Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı
Yıl: 13, Bahar 2015, Sayı: 18, ss. 299-347, **100. Yıl**

Çanakkale Cephesi'nde Türk Ordusunun İaşe ve İkmal Faaliyetleri

Mehmet ÇEVİK[*] & Yavuz Selim ÇELOĞLU[**]

Öz

Birinci Dünya Savaşı'nda Türk ordusunun kesin başarı sağladığı yegâne cephe Çanakkale Cephesi'dir. Kazanılan bu zaferde; ordunun şecaati, kahramanlığı ve vatanperverliği yanında muharip ordunun harp kabiliyetini arttıran her türlü lojistik hizmetlerin başarılı bir şekilde yürütülmesinin büyük etkisi vardır.

Lojistik faaliyetlerin en önemli unsurlarından birini de hiç şüphesiz iaşe ve ikmal faaliyetleri teşkil etmiştir. Zira tarihi süreç içinde orduların harp kabiliyetini etkileyerek savaşın gidişatına tesir eden faktörlerin başında iaşe meselesi gelmiştir. Bu durum özellikle Birinci Dünya Savaşı gibi önemli iaşe buhranlarının yaşandığı bir dönemde daha da önem kazanarak harbin sonucu değiştirecek kadar stratejik bir mesele halini almıştır.

Çanakkale Muharebeleri esnasında Türk ordusunun yaşadığı en büyük problemlerden biri de, muharip ordunun beslenme meselesi olmuştur. Özellikle dar bir alanda, her iki taraftan yarım milyona yakın ordunun yer aldığı bir cephede, iaşe maddelerinin temini kadar bunların cephe gerisindeki depolara kadar nakledilmesi ve buradan da en uçtaki siperlere ulaştırılması harbin akıbetini tayin edecek kadar ehemmiyet kazanmıştır.

Bu çalışmada, Çanakkale Cephesi'ndeki muharip ordunun iaşe ve ikmal durumu ana hatlarıyla ele alınarak söz konusu faaliyetlerin elde edilen başarıya katkısı ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Çanakkale Cephesi, Birinci Dünya Savaşı, Türk Ordusu, Lojistik, İaşe ve İkmal*

[*] Doç. Dr., Fırat Üniversitesi, İnsani ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Tarih Bölümü/meecevik@gmail.com
[**] Araştırma Görevlisi, Bingöl Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü/ ys_celoglu@hotmail.com

Food and Supply Activities of Turkish Army in Gallipoli Front

Abstract

The Turkish army's absolute success in World War I was the Battle of Gallipoli. Along with bravery, heroism and patriotism, successful logistical operations significantly enhanced the warfare capability of the victorious army.

There is no doubt that one of the most important logistical operations is food and supply operations. This is because throughout the history, food is one of the leading factors that influence the progression of wars by affecting the warfare capability of armies. This issue was even more important in World War I, which saw significant food and supply crises become a strategic problem that would change the course of the war.

In fact, one of the main problems that the Turkish army faced during the Battle of Gallipoli was the nutrition of the combat troops. In a very narrow area where there were a large number of soldiers from both sides, it was vitally important to transport the food and supply materials to the depots behind the battlefront and then to deliver them to the trenches, a difficult task that would determine the battle's outcome. This study examines the food and supply operations of the Turkish army in the Battle of Gallipoli and aims to show how logistical operations contributed to the victory.

Keywords: *Battle of Gallipoli, I World War, Turkish Army, Logistics, Food and Supply*

Giriş

Birinci Dünya Savaşı'nda harbin gidişatını etkileyen en önemli cephelerden biri de kuşkusuz Çanakkale Cephesi'dir. Öyle ki doğurduğu sonuçlar itibariyle savaşın seyrini etkilediği gibi sonraki dönemler içinde de belirleyici sonuçlar doğurmuştur.

İtilaf Devletleri bu cepheyi, Çanakkale Boğazı'nı geçerek başkent İstanbul'u almak ve böylece Osmanlı Devleti'ni savaş dışına itmek amacıyla açmıştır. Ayrıca özellikle zor durumda olan Rusya ile yakın temas kurarak silah ve malzeme yardımında bulunmak ve Rusya'yı ablukandan kurtarmak amacıyla planlanmıştı.[1]Bu amaçla Çanakkale Boğazı'na karşı ilk girişimler daha Ağustos 1914'ten itibaren söz konusu olmuş ancak Osmanlı Devleti'nin tarafsızlığını ilan etmesiyle bu mesele üzerinde fazla durulmamıştı.

1 Çanakkale Cephesi'nin açılmasında tarafların siyasi, askeri, ekonomik vb. birçok nedeni bulunmaktadır. Daha geniş bilgi için Bkz. Turhan Seçer, *Destanlaşan Çanakkale Deniz Kara Hava Savaşları Bütün Yönleriyle Anılar ve Yorumlar*, İstanbul, 2005, s. 65-70.

İlk olarak itilaf donanmasının 19 Şubat 1915'te boğazın her iki yakasındaki Türk tabyalarının bombalanmasıyla başlamış olan deniz muharebeleri, 18 Mart 1915'te İtilaf devletlerinin boğazı geçme teşebbüsleri başarısızlığa uğradı. Sonuçta İtilaf Deniz kuvvetleri büyük zayiat vererek Boğazdan çekilmek zorunda kaldı.[2] Bunun üzerine 25 Nisan 1915 günü İtilaf devletlerince kara harekâtı başlatıldı. Ancak itilaf devletlerinin Arıburnu, Conkbayırı ve Anafartalar'da yapmış olduğu saldırılar 6 Ağustos 1915'te durduruldu. Yaklaşık 250.000 askerini kaybeden İtilaf devletleri Aralık ayından itibaren çekilmeye başladı. İngilizler 19-20 Aralık 1915'te Arıburnu, Anafartalar, 8-9 Ocak gecesi Seddülbahir bölgesini boşaltmasıyla Çanakkale Muharebeleri sona erdi.

Çanakkale Cephesi kara, deniz ve hava muharebelerinin aynı anda yaşandığı ender muharebelerden birisi olarak tarihe mal olmuştur. Bu cephe, Osmanlı Devleti'nin savaştığı diğer cephelerden farklı olarak Türk ordusunun kesin zafere ulaştığı yegâne cepheydi. Bu başarıda, muharip ordunun kahramanca mücadelesinin yanında lojistik hizmetlerin başarılı şekilde yürütülmesinin büyük katkısı olmuştur.

Lojistik faaliyetlerin en önemli unsurlarından birini de kuşkusuz iaşe ve ikmal faaliyetleri teşkil etmiştir. Zira bu faaliyetler, tarihin her döneminde muharip orduların adeta can damarını oluşturmuş ve orduların harp kabiliyeti arttırarak savaşın gidişatına yön veren faktörlerin başında gelmiştir. Osmanlı Devleti bu hakikati en son Balkan savaşlarında tecrübe etmiştir.[3] Ancak yaşanan bu acı tecrübelere rağmen gereken ders çıkarılamamıştır. Nitekim ülkenin savaşa katılmaya karar verdiği dönemde, bir seferberlik bütçesi hazırlanmadığı gibi seferberlik ve yığınak planları çerçevesinde yapılan lojistik planlamalar da gerçeğe uygun olarak hazırlanmamıştır. Seferberlik planları eldeki mevcut malzeme ve kaynaklara göre değil, arzu edilen ve hayali planlamalara göre düzenlenmiştir. Bu nedenle özellikle düzenli harpler için lazım gelen malzeme, silah, cephane, vb. lojistik ihtiyaçlar tamamlanamadığı gibi gerekli yığınakta yapılamadan ordu seferber edilmiştir. Böylece ordu birliklerinin sefer ihtiyaçları başta olmak üzere harekâta katılacak ordunun tüketiminin ne olacağı tam olarak saptanamadığı gibi yeterli stok da yapılamamıştır.[4]

2 Rauf Atakan, "Birinci Dünya Savaşı'nın 1915 Yılı Çanakkale Muharebelerinde 5 nci Ordu'nuın Personel Kayıpları ve İkmal", *Askeri Tarih Bülteni*, c. 10, S. 18, s. 47.

3 Osmanlı ordusunun küçük Balkan Devletleri karşısında adeta hezimete uğramasında, ordunun iaşe hizmetleri başta olmak üzere diğer lojistik ihtiyaçların yeterince karşılanamamasının büyük etkisi olmuştur. Dz. Yb. Sami, "Balkan Harbinde ve Büyük Harpte Çanakkale Cephesinin İkmal İşleri", *Levazım Mecmuası*, 7. Sene, Sayı 26, Mart 1937, s. 63; Miralay Mahmud Beliğ, "Balkan Harbinde Mürettep Dördüncü Kolordunun Harekâtı", *Askeri Mecmua Tarih Kısmı*, Mart 1928, Sayı 9, s. 495-496; Ahmet Reşit Rey, *İmparatorluğun Son Döneminde Gördüklerin Yaptıklarım(1890-1922),* (haz. Nur Özmel Akın), İstanbul, Şubat 2014, s. 219-220; Tüccarzâde İbrahim Hilmi, *Balkan Harbi'ni Niçin Kaybettik?,* (haz. Mecit Yıldız& Hamdi Akyol) İstanbul, 2012, s. 35-75.

4 Aslında barış zamanlarında veya en geç savaşa karar verildiği dönemde ülkenin koşulları göz önüne alınarak yurt içi, menzil ve ordu bölgelerinde belirlenen ikmal noktaları için yeterli stokun yapılması gerekirken bu yapılamamıştır. Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik,* "X ncu Cilt", Ankara, 1985, 133-134; Ali İhsan Sabis, *Harp Hatıralarım Birinci Dünya Harbi*, c. 2, İstanbul, 1992, s. 26.

Çanakkale Cephesi'nde, başlangıçta boğazı korumakla görevli Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı'nın iaşe ve ikmal faaliyetleri doğrudan doğruya Harbiye Nezareti Levazım Dairesince karşılandı. Daha sonra cephenin savunulması amacıyla 25 Mart 1915'te 5. Ordu kuruldu. Bu ordunun kuruluşunu tamamlanmasıyla birlikte, cephede yer alan tüm birliklerin beslenme görevi bu orduya bağlandı. Bununla birlikte 5 Nisan 1915 tarihinden itibaren Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı'nın beslenme görevi de bu orduya devredildi.[5]

Seferberliğin başlanmasıyla birlikte cephedeki muharip asker sayısında hızlı ve büyük artışlar yaşandı.[6] Buna paralel olarak ordunun iaşe ihtiyacında da her geçen gün arttı. Ancak savaşın getirdiği olağanüstü şartlar karşısında sürekli artan bu taleplerin karşılanması hususunda büyük zorluklarla karşılaşıldı. Bu nedenle Çanakkale Muharebeleri süresince Türk ordusunun yaşadığı en önemli problemlerin başında muharip ordunun beslenme meselesi geldi. Nitekim ordunun gıda ihtiyacının olağanüstü şartlara rağmen zamanında ve düzenli olarak karşılanması hususunda üç temel problem karşılaşıldı. Bunlar; ordunun iaşe ihtiyacının tespit edilerek temin edilmesi, depolanması ve ordu bölgesine sevk ve dağıtımı meseleleridir.

