındaki erkeklerin iç kesimlere sürülmesini protesto ettiği ve Mustafa Kemal'den sürgünü durdurmasını istediğini belirtmektedir. Bombalama eylemi sonrasında bu kez Amerika Dışişleri Bakanlığı tarafından bombalama öncesi Amerikalıların şehri terk etmesine müsaade edilmemesi kınanmıştır. Bristol (1972), 24 Ağustos 1922'de Hamdi Bey'in kendisine, "İleride bir bombardıman olursa, Amerikalılar şehri boşaltacaktır" söyleminde bulunmuştur (Evans, 1972, ss. 339-341).

20 Temmuz 1921'de "Panten" sınıfı bir Yunan muhribi 20 dakika süreyle Trabzon'u bombalamış, yardımcı kruvazör ise Mendirek, Boztepe ve Değirmendere mıntıklarını ateş altına almıştır. Kıyıda başarılı olamayan Yunanlılar, yine bu dönemlerde Seyr-ü Sefain İdaresine bağlı bazı vapurlarımız ile küçük tekne ve kayıklarımıza muhtelif

korsanlık faaliyetlerinde bulunmuş ve Sakarya yenilgisinden sonra da iki muharebe gemisi, iki muhrip ve yardımcı kruvazör ile faaliyetlerini sürdürmeye çalışmasına rağmen bir varlık gösterememiştir (Çapa, 1997, ss. 84-87).

İngiliz, Birleşik Amerika, Fransız ve İtalyan Harp Gemilerinin Harekâtı

İngiliz gemileri, 1919'dan itibaren Karadeniz limanlarını ve denizdeki seyrüseferleri kontrol altına almışlar, özellikle; Sinop'taki Preveze ve Trabzon'daki Aydınreis gambotlarıyla ilgilenmişlerdir. 1921'de limanlarımızla temaslarını devam ettirmiştir. 28 Temmuz-1 Ağustos tarihleri arasında iki muhriple İnebolu, Sinop, Samsun, Perşembe, Trabzon ve Rize'de bulunmuş ve 26 Ağustos'a kadar Trabzon'da tekrar görülmüştür. Ağustos son haftasında Sinop, Zonguldak, Ereğli ve Akçakoca'da görülmüş ve 30-31 Ekim 1921'de esir değişiminde Trabzon'da hazır bulunmuştur (Genelkurmay, 1964, s.49,50).

Birleşik Amerika'nın süreli olarak Samsun'da istasyonier bir muhribi faaliyet göstermiştir. Batum, Odesa ve Novorossiski gibi limanlarında aynı görevlerde bulunan Amerikan muhripleri, İstanbul'a dönüş seyirlerinde Trabzon ve diğer bazı iskelelere uğramışlardır (Genelkurmay, 1964, s.50).

Fransız harp gemileri, mütarekeden sonra Batı Karadeniz'de faaliyet göstermiştir. 8 Haziran 1920'de Ereğli'ye üç maki-neli tüfekli bir piyade bölüğü çıkartmışlar, iki gün sonra da denizden kasabaya topçu ateşi yapmışlardır. 29 Ocak 1921'de Alemdar gemisi Müttefik Kontrol Makamlarının dikkatini çekmeden Karadeniz'e çıkmış ve Ereğli limanına gelerek Milli Hükümet emrine katılmıştır. Noksan personel ve malzemesi tamamlandıktan sonra Alemdar, Sinop önlerine gelir ancak burada bir Fransız gambotunun müdahalesine maruz kalır. Çatışma sonrası esir alınan Fransız subay ve erleri karaya çıkarılarak güvenlik güçlerine teslim edilir. Bu başarısızlığı örtmek için 28 Ocak 1921'de 3 Fransız gemisinden oluşan filo Ereğli'ye gelerek "Alemdar'ın iadesini, Fransız subay ve erlerinin serbest bırakılmasını, aksi halde Ereğli ve Zonguldak'ı bombardıman edeceklerini ve kıyıya asker çıkaracaklarını" bildirir. Bir sonuç alamayınca filo komutanı Amiral, 3 maddelik antlaşmayı imzalar ve bölgeden ayrılır. Bu anlaşmaya göre: "Kıyılarımızdan 100 mil açığına kadar Türk gemilerine müdahale edilmeyecek, Alemdar BMM emrinde kalacak ve Fransız esirler iade edilecek." Sonraki dönemde Fransız gemileri zaman zaman Ereğli, İnebolu, Samsun ve Sinop limanlarına uğramışlar ve 20/21 Haziran 1921'de boşalttıkları Zonguldak'ı işgalleri süresinde askeri üs olarak kullanmışlardır (Genelkurmay, 1964, s.50; Bargut, 2001, s.110,111).

