

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI YILLARINDA KARADENİZ'DE OSMANLI KAYIK TAŞIMACILIĞI

Önder DUMAN*

ÖZET

Ağustos 1914 başında Almanya ile ittifak anlaşması yapan ve seferberlik ilân eden Osmanlı Devleti, doğu bölgesindeki askeri birliklere lojistik destek sağlamak üzere Karadeniz su yolundan yararlanmak istemiştir. Ağustos-Kasım 1914 döneminde büyük gemilerle askerî personel, erzak ve mühim-mat sevk edilmiş, ancak Rusya'nın savaşa girmesi ve Karadeniz'de Osmanlı gemilerini batırmaya başlamasıyla bu sevküyata ara verilmiştir. Deniz yolunun kapanması üzerine 3. Ordu birliklerine karayoluyla lojistik destek sağlanmaya çalışılmışsa da pek yeterli olmamış ve birlikler erzak ve mühimmat sıkıntısı yaşamaya başlamıştır. Bu durumda Osmanlı Hükümeti çözümü kayıklarla sevkıyat yapmakta bulmuştur. 1915-1916 yılları arasında Kastamonu, Sinop ve Samsun'dan yüklenen kayıklar Rus savaş gemilerinin tehdidine rağmen sürekli olarak erzak ve mühimmat taşımıştır. Kayıklar savaş yıllarında lojistik unsurların yanı sıra Doğu Karadeniz'deki Rus işgaliyle birlikte kaçan sivil halkın batı kıyılarına taşınmasında da kullanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz, Kayık, Birinci Dünya Savaşı, Lojistik.

Osmanlı deniz ticaretine yüksek bir katma değer oluşturan Karadeniz¹,

*Dr. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü. SAMSUN.

¹ Karadeniz'in Osmanlı deniz ticaretindeki yeri için bkz. Mübahat S. Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)*, Samsun 1998, s. 98-101. ; Bayram Kodaman, "XVIII. Yüzyıl Samsun Gümrüğü", *İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (1-3 Haziran 1988)*, Samsun 1990, s. 92-94. ; A. Üner Turgay, "Trabzon", *Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914)*, Çev: Gül Çağalı Güven, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s. 45-68.

aynı zamanda lojistik unsurların askerî birliklere ulaştırılmasında istifade edilen önemli bir yol konumundaydı. Daha Yavuz Sultan Selim döneminde, Çaldıran Seferi hazırlıkları yapılırken ordunun ihtiyaç duyacağı yiyecek maddeleri gemilerle Trabzon'a taşınmış, buradan da gerektiğinde kara yoluyla ordu birliklerine nakledilmişti². Yine 17. yüzyılda Karadeniz ve İran tarafına yapılan seferlerde³, 1787-1792 Osmanlı Rus Savaşı'nda⁴ ve 19. yüzyılda doğuda Rusya ile yapılan savaşlarda⁵ Karadeniz yoluyla asker, cephane ve yiyecek sevkiyatı yapılmıştı. İşte biz de bu çalışmamızda, Birinci Dünya Savaşı'nda Karadeniz kıyılarındaki kayık ve kayıkçıların, Kafkas Cephesindeki 3. Ordu'nun lojistik desteğinin sağlanmasında ve halkın ihtiyaçlarının karşılanmasındaki işlevlerini arşiv belgeleri ve hatıralar ışığında ortaya koymağa çalışacağız. Konu ile ilgili Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nden temin edilen belgeler kayıkların erzak ve muhacir sevkiyatındaki kullanımları üzerinde yoğunlaşmaktadır.

Kayık genel olarak küçük kürekli ve yelkenli deniz vasıtaları için kullanılan bir terim olup, kaymaktan türeme Türkçe bir kelimedir⁶. Karadeniz'de çok az fiyord ve doğal liman olması nedeniyle, inşa edilen kayıklarda güvenlik ve denizin hareketlerine uyumun yanı sıra, kolayca kıyıya çekilme ve tekrar suya indirilme özelliklerinin de bulunması gerekiyordu. Bu yüzden bölgede kullanılan kayıklar için deniz literatüründe "*Karadeniz yapısı*" terimi kullanılmaktadır⁷. Osmanlı döneminde Karadeniz kıyılarında en çok kullanılan kayık türü, "Türk icadı bir gemi" olduğu konusunda görüş birliğine varılan *çektirmeler*dir. Tarihi kayıtlar *çektirmelerin* 18. yüzyılda bölgede kıyı ticaret teknesi olarak kullanıldığını ifade etmektedir⁸. Gövde yapıları yöresel

² Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri: Osmanlı İmparatorluğu Kara Kuvvetlerinin İdarî Faaliyetleri ve Lojistik (1299-1913)*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1995, s. 67.

³ İbrahim Güler, "XVII. Yüzyılda Trabzon'un Sosyal ve Ekonomik Durumuna Dair Tespitler", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri (6-8 Kasım 1998)*, Trabzon Belediyesi Yayınları, Trabzon 2000, s. 333.