1. İaşe Maddelerinin Temini

Seferberliğin ilanından itibaren yiyecek maddelerinin temin edilmesi ve dağıtımını Harbiye Nezareti bünyesinde bulunan Levazımat-ı Umumiye Riyaseti'nce yürütülmekteydi.[7] Bu amaçla seferberliğin ilanından bir hafta sonra yani 9 Ağustos 1914 tarihinde iaşe işleriyle iştigal etmek üzere aynı zamanda ordu ve halkın ihtiyaçlarını teminiyle mükellef Harbiye, Maliye ve Dahiliye Nazırlarından müteşekkil bir komisyon kurdu. İsmail Hakkı Paşa başkanlığında, Harbiye Nezaretine bağlı Levazımat-ı Umumiye Dairesi vasıtasıyla piyasadaki fazla ürünler tespit edilerek toplanmaya başlandı.[8] Ancak Birinci Dünya Savaşı'na kadar tarımsal ürünler ve sanayi malları başta

5 Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi V. Cilt Çanakkale Cephesi Harekâtı 1nci, 2nci ve 3ncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi (Haziran 1914-9 Ocak 1916),*Ankara, 1997, s. 237-238.

6 Çanakkale Cephesi'ni savunmakla görevli 5. Ordunun mevcudu Nisan 1915 tarihi itibariyle 50.000 civarındaydı. Ancak özellikle kara muharebelerinin başlamasıyla birlikte cephedeki ordu mevcudu hızla artmıştı. 28 Eylül 1915 tarihine gelindiğinde cephedeki asker sayı 287.124'e ve hayvan sayısının da 79.000' e ulaşmıştı. Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik,* s. 671; Liman Von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, İstanbul, 2006, s. 73; Edward J. Erickson, *I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu Çanakkale, Kutü'l Amare ve Filistin Cephesi*, (çev. Kerim Bağrıaçık), İstanbul, 2009, s. 34.

7 Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik,* s. 167.

8 Harbiye Nezareti bünyesinde oluşturulan komisyonlar vasıtasıyla ordunun bir sene zarfında ihtiyaç duyacağı gıda maddelerinin cins ve miktarı tespit edilirdi. Ayrıca iaşe maddelerinin temin edileceği kaynaklar ile bunların temin usul ve yöntemleri de belirlenerek Meclis-i Vükelânın onayına sunulurdu. Meclisin onayı alındıktan sonra bu ihtiyaçlar yetkili mercilerce temin edilirdi. *BOA, BEO.,* Dos. No. 4405, Göm. No. 330328.

olmak üzere diğer iaşe kaynaklarının ülkedeki potansiyelini tam olarak tespit etmek oldukça zordu. Çünkü bu zamana dek ülke kaynaklarının layıkıyla anlaşılmasını sağlayacak istatistik usulü tatbik edilmemişti. Oysa bugünkü anlamda bir istatistik tutulmuş olsaydı daha seferberliğin ilanından itibaren ordu ihtiyaçlarının karşılanacağı kaynaklar kolayca tespit edilmiş olacaktı. Böylece ordunun iaşe ihtiyacı daha kısa zamanda ve daha kolayca temin edilmesi mümkün olacaktı. Nitekim Avrupa devletleri oluşturdukları istatistikler sayesinde ülkelerinin üretim miktarları ile üretim potansiyelleri kolaylıkla tespit edebiliyorlardı.[9] Bu nedenle daha savaşın başlangıcından itibaren ordu ihtiyaçlarının kolayca temin edilmesi amacıyla ülkenin sanayi ürünleri ve toprak mahsulleri vb. potansiyelin layıkıyla anlaşılması sağlamak amacıyla istatistiklerin hazırlanmasına başlandı. Ayrıca bu amaca yönelik olarak da bir "*istatistik talimatnamesi"* hazırlandı.[10]

Osmanlı Devleti, daha savaşın başlangıcından itibaren ülke topraklarını ordu-ların harekât alanları göz önünde bulundurarak iaşe bölgelerine ayırdı. Böylece her ordu için bir iaşe mıntıkası belirlenmiş oldu. Ordular ihtiyaçlarını öncelikle kendileri için tahsis edilen iaşe bölgesinden karşılamak zorundaydı.

Ordu için gerekli iaşe maddeleri temin edilirken belli başlı şu 3 yöntem kullanılmıştır. Bunlar aşar, tekâlif-i harbiye ve mübaya (satın alma) usulleridir. Ayrıca az da olsa iane (yardım), mübadele vb. diğer usullere de başvurulmuştur.[11]

Levazımat-ı Umumiye Dairesi tarafından hazırlanan çizelgede Yemen, Hicaz ve Asir mıntıkaları hariç olmak üzere 1915 yılında ordunun ihtiyaç duyacağı iaşe maddelerinin cins ve miktarları ile bunların depolanması gereken ambarlar şu şeklinde belirtilmiştir.[12]

9 "Ziraat İstatistikleri", *Ekinci*, 28 Teşrinisani 1329, c. 1, S. 12, s. 89-90.

10 Birinci Dünya Savaşı'na kadar Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu tarım ve sanayi üretimi hakkında bir istatistiğin tutulmamış olması daha savaşın başlangıcından itibaren ordunun ihtiyaç duyacağı iaşe, nakliye vasıtalarının, levazım ve teçhizatlarının nerelerden tedarik edilebileceği ve ülkenin mevcut iaşe potansiyelinin tam olarak anlaşılmasını engellemiştir. Oysa daha seferberliğin ilanından itibaren ordu ihtiyaçlarının karşılanacağı kaynakların tespit edilmesi ordunun ihtiyaç duyduğu gıda maddelerine zamanında ve kolayca ulaşmasını sağlayabilirdi. Ancak ülkede Avrupa tarzı bir istatistik oluşturulamadığından Harbiye Nezareti, ülke kaynaklarını belirlemek amacıyla bir talimatname yayınlayarak tüm kolordular ve müstakil komutanlıklara gönderdi. Söz konusu talimatnamenin 2. Maddesinde istatistikleri oluşturulma yol ve yöntemleri şu şekilde beyan edilmiştir: *"… bu babdaki malumat memurin-i mülkiye, zabıta-i mahalliye, jandarma, her kazada müteşekkil tedarik-i vasıta-i nakliye komisyonları ahvali mahalliyeye vakıf zabıtandan, aşar mültezimleri fabrika sahipleri, ticaret odaları, esnaf kethüdaları, eşraf-ı mahalliyeden resmi ve gayrı resmi tahriri ve şifai tedkikat neticesinde elde edilmesi..."* gibi hususlar çerçevesinde istatistiklerin oluşturulması gerekiyordu. *BOA, DH. HMŞ*, Dos. No: 13, Ves. No: 73;*BOA, DH.EUM.MH.,*Dos. No: 76, Göm. No: 63.

11 Harp yükümlülüğü anlamına gelen tekâlif-i harbiye, Osmanlı Devleti'nin savaş zamanlarında öteden beri başvurduğu bir yöntemdir. Özellikle ülkenin içinde bulunduğu ekonomik darboğaz nedeniyle iaşe maddeleri önemli bir kısmı tekâlif-i harbiye usulüyle temin edilir. Daha geniş bilgi için Bkz. Yavuz Selim Çeloğlu, *Çanakkale Cephesi'nde 5. Ordunun İaşesi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi), Elazığ, 2013, s. 61-75; Tuncay Öğün, *Kafkas Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, Ankara, 1999, s. 29-44.

12 Dersaadet (İstanbul), Edirne, Hüdavendiğar (Bursa), Konya, Ankara, Kastamonu, Adana, vilayetle-

Erzakın Cinsi	***Erzakın Miktarı (kg.)***	***Erzakın Cinsi***	***Erzakın Miktarı (kg.)***
Dakik (Un)	354.834.318	Zeytin	4.455.976
Ekmeklik Hububat	443.542.970	Odun	786.805.332
Et	69.697.320	Çay ve Kahve	1.649.513
Bulgur ve Pirinç	43.170.943	Şeker	18.710.509
Yağ-Zeytinyağı	11.788.129	Ot	359.414.070
Zahire (Kuru sebze, fasulye, bakla, nohut, mercimek, bezelye, patates vs.)	67.942.501	Yemlik (Arpa, yulaf, burçak vb. hayvan yemleri)	232.116.789
Tuz	18.038.580	Saman	536.218.884
Soğan ve Sarımsak	11.885.129	Odun Kömürü	136.875.000
Sabun	5.396.790	Kok Kömürü	700.000
Gaz	17.228.691		

Orduların 1915 yılı içerisinde ihtiyaç duyacağı iaşe maddelerinin cins ve miktarları Harbiye Nezareti'nce tespit edilmiş ve bu ihtiyaçların temin edileceği kaynaklar ile bunların temin usulleri belirlenerek Meclis-i Vükelâ'nın onayına sunulmuştur. Meclisin onayı alındıktan sonra bu ihtiyaçlar yetkili mercilerce temin edilmesi sağlanmıştır. Buna göre ordunun ihtiyaçları ile bunların tedarik usulleri şu şekilde belirlenmişti. Ordu için 443.540.970 kilo buğday, çavdar, mısır ve akdarı ile 536. 218.884 kilo arpa, yulaf ve benzeri hayvan yemi, 67.942.501 kilo kuru sebze ile 359.414.070 kilo kiyah ve 11.885.129 kilo soğana ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu ihtiyaçlar asaleten veya emaneten idare edilen aşar hâsılatıyla temin edilmesi ancak bunun mümkün olmadığı durumlarda ise mübaya suretiyle tedarik edilmesi kararlaştırılmıştı. Yine 232.116.789 kilo samanın mümkün olan mahallerde iane usulüyle elde edilmesine ve 9.697.525 kg. etin ise erkek ağnamın %15'inin tekâlif-i harbiye kanuna uygun olarak mazbata karşılığında temin edilmesi, noksan kalan kısmın ise müteahhitler vasıtasıyla mübayası edilmesi, sadeyağ ve don yağın tekalif-i harbiye suretiyle tedarik edilmesi ancak bunun mümkün olmadığı zamanlarda mübaya suretiyle temin edilmesi kararlaştırıldı. Yalnız mevcudu 1 milyon kiloya ulaşan zeytinyağı ile 4.855.976 kilo zeytinin öncelikle tekâlif-i harbiye suretiyle tedarik edilmesi gerekmekteydi. Ayrıca 5.396.790 kilo sabunun ise sabun imalathanelerindeki sabunların %25'inin tekâlif-i harbiye usulüyle alınması, bunun noksan kalması halinde ise zeytinyağlarını sabuna tahvil ettirmek suretiyle ihtiyaç duyulan sabunun temin edilmesi sağlanmalıydı.

riyle Çatalca, Gelibolu, Biga, İzmit, Afyon Karahisar, Kütahya, Karesi, Teke, Niğde, İçel, Bolu, Kayseri ve Eskişehir sancaklarından; Edirne'nin; Tekfurdağı (Tekirdağ) ve Kırkkilise (Kırklareli), Çatalca, Hadımköy ve Gelibolu mahalli ile Biga'nın Kala-i Sultaniye ve Karabiga ambarlarına diğer vilayetler ve livaların İzmit, Mudanya, Bandırma, Bursa, Balıkesir, Ankara, Konya, Geyve, Ulukışla, Pozantı ve sair şimendifer güzergâh ve istasyonlarında bulunan depo ve ambarlarında toplanacaktır. *BOA, DH.İ.UM.*, Dos. No: 4-2, Ves. No: 5-26.