Ağırlık merkezi Ege denizi olan İtalyan donanmasının Karadeniz limanlarına yaptıkları temaslar, daha çok nezaket ziyareti mahiyetinde olmuş ve bunun karşılığını görmüşlerdir (Genelkurmay, 1964, s.50).

Fransız gemilerinin Ereğli'yi denizden topçu ateşi ile bombalama olayı dışında İngiliz, Birleşik Amerika ve İtalyan gemilerinin herhangi tecavüzkar faaliyetlerde bulunmadığı görülmektedir.

Karadeniz Limanlarına Silah, Cephane ve Diğer Malzemelerin Taşınması

İstanbul'daki Depolardan Silah ve Cephane Kaçırılması

Kurtuluş Savaşı başından itibaren, Anadolu'nun silah ve cephane ihtiyacı İstanbul'da işgal kuvvetlerinin kontrolü altındaki depolardan, bilhassa Milli Müdafaa (M.M), Karakol Cemiyeti, İmalat-ı Harbiye, Namık Grubu, Kaçakçılık...gibi grupların planlama ve gayretleriyle, taka, gulet ve çeptirmelerle Şile, Kefken, Karasu, İnebolu ve Karadeniz Ereğli'si yoluyla Anadolu'ya sevki sağlanmıştır. Takalar Reisi Ketencioğlu Hacı Yakup Ağa'nın I ve II. İnönü muharebeleri sırasında dört oğluyla birlikte "Hüdaverdi" isimli takasıyla İstanbul depolarından ele geçirilen silah ve cephaneyi Karadeniz Ereğlisi'ne götürerek teslim etmesive bunların Batı cephesine ulaştırılması ile Milli Kuvvetlere önemli destek sağlanmıştır (Balci, 2005, ss. 133-145). Yüzbaşı İpsiz Recep Reis ve Kolbaşı Kara Mahmut gibi reislerin bu kapsamda gösterdikleri cesur ve başarılı faaliyetleri Millî mücadelenin desteklenmesinde önemli katkılar sağlamıştır (Balci, 2011, s. 389, 390). 1921 Ağustos'ta çıkarılan yasa ile takalarıyla milli mücadeleye destek verenlere askerlik zorunluluğu kaldırılmış ve bu suretle askerlik yükümlülüklerini yerine getirmişlerdir. Sonraki dönemde silah ve cephaneler büyük parti ve büyük gemilerle taşınmaya başlanmıştır. Bunun için yabancı bayrak taşıyan gemiler ile çok düşük ücret karşılığında "La Fraissinet" kumpanyası gemilerinden istifade edilerek kaçırılan silah ve cephanenin İnebolu'ya ulaştırılması sağlanmış (Şahin ve Yılmaz, 2016, s. 137, 138) ve 5 Kasım 1921'den 26 Ağustos 1922 tarihleri arasında; Ararat, Adana, Ladil, Mersin, Lankır, Lalet gemileri ile cephane, muhtelif eşya ve sağlık malzemeleri çoğunlukla İnegöl iskelesi olmak üzere Zonguldak, Samsun ve Mersin'e sevkiyatı yapılmıştır (Müderrişoğlu, 2018, s. 431).

İskeleler Arası Nakliyat

Birlik, silâh, cephane, donatım ve ağırlıklardan ibaret olan nakliyatta, Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı emrindeki gemilerden başka Deniz Yolları İdaresinin Karadeniz hattında işlettiği Bahricedit, Gülnihal, Altay, Giresun, Akdeniz ve Ümit adlı gemiler, sivil kumpanya gemileri ve halk motörlerinden istifade edilmiştir. 25 Şubat 1921'de, 3. Kafkas Tümeni 7. Alay 3. Taburunun (320 tüfek ve 4 makineli tüfek) Gazal ve Rüsumat 4 no.lu gemileri ile ve 13 Mart 1921'de aynı Alay 2. Taburunun (571 kişi) motörlerle Trabzon'dan Hopa'ya taşınmaları, bu nakliyatın küçük çaplı olduğu söylenebilir. Batı Cephesinde İkinci İnönü ve Aslıhanlar muharebeleri devam ederken, Genelkurmay Başkanlığının 30 Mart 1921 tarihli bir emriyle, 3. Kafkas Tümeninden bir alay ile 4 toplu bir kudretli ve 2 toplu bir Şnayder bataryası, 1000 İngiliz tüfeği ve bol cephanenin,

bunu takiben 15 ve 30 Nisan 1921 tarihli emirlerle adı geçen tümenin, tamamı Batı Cephesini takviye etmek üzere Akçaşehir'e (Akçakoca'ya) taşınmaları iskeleler arası nakliyatta önemli bir yer işgal eder. 3. Kafkas Tümenin Kütahya ve Eskişehir muharebelerine katılmasına imkân sağlayan bu nakliyat 4 Nisan 1921-27 Nisan 1921 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Kıyı nakliyatında Gülnihal, Batum, Kırım, Ümit, Bahricedit ve bazı halk motörlerinden istifade edilmiştir (Genelkurmay, 1964, s. 41,42).