⁴ Özcan Tatar, "1787-1792 Osmanlı Rus Savaşında Trabzon ve Çevresinin Yeri ve Önemi", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu (3-5 Mayıs 2001)*, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon 2002, s. 213.

⁵ Nedim İpek, "1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı", *Türkler*, c. 13, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 17-18.

⁶ H. Nejat Ertuğ, *Osmanlı Ulaşım Sisteminde Kayıkçılık*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1995, s. 158.

⁷ Osman Kademoğlu, *Denizlerin Güzelleri*, İstanbul 2000, s. 39.

⁸ Kodaman, "XVIII. Yüzyıl Samsun Gümrüğü", s. 95.

ahşap gemi tekniğinin tüm özelliklerini yansıtan çektirmelerin⁹, genişlikleri 4-5, boyları 11-15 metre ve ağırlıkları 40 ile 80 ton arasında değişmekteydi¹⁰. Karadeniz kıyılarında yük taşımak için kullanılan bir diğer deniz vasıtası ise *Karadeniz guleti*di. 19. yüzyılın son çeyreğinde ortaya çıkan Karadeniz guleti, iki direkli olup, eni 5.5, boyu ise 20 metreydi¹¹. Çektirme ve guletleri fizikî yapıları ve işlevleri açısından zamanın şilep ve kosterleri olarak da nitelemek mümkündür. Karadeniz'in tipik teknesi olan *takalar*ın ortaya çıkışı ise 19. yüzyılın sonlarıdır. Kıyıya kolayca çekilebilme özellikleri nedeniyle bölgede büyük rağbet gören takalar, 8-15 metre uzunluğunda, 2-30 ton kapasiteli, kamaralı ve kamarasız olarak inşa edilmişlerdir. Kısa mesafeli ulaşım ve balıkçılıkta kullanılan takalar, zamanla adeta Karadeniz'in sembolü haline gelmişlerdir¹². Karadeniz'de kullanım kolaylığı ve hızı nedeniyle en fazla tercih edilen diğer bir kayık türü ise *çırnıktır*. Her ne kadar Karadeniz'de bütün teknelere kayık denilmekteyse de boyu, şekli ve sürati itibarıyla denizde adeta süzülüp kayarak yol alma özelliğiyle, kayık tanımına en fazla uyan tekne türü çırnıktır. Kürekle azami sürat yapabilmesi, yelkene uygunluğu ve dalganın üzerine çıkabilmenin yanı sıra kolayca kıyıya çekilebilmesi, onun başlıca özellikleridir. Çırnığın boyu 5-6.5, eni ise 1.5-2 metre olup, üçgen şeklindedir¹³. Bütün bunların dışında 20. yüzyıl başlarında Karadeniz kıyılarında *mavna*¹⁴, *İnebolu kayığı*¹⁵, *çekeleve*¹⁶, *çapar*¹⁷, *ığırıp kayığı*¹⁸, *kotra ve pereme*¹⁹ adı verilen kayık türleri de kullanılmaktaydı.

19. yüzyılın sonlarında başlayan ve 20. yüzyılın ilk çeyreğinde iyice belirginleşen Avrupa devletleri arasındaki kutuplaşmanın bir dünya savaşı ile neticeleneceğini gören Osmanlı Devleti, bir takım arayışlardan sonra 2 Ağustos 1914'te Almanya ile müttefiklik anlaşması imzalayarak, safını belli etmiş oldu. Aynı tarihte seferberlik ilan edilerek, savaş hazırlıklarına başlandı. Bir yandan silâhına alımlarla ordu mevcudu arttırılırken, diğer yan-

⁹ Ahmet Güleriyüz, *Kadırgadan Kalyona Osmanlı'da Yelken, Denizler* Kitabevi, İstanbul 2004, s. 74.

¹⁰ Terry Sonman, *Su Yolu'nun Dilberleri*, İstanbul 2003, s. 172-173.

¹¹ Kademoğlu, *Denizlerin Güzelleri*, s. 97-98.

¹² Şenay Özdemir, "Takalar ve Tayfalar", *Orta Karadeniz Kültürü*, Ankara 2005, s. 507.

¹³ Kademoğlu, *Denizlerin Güzelleri*, s. 114-116.

¹⁴ Sonman, *Su Yolu'nun Dilberleri*, s. 158-160.

¹⁵ Güleriyüz, *Kadırgadan Kalyona*, s. 68.

¹⁶ İdris Bostan, *Küreklili ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Bilgi Yayınları, İstanbul 2005, s. 251.

¹⁷ Oktay Güvenli, *Doğu Karadeniz ve Ordu Üzerine*, Orsev Yayınları, Trabzon 1995, s.169-172.

¹⁸ Kademoğlu, *Denizlerin Güzelleri*, s. 80-81.