Memlekette tedariki mümkün olmayan ve ithalat yoluyla temin edilen ürünlerden çay, şeker, kahve, petrol ve gazın tüccar adına gümrüklere gelecek olan ürünlerin belli bir kısmına el koymak suretiyle karşılanması kararlaştırılmıştır. Gazın % 20'si, kahve ve şekerin % 15'i çayın % 25'i vaz-ı yed (el koyma) edilerek mazbata karşılığından tedarik edilmesi ayrıca 18.038.580 kilo tuzun ise ülkenin muhtelif mahallerinden karşılanması kararlaştırılmıştır.[13]

5. Ordu'nun 1916 yılında ihtiyaç duyacağı iaşe maddelerinin cins ve miktarları da şu şekilde tespit edilmiştir.[14]

Erzakın Cinsi	***Erzakın Miktarı (kg.)***
Un (Dakik)	204.000.000
Ekmeklik Hububat	255.000.000
Et	42.500.000
Yağ-Zeytinyağı	6.800.000
Zahire (Kuru sebze, fasulye, bakla, nohut, mercimek, vs.)	40.800.000
Tuz	10.880.000
Soğan ve Sarımsak	6.800.000
Sabun	3.060.000
Zeytin	2.560.000
Çay ve Kahve	1.020.000
Bulgur ve Pirinç	25.500.000
Şeker	6.800.000
Ot	184.875.000
Saman	123.250.000
Yemlik (Arpa, yulaf, burçak vb. hayvan yemleri)	277.312.500
Gaz	10.200.000
Odun	436.000.000
Odun Kömürü	24.000.000

Yukarıda görüldüğü üzere 1916 yılı ihtiyaçları 1915 yılına göre daha düzenli ve anlaşılır hazırlanmıştır. Nitekim 1915 yılında hazırlanan çizelgede her ordunun ihtiyaçları ayrı ayrı hesaplanarak oluşturulmamış yalnızca ihtiyaç duyulan iaşe maddelerinin cins ve miktarı ile bunların depolanacağı ambarlar belirlenmiştir. Bu nedenle hangi ordunun ne kadar ihtiyacı olduğu tespit etmek güçtür. Ancak 1916 yılına ge-

13 *BOA, M.V.,*Dos. No: 197, Göm. Sıra No: 108; *BOA, DH.İ.UM*, Dos. No: 4-2, Ves. No:5-26.

14 1. Ordu, 2. Ordu ve 5. Ordular aynı iaşe bölgesinde yer aldığından bu orduların ihtiyaçları birlikte hesaplanmıştır. Bu ihtiyaçlar, ordunun iaşe bölgesi olan; Dersaadet, Edirne, Hüdavendiğar, Konya, Ankara, Kastamonu, Aydın, Çatalca, Biga, İzmit, Karahisar, Kütahya, Karesi, Teke, Menteşe, Bolu, Kayseri ve Eskişehir livalarından tedarik edilmesi gerekiyordu.*BOA, BEO,* Dos. No: 4405, Göm. Sıra No: 330328; *BOA, DH.İ.UM,* Dos. No: 93-4, Ves. No: 1-48.

lindiğinde her ordunun iaşe ihtiyacı ayrıca hesaplanmış ve her hangi bir karışıklığa mahal bırakılmayacak şekilde düzenlenmiştir.

Ordu için temin edilen iaşe maddeleri 3 kategoride ele alınarak değerlendirilmiştir.[15]

1. Ekmeklik olarak; buğday unu, arpa unu, mısır unu, darı unu, çavdar unu, peksimet, buğday, mısır gibi gıdalar

2. Erzak olarak; et, sebze, nohut, fasulye, bakla, bulgur, pirinç, tuz, yağ, konserve edilmiş gıdalar, yağlar, çay, kahve, şeker, tütün, sabun gibi maddeler

3. Yem olarak; arpa, buğday, çavdar, kepek, saman ve hayvanlar için kullanılan sarı tuz gibi hayvanların ihtiyaç duyduğu ürünler söz konusudur.

1.1. Ekmek Temini

Harp müddetince gerek askerin gerek ordu hizmetinde kullanılan hayvanların sefer ve savaş zamanlarındaki günlük istihkakları "*Seferberlik Nizamnamesi* ve *26 Eylül 1914 tarihli Askeri Tayinat ve Yem Kanun-ı Muvakkatı*" ile belirlenmişti. Savaş süresince yürürlükte bulunan bu kanun ve nizamnameye göre askerin günde en az 3000 kalori alması gerekiyordu.[16]

Askerin günlük ekmek istihkakı 900 gram olarak belirlenmişti. Ayrıca ekmeğe mukabil olarak 600 gram peksimet verilebilirdi. Peksimet, ekmek kadar besin değeri olmamasına rağmen uzun süre bozulmadan dayanabildiğinden daha çok mutfaklardan uzak olan ileri hatların beslenmesinde kullanılıyordu. Ancak iaşe sıkıntısının baş göstermesiyle peksimet, artık geri hatlarda da verilmeye başlandı. Eğer peksimetten başka erzak verilemeyecek bir durum hâsıl olursa peksimet miktarı 1000 grama çıkarılacaktı. Ayrıca ihtiyat ambarlarında peksimetlerin bozulmasını engellemek amacıyla haftada 2 gün ekmek yerine peksimet yedirilecekti. Peksimet daha çok papara[17] olarak hazırlanacak ve askere yedirilecekti.[18]

Çanakkale muharebeleri süresince askerin günlük 900 gram olan ekmek istihkakının temininde büyük sıkıntılar yaşanmamıştır. Ancak Osmanlı ordusunun savaştığı diğer cepheler için bunu söylemek mümkün değildir. Nitekim 1916 yılında

15 *ATASE Arşivi,* Kls. 1151, Dos. 109, Fih. 1-61.

16 *Seferiye Nizamnamesi*, Dersaadet 1332, s. 257-258; *Düstur,*"Askeri Tayinat ve Yem Kanun-ı Muvakkatı", Tertip II, c. 6, s. 1286-1301.

17 Papara: Ekmek makarnası veya ekmek mantısı da denir. Kurumuş veya bayatlamış ekmek ve peksimet küçük parçalar halinde doğranır ve üzerine soğan ilave edilerek yağda kavrulur. Bazen de peksimete su, şeker veya tatlandırıcı gıdalar ilave edilerek yapılan bir yemek türüdür. Bu yemeğin yapılmasındaki amaç kurumuş ekmek veya peksimetin yenilebilir hale getirilerek askere yedirilmesidir.

18 Burhan Sayılır, *Çanakkale Savaşları ve Savaş Alanları Rehberi*, Ankara, 2007, s. 226.

Çanakkale Cephesi'nde 900 gram ekmek verilirken 1918 yılında Filistin Cephesi'nde bu miktar 350-600 gram, 1918 yıllında Şam'da 500-600 gram, 1918 yılında Hayfa'da 900 gram, 1918'de Irak'ta ise bu miktar 300 grama kadar düşmüştür. Görüldüğü üzere Çanakkale Cephesi dışındaki diğer tüm cephelerde asker, günlük istihkakın çok altında bir miktarla yetinmek mecburiyetinde kalmıştır.[19]

5. Ordunun ekmeklik ihtiyacı için gerekli un ihtiyacı Tekirdağ, Karabiga ve Gelibolu'da bulunan un fabrikaları sayesinde büyük sıkıntılar çekilmeden tedarik edilmiştir.[20] Cephedeki birliklerin ekmek ve peksimet ihtiyacı ise kolordu ve tümen dağıtım merkezlerinde bulunan ekmekçi takımları sayesinden bir aksaklık yaşanmadan temin edilmiştir. Özellikle Lüleburgaz, Uzunköprü, Bandırma, Tekirdağ, Karapeykar ve Maydos'ta bulunan fırınlar sayesinde ordunun ekmek ihtiyacı, ciddi sorunlar yaşanmadan karşılanmıştır.[21] Bununla birlikte sivil yerleşim bölgelerindeki halk fırınları da kullanılarak ordunun ekmek ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır.[22]

1.2. Erzak Temini

Erzak olarak nitelendirilen ürünler; et başta olmak üzere her türlü hayvansal gıdalar, nohut, fasulye, bakla, bulgur, pirinç başta olmak üzere her türlü baklagiller, tuz, konserve edilmiş gıdalar, hayvansal ve bitkisel yağlar, her türlü kuru ve yaş sebze ve meyve, çay, kahve, şeker, tütün ve sabun gibi uzun süre saklanabilen maddeler söz konusudur.

Harp müddetince askere günlük olarak hangi erzak verilecek ise bunun miktarının ne olacağı ayrıca tespit edilmişti.[23]

19 Erik Jan Zürcher, Savaş *Devrim ve Uluslaşma, Türkiye Tarihinde Geçiş Dönemi (1908-1928)*, İstanbul, 2009, s. 189.

20 Genelkurmay Başkanlığı,*Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916)*, c. V, III. Kitap, Ankara, 2012, s. 488.

21 *ATASE Arşivi*, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-4; Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, s. 346; Halis Ataksor, *Çanakkale Raporu, Binbaşı Halis Beyin Savaş Notları*,İstanbul, 2008, s. 72.

22 İbrahim Arıkan, *Osmanlı Ordusundan Bir Nefer, Bir Mehmetçiğin Çanakkale-Galiçya-Filistin Cephesi Anıları*, Ankara, 2010, s. 71; Erich R. Prigge, *Liman Von Sanders Paşa'nın Emir Subayı Binbaşı Erich R. Prigge'nin Çanakkale Savaşı Günlüğü*, İstanbul, 2011, s. 52.

23 *ATASE Arşivi*, Kls. 1151, Dos. 109, Fih.1-36.