Rus Limanlarından Yapılan Nakliyatlar

1920 Mayıs başında Rusya'ya giden Bekir Sami Bey başkanlığındaki heyet yaptığı müzakerelerden ve 24 Ağustos 1920'de antlaşmanın her iki tarafça parafesinden sonra 1920 Eylül sonlarında nakliyat başlamıştır. Başlangıçta sivil motörlerle yapılan bu taşımalar, önce Tuapse-Trabzon arasında başlamış ve sevkiyatın koordinesi Tuapse'deki Ankara Hükümeti Temsilcisi (Rize Mebusu Osman Bey) tarafından sağlamıştır. Trabzon'da teşkil edilmiş olan bir tesellüm ve sevk komisyonu da silah ve malzemelerin tesellümü, karaya çıkarılması ve depolara konulmasını koordine etmiş; taşıma işleri, Trabzon'daki 3. Tümen Komutanlığı tarafından düzenlenmiştir. Bu nakliyatı idare etmek için Tuapse merkez liman olarak seçilmiştir. Ayrıca taşımada yer alan askeri taşıtlara verilen talimatta; Tuapse 'de Rize Mebusu Osman Bey'e başvurulması, geminin azami yük tonajına göre yüklenmesi, dönüş seyrinin Trabzon'a gece varılacak şekilde düzenlenmesi, Tuapse ve Trabzon'da geminin yükü hakkında hiçbir açıklamada bulunulmaması ve seyir esnasında düşmana rastlandığında kurtulma çaresi bulunmadığı takdirde geminin batırılarak personelinin en yakın kıyıya sevki gibi maddeler yer almaktaydı (Genelkurmay, 1964, s. 26). Ayrıca Batum'da bir Deniz Komutanlığı, sonra Novorossisk'te bir Kıdemli Deniz Subaylığı ve Tuapse 'da Silah Komisyonu Sevkiyat Subaylığı adında kadrolar oluşturulmuştur. İlk deniz nakliyatı başladığı zaman henüz Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı kurulmadığından bu görevi Trabzon'daki 3. Kafkas Tümeni yerine getirmiştir (Nutku, 2008, s. 81).

Genelkurmay'a (1964) göre:

"Batum, Tuapse ve Novorossiski'den yüklenen silah, cephane ve malzeme, Trabzon'a getirilmekte, buradan diğer gemilere aktarma edilmek suretiyle ve pek az olarak da aynı gemiyle, özellikle Samsun, İnebolu ve Akçakoca'ya sevk olunmaktaydı. Batum aynı zamanda Doğu Cephezinden gönderilen silah ve cephane için de bir bindirme limanı durumundaydı." (Genelkurmay, 1964, s. 38).

Hergüner (1996), Rusya'dan yapılan yardımları üç grupta mütalaa etmektedir: Rusya'dan direk olarak alınanlar, dışarıdan temin edilip Rus limanlarından getirilenler (Almanya'dan alınanlar) ve I. Dünya Savaşı'ndan kalan ve Kazım Karabekir'in Batum'a girmesi ile ele geçen askeri mühimmat (Hergüner, 1996, s. 55).

16 Mart 1921 Moskova Antlaşması gereği birlikler Batum'dan çekilmiş ancak, limanı kullanma hakkı Türk tarafına bırakılmıştır. Bu sıralarda İngilizlerin Wrangel ordusunu takviye etmek üzere Batum'a getirdikleri askeri malzemelerden birliklerimizin şehirde konuşlandığı sırada ele geçirilenlerin de nakli başlatılmıştır (Şahin ve Yılmaz, 2016, s. 137, 138).