¹⁹ Sıtkı Çebi, *Ordu Şehri Belediye Tarihi*, Ordu 2002, s. 146.

dan askerî birliklerin ihtiyaç duyduğu silah, cephane ve yiyecek maddelerinin tedarik edilmesine çalışılmaktaydı. Bütün bu hazırlıklar yapılırken, Osmanlı Hükümeti önemli bir sorunla karşı karşıyaydı: Nakliye hizmetlerinin yetersizliği. Bu problem özellikle doğudaki 3.Ordu bölgesinde daha da derindi. Çünkü demiryolu hattının doğudaki son noktası Ulukışla idi²⁰. Dolayısıyla demiryolu 3.Ordu için bir ulaşım seçeneği olmaktan çıkıyordu. Bunun yanında Doğu Anadolu'daki coğrafi koşulların ulaşımı kısıtlaması ve yolların elverişsizliği ile nakliye vasıtalarının yetersizliği karayolu ulaşımını iyice sınırlandırmaktaydı²¹. Bu durumda 3. Ordu lojistik desteğinin Karadeniz yoluyla sağlanması bir zorunluluk halini alıyordu²².

Osmanlı Hükümeti bu zorunluluk nedeniyle, 25 Temmuz 1914²³ ve 24 Ekim 1914'te²⁴ çıkardığı iki kanun-ı muvakkatle, liman, göl ve nehirlerle denizlerdeki bilimum vasıtalara el konulacağını duyurdu. Buna göre ihtiyaç duyulan deniz vasıtaları kaptan ve mürettebatıyla birlikte liman reisleri veya mülkî idarecilerin gözetiminde tanzim edilecek bir tutanakla ordu emrine alınacaktı.

Savaş hazırlıklarının devam ettiği bir sırada, Ağustos 1914 başlarında İngiliz ve Fransız donanmasından kaçarak Çanakkale Boğazına sığınan Goben ve Breslav adlı iki Alman savaş gemisinin, Yavuz ve Midilli isimlerini alarak Osmanlı donanmasına katılması, Karadeniz yoluyla sevkıyat girişimlerini daha da cesaretlendirdi. Özellikle büyük gövde yapısı, modern silahları ve yüksek ateş gücü kapasitesi ile Yavuz'un Osmanlı donanmasına büyük bir güç kattığı düşünülmekte, bundan sonra Karadeniz'deki Rus denetiminin tümüyle kırılacağı ve deniz nakliyatının da daha güvenli biçimde icra edilebileceği öngörülmekteydi²⁵.

Osmanlı Devleti 2 Kasım 1914'te Almanya'nın yanında savaşa girdi. Savaşla birlikte ordu hizmetine alınan deniz vasıtalarıyla 3. Ordu'nun silah, cephane ve yiyecek ihtiyacını karşılamak üzere Karadeniz'deki sevkıyata hız verildi. Yavuz ve Midilli başta olmak üzere Osmanlı savaş gemileri bu sev-

²⁰ Mehmet Özdemir, "Birinci Dünya Savaşı'nda Demiryollarının Kullanımı ve Bunun Savaşın Sonucuna Etkisi", *Dördüncü Askeri Tarih Semineri*, Ankara 1989, s. 369.

²¹ Tuncay Ögün, *Kafkas Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1999, s. 1-12.

²² E. Mra. Baki, *Büyük Harpte Kafkas Cephesi*, c. I, İstanbul 1933, s. 54.

²³ "Mavna, At Kayığı ve Salapuryaların Esna-yı Seferde Suret-i İstihdamlarını Mutazammın Kanun-ı Muvakkat", *Düstür*, Tertib-i Sâni, c. 6, İstanbul 1928, s. 919-920.

²⁴ "Tedarik-i Vesait-i Nakliye-i Bahriye Hakkında Kanun-ı Muvakkat", *Düstür*, Tertib-i Sâni, c. 6, s. 1354-1358.

²⁵ Guze, *Büyük Harpte Kafkas Cephesindeki Muharebeler*, Çev: Kaymakam Hakkı, İstanbul 1931, s. 7.

kıyatın güvenliğini sağlamaya çalıştılar. Buna karşılık Rus savaş gemileri ise Karadeniz yoluyla gerçekleştirilen lojistik desteği sekteye uğratmak üzere Osmanlı nakliye gemilerine saldırmaya başladı. Osmanlı deniz gücü Rusya'ya nazaran daha zayıf olduğundan, bu durum çoğu zaman güvenlik zafiyetine sebep oldu. 6 Kasım 1914'te Bahriahmer, Bezmialem ve Mithatpaşa adlı üç Osmanlı nakliye gemisinin bütün emniyet tedbirlerine rağmen Rus savaş gemilerince batırılması, Karadeniz'de güvenli biçimde nakliyat yapılamayacağıının ilk işaretleriydi²⁶. Esasında Yavuz ve Midilli dışındaki gemileri küçük zırhlılardan oluşan ve kömür sıkıntısı yaşayan Osmanlı donanmasının Ruslarla baş edebilmesi de pek mümkün görünmüyordu²⁷. Daha savaşın ilk aylarında Barbaros, Mesudiye ve Mecidiye adlı savaş gemilerinin Ruslarca batırılması²⁸ ve 26 Aralık 1914'te Yavuz zırhlısının bir mayına çarparak uzun süre tamirde kalmasıyla Karadeniz hâkimiyeti tümüyle Rusların eline geçti²⁹. Bu durumda Osmanlı Hükümeti büyük gemilerle icra edilen Karadeniz nakliyatına ara vermek zorunda kaldı.