Erzakın Cinsi	***Erzakın Miktarı***
Peksimet	600 gr.
Bulgur ve Pirinç	150 gr.
Çorbalık Konserveler	100 gr.
Tereyağı ve Zeytinyağı	20 gr.
Tuz	20 gr.
Soğan ve Sarımsak	20 gr.
Kuru Sebze	120 gr.
Sebze Konserveleri	150 gr.
Kuru Üzüm	50 gr.
Çerez	250 gr.
Kavurma, Pastırma, Sucuk ve Kuru Balık	125 gr.
Et Konserveleri	200 gr.
Zeytin ve Peynir	160 gr.
Çay	1 gr.
Şeker	10 gr.
Sabun	9-10 gr.
Gaz	30 gr. (asgari verilmesi gereken miktar ise 5 gr.)

Osmanlı Devleti'ni teşkil eden memleketler arasında büyük ekonomik farklılıklar bulunuyordu. Ülkenin muhtelif bölgelere atfedilen gelir seviyesine bakıldığında İstanbul, Selanik, Edirne, Aydın, Manisa, İzmit ve Çanakkale başta olmak üzere Marmara ve Ege bölgesi ekonomik seviyesi yüksek olan bölgeler arasında yer alıyordu. Zirai üretimin bölgeler itibariyle dağılışına bakıldığında ise Marmara, Ege ve Akdeniz bölgesi eskiden beri ülkenin en zengin zirai bölgeleri arasında yer alıyordu. Orta Anadolu bugün olduğu gibi büyük bir hububat merkezi, Rumeli ise verimi ortalamanın üstünde bir zirai bölgesi durumundaydı. Buna karşın Suriye, Lübnan, Kudüs, Irak, Hicaz ve Trablusgarp gibi yerlerin ise zirai üretim seviyesi oldukça düşüktü.[24]

Anadolu'daki ekili toprakların %90'ı tahıl üretimi için kullanılmaktaydı. Bunlar arasında ekimi en çok yapılan ürün ise buğdaydı. Buğdaydan sonra Anadolu'da arpa, Rumeli'de mısır ikinci sırayı almaktaydı. Tahılın toplam üretim içindeki payı beşte iki ile beşte dört arasında değişmekteydi. Bu pay Rumeli ve Batı Anadolu'da, Doğu ve Orta Anadolu'ya nazaran düşüktü.[25]Osmanlı Devleti bir tarım ülkesi olmasına rağmen barış zamanında dahi buğdayın önemli bir kısmını ithal etmekteydi. Özellikle İstanbul başta olmak üzere sahil bölgelerin buğday, un ve pirinç ihtiyacı büyük oranda ithalatla karşılanıyordu.[26]

24 Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara, 1994, s. 35-44.

25 Tevfik Güran, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, İstanbul, 1998, s.75-76.

26 Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, İstanbul, 2009, s. 20-21.

Savaşın başlamasıyla birlikte ülkedeki tarımsal üretimde ciddi düşüşler yaşandı. Öyle ki 1916 yılında buğday üretiminde % 30 oranında azalma görülürken, 1918'e gelindiğinde bu oran % 40'a yaklaştı. Üretimdeki bu azalma diğer tarım ürünlerinde daha fazla oldu. Nitekim tütün, kuru üzüm, fındık, zeytinyağı, ham ipek ve pamuk gibi ürünlerdeki düşüş % 50'nin üzerinde gerçekleşti.[27]

Tüm bu olumsuz şartlara rağmen Çanakkale Cephesini savunmakla görevli 5. Ordunun hububat ihtiyacı büyük sorunlar yaşanmadan karşılanmıştır. Bunda muharebe alanın ülkenin gerek ekonomik gerekse zirai üretim açısından gelişmiş bölgelerine oldukça yakın bulunmasının büyük etkisi vardır. Ülkenin en zengin bölgeleri 5. Ordunun iaşe mıntıkası içerisinde olduğundan, bu ordunun ihtiyaçları karşılamak diğer ordulara göre nispeten daha kolay olmuştur. Bu nedenle harp müddetince orduların üretim merkezlerine uzaklığı ve yakınlığı ordular arasında beslenme açısından büyük farklılıkların yaşanmasına neden olmuştur.[28]

Harp müddetince ordusunun yemekleri günün koşullarına göre çoğunlukla bakliyattan oluşurdu.[29] Ancak özellikle bakliyatın ambarlarda saklanması esnasında yeterli tedbir alınamadığından yemeklerde çokça haşerat bulunurdu. Bu nedenle askerler arasında böcekli bakla veya kurtlu bakla yemeği tabiri çokça kullanılırdı.[30]

Ordunun beslenmesinde kullanılan en önemli gıda maddelerinden biri de hayvansal ürünlerdir. Zira askere günlük olarak et verilmesi gerekliydi. Ordunun et ihtiyacı da cephe gerisine kadar getirilerek mezbahalarda kesilen kasaplık hayvanlardan karşılanmaktaydı. Bir erin günlük taze et istihkakı 250 gram olarak belirlenmiş ancak taze et verilmediği zamanlarda bunun yarısı yani 125 gram kavurma, pastırma, sucuk veya et konservesi verilebilirdi. Ayrıca et istihkakı yerine tavuk, taze balık, konserve balık, yumurta, salamura peyniri, pastırma, sucuk, kaşar peyniri, süt ve yoğurt vb. gıdalar ile de mübadele edilebilirdi. Ancak et yerine daha çok kavurma ve konserve verilirdi.[31]

Orduya ait et, süt, peynir, hayvansal yağ vb. hayvansal gıda maddeleri öncelikle ordu menzil mıntıkası ve bu mıntıkaya yakın bölgelerden sağlanmaya çalışılmış-

27 Üretimdeki bu düşüş savaş dönemindeki vergi veya ordunun el koymasında kaçınmak için ürünlerin saklanmış veya az gösterilmiş olması bu rakamların üretimdeki düşüşün olduğundan daha fazla gösteriyor olması mümkündür. Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, s. 150.

28 Erik Jan Zürcher, *Savaş, Devrim ve Uluslaşma Türkiye Tarihinde Uluslaşma Dönemi (1908-192*8), s. 189.

29 İbrahim Arıkan, *Osmanlı Ordusundan Bir Nefer,* s. 48; Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916),* V. Cilt, III. Kitap, s. 488-489.

30 İbrahim Arıkan, *Osmanlı Ordusundan Bir Nefer*, s. 40, 70; İ. Hakkı Sunata, *Gelibolu'dan Kafkaslara I. Dünya Savaşı Anılarım*, İstanbul, 2008, s. 200.

31 Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik,* s. 173; Genelkurmay Başkanlığı**,** *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915 – 04 Haziran 1915),* V. Cilt, III. Kitap, s. 489.

tı. Hayvansal ürünler özellikle Rumeli bölgesinde kurulan ve daha çok devlete ait fabrikalardan karşılanmıştı. Özellikle Tekirdağ fabrikalarında işlenen hayvansal gıda maddeleri ordu bölgesine sevk edilmiştir.[32]

Savaşın başlangıcından itibaren hayvansal ürünlerde hızla azalma göstermişti. Bu durumun yaşanmasında ordunun et ihtiyacını karşılamak amacıyla dişi ve erkek hayvan ayırımı yapılmadan kesilmesinden kaynaklanmıştı. Hayvan sayısındaki bu hızlı azalma ete nispetle süt ve peynire olan ihtiyaç daha da arttırmıştı.

5. Ordu iaşe noktasında en büyük sıkıntıyı ülke dâhilinde temini mümkün olmayan gıda maddelerinde yaşandı. Savaşın başlamasıyla birlikte Osmanlı Devleti'nde olduğu gibi diğer savaşan devletler de öncelikli olarak ithalat ve ihracatta kısıtlayıcı tedbirlere başvurdu. Bu nedenle ülke içinde temini mümkün olmayan çay, şeker ve kahve gibi ürünlerin yeteri kadar temin edilmesi mümkün olmadı.[33]

Ordunun iaşe noktasında yaşadığı en önemli problemlerden biri de taze sebze ve meyve ihtiyacının yeterince karşılanamamasıydı. Ordular sebze ve meyve ihtiyaçlarını öncelikli olarak kendi iaşe bölgelerinde karşılamak zorundaydı. Ancak savaşın getirdiği olumsuz şartlar bu ürünlerin üretimini oldukça sınırlandırmıştı. Bu nedenle askere hemen hemen hiç taze sebze yedirilememekteydi. Bundan dolayı da erler arasında iskorbüt[34] hastalığı yaygın olarak görülürdü. Öyle ki ordunun %20'ye yakınında bu hastalık görülmekteydi.[35] Kısaca ordunun için gerekli iaşe maddelerinin tedarik edilirken en büyük sıkıntı çay, şeker ve kahve gibi ithal ürünler başta olmak üzere et, sebze ve meyve ürünlerin temininde yaşamıştır.[36] Ayrıca kış aylarında ordu efradına verilmek üzere özellikle Hüdavendigar vilayetleriyle Karesi mutasarrıflıkları başta olmak üzere çeşitli bölgelerden pekmez ve kuru üzüm temin edilerek askere yedirilirdi. Bununla birlikte mümkün olan zamanlarda askerlere çerez olarak hurma, incir ve fındık verilirdi. Ancak bu ürünler askere düzenli olarak yedirilemediği gibi verilen miktarında yeterli olduğunu söylemek mümkün değildir.

Ordunun beslenmesi açısından yaşanan bir diğer sorun yemeklerin pişirilmesi meselesidir. Askerin sıcak yemek ihtiyacının sağlandığı ve kara kazan olarak tabir edilen bu açık sahra mutfakları çıkardıkları duman nedeniyle askeri grupların oldukça gerisinde kurulurdu. Pişirilen yemekler buradan hayvanlarla birliklere sevk edilir-

32 *ATASE Arşivi*, Kls. 2106, Dos. 8, Fih. 1-3.

33 Zafer Toprak, *Türkiye'de "Milli İktisat" 1908-1918*, Ankara, 1982, s. 273.

34 İskorbüt; C vitamini eksikliğinden kaynaklanan bir hastalıktır. Daha çok diş etlerinin çekilmesi ve buna bağlı olarak diş kayıplarının yaşanması şeklinde belirtiler gösteren bir hastalıktır. Bu dönemde askere yeterli miktarda sebze ve meyve yedirilemediğinden bu hastalık yaygın olarak görülüyordu.

35 Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916),* V. Cilt, III. Kitap, s. 489.

36 Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916),* V. Cilt, III. Kitap, s. 488; Mehmet Sinan Özgen, *Bolvadinli Mehmet Sinan Bey'in Harp Hatıraları,* İstanbul, 2011, s. 34-35.

di. Sıcak yemek olarak daha çok pirinç çorbası, etli fasulye, etli nohut, bulgur pilavı, kuru bakla ve hoşaf verilirdi.[37].