1920 Yılı İçerisinde Yapılan Taşımalar

22 Eylül ile 1 Ekim 1920 tarihleri arasında Hayrettin, Şükran, Yıldız ve Turgut motorları ile toplam 895 Alman mavzeri ile 810 sandık cephane ve kasaturalar ve 4 Ekim'de Mebkure motoru tarafından, 858 tüfek ve 727 sandık cephane ve 1108 kasatura Tuapse'den Trabzon'a getirilmiştir. Gazal römorkörü ve Rüsumat-4 vapuru Tuapse limanından Trabzon'a ilk deniz nakliyatını yapan gemilerdir. Gazal ile 20 Ekim 1920'de 564 Alman mavzeri ile 494 sandık cephane ve 586 kasatura; 4 Kasım 1920'de Rüsumat-4 vapuruyla 632 mavzer ile 1180 sandık cephane ve 615 kasatura Trabzon'a nakledilmiştir. Rüsumat-4 ikinci seferini yine aynı güzergâh üzerinden yaparak 1 Kasım 1920'de, 438 tüfek ile 412 sandık mühimmat Trabzon'a gelmiştir (Nutku, 2008, s. 83). Gazal römorkörü, Trabzon limanında Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı'nın emri üzerine yükünü indirmeden İnebolu istikametinde yol alarak buraya teslimatını yapmıştır (Saraçoğlu, 1953, s. 16, 17).

1921 Yılı İçerisinde Yapılan Taşımalar

1921'de Trabzon Nakliyat-Bahriye Komutanlığı'nın elindeki taşıt gemileri Aydınreis gambotu (Novorossiskî'de), Preveze gambotu (Novorossiskî'de), Şahin vapuru (Novorossiskî'de), Rüsumat-4 gemisi, Gazal römorkörü, Batum vapuru, Selamet ve Mebruke mavnaları ve Alemdar vapurlarından oluşmaktaydı. Yunanlıların ablukada etkili olduğu 1921 Mart sonundan 1921 Temmuz'a kadar Karadeniz'de nakliyat sıkıntılı dönem geçirmiş hatta Temmuz 1921'de geçici olarak durdurulmuştur. Bu dönemde Karadeniz kıyısında iskeleler arasında sevkiyatlar takalar, küçük tekneler zaman zaman da Seyr-ü Sefain (Deniz Yolları) İdaresi vapurları, özel şirketlerin Fransız ve İtalyan bandıralı gemilerden istifade edilerek yapılmıştır. Batı cephesinde İkinci İnönü ve Aslıhanlar savaşlarının yapıldığı dönemde 3. Kafkas Tümeninin bir alay ve iki batarya, 1000 İngiliz tüfeği ve cephane 15 ve 30 Nisan'da Akçakoca'ya taşınmıştır. 1921 Eylül'de Sakarya Savaşının kazanılmasından sonra, 21 adet 88 mm.lik İngiliz topu, 3 adet 50 mm.lik Fransız, 4 adet 105 ve 4 adet 150 mm.lik Rus topu Batum, Rüsumat-4 vapurları, Hayrettin motoru ve Ararat vapuruyla Trabzon'dan Samsun'a sevk edilmiştir. 16 Kasım 1921'de Şahin vapuru ile Novorossiskî'den 150/45 mm.lik gemi topu, 200 mayın Trabzon'a nakledilmiştir (Öksüz, 2006, s. 67, 68).