Tüm bu olumsuzluklara karşın 3. Ordu'nun savaş gücünün ve yeteneğinin muhafazası için Karadeniz yoluyla sağlanan lojistik desteğin devam ettirilmesi gerekiyordu. Bu zorunluluk karşısında, daha önceden taşıma kapasiteleri ve hızları nedeniyle pek tercih edilmeyen kayıkların, erzak nakliyesinde kullanılmasına karar verildi. Böylelikle kıyı balıkçılığı ve kısa mesafeli taşımacılıkta kullanılan kayıklar Kastamonu, Sinop ve Samsun'dan yükledikleri yiyecek maddelerini Trabzon'a nakletmeye başladılar³⁰. Harbiye Nezaretinin emrine göre günlük olarak Sinop'tan 40³¹, Samsun'dan 70³² ton erzakın taşınması gerekiyordu. Ağustos 1915'te Samsun'dan nakledil-

²⁶ Ali İhsan Sabis, *Harp Hatıralarım Birinci Cihan Harbi*, c. 2, Nehir Yayınları, İstanbul 1990, s. 126-128.; Ziya Şakir, *1914-1918 Cihan Harbini Nasıl İdare Ettik?*, İstanbul 1944, s. 98.; Eser Tutel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 1997, s. 145.

²⁷ Sabis, *Harp Hatıralarım*, s. 198-199.

²⁸ Ahmet İzzet Paşa, *Feryadım*, c. 1, Nehir Yayınları, İstanbul 1992, s. 249.

²⁹ Faruk Yılmaz, *İmparatorluk Dönemi Türk-Alman İlişkileri (Goltz Paşa'nın Hatıratı)*, Berikan Yayınları, Ankara 2004, s. 78-79.; Bernd Langensiepen-Ahmet Gülerüz, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2000, s. 46.

³⁰ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Dahiliye Nezareti Şifre Kalemi (DH. ŞFR)*, 50/55 Dahiliye Nezaretinden Canik Mutasarrıflığına şifre 8 Şubat 1330 (21 Şubat 1915).; BOA. *DH. ŞFR*. 50/86 Dahiliye Nezaretinden Kastamonu Vilayetine şifre 12 Şubat 1330 (25 Şubat 1915).

³¹ BOA. *DH. ŞFR*. 53/260 Harbiye Nezaretinden Sinop Mutasarrıflığına şifre 24 Mayıs 1331- (6 Haziran 1915).

³² BOA. *DH. ŞFR*. 53/157 Harbiye Nezaretinden Canik Mutasarrıflığına şifre 16 Mayıs 1331- (29 Mayıs 1915).

mesi gereken erzak miktarı 80 tona çıkarıldı³³.

Rus tehdidi yüzünden sevkıyatta kullanılan kayıkların taşıma kapasitelerinin 3 tondan fazla olmamasına dikkat ediliyordu. Kayıkların küçüklüğü ve yüklerin hafifliği sevkıyatın güvenli ve hızlı biçimde icra edilmesini sağlıyordu. Hava koşulları uygun olduğu takdirde bir kayık Samsun'dan Trabzon'a ayda iki sefer yapabilmekteydi³⁴. Bu durumda, Harbiye Nezaretinin Samsun için öngördüğü günlük 80 ton erzakın sevki için, her gün Samsun'dan 26-27 kayığın sefere çıkması gerekiyordu. Oysa Trabzon valisinin ifadesine göre Haziran 1915'te 25 gün zarfında Samsun'dan sadece 300 sefer yapılmıştı ki³⁵, bu da planlanan miktarın yarısı bile değildi. Zaten bu sırada Samsun Trabzon arasında askerî birliklere erzak taşıyan kayık sayısı toplam 330'dur³⁶. Arşiv belgelerinden tespit edebildiğimiz kadarıyla bu 330 kayıkla Kasım 1914-Temmuz 1915 arasında Samsun ve çevresinden Trabzon'a taşınan erzak miktarı şu şekildeydi³⁷.