Mutfakların uzak olması ileri hatlarda bulunan askerlere sıcak yemek ulaştırmak oldukça zordu. Özellikle yemeklerin soğuması ve yemek saatlerinin aksaması gibi sorunlar sıkça yaşanmaktaydı. Ordunun yemek dağıtım noktaları Arıburnu için ilk olarak Eceabat-Kilya hattında dağıtım noktaları kuruldu. Ancak düşman bombardımanı nedeniyle yerleri değiştirilecek Akbaş'a alındı. Ayrıca muharebenin sıkışık zamanlarında kullanılmak üzere Kocadere köyü dolaylarında ileri dağıtım noktaları kuruldu. Seddülbahir için ikmal noktası Soğanlıdere idi. Birliklerin seyyar mutfakları da bu bölgede olduğundan buradaki birliklere sıcak yemek yedirmede büyük zorluklar yaşanmaktaydı.[38]

Özellikle harbin mevzi savaşlarına dönüştüğü yerlerde yemeklerin ileri hatlara kadar ulaştırılması daha güçleşmiştir. Özellikle her iki tarafın ilk hat siperleri,düşman siperlerine oldukça yakınlaştırıldığından bu siperlere kadar yemeklerin ulaştırılmasında büyük zorluklar yaşandı.[39] Savaşın şiddetlendiği dönemlerde bombardımana maruz kalmamak için askerin yemeği seyyar mutfaklardan bölük karavanacıları tarafından günde bir defa gece karanlığında getirilirdi.[40] Muharebe alanlarının gerisindeki tabur mutfaklarında pişirilen yemekler daha çok tahta sandıklar içine konan temiz gaz tekneleriyle taşınarak ileri hatlardaki askerlere ulaştırılırdı.[41] Tüm bu sıkıntılara rağmen askere günde en az bir defa askere sıcak yemek yedirilmesine özen gösterilirdi.[42] Ayrıca Karapeykar, Yerlisu, Ekzamil ve Bolayır gibi mevkilerde çayhaneler oluşturulmuş ve özellikle ilk hatlardan geriye alınan askerlerin çay ihtiyacı bu şekilde karşılanmaya çalışılmıştır.[43] Ancak buna rağmen askere yasal olarak belirlenen istihkak miktarının tam anlamıyla karşılandığını söylemek mümkün değildir. Özellikle muharebelerinin yoğunlaştığı ve ordu mevcudunun arttığı dönemlerde asker, yasal olarak belirlenen istihkakın çok altında bir miktarla yetinmek zorunda kaldı.[44]

37 Cemil Conk Paşa, Liman Von Sanders Paşa, Fahrettin Altay Paşa, *Çanakkale Hatıraları*, [Üçüncü kitap: *Cemil Conk'un Çanakkale Hatıraları*], (haz. Metin Martı) c. 2, İstanbul, Temmuz 2002, s. 149.

38 Genelkurmay Başkanlığı,*Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915 – 04 Haziran 1915),* V. Cilt, II. Kitap, s. 273.

39 İlk hatlar arasındaki bu mesafe 10-25 metre aralığındaydı. Türkler, siperlerini özellikle düşman siperlerine olabildiğince yaklaştırmaya gayret göstermişlerdir. Böylece düşman bombardımana karşı korunmaya çalışılmıştır. Adil Paşa, *Çanakkale Cephesinden Mektuplar - Hatıralar,* İstanbul, 2007, s. 95; İ. Hakkı Sunata, *Gelibolu'dan Kafkaslara I. Dünya Savaşı Anılarım*, s. 119.

40 İbrahim Arıkan, *Osmanlı Ordusundan Bir Nefer*, s. 40.

41 Cemil Conk Paşa, Liman Von Sanders Paşa, Fahrettin Altay Paşa, *Çanakkale Hatıraları*, [Üçüncü kitap: *Cemil Conk'un Çanakkale Hatıraları*], (haz. Metin Martı) c. 2, İstanbul, Temmuz 2002, s. 149.

42 Halis Ataksor, *Çanakkale Raporu, Binbaşı Halis Beyin Savaş Notları*, s. 93.

43 *ATASE Arşivi*, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 2.

44 Güney Grup Komutanı Vehip Paşa'nın 3 Ağustos 1915 tarihinde Başkomutanlığa gönderdiği telgrafta askere günlük olarak verilen iaşe miktarı hakkında şu bilgileri aktarmaktadır. "*Askere verilmekte olan ekmeğin bir örneğini aynen gönderiyorum. Yemek adıyla verilen maddelere gelince; çok bayat denecek*

1.3. Yem Temini

Orduya ait hayvanların yem istihkakları yukarıda da belirtildiği gibi "*Seferberlik Nizamnamesi"* ve "*26 Eylül 1914 tarihli Askeri Tayinat ve Yem Kanun- ı Muvakkatı*" ile tespit edilmiştir. Böylece gerek seferberlik gerekse harp zamanlarında hayvanların cinsleri göz önünde bulundurularak verilecek yemlerin çeşidi ve miktarı en ince ayrıntısına kadar tespit edilmiştir. Söz konusu kanunla hayvanların günlük yem istihkakları şu şekilde belirlenmiştir.[45]

Arpa	***Saman***	***Tuz***	***Hayvan Cinsi***
5.5	3.5	3	Rus ve Macar Topkeşanları
5	3.5	3	Topkeşanlar hariç Rus ve Macar hayvanları
4.5	3	2.5	Yerli ırkına mensup süvari hayvanları bütün binek, saka, nakliye koşum beygirleri, cebel topçu, makinalı tüfek ve mitralyöz esterleri.
3.5	2	2.5	Tüm mekkâre, beygir, ester ve nakliye koşum esterleri

Ayrıca söz konusu kanunla manda, öküz, deve, merkep ve koyunların günlük istihkakları karışıklığa mahal bırakılmayacak şekilde düzenlenmiştir. Ancak harp müddetince hayvanlara verilen günlük istihkak miktarları hiçbir zaman yasal olarak belirlenen miktarlarda olmamıştır. Bundan dolayı orduda daha çok karayolu nakliye aracı olarak kullanılan bu hayvanların beslenmesinde oldukça büyük sıkıntılar yaşanmıştır. Devletin kendi askerinin karnını doyurmakta bile aciz kaldığı bir dönemde orduya ait hayvanların yeterince besleyebilmesi mümkün değildir. Bu nedenle muharebeler esnasında orduya ait hayvanların beslenmesinde vahim denecek kadar kötü tablolar yaşanmıştır.[46]

2. İaşe Maddelerinin Depolanması

Orduların ihtiyacı olan yiyecek maddeleri askeri birliklerin harekât alanlarının gerisinde çeşitli adlar altında kurulan ambarlarda depolanmakta ve muharip ordu-

kadar ve kısmen de kurtlanmış olan kuru baklayla, hesaba dayanarak ortalama er başına yirmi, yirmi beş gram oranında sığır etinden oluşmaktadır." Genelkurmay Başkanlığı**,** *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi,* c. V, III. Kitap, s. 281.

45 *Düstur,* "Askeri Tayinât ve Yem Kanun-ı Muvakkatı", Tertip II, c. 6, s. 1286-1301.

46 Dz. Yb. Sami, "Balkan Harbinde ve Büyük Harpte Çanakkale Cephesinin İkmal İşleri", *Levazım Mecmuası*, 7. Sene, Sayı 26, Mart 1937, s. 75-76.

nun ihtiyaçları bu depolardan karşılanırdı. Depolama faaliyetleri, orduların harekât planları göz önünde bulundurularak düzenlenirdi.

Yurtiçinden veya dışarından ithal edilen maddeler öncelikle orduların harekât alanlarının hemen gerisinde teşkil edilen menzil depolarında depolanır ve buradan da ordu veya kolordu dağıtım merkezlerine nakledilerek muharip orduya ulaştırılırdı.[47] Tüm bu depolama faaliyetleri öncelikli olarak orduların harekât planları göz önünde bulundurularak yapılmaktaydı. Zira alay ve tabur kuruluşlarından bulunan depo birliklerinin miktarı ve yerleri harekâtın seyri ve kuruluşların büyüyüp küçülmesine bağlı olarak arttırılır, eksiltilir ve bazen de yer değişliğine gidilirdi.[48]

5. Ordunun kurulmasından itibaren bu orduya bağlı olarak kurulan Mevki-i Müstahkem Ambarları ile Sahra Ambarları, 5. Ordu Menzil Müfettişliği Ambarları, Ordu ve Kolordu Ambarları çeşitli adı altında çeşitli ambarlar oluşturuldu. 5. Ordu Menzil Komutanlığı, erzak depolarını savaş alanının hemen gerisinde büyük erzak depoları yapmamış buna karşın muharebe alanlarının oldukça gerisinde bulunan Burgaz, Akbaş, Kilya, Gelibolu, Keşan, Uzunköprü, Lapseki, Birgos, Işıklar, Balcılar, Biga, Karabiga, Ezine ve Bayramiç'te menzil ambarları açarak birliklerin ihtiyaç duyduğu erzak bu depolarda toplanmıştır.[49] Menzil ambarları, sahra ambarlarından daha gerilerde kurulurdu. Sahra ambarları, savaş alanında bulunan kolordu ve tümenler tarafından kurularak çevreden veya geriden gönderilen erzakla doldurulduu. Hızlı hareket zamanlarında sahra ambarları kurulmasına zaman veya olanak bulunmadığı zamanlarda ise dağıtım merkezleri kurularak tümen başına bir adet olmak üzere oluşturulurdu.Bu ambarlar daha çok harp alanının gerisindeki bölgelerde kurulurdu.[50] Erzakın kolayca nakledilebilmesi için ambarların ulaşım yollarına yakın mevkilere kurulmasına özen gösterilirdi.[51]

Levazım Dairesi, Menzil Müfettişliğiyle işbirliği yaparak her 15 günde bir ordulardan gelen bilgiler doğrultusunda orduların iaşe stok seviyesi tespit eder ve ihtiyaç duyulan iaşe maddeleri, erzak kolları vasıtasıyla bu ambarlarına sevk edilirdi.[52]

47 Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916),* V. Cilt, III. Kitap, s. 485.

48 Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik,* s. 208.

49 Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916),* V. Cilt, III. Kitap, s. 485-486.

50 Savaş hattının içlerinin gönderilecek erzakla doldurulması doğru olmayacağı, ancak günlük sarfiyatın tamamlanması ile diğer stokların daha gerilerde bulundurulması yerinde olacağı düşünülüyordu. Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik,* s. 259.

51 *BOA, DH.ŞFR.*, Dos: 55, Göm. No: 111.

52 Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik,* s. 260.

Çeşitli tarihlerde 5. Ordu ambarlarında bulunan ekmeklik, erzak ve yem miktarları aşağıda gösterilmiştir.