1922 Yılı İçerisinde Yapılan Taşımalar

1922 yılından kesin zafere kadar, Yunan gemileri Trabzon kıyılarında ara sıra görünmeye devam etmişse de önemli bir varlık gösterememişlerdir (Çapa, 1997, s. 87). Bu yılda düzenli bir şekilde sürdürülen nakliyat ile Trabzon'a çıkarılan silah ve malzemeler gerekli yerlere sevk edilebilmiştir. 1922 yılında Mebkure motoruyla 25 ton piyade mermisi, bir ton barut ve 11 ton mühimmat; Aydınreis gambotu ile 80,5 ton bomba, 26,2 tonluk tüfek mermisi, 10 ton barut, 8,2 ton topçu mühimmatı, 74 adet tüfek; Batum vapuruyla 4 adet 105 mm. lik top ve 4 ton cephane; Alemdar gemisi ile 166 ton ve özel vasıtalarla 48,2 ton topçu cephanesi (toplam 464 ton) Samsun'a gönderilmiştir. Aydınreis ve Alemdar'ın Novorossiski'den getirdiği cephane, yine bu gemiler ve özel vasıtalarla Batum'a taşınmıştır. Gazal yedeklediği iki yelkeniyle Novorossiski'den topçu ve piyade cephanesi ve 85 esir getirmiş ve aynı ay içinde Samsun'a 363,5 silah ve mühimmat taşınmış, 11,5 ton da Trabzon'da depolanmıştır. Nisan'da Batum'dan getirilen, 1001,7 ton mühimmatın 944,6 tonu batıya taşınmış, 228 esir yurda getirilmiştir. Haziran'da Batum'dan getirilen 427 ton mühimmat, 2 km. ray, 8 vagon, 3,8 ton gres yağı, 2 ton benzin, 40 esir ve göçmen batıya taşınmıştır (Öksüz, 2006, s. 69). 26 Haziran 1922'de 29 Alman uçağını almak üzere Novorossiki'ye giden Şahin vapuru (Jaeschke, 1970, s. 83). 21 Temmuz'da 22 Alman uçağıyla Trabzon'a dönmüştür. Temmuz ayında muhtelif cins silah, cephane ve malzeme Trabzon üzerinden Samsun'a nakledilmiştir. Ağustos ayında 12 sandık Rus altını ile 2 uçak ve 245 ton uçak malzemesinin Samsun'a intikali başarıyla gerçekleştirilmiştir. Eylül ve Ekim aylarında Novorossiki'den Trabzon'a ve oradan da batıya sevkiyat devam etmiş, Kasım ayında, Trabzon ve Alemdar gemileri batıda, Aydınreis ve Preveze gambotları ile Samsun vapuru Trabzon'da görev için beklemekte; Mefruke, Arslan ve Yıldız motorları tamire alınmıştı. Alemdar ile, 4 Aralık'ta İnebolu açıklarında yakalanan Pontus Rum çetecileri Trabzon'a teslim edilmiş, 23 Aralık'ta Batum'dan 2,308 sandık Rus topu şarapneli nakledilmiştir (Öksüz, 2006, ss. 69-71).

1923 Yılı İçerisinde Yapılan Taşımalar

Trabzon, Samsun ve Alemdar gemileriyle Aydınreis gambotu ve Gazal römorkörü ve muhtelif takalarla taşıma Eylül ayı sonlarına kadar devam etmiştir. Ocak ayında Hopa'ya, 14x150 mm.lik obüs ve 4x105 mm.lik top ve avadanlıkları, 6.319 sandık top cephanesi, 719 sandık kartuş, elbise ve yük hayvanı sevk edilmiştir. Şubat'ta Zonguldak'tan, 84 göçmen, 3,2 ton mazot, 0,65 ton yakıt taşınmış, Hopa'ya aynı eşya ve eratin sevkiyatına devam edilmiştir. Mart'ta, 38,6 ton askeri eşya, 30,8 ton top ve top parçası, 191 ton top mermisi Hopa'ya sevk edilmiş, Zonguldak'tan Trabzon'a 6,8 ton kömür taşınmıştır. Nisan, Mayıs, Haziran ve Temmuz'da Hopa ve Rize'ye muhtelif harp malzemesi, personel ve diğer malzemelerin sevki sağlanmıştır (Genelkurmay, 1964, s. 95, 96).

Millî mücadele süresinde çok büyük zorluklarla ve risklerle oluşturulan, daha çok nakliye özelliğine sahip 36 gemiden oluşan deniz filosu; Batı Cephesinin ikmalini sağlamış ve bu bağlamda 1920-23 yıllarında yaklaşık 35.000 ton malzemeyi Karadeniz daha az oranda da Akdeniz limanlarına taşımıştır (Öksüz, 2006, s.72).

Sonuç

16 Mart 1921'de imzalanan Moskova Antlaşması ile Rusya, istenen yardımları kabul etmiş ve bu tarihten 1923 Eylül'e kadar limanlarımıza yardım akışı devam etmiştir.

Karadeniz'de muhtelif zamanlarda yapılan müdahaleler sonucu; Petros (Batum) ve Şahin vapurları, Mebruke, Ayyıldız, Ereğli, Fulya ve İnönü motorları, Enosis ve Grania şilepleri, Samsam kurtarma gemisi ile İslavyonya teknesi el konulan veya zapt edilen deniz araçları olup, Milli deniz gücümüze dahil edilerek nakliyatta görev almışlardır.

Batum, Tuapse ve Novorossiski'den yüklenen silah, cephane ve malzeme Trabzon (merkez üs)'a getirilmiş, buradan diğer deniz araçlarına aktarılmak suretiyle ve pek az olarak da aynı gemiyle, özellikle Samsun, İnebolu (merkez liman) ve Akçakoca'ya sevki sağlanmıştır. Batum aynı zamanda Doğu Cephesinden gönderilen silah ve cephane için bir bindirme limanı görevini yürütmüştür.