Sevkıyat Tarihi	Miktarı ve Cinsi	Nereden Nereye Nakledildiği
19 Kasım 1914	1.955 çuval arpa ve peksimet	Samsun-Trabzon
21 Kasım 1914	61.052 kg. erzak	Samsun-Trabzon
21-22 Kasım 1914	52.562 kg. arpa, yulaf, un	Samsun-Trabzon
26 Kasım 1914	201 teneke kavurma, 50 çuval arpa	Samsun-Trabzon
30 Kasım 1914	1210 çuval ve 95.687 kg. erzak	Samsun-Trabzon
4 Aralık 1914	45.866 kg. erzak, 1.741 kg. balıkyağı, 6.275 kg. kurşun	Samsun-Trabzon
5 Aralık 1914	66.020 kg. erzak	Samsun-Trabzon

³³ BOA. *Dahiliye Nezareti İdare-i Umumiye (DH. İUM)*, 82-1/1-35 Harbiye Nezaretinden Dahiliye Nezaretine tezkire 4 Ağustos 1331 (17 Ağustos 1915).

³⁴ BOA. *DH. İUM*. 82-1/1-20 Trabzon Vilayetinden Dahiliye Nezaretine telgraf 29 Haziran 1331 (11 Temmuz 1915).

³⁵ BAO. *DH. İUM*. 82-1/1-20 Trabzon Vilayetinden Dahiliye Nezaretine telgraf 29 Haziran 1331 (11 Temmuz 1915).

³⁶ BOA. *DH. İUM*. 82-1/1-20 Trabzon Vilayetinden Dahiliye Nezaretine telgraf 29 Haziran 1331 (11 Temmuz 1915).

³⁷ BOA. *DH. İUM*. E-5/33 Canik Mutasarrıflığından Dahiliye Nezaretine muhtelif tarihlerde çekilen şifreler.; BOA. *DH. İUM*. E-6/20 Canik Mutasarrıflığından Dahiliye Nezaretine muhtelif tarihlerde çekilen şifreler.; BOA. *DH. İUM*. E-6/44 Canik Mutasarrıflığından Dahiliye Nezaretine muhtelif tarihlerde çekilen şifreler.; BOA. *DH. İUM*. E-8/16 10 Receb 1333 (25 Mayıs 1915). BOA. *DH. ŞFR*. 53/156 Dahiliye Nezaretinden Trabzon Vilayetine şifre 16 Mayıs 1331 (29 Mayıs 1915). Öğün, *Kafkas Cephesinin I. Dünya...*, s. 198-199. Karadeniz sahillerinden kayıklar vasıtasıyla 3. Ordu'ya sağlanan lojistik destek, Trabzon ve çevresinin Nisan 1916'da Ruslar tarafından işgaline değin devam etti.

5 Aralık 1914	88.000 kg. erzak	Ünye-Trabzon
6 Aralık 1914	76.776 kg. erzak	Samsun-Trabzon
7-8 Aralık 1914	33.858 kg. erzak	Samsun-Trabzon
11 Aralık 1914	74.802 kg. arpa	Samsun-Trabzon
13 Aralık 1914	120 çuval arpa	Samsun-Trabzon
15 Aralık 1914	27.993 kg. arpa	Samsun-Trabzon
28-29 Aralık 1914	158.250.kg. un, 112 teneke kavurma, 8075 kg. şeker	Samsun-Trabzon
30 Aralık 1914	129.375 kg. un	Samsun-Trabzon
30-31 Aralık 1914	23.275 kg. erzak	Samsun-Trabzon
2 Ocak 1915	207.718 kg. ve 860 çuval erzak	Samsun-Trabzon
3 Ocak 1915	57.703 kg. zahire	Samsun-Trabzon
3 Ocak 1915	23.677 kg. erzak	Çarşamba-Trabzon
4 Ocak 1915	21.602 kg. erzak	Samsun-Trabzon
5 Ocak 1915	6.051 kg. yağ ve kavurma	Samsun-Trabzon
11 Ocak 1915	87. 000 kg. erzak	Samsun-Trabzon
12 Ocak 1915	212.382 kg. erzak	Samsun-Trabzon
15 Ocak 1915	59.442 kg. erzak, 566 teneke kavurma	Samsun-Trabzon
18-19 Ocak 1915	70.737 kg. zahire	Ünye-Giresun
19 Ocak 1915	44.000 kg. erzak	Samsun-Trabzon
20 Ocak 1915	33.103 kg. arpa ve un	Samsun-Trabzon
21 Ocak 1915	21.610 kg. erzak	Samsun-Trabzon
22-23 Ocak 1915	71.809 kg. erzak	Samsun-Trabzon
25 Ocak 1915	38.771 kg. erzak	Samsun-Trabzon
26-27 Ocak 1915	58.113 kg. zahire	Samsun-Trabzon
27 Ocak 1915	38. 322 kg. erzak	Samsun-Trabzon
29 Ocak 1915	22.124 kg. erzak	Samsun-Trabzon
30-31 Ocak 1915	38.810 kg. erzak	Samsun-Trabzon
6 Şubat 1915	131.997 kg. erzak	Samsun-Trabzon
7 Şubat 1915	24.740 kg. erzak	Samsun-Trabzon
10 Şubat 1915	19.137 kg. zahire	Samsun-Trabzon
11 Şubat 1915	48. 417 kg. zahire	Samsun-Trabzon
24-27 Mayıs 1915	56.000 kg. erzak	Samsun-Trabzon
28 Mayıs-2 Temmuz 1915	1.809.516 kg. erzak	Samsun-Trabzon
8-13 Temmuz 1915	202.183 kg. erzak	Samsun-Trabzon