28 Haziran 1915 (15.04.1331) tarihinde 5. Ordu ambarlarında bulunan ekmeklik, erzak ve yem miktarı şu şekildedir.[53]

Ambarlar	***Ekmeklik (ton)***	***Erzak (ton)***	***Yem (ton)***
Uzunköprü	354	106	623
Keşan	175	227	67
Şarköy	96	143	480
Sarısu (Yeniköy Aksamında)	76	82	41
Gelibolu	502	94	528
Akbaş	220	320	3
Toplam	1.423	972	1.742

18 Temmuz 1915 (05.05.1331) tarihinde 5. Ordu Menzil Müfettişliği'ne bağlı Uzunköprü ambarında bulunan erzakın cins ve miktarları şu şekildedir.[54]

Erzakın Cinsi	***Erzakın Miktarı (kg.)***	***Erzakın Cinsi***	***Erzakın Miktarı (kg.)***
Et	507	Kahve	276
Pirinç	6.634	Buğday-Dakik	38.625
Bakla	1.647	Fasulye	103.836
Sirke	45	Sade (yağ)	1.306
Çay	2.309	Şeker	5.798
Peksimet	195.104	Katık	4.575
Bulgur	27.117	Nohut	94
Mercimek	120	Zeytin	171
Tuz	6516,6	Zeytinyağı	4.299
Gaz	21.196	Sebze Konservesi	14.305
Sabun	9.525	Paspal	45.320
Burçak	41.916	Kepek	95.989
Yulaf	23.571	Ot	75.712
Arpa	305.198	Saman	109.295,5
Kaplice	43.184	Kiyah	1.249

53 *ATASE Arşivi*, Kls. 1126, Dos. 12, Fih. 18-20.

54 *ATASE Arşivi*, Kls. 1151, Dos. 109, Fih.1-43.

23 Temmuz 1915 (10.05.1331) tarihinde 5.Ordu ambarlarında bulunan ekmeklik, erzak ve yem miktarları şu şekildedir.[55]

Ambarlar	*Ekmeklik (ton)*	*Erzak (ton)*	*Yem (ton)*
Uzunköprü	255,5	178,5	510
Keşan	18	94,5	79
Gelibolu	-	125	-
Karabiga	25.5	212	1.139.5
Biga	17	100.5	78
Burgaz	0.5	204,5	292
Akbaş	151	238	582,5
Lapseki	8.5	36	8
Kilya	100	144	50
Balcılar	-	43	784
Işıklar	121	24	47
Anadolu Yakasında	173,6	621,5	2.549
Rumeli Yakasında	525.6	780,5	1.222
Toplam	699.2	1.402	3.771

02 Ağustos 1915 (20.05.1331) tarihinde Çanakkale Cephesi'ndeki ambarlarda bulunan erzakın cins ve miktarları şu şekildedir.[56]

Ambarlar	*Ekmeklik (kg.)*	*Erzak (kg.)*	*Yem (kg.)*
Akbaş Ambarı	42.293	97.826	937.177
Kilya Ambarı	79.876	92.075	187.281
Işıklar Ambarı	47.503	17.520	6.465
Balcılar Ambarı	10.093	19.362	872.376
Lapseki Ambarı	6.103	30.237	3.501
Gelibolu Ambarı	197.651	120.869	---
Keşan Ambarı	78.584	120.291	45.763
Uzunköprü Ambarı	74.100	168.200	539.700
Burgaz Ambarı	2.390	140.133	105.003
Karabiga Ambarı	130.639	72.119	990.974
Biga Ambarı	11.672	36.946	122.319

55 Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, s. 260.

56 *ATASE Arşivi*, Kls. 1151, Dos. 109, Fih.1-51.

02 Ağustos 1915 (20.05.1331) tarihinde 5. Ordu Ambarlarında mevcut ekmeklik miktarları tabloda belirtilmiştir.[57]

Ambarlar	***Buğday Unu***	***Mısır Unu***	***Darı Unu***	***Çavdar Unu***	***Peksimet***	***Buğday***	***Akdarı***
Akbaş	1.875	35.325	-	-	5.093	---	-
Kilya	10.565	46.846	-	-	22.374	-	-
Işıklar	-	6.898	-	-	40.605	-	-
Balcılar	-	10.002	-	-	91	-	-
Lapseki	922	3.150	-	-	1.601	430	-
Gelibolu	17.700	29.008	21.090	-	9.743	10.000	11.011
Keşan	5.406	17.446	-	-	55.722	-	-
Uzunköprü	6.100	-		-	68.000	-	-
Burgaz	-	-		-	-	-	-
Karabiga	428	15.717	4.434	-	-	-	10.687
Biga	1.413	2.724	6.200	1.285	-	50	-

02 Ağustos 1915 (20.05.1331) tarihinde 5.Ordu Ambarlarında mevcut erzakların cins ve miktarları tabloda belirtilmiştir.[58]

Erzakın Cinsi / kg.	***Akbaş***	***Kilya***	***Işıklar***	***Balcılar***	***Lapseki***
Et	5.414	35.494	-	360	-
Et Konservesi	254	-	990	540	-
Sardalya	-	-	727	-	-
Tuzlu balık	-	-	-	-	-
Çiproz	75	-	-	-	-
Tuz	56.135	-	-	12.529	1.478
Sade	7.103	-	-	-	-
Zeytinyağı	7.714	-	2.155	545	1.074
Pirinç	1.866	-	505	160	534
Bulgur	1.776	-	-	-	-
Çorbalık Konservesi	1.584	-	-	518	133
Bakla	-	53.026	8.171	949	21.687
Nohut	-	-	4.972	3.470	904
Fasulye	470	-	-	-	-
Mercimek	3.060	-	-	2.891	-
Sebze Konservesi	-	-	-	-	-
Reçel	50	-	-	-	-

57 *ATASE Arşivi*, Kls. 1151, Dos. 109, Fih. 1-51.

58 *ATASE Arşivi*, Kls. 1151, Dos. 109, Fih. 1-51

Zeytin	214	-	-	-	1.511
Soğan	3.838	-	-	-	-
Sirke	814	3.555	-	-	-
Çay	40	-	-	168	-
Şeker	595	-	-	-	25
Kahve	477	-	-	-	-
Üzüm	6.108	-	-	123	-
Peynir	36	-	-	-	-
Hurma	32	-	-	-	-
Sarımsak	39	-	-	-	-
Kavurma	-	-	-	-	-
Erzakın Cinsi / kg.	***Keşan***	***Uzunköprü***	***Burgaz***	***Karabiga***	***Gelibolu***
Et	5.289	28.100	1.434	65.208	338
Et Konservesi	-	-	-	-	-
Sardalya	-	-	19	-	-
Tuzlu balık	-	-	-	-	332
Çiproz	-	-	-	-	-
Tuz	20.456	4.400	950	5.741	950
Sade	84	6.100	-	94	120
Zeytinyağı	790	1.200	8.181	-	21.010
Pirinç	504	6.500	-	-	188
Bulgur	717	28.700	-	-	-
Çorbalık Konserve	4.976	-	-	-	1.460
Bakla	10.185	1.700	77.065	-	78.279
Nohut	2.732	500	120	-	-
Fasulye	69.970	40.700	100	-	350
Mercimek	-	-	-	-	-
Sebze Konservesi	-	14.000	-	-	-
Reçel	-	-	-	-	277
Zeytin	3.208	16.200	-	-	14.510
Soğan	-	-	-	-	-
Sirke	-	-	175	-	-
Çay	810	2.200	-	666	-
Şeker	570	16.900	-	198	-
Kahve	-	1.000	550	-	323
Üzüm	-	-	72	-	2.723
Peynir	-	-	-	-	-
Hurma	-	-	-	-	-
Sarımsak	-	-	-	-	-
Kavurma	-	-	-	212	-

11 Ağustos 1915 (29.05.1331) tarihinde 5. Ordu ambarlarında mevcut ekmeklik, erzak ve yem miktarları tabloda belirtilmiştir.[59]

Ambarlar	***Ekmeklik (kg)***	***Erzak (kg)***	***Yem (kg)***
Akbaş	4.325	61.872	3.212.124
Işıklar	5.321	11.642	165.255
Balcılar	4.000	2.185	738.948
Lapseki	6.734	28.962	103.330
Gelibolu	87.531	9.942	158.387
Keşan	107.702	63.545	152.728
Uzunköprü	4.900	121.082	720.900
Burgaz	51.445	145.605	171.867
Karabiga	10.739	17.190	579.588
Biga	2.6850	13.718	260.773
Toplam	309.682	475.803	5.963.900

22 Ağustos 1915 (09.06.1331)tarihinde 5. Ordu ambarlarında mevcut ekmeklik, erzak ve yem miktarları tabloda belirtilmiştir.[60]

Ambarlar	***Ekmeklik (kg)***	***Erzak (kg)***	***Yem (kg)***
Akbaş	-	91.961	4.119.303
Işıklar	-	8.247	28.700
Balcılar	4.681	1.546	756.644
Lapseki	40.909	34.078	12.239
Gelibolu	96.940	71.917	21.615
Keşan	45.563	24.572	42.747
Uzunköprü	16.100	275.660	724.200
Burgaz	39.118	176.647	131.288
Karabiga	24.667	3.393	520.632
Biga	82.737	13.211	308.683
Toplam	350.715	701.232	6.666.051

23 Ağustos 1915 tarihinde 5. Ordu dahilinde bulunan Kolordu, Fırka ve Mevki-i Müstahkem ambarlarında mevcut erzakın cins ve miktarları şu şekildedir.[61]

59 *ATASE Arşivi,* Kls.1151, Dos. 109, Fih. 1-54.

60 *ATASE, Arşivi,* Kls. 1151, Dos. 109, Fih. 1-59.

61 *ATASE, Arşivi,* Kls. 1151, Dos.109, Fih. 1-36.