Fransız donanmasının, 1920 Eylül'de Ereğli'yi bombalaması ve 1921 Ocak sonlarında gambotlarıyla Alemdar gemisine karşı başarısız müdahale eylemi ile 1920 sonlarında İngiliz gemilerinin Aydınreis, Preveze ve Şahin gemilerine müsadere girişimi dışında Karadeniz'de İtilaf Devletleri donanmalarının Yunan gemileri hariç; deniz nakliyatı, şehirler ve limanlara saldırısının söz konusu olmadığı görülmektedir.

Limanlar arası düzenli taşıma faaliyetlerinin 1921'de başlamasıyla birlikte Yunanlılar, kendi ticaret gemileri, İngiliz ticaret ve harp gemilerinden aldığı istihbarat ile gemilerimize ve limanlarımıza yoğun abluka uygulamasına rağmen Yunanlıların nakliyatımızı engelleyemediği görülmektedir. Bu başarısızlığını örtmek için 1921 yılı içerisinde muhtelif tarihlerde İnebolu, Sinop, Samsun ve Trabzon'u bombalamıştır. Yunan gemilerinin deniz, şehir ve limanlarımıza yaptığı saldırıların amacının, Anadolu'da yürütülen İstiklal Savaşı'nın denizden lojistiğini kesmek ve bu şekilde hem batı Anadolu'da devam eden askeri hareketimizi sekteye uğratmak hem de milletin azim ve iradesinin kırılmasına yönelik olduğu anlaşılmaktadır.

İstiklal Harbi süresince başta Yunan, kısmen de Fransız ve İngiliz gemilerinin müdahalelerine rağmen çeşitli deniz araçlarıyla, sivil asker iş birliği ve dayanışması içerisinde, teşkil edilen deniz kuruluşları koordinesinde Karadeniz'de nakliyat başarılı bir şekilde tamamlanmış ve bağımsızlık mücadelesinde ihtiyaç duyulan harp silah araçları ve askeri malzemeler Anadolu'ya aktararak muharebe gücünün artırılmasına ve nihai hedefin gerçekleştirilmesine büyük katkı sağladığı görülmüştür.

Makalenin Araştırma ve Etik Beyanı Bilgileri

Yazarın Çıkar Çatışması Beyanı	Araştırmaya konu olan durum, olgu veya kurum ile yazar arasında herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır.
Yazar (lar) Katkı Oranı Beyanı	Çalışmanın tamamlanmasında yazarın katkı oranı %100'dür.
Etik Kurul Onay Belgesi	Araştırma/inceleme sırasında etik kurul onay belgesi gerektiren herhangi bilimsel yöntem kullanılmamıştır.

Kaynakça

- Aralov, S.İ. (1985). *Bir Sovyet Diplomatının Türkiye Anıları*. Ankara: Biyet Toplum Yayıncılık.
- Ataç, M. & Soner P. (2008). *İstiklal Harbinde Bahriyemiz*. Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.
- Aydemir, Ş. S. (2020). *Tek Adam Cilt II*. İstanbul: Remzi Kitapevi.
- Balcı, İ. (2005). *Takalar Kumandanı Ketencioğlu Hacı Yakup Ağa*. İstanbul: İkbiz Yayınevi.
- Balcı, İ. (2011). *Rizeli Milis Yüzbaşı İpsiz Recep Reis*. İstanbul: Ozan Yayıncılık.
- Bargut, Ş. (2000). *Birinci Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı*. Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.
- Büyüktuğrul, A. (1967). *Cumhuriyet Donanması 1923- 1960*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.
- Çapa, M. (1997). Karadeniz'de Yunan Gemilerinin Faaliyetleri ve Trabzon Üzerindeki Etkileri. *Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Askeri Tarih Bülteni* (42), 83-94.
- Doğanay, R. (2001). *Millî Mücadele'de Karadeniz*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.
- Duru, O. (1978). *Amerikan Gizli Belgeleriyle Türkiye'nin Kurtuluş Yılları*. İstanbul: Milliyet Yayınları.
- Evans, L. (1972). *Türkiye'nin Paylaşılması (1914-1924)*. (T. Alanay, Çev.) İstanbul: Milliyet Yayınları.
- Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi. (1964). *Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı V. Cilt*. Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Hergüner, M. (1996). Denizciliğimizin Kurtuluş Savaşındaki Yeri. *Deniz Kuvvetleri Dergisi*. (567), 55-62.
- Işın, M. (1946). *İstiklal Harbi Deniz Cephesi*. Ankara: Genelkurmay. IX. Şube. Basımevi.