Sevkiyat kayıkları için en önemli tehlike Rus savaş gemileriydi. Ruslar, kayıklarla Trabzon'a erzak sevk edildiğini tespit ettikleri andan itibaren, önlerine çıkan veya sahilde bulunan kayıklara ateş açmaktaydılar³⁸. Rus torpidoları gerektiğinde küçük bir kayık için dahi 500 kiloluk bir top mermisini sarf etmekten çekinmiyordu³⁹. Rus torpidoları çoğunlukla kıyılarda ve iskelelerde demirli kayıkları hedef almaktaydı⁴⁰. Nitekim 26 Temmuz 1915'te Samsun limanına altı yüzden fazla top mermisi atan Rus kruvazörleri, 32 kayığı batırılmışlardı⁴¹. 17 Kasım 1915'te ise yine Rus kruvazörlerinin bombardımanı neticesinde Trabzon limanındaki 43 kayık kullanılamaz hale gelmişti⁴². Rus bombardımanları neticesinde zarar gören kayık sayısının artmasıyla Karadeniz sevkiyatının olumsuz yönde etkileneceğini gören Osmanlı Hükümeti, yapmış olduğu bir düzenlemeyle kayıkçıların zararlarının % 45'inin ödenmesine olanak sağladı. Bombardımana maruz kalan yerlerdeki mülkî idarecilerin başkanlığında oluşturulan komisyonlarca yapılan incelemeler neticesinde, Kasım 1915'te Samsun'lu kayıkçılara 391.500, Trabzonlu kayıkçılara 2. 686.500 kuruş⁴³ ve Şubat 1916'da Bolulu kayıkçılara 457.416 kuruş ödenmesi kararlaştırıldı⁴⁴.

Sevkiyat kayıkları için bir diğer tehlike ise Rus deniz mayını ve torpil-leriydi. Ruslar deniz yoluyla 3. Ordu'ya sağlanan lojistik desteği kesmek üzere, gemi ve kayıkların yanaştığı iskele ve liman ağızlarına mayın ve torpil setleri döşediler. Bu türden bir set 18 Kasım 1914'te Trabzon açıklarında oluşturulmuştu⁴⁵. Bu torpil ve mayınlar özellikle geceleri seyir halindeki deniz araçları için önemli bir tehlike oluşturmaktaydı. Nakliyatın güvenli biçimde sürdürülmesi için bunların toplanması gerekliydi. Ancak o tarihlerde Karadeniz sahillerinde torpil ve mayınları toplayıp imha edecek teknik bilgi ve ihtisas sahibi bahriye müfrezeleri yoktu. Bu işler genellikle bir bahriye çavuşu tarafından yönlendirilen halk tarafından yapılmaya çalışılmaktaydı.

³⁸ Süleyman Beyoğlu, "Birinci Dünya Savaşı'nda Trabzon (1914-1919)", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri (6-8 Kasım 1998)*, Trabzon Belediyesi Yayınları, Trabzon 2000, s. 480.

³⁹ Mustafa Reşit Tarakçıoğlu, *Trabzon'un Yakın Tarihi*, Trabzon 1986, s. 17.

⁴⁰ BOA. *Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye 5. Şube (DH. EUM. 5.Şb)*, 18/8 29 Eylül 1331 (12 Ekim 1915); BOA. *DH. EUM. 5. Şb. 22/5 14 Kanun-ı Sâni 1331 (27 Ocak 1916)*.

⁴¹ BOA. *DH. EUM. 5. Şb. 16/9 13 Temmuz 1331 (26 Temmuz 1915)*.

⁴² BOA. *DH. EUM. 5. Şb. 20/53 Trabzon Vilayetinden Dahiliye Nezaretine tezkire Teşrin-i Sâni 1331 (Kasım 1915)*.

⁴³ BOA. *DH. İUM. 89-8/1-5 Dahiliye Nezaretinden Trabzon Vilayetine ve Canik Mutasarrıflığına tezkire 15 Teşrin-i Sâni 1331 (28 Kasım 1915)*.

⁴⁴ BOA. *DH İUM. 89-8/1-1 Dahiliye Nezaretinden Harbiye Nezaretine tezkire 13 Şubat 1331 (26 Şubat 1916)*.

⁴⁵ Langensiepen-Güleryüz, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, s. 45.

Bilgi ve deneyim eksikliği nedeniyle mayın toplama ve sahile çekerek imha etme işleri çok ağır biçimde ilerliyordu⁴⁶. Kıyılar yeterince temizlenemediği için torpil ve mayına çarparak batan kayıklara sıkça rastlanmaktaydı⁴⁷.