Erzakın Cinsi	*Şimal Grubu(5,9,16,19. cu Fırkalar ile Menzil Kıtaat Tevzi Ambarı)*	*Efrat Üzerinde*	*İhtiyat Ambarı*	*Birgos, Digor, Bayırköy Ambarları*
Ekmeklik	335.769 kg	85.277	123.954	345.440
Bulgur, Pirinç	18.764	2.540	15.948	-
Çorbalık Konserve	30.368	6.493	26.448	61.884
Zeytinyağı	10.974	440	37.917	-
Tuz	47.549	5.741	13.898	1.960
Soğan, Sarımsak	-	-	-	-
Kuru Sebze	49.136	5.524	9.950	89.925
Sebze Konservesi	-	-	-	-
Kuru Üzüm	7.776 kg	1.331	33.387	-
Karışık Çerez	27.105	646	45.040	-
Kavurma, Pastırma	7.669	220	1.728	-
Et Konservesi	8.318	5.117	12.500	-
Zeytin, Peynir	16.544	13.286	2.000	24.960
Çay	2.313	281	989	2.340
Şeker	3.572	823	482	-
Sabun	10.412	-	7.100	-
Gaz	10.058	216	11.403	41.696
Yemlik Hububat (arpa, yulaf, burçak vs.)	143.968	125.405	128.459	225.000
Ot, Saman	-	-	-	-
Kepek	-	-	33.000	-
Yem (buğday, mısır, çavdar)	-	-	-	-

Erzakın Cinsi	*Cenup Grubu (2, 6, 7, 11, 12.ci Fırkalarla Müstakil Kıtaat Tevzi Ambarları)*	*Efrat Üzerinde*	*İhtiyat Ambarı*
Ekmeklik	380.511	91.772	9.551
Bulgur, Pirinç	11.015	-	2.986
Çorbalık Konserve	13.005	1.173	-
Zeytinyağı	18.542	-	4.259
Tuz	11.548	-	-
Soğan, Sarımsak	-	-	-
Kuru Sebze	138.116	-	2.895
Sebze Konservesi	468	-	-
Kuru Üzüm	28.790	-	1.031
Karışık Çerez	56.246	-	-

Kavurma, Pastırma	6.943	1.462	3.261
Et Konservesi	5.738	10.957	-
Zeytin, Peynir	5.840	4.676	-
Çay	2.111	343	305
Şeker	11.832	1.236	2.020
Sabun	13.709	-	7.473
Gaz	11.637	-	8.244
Yemlik Hububat (arpa, yulaf, burçak)	88.770	151.334	15.904
Ot, Saman	-	-	-
Kepek	73.110	-	-
Yem (buğday, mısır, çavdar)	-	-	-

Erzakın Cinsi	***Anadolu Grubu (1,3.cü Fırka ile Müstakil Kıtaat Tevzi Ambarları)***	***Efrat Üzerinde***	***İhtiyat Ambarlarında***
Ekmeklik	174.995	55.636	120.388
Bulgur, Pirinç	49.300	378	15.159
Çorbalık Konserve	5.310	1.715	350
Zeytinyağı	28.091	6.204	12.232
Tuz	22.594	107	5.315
Soğan, Sarımsak	-	-	-
Kuru Sebze	216.016	11.520	97.883
Sebze Konservesi	-	-	9.750
Kuru Üzüm	26.309	831	1.539
Karışık Çerez	-	-	-
Kavurma, Pastırma	1.066	84	-
Et Konservesi	930	3.118	4.709
Zeytin, Peynir	1.643	1.535	-
Çay	1.034	54	1.030
Şeker	6.162	1.175	5.801
Sabun	5.186	137	1.422
Gaz	55.413	494	9.520
Yemlik Hububat (arpa, yulaf, burçak)	39.658	20.092	135.762
Ot, Saman	-	-	-
Kepek	62.239	-	50.530
Yem (buğday, mısır, çavdar)	1.066	84	-

Erzakın Cinsi	*Sarısu Grubu Tevzi Ambarları*	*Efrat Üzerinde*	*Şarköy Ambarında*
Ekmeklik	64.151	11.753	96.000
Bulgur, Pirinç	13.018	208	35.000
Çorbalık Konserve	8.867	-	16.000
Zeytinyağı	3.008	827	260
Tuz	2.664	1.468	306
Soğan, Sarımsak	-	-	-
Kuru Sebze	20.108	137	62.320
Sebze Konservesi	7.722	7.941	-
Kuru Üzüm	3.458	1.834	29.000
Karışık Çerez	-	-	-
Kavurma, Pastırma	564	271	-
Et Konservesi	641	556	-
Zeytin, Peynir	570	483	-
Çay	135	187	-
Şeker	3.478	3.742	-
Sabun	1.288	1.306	-
Gaz	1.465	1.346	1.700
Yemlik Hububat (arpa, yulaf, burçak)	24.576	19.577	48.000
Ot, Saman	-	-	-
Kepek	362	-	205.000
Yem (buğday, mısır, çavdar)	-	-	-

Erzakın Cinsi	*Mevki-i Müstahkem Ambarları*	*Tevzi Ambarı*	*İhtiyat Ambarı*
Ekmeklik	186.800	20.250	205.500
Bulgur, Pirinç	18.700	13.285	12.900
Çorbalık Konserve	15.000	-	15.000
Zeytinyağı	15.300	-	4.200
Tuz	2.400	-	8.000
Soğan, Sarımsak	-	-	-
Kuru Sebze	71.000	10.700	56.000
Sebze Konservesi	260	-	-
Kuru Üzüm	26.850	-	5.500
Karışık Çerez	27.980	-	1.500
Kavurma, Pastırma	5.650	-	-
Et Konservesi	9.650	-	12.000
Zeytin, Peynir	15.500	-	3.950
Çay	880	120	550

Şeker	9.400	-	8.000
Sabun	4.800	-	1.000
Gaz	12.000	-	29.000
Yemlik Hububat (arpa, yulaf, burçak)	33.000	35.000	5.000
Ot, Saman	-	-	-
Kepek	-	-	-
Yem (buğday, mısır, çavdar)	4.000	-	20.000

Erzakın Cinsi	***Lapseki***	***Kilya***	***Gelibolu***	***Akbaş***	***Uzunköprü Ambarı***
Ekmeklik	3.522	130.740	242.066	220.104	345.700
Bulgur, Pirinç	3.256	400	19.510	853	-
Çorbalık Konserve	710	-	432	-	120
Zeytinyağı	-	21.175	852	3.885	500
Tuz	1.357	13.637	245	8.707	20.332
Soğan, Sarımsak	-	-	-	-	-
Kuru Sebze	32.756	61.105	30.742	12.172	51.200
Sebze Konservesi	-	-	-	-	-
Kuru Üzüm	565	22.861	9.228	4.200	-
Karışık Çerez	1.575	10.920	26.529	-	-
Kavurma, Pastırma	-	3.139	-	5.800	-
Et Konservesi	-	-	100	-	-
Zeytin, Peynir	2.109	180	-	496	4.800
Çay	-	-	194	-	67
Şeker	1.212	255	517	2.266	9.100
Sabun	904	-	5.301	-	800
Gaz	2.000	10.832	6.928	5.360	15.700
Yemlik Hububat	14.028	-	528.408	3.290	537.300
Ot, Saman	10.034	-	-	28.400	5.126
Kepek	-	-	8.424	57.300	51.871
Yem (buğday, mısır,çavdar)	335	-	260.000	502	-

Erzakın Cinsi	***Keşan***	***Karabiga***	***Balcılar***	***Işıklar***	***Burgaz***	***Biga***
Ekmeklik	12.701	99.998	43.659	97.574	78.319	66.059
Bulgur, Pirinç	43.579	140	-	1.704	5.125	2.741
Çorbalık Konserve	30.104	742	-	-	21.200	-
Zeytinyağı	2.144	-	-	11.163	409	952
Tuz	6.149	5.531	234	2.948	26.600	-
Soğan, Sarımsak	-	-	-	-	-	-

Kuru Sebze	76.313	119	34.886	26.946	44.300	29.419
Sebze Konservesi	-	-	-	-	-	868
Kuru Üzüm	460	3.702	-	2.120	4.530	-
Karışık Çerez	28.135	-	-	1.173	-	-
Kavurma, Pastırma	-	-	3.240	-	-	517
Et Konservesi	37.074	2.776	-	-	12.148	-
Zeytin, Peynir	900	691	198	-	-	824
Çay	2.857	4.306	855	-	378	7.643
Şeker	2.857	4.306	855	-	378	7.643
Sabun	515	-	-	20	-	-
Gaz	2.181	8.546	1.808	960	97.164	32.456
Yemlik Hububat	67.115	184.257	33.400	52.779	80.397	279.055
Ot, Saman	5.126	591.953	-	-	-	-
Kepek	51.871	143.152	-	40.250	115	1.615
Yem	162.803	22.330	99.998	1.287	4.136	8.354

01 Eylül 1915 (19.06.1331) tarihinde mevcut ekmeklik, erzak ve yem miktarları tabloda gösterilmiştir.[62]

Ambarlar	***Ekmeklik (kg)***	***Erzak (kg)***	***Yem (kg)***
Akbaş	108.005	177.249	435.067
Işıklar	7.310	15.975	20.609
Balcılar	33.500	7.859	865.251
Lapseki	3.264	11.235	11.662
Gelibolu	187.640	73.849	-
Keşan	7.439	22.310	31.513
Uzunköprü	35.300	224.220	763.800
Burgaz	6.298	400.467	110.018
Karabiga	17.836	25.864	546.654
Biga	101.863	16.448	291.276
Toplam	508.455	975.476	3.075.850

Yukarıdaki ambarlarda bulunan erzak ve yem miktarları göz önünde bulundurulduğunda, cephede bulunan ambarlarda yeterli stokun hiçbir zaman yapılamadığı görülmektedir. Nitekim bu dönemde, bir kolordunun beslediği insan ve hayvan sayısına göre dört günlük yiyecek ihtiyacı 190.000 kilo, yem ihtiyacı da 230.000 kilo olmak üzere toplamda 420.000 kiloya ihtiyaç duyulur.[63]Özellikle muharebe alanın-

62 *ATASE, Arşivi,* Kls. 1151, Dos.109, Fih. 1-61.

63 Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, s. 243.

da bulunan büyük insan kütlesi düşünüldüğünde depolardaki mevcut miktarlar ile bu kuvvetlerin yeterli miktarda beslenmesi mümkün gözükmemektedir. Ancak savaşın sonlarına doğru depolardaki erzak ve yem miktarının önemli oranda arttığı görülmektedir. Ayrıca 5. Ordunun iaşe ihtiyacının arttığı dönemlerde özellikle 1. ve 2. Orduya ait ambarlardan bu orduya önemli miktarlarda iaşe takviyesi yapılmıştır. Nitekim bu amaçla 13-14 Temmuz 1915 tarihinde 2. Orduya ait Sancaktepe İhtiyat ambarından Uzunköprü'ye 149.857 kilo arpa, 94.004 kilo peksimet, 2.682 kilo zeytinyağı, 1400 kilo şeker ve 2.800 kilo tuz gönderilmiştir.[64]

3. İaşe Maddelerinin Ordu Bölgesine Sevk ve Dağıtımı

Harp müddetince iaşe maddelerinin temini kadar bu maddelerin muharip orduya kadar ulaştırılması hayati bir önem taşımıştır. Aynı anda hem kara hem de deniz savaşlarının yaşandığı, oldukça dar bir alanda ve her iki taraftan yarım milyona yaklaşan orduların çarpıştığı bir mevkide ihtiyaçların temini kadar bunların en uçtaki siperlere kadar ulaştırılmasında büyük zorluklarla karşılaşılmıştır.