- İnan, A. (2021). *Atatürk hakkında Hatıralar ve Belgeler*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür.
- Jaeschke, G. (1970). *Mondros'tan Mudanya'ya kadar 30 Ekim 1918-11 Ekim 1922*. (N. Arslan, Çev.) Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Müderrişoğlu, A. (2018). *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*. Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Nutku, E. (2008). *İstiklal Savaşı'nda Denizciler*. Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.
- Öksüz H. (2006). Kurtuluş Savaşı Sırasında Türk Deniz Kuvvetleri'nin Durumu ve Millî Mücadele'ye Katkıları. *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi* (164),55-74.
- Özalp, K. (2000). *Millî Mücadele (1919-1922) I-II*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Saraçoğlu, C. (1953). *Gazi Gemilerimiz*. İstanbul: İnkılap Kitapevi.
- Saray, M. (1987). *Atatürk'ün Sovyet Politikası*. İstanbul: Acar Yayınları.
- Şahin, N. & Yılmaz A. (2016). *Millî Mücadele Stratejisinin Mali Boyutu ve Sosyo Ekonomik Dinamikleri*. Ankara: Epamat Basım Yayın.
- Yerasimos, S. (2000). *Kurtuluş Savaşı'nda Türk-Sovyet İlişkileri (1917-1923)*. İstanbul: Boyut Yayıncılık.

Black Sea in the Turkish War of Independence

Extended Summary

Immediately after the Armistice of Mudros, which was signed on October 30, 1918, based on the provisions of Article 6 of the Armistice, the Commander of the Mediterranean Fleet, British Vice Admiral Calthorpe, sent a letter about the navy to the Naval Ministry on November 8, 1918. The article includes the withdrawal of all warships remaining in the hands of the Ottomans to the Golden Horn, their removal from ammunition, torpedo and artillery sights, the landing of the torpedoes of the submarines, the making of the list of the Russian ships trading... The navy was under control. On 13 November 1918, 61 pieces of occupation fleet consisting of British, French, Italian and Greek warships reached Istanbul and the Golden Horn was occupied. On the same date, 3500 British and French soldiers were landed and 2000 of them were placed in Beyoğlu. About eight months later, the Greeks began to occupy Izmir with the help of the British and the French.

Mustafa Kemal Atatürk, who was given the duty of 3rd Army Inspector, went to Samsun on 19 May 1919 with the delegation formed and started the War of Independence. Mustafa Kemal had only the manpower of the demobilized army and a limited number of undemobilized military forces. With the BMM, which was opened on April 23, 1920, the management of the country was handled and a new dimension was brought to the national struggle. In order to achieve independence, it was necessary to synchronize the national power, as well as to organize and develop domestic financial resources, and to increase the combat effectiveness of the troops. In this context, a serious step was taken in financial support of the army with the Teklif-i Milliye Emirleri published in August 1921. In addition to the mobilization of domestic resources, financial foreign aid was also needed in the equipping and formation of the army. Mustafa Kemal believed that the aid that could be received from Russia would contribute greatly to the national struggle. For this purpose, a delegation was sent to the Caucasus in September 1919 to make contact with the Bolsheviks for the first time and to build bridges, and this was followed by the assignment of Halil Pasha for the same purpose during the Sivas Congress. In the period after the opening of the parliament, diplomacy with Russia started to be carried out officially, and finally, with the Moscow Treaty signed on March 16, 1921, Russia accepted the aid and transportation to our coasts and ports via the Black Sea

was started by various sea vessels. The Allied navy, which completely controlled the Black Sea as per the armistice, took various actions at sea and in our ports to prevent our shipping activities in the Black Sea.

In the meetings held with the delegation sent to Russia in early May 1920 for the purpose of supplying weapons and ammunition, the Umur-u Naval Directorate asked the Aydınreis Gunboat Command in Trabzon to examine this issue in order to determine the sea vehicles available to be used in the transportation between the Black Sea coast and the nearest Russian ports. In the examination, it has been determined that transportation is possible with 20 motorized boats on the piers. With the order given to the Eastern Front Command by the Ministry of National Defense: It is appropriate for the smuggler detachment to be operated under the 3rd Division Command, for the transportation to be made between Russian ports and our coasts, Rüşumat No. It has been reported that the expenses will be met from the budget of the Umur-u Naval Directorate with the assignment of the tactical and technical personnel required for transportation to Trabzon, where the Gazal Tugboat and motor boat are located.