Kayıkçılar gerek Rus savaş gemileri ile torpil ve mayınlarından ve gerekse olumsuz hava koşullarından etkilenmemek üzere kıyı boyundan seyretmekteydiler. Kayıkçıları Rus savaş gemilerinden korumak üzere bütün sahil boyunca hâkim noktalara gözcüler yerleştirilmişti. Rus torpidoları gözcüler tarafından tespit edildiği anda, kilisede çan çalınmak veya cami minaresine bayrak asılmak suretiyle kayıkçılar uyarılmaktaydı. Bu işaretleri gören kayıkçılar aniden kıyıya yönelerek, yelken ve direklerini indirip, halkın da yardımıyla yüklerini boşaltmaktaydılar. Boş durumdaki kayıklar ya sahildeki binaların arkasına çekilmekte, ya da belli bir miktar su almaları sağlanarak batmış görüntüsü verilmekteydi⁴⁸. Kayıkçıların her türlü ihtiyacı kıyı ve iskelelerdeki halktan satın alınmakta ve bu husustaki tüm masraflar Harbiye Nezareti bütçesinden karşılanmaktaydı⁴⁹.

Savaş yıllarında Karadeniz’de kayıklar erzak nakliyesinden başka, Doğu Karadeniz’de Rus işgalinden kaçan hükümet memurları ile halkın batıya taşınmasında da kullanıldı. 1916 Nisan ayı başında Trabzon Valisi Cemal Azmi Bey ve hükümet memurları ile bunların aileleri askerî nakliyat kayıklarıyla Ordu’ya taşındılar⁵⁰. Bunların dışında kalan ve amaçsızca batıya doğru çekilen halk ise onlar kadar şanslı değildi. Her ne kadar Cemal Azmi Bey aksini iddia etse de, askerî sevkıyat kayıkları daha çok varlıklı kimselere ait piyano, saksı, mobilya gibi eşyaların taşınmasında kullanılmakta, bu durum ise çaresizce karayoluyla batıya doğru kaçmaya çalışan halkın şikâyetlerine sebep olmaktaydı⁵¹. Trabzon’daki 600 kadar kayıkçı esnafının çoğu aileleriyle batıya doğru çekildikleri için⁵², halk kayık bulmakta sıkıntı çekmekteydi. Trabzon’da kalan ve taşımacılık yapan az sayıdaki kayıkçı ise çok

⁴⁶ Muzaffer Lermioğlu, *Akçaabat-Akçaabat Tarihi ve Birinci Genel Savaş-Hicret Hâtıraları*, Kardeşler Basımevi, İstanbul 1949, s. 201-202.

⁴⁷ Lermioğlu, *Akçaabat-Akçaabat Tarihi...*, s. 196

⁴⁸ Lermioğlu, *Akçaabat-Akçaabat Tarihi...*, s. 209.; Tarakçıoğlu, *Trabzon’un Yakın...*, s. 17.

⁴⁹ BOA. DH. İUM. 89-1/1-33 Harbiye Nezaretinden Dahiliye Nezaretine tezkire 24 Nisan 1331 (7 Mayıs 1915).; BOA. DH. ŞFR. Dahiliye Nezaretinden Trabzon Vilayetine ve Canik Mutasarrıflığına şifre 24 Nisan 1331 (7 Mayıs 1915).

⁵⁰ Lermioğlu, *Akçaabat-Akçaabat Tarihi...*, s. 246.

⁵¹ BOA. DH. İUM. 89-9/1-35 Trabzon Valisi Cemal Azmi Bey’den Dahiliye Nezaretine tezkire 23 Mayıs 1332 (5 Haziran 1916).; Tarakçıoğlu, *Trabzon’un Yakın...*, s. 9-10.

⁵² BOA. DH. İUM. 89-1/1-48 Trabzon Valisi Cemal Azmi Bey’den Dahiliye Nezaretine telgraf 8 Mayıs 1332 (21 Mayıs 1916).

yüksek ücretler talep etmekteydi⁵³. Hali vakti yerinde olan veya malını mülkünü satabilen halkın bir kısmı yüklü miktarda paralar ödeyerek, kiralandıkları kayıklarla, Rus savaş gemilerinin tacizlerine rağmen Ordu, Samsun, Sinop ve Bolu sahillerine kadar geldiler⁵⁴. Bu şekilde deniz yoluyla Rus işgalinden kaçabilen insan sayısı 20.000 civarındadır ki, bu da toplam muhacirlerin %5'ine tekabül ediyordu⁵⁵.