Savaş süresince, idari faaliyetlerin yürütülmesi ve lojistik desteğin muharip orduya kadar ulaştırılmasında Menzil teşkilatı aktif rol aldı.[65] Orduların iaşe ihtiyacının temin edilerek depolanması, Harbiye Nezareti bünyesinde yer alan daireler ile Genelkurmay Başkanlığı Karargâh şubelerinin işbirliğiyle yürütülürdü. Ancak iaşe maddelerinin askeri birliklerin ikmal kademelerine kadar ulaştırılması Menzil Teşkilatı'nın görev ve sorumluluğundaydı. Nitekim bölgesel olarak yapılan tedarik ve depolama faaliyetleri Levazım Başkanlığı tarafından yapılırken bunların askeri birliklerin iaşe kollarına aktarılacağı yerlere kadar nakledilmesi Menzil müfettişliği bünyesinde oluşturulan nakliye kollarınca gerçekleştirilirdi.[66]

Çanakkale muharebelerinin cereyan ettiği coğrafya kara, demir ve denizyolu ulaşımına imkân vermiştir. Bu durumun, ordunun ihtiyaçlarının kolayca cepheye sevk edilmesine olumlu katkı sağlaması beklenirken ülkenin denizyollarının abluka altında olması, demiryolu ağının yetersiz oluşu ve karayollarındaki gerek altyapı gerek ulaşım araç-gereçlerindeki eksiklikler dolayı nakliye işlerinde büyük zorluklar yaşanmıştır.[67]

64 *ATASE Arşivi*, Kls. 1151, Dos. 109, Fih.1-42.

65 Birinci Dünya Savaşı'nda Menzil Teşkilatının üstlendiği rol ile ilgili daha geniş bilgi için Bkz. Yavuz Selim Çeloğlu, *Çanakkale Cephesi'nde 5. Ordunun İaşesi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi), Elazığ, 2013, s. 109-163.

66 Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, s. 115, 167, 174.

67 Liman Von Sanders,*Türkiye'de Beş Yıl*, s. 80.

3.1. Demiryolu Sevkiyatı

Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolları İngilizler tarafından Balkanlar ve Ege'nin tarım potansiyeli yüksek bölgelerinde küçük çaplı hatlar olarak inşa edilmiştir. Daha çok ticari amaçlı bu demiryolları dışında devlet, askeri ve siyasi ihtiyaçları da göz önünde bulundurarak İstanbul'un Balkanlar ve Avrupa ile irtibatını sağlayacak Rumeli demiryollarının yapımına girişmiştir. Ancak Osmanlı Devleti'nin demiryolu politikalarının iki önemli açmazla karşı karşıya kalmıştır. Bunların ilki sermaye yetersizliği ikincisi gerekli bilgi ve beceriye sahip teknik eleman yetersizliği olmuştur. Bu nedenle demiryolu inşa işleri yabancı şirketlere verilmek zorunda kalınmıştır. Ancak bu şirketler demiryolu yapma karşılığında büyük garantiler istemiş ve Osmanlı hükümeti bu talepleri çaresiz kabullenmek zorunda kalmıştır. Böylece kilometre garantisi[68] karşılığında çok büyük meblağlar yabancı şirketlere garanti edilmiştir. Demiryolu hâsılatı, hiçbir zaman teminat olarak verilen miktara ulaşmadığından farklar sürekli olarak devlet hazinesinden karşılanmıştır.[69]

Savaşlardaki önemi giderek artan demiryolları açısından Osmanlı Devleti'nde diğer ülkelere nazaran çok gerideydi. İmparatorluğun savaş öncesindeki toplam demiryolu ağı 5.759 kilometre idi. Aynı dönemde İngiltere'de 32.623, Fransa'da 40.770, Almanya'da 63.378, Avusturya-Macaristan'da 22.981 ve Rusya ise 62.300 kilometrelik demiryolu ağına sahipti.[70] Ancak Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu demiryolu ağı Avusturya-Macaristan, Fransa, Almanya ve Rusya'daki demiryolu ağlarından farklı olarak askeri amaçlar göz önünde bulundurularak inşa edilmemişti. Yabancı girişimciler tarafında kar amaçlı olarak inşa edilen demiryolları, yalnızca ülkenin ekonomik merkezlerini birbirine bağlamak amacıyla inşa edilmişti.[71] Bu nedenle demiryollarının sağladığı avantajlardan yalnızca ekonomik alanla sınırlı kalmıştır. Oysa bu dönemde demiryolları, özellikle ülke güvenliğini sağlanması, devlet otoritesinin arttırılması ve askeri amaçlara yönelik olarak inşa edilirdi.[72] Ancak Osmanlı Devleti'ndeki demiryolları daha çok İngiliz, Fransız ve Alman şirketleri tarafından ekonomik amaçlar göz önünde bulundurularak yapılmıştır.[73]

68 Kilometre teminatı; Hükümet memlekette inşa olunacak demiryollarının inşa ve işletme masraflarının, hâsılatlarıyla kapatılamaması ihtimaline karşı bunların imtiyazını alan işletmelere kilometre başına bir teminat göstermiş ve hâsılat muayyen bir miktarı bulmazsa taahhüt ettiği miktarı işletmelere ödemeği taahhüt etmiştir. Ekseriyetle demiryollarının geçtiği yerlerin aşar hâsılatı teminat olarak gösterilmekteydi. İ. Hakkı Yeniay, *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*, İstanbul, 1964, s. 100.

69 Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul, 1993, s. 220.

70 Erik Jan Zürcher, *Savaş, Devrim ve Uluslaşma Türkiye Tarihinde Uluslaşma Dönemi (1908-1928),* s. 71-72.

71 Edward J. Erickson, *I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusunun, Çanakkale, Kutü'l-Amare ve Filistin Cephesi,* İstanbul, 2009, s. 23.

72 Ali Satan, *"Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Giriş",Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, (Editörler: Vahdettin Engin vd.), İstanbul, 2012, s. 209-210.

73 Carl, Mühlman, *Çanakkale Savaşı: Bir Alman Subayının Notları,*, İstanbul, 1998, s. 30-31.

Ülkede karayolu nakliyatında kullanılacak motorlu araçların bulunmayışı ve yük hayvanlarıyla da çok az şeyin taşınıyor olması askeri sevkiyatın demiryoluyla yapılmasını zorunlu hale getirdi. Nitekim savaş sürecinde Osmanlı Devleti'nin demiryollarından başka umumi nakil araçları da yoktu. Bu nedenle özellikle yurt içinden temin edilen gıda maddeleri İstanbul ve Bandırma gibi büyük sevkiyat merkezlerine demiryolları vasıtasıyla nakledilirdi.[74]

İstanbul ile harp alanını bir birine bağlayan yegâne demiryolu hattı Edirne hattıyla Uzunköprü'ye kadar uzanan tren yolu ve buradan Keşan ve Bolayır'a kadar uzanan şose yoluydu.[75] Bu hat, harpten önceki son aylarda ve hatta harp esnasında mümkün olduğunca iyileştirilmiş ve böylece en azından acil ihtiyaçlara cevap verebilecek hale getirildi. Ancak dik rampaları ve keskin virajları olan bu tek hat, inşa tarzı nedeniyle sorunsuz bir şekilde çalışması mümkün olmamıştır.[76]

Kısaca bu kadar büyük bir ordunun ihtiyaçlarının yalnızca bu hattan karşılanması mümkün değildi. Özellikle İtilaf Devletleri'nin Marmara'ya denizaltılarını sokmaya başlamalarıyla bu hat daha çok personelin nakledilmesinde kullanıldı.[77]

3.2. Karayolu Sevkiyatı

Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan Tanzimat dönemine kadar umumi yollar devlet tarafından, hususi yollar ise tımar, zeamet ve hayır sahiplerinin imkânlarıyla inşa ve tamir edilmişti. Osmanlı Devleti karayolu şebekesi bazı şahısların gayret ve çabalarıyla oluşturulmaya çalışılmıştı. Hiçbir zaman koordineli bir bütün teşkil edememiştir. Önemli bir kısmı kırma taştan yapılan bu yolların bir kısmı da toprak yollardan ibaretti.

Hayvanla çekilen arabalara göre yapılan, 6-7 metreden ibaret; dar ve virajlı bu yollar sağlam temeller üzerine inşa edilmemişti. Bununla birlikte karayolları ağı da aynı şekilde genelde eski kervan yolları ve arazi hatları üzerinde gelişi güzel yapılmıştı.Özellikle ülkenin batı bölgesini iç bölgeye bağlayan ulaştırma hatlarında büyük boşlukların bulunması da karayolunun etkin kullanılmasını engellemiştir.

Bununla birlikte mevcut yollarda oldukça bakımsızdı.[78] Ayrıca motorlu araçlara da elverişli değildi. Savaşın cereyan ettiği yarımada üzerinde bir baştan ötekine gi-

74 *ATASE Arşivi*, Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-4

75 Aspinal Oglander, *Büyük Harbin Tarihi Çanakkale Gelibolu Askeri Harekatı*, c. 1, İstanbul, 1939, s. 30.

76 Erich R. Prigge, *Liman Von Sanders Paşa'nın Emir Subayı Binbaşı Erich R. Prigge'nin Çanakkale Savaşı Günlüğü*, s. 43.

77 Özellikle 25 Mayıs 1915 tarihinden sonra denizyoluyla personel ikmali büyük oranda durmuştur. Bu nedenle bu tarihten itibaren personel ikmalinin büyük kısmı bu demiryolu hattıyla gerçekleştirilmiştir. Dz. Yb. Sami, "Balkan Harbinde ve Büyük Harpte Çanakkale Cephesinin İkmal İşleri", *Levazım Mecmuası*, 7. Sene, Sayı 26, Mart 1937, s. 70-73.

78 Edward J. Erickson, *Size Ölmeyi Emrediyorum; Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Ordusu*, İstanbul, 2003, s. 37.

den kesintisiz devam eden bir kara yolu mevcut değildi. Ekseriya yayaların ve yüklü hayvanların geçebileceği patikalar vardı.[79]Öyle ki yarımadanın iki ana noktası olan Gelibolu ve Maydos arasında bile araç sürülebilir nitelikte bir yol mevcut değildi.[80]

Karayolları nakliye vasıtaları tümüyle iptidai durumda olduğu araç durumu da oldukça yetersizdi. Zira zamanın en verimli ve süratli aracı çift atlı arabalardı.[81] Ülkede motorlu araç oldukça sınırlıydı. Öyle ki bazı kolorduların kumandalarına bile otomobil verilememişti.[82] Nitekim 1914 yılında ülkedeki toplam motorlu araçların sayısı yalnızca 187 idi. Bunların yarıdan fazlası İstanbul'da geri kalanlar ise diğer büyük illerde bulunmaktaydı.[83]

Cephede karayolu nakliyatı özellikle tek demiryolu hattı olan Uzunköprü demiryolunun bitiminden itibaren, denizinden yapılan sevkiyatlardan ise iskele ve limanlardan itibaren kullanılması zorunluydu. 5. Ordu'nun levazım tedariki için kullanılan karayolları ise; Saroz ve Gelibolu yarımadasındaki ana ikmal yolu, Keşan-Bolayır-Gelibolu-Bigalı-Seddülbahir üzerinden geçen karayoludur. Anadolu yakasında ise Balıkesir