The first part of our ports was classified as Zonguldak, Şile and Black Sea Strait regions. The second part of our ports was divided into two groups as Samsun (Russian border - İnebolu) and Zonguldak Central Harbor Master (İnebolu - Kefken). The Trabzon-İnebolu region in the Black Sea was under the control of the British and the Black Sea ports to the west of it were under the control of the French. After joining the National Forces, they started to work as Aydınreis base in Trabzon and Preveze base in Sinop. These gunboats became the first ships of the Turkish fleet that came under the command of the National Forces when the National Struggle began. After Aydınreis and Preveze, the Rüşumat-4 engine spontaneously came under the command of the Ankara government in mid-June 1920. Two motor-gunboats supplied from the Russians were brought to Trabzon at the end of September and delivered by the Russians. Turkish maritime, which had limited power in the first years of the National Struggle with the Gazal tugboat and the Dana sailboat under the command of the National Forces, seized the Greek and Tsarist Russian ships and engines cruising in the Black Sea and the engines belonging to the Greek and Tsarist Russians that came to Turkish ports. increased naval power. At the beginning of 1921, the rescue ship Alemdar managed to escape from Istanbul, but on the way to Trabzon, he was taken under control by the French torpedo and taken to Istanbul, he managed to escape again and took refuge in Ereğli and joined the National Forces on January 23, 1921.

Sinop, Ereğli, Trabzon and Samsun ports were bombed by Greek ships in 1921-22.

Shipments from Russian ports and Batumi were carried out between 1920-23, the last shipment was made in August 1923.

Purpose and Significance

The aim of the study is to examine the role of the aid received in these conditions in supporting the ongoing operation on the Western front, with the seizure, confiscation, seizure activities and bombing of the sea vehicles in the Black Sea and its ports, within the framework of the transportation of war weapons, vehicles and military materials to our ports between 1919-23. It is thought that the study will contribute to the academicians doing research in the field by presenting a comprehensive analysis for a certain period on the basis of logistics and military literature.

Method

In the study, qualitative research method was used and a descriptive case study based on document analysis was made by making use of the main sources written in the field during the study process. In the research, the resources of the General Staff and the Navy were given priority, and other resources and a small number of articles were used.

Findings

Findings from the data sources examined in the study:

- The lack of sea power due to the confiscation of the Ottoman navy by the Entente Powers as per the Armistice of Mudros,
- The Black Sea is under the control of the warships of the Allied Powers,
- The need for financial resources to win the War of Independence,
- The use of taka, gulet and pullers of the Black Sea chiefs in the first shipments made from the Istanbul arsenals,
- The need for naval establishments for increasing maritime power and its management and administration,
- Selection of embarkation and unloading ports,
- The start of regular shipments in 1921.

Discussion and Conclusions

With the Moscow Treaty signed on March 16, 1921, Russia accepted the requested aid and the flow of aid to our ports continued from this date until September 1923.

As a result of the interventions made at various times in the Black Sea; Petros (Batumi) and Şahin ferries, Mebruke, Ayyıldız, Ereğli, Fulya and İnönü engines, Enosis and Grania freighters, Samsam rescue ship and Slavonia boat are sea vehicles that were seized or captured, and they were included in our national naval power and took part in the transportation.

Weapons, ammunition and materials loaded from Batumi, Tuapse and Novorossiski were brought to Trabzon (central base), and transferred to other sea vessels from there, and to a lesser extent, by the same ship, especially to Samsun, İnebolu (central port) and Akçakoca. . Batumi also served as an embarkation port for weapons and ammunition sent from our Eastern Front.

Except for the French navy's bombing of Ereğli in September 1920 and the unsuccessful action against the ship Alemdar with its gunboats at the end of January 1921, and the British ships' attempt to confiscate our ships Aydınreis, Preveze and Şahin in the late 1920s, except for the Greek ships of the Allied navies in the Black Sea; It is seen that there is no attack on our sea transport, cities and ports.

With the start of regular transportation activities between ports in 1921, it is seen that the Greeks could not prevent our transportation despite the intense blockade of our ships and ports with the intelligence they received from their own merchant ships and British merchant and war ships. In order to cover up this failure, it bombed İnebolu, Sinop, Samsun and Trabzon on various dates in 1921. It is understood that the purpose of the attacks of the Greek ships on our seas, cities and ports is to cut the logistics of the War of Independence carried out in Anatolia from the sea, and thus to interrupt our ongoing military operation in western Anatolia and to break the will and determination of the nation.

Despite the interventions of Greek, partially French and British ships during the War of Independence; With various naval vessels, in cooperation and solidarity with civil soldiers, in the coordination of established naval organizations, the transportation was successfully completed in the Black Sea, and the war weapon vehicles and military materials needed in the struggle for independence were transferred to Anatolia to increase the combat power and make a great contribution to the achievement of the final target. found to be provided.