1916 Nisan ayı başlarından itibaren Trabzon ve çevresinin Rus işgaline uğraması ile birlikte, Karadeniz'deki kayıklar yönlerini Batı Karadeniz'e, İstanbul'a çevirdiler. İlaş bakımından tümüyle Anadolu'ya bağımlı olan İstanbul, savaşın ikinci yılından itibaren açlık tehlikesi ile yüz yüze kalmıştı. Halkın beslenmesi görevini üzerine alan Şehremaneti, savaş şartlarında yeterli vagon bulamadığı için, Anadolu'nun iç ve kıyı bölgelerinden tahıl sevk etmekte büyük zorluklar yaşamaktaydı⁵⁶. Bu zorluğu aşmak üzere, en azından Karadeniz kıyı bölgelerinden veya sahile yakın çevreden gönderilecek yiyecek maddelerinin kayıklarla İstanbul'a taşınması yoluna gidildi. 1916 yılı Haziran ayından savaş sonuna değin, 80'den fazla kayık Sinop, Kastamonu ve Zonguldak'tan yükledikleri yiyecek maddelerini İstanbul'a taşıdılar⁵⁷. Bu iki yılı aşkın süre zarfında İstanbul'a yapılan erzak sevkiyatında çoğunlukla Rus işgalinden kaçan Trabzonlu kayıkçılar kullanıldı⁵⁸. Tüm bunların dışında çok yaygın olmamakla birlikte, Zonguldak ve çevresinden İstanbul'a kömür taşınmasında da Karadeniz'deki kayıklardan istifade edilmiştir⁵⁹.

Sonuç olarak, 1914-1918 yılları arasında Karadeniz kıyılarında icra edilen kayık taşımacılığının önceki dönemlere nazaran önemli farklılıklar içerdiğini söylemek mümkündür. Daha önceden çoğunlukla kıyı balıkçılığı

⁵³ Beyoğlu, "Birinci Dünya Savaşı'nda...", s. 482.

⁵⁴ Nedim İpek, "Birinci Dünya Savaşı Esnasında Karadeniz ve Doğu Anadolu'da Cereyan Eden Göçler", *19 Mayıs ve Milli Mücadelede Samsun Sempozyumu Bildiriler (16-20 Mayıs 1994)*, Samsun 1994, s. 61-64.

⁵⁵ İpek, "Birinci Dünya Savaşı Esnasında...", s. 65.

⁵⁶ Zafer Toprak, *İttihad-Terakki ve Cihan Harbi Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik 1914-1918*, Homer Kitabevi, İstanbul 2003, s. 127-138.

⁵⁷ Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Arşivi (ATASE), *Birinci Dünya Harbi Kataloğu (BDH)*, Klasör (Kla): 2085, Dosya (Dos): 31, Fihrist (Fih): 1-2.....1-96. ; ATASE, *BDH*, Kla: 2086, Dos:37, Fih: 1-75.

⁵⁸ BOA. *DH. ŞFR.* 65/55 Dahiliye Nezaretinden Ankara Vilayetine şifre 9 Haziran 1332 (22 Haziran 1916). Trabzon Valisi Cemal Azmi Bey Rus işgali sonrası 660 kayıkçının aileleriyle birlikte Karadeniz'in batı sahillerine kaçtıklarını ifade etmekteydi. BOA. *DH. İUM.* 89-1/1-48 Trabzon Valisi Cemal Azmi Bey'den Dahiliye Nezaretine telgraf 8 Mayıs 1332 (21 Mayıs 1916).

⁵⁹ Langensiepen-Güleryüz, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, s. 49.

ve kısa mesafeli taşımacılıkta kullanılan kayıklar, bu dönemde savaş şartlarının da zorlamasıyla uzak mesafelere erzak, cephane ve kömür taşımak suretiyle ordu birliklerinin ve halkın lojistik desteğinin sağlanmasına önemli katkı sağlamıştır. Ayrıca Rus işgalinden kaçan halk kütlelerinin batı bölgelerine taşınmasında da yine kayıklardan istifade edilmiştir. Savaş yıllarında Karadeniz'deki Rus deniz gücünün ve tehdidinin boyutları dikkate alındığında, kayıkların bu dönemde ne kadar önemli bir işleve sahip olduğu çok daha kolay anlaşılabilir. Her türlü Rus kontrol ve denetimine karşılık kayak ve kayakçıların bu yetkinliğinin, Milli Mücadele döneminde İstanbul'dan Anadolu'ya Karadeniz yoluyla silah ve cephane kaçırılması eylemlerine iyi bir örnek teşkil ettiği şüphesizdir.

ABSTRACT

The Ottoman Empire concluded an alliance with Germany in August 1914 and declared mobilization. The Ottoman Government wanted to use Black Sea to send supplies to the Ottoman army in the eastern frontiers. From August to November 1914 military personnel, ammunition and food supplies were carried by big ships, however, when Russia entered the war and began to sink Ottoman ships the transportation were stopped. In this situation the Ottoman Government decided to send the supplies by land route. However, the route was not good enough to send the necessary supplies to the Ottoman army. As a result the Ottoman Government decided to use small boats (kayık) for the transportation of supplies. Between 1915-1916 the small boats were loaded in Sinop and Samsun and carried supplies under the threat of Russian war ships. The boats also transported civilian people from the war zone to the secure areas.

Key Words: Black Sea, Boat, World War I, Logistic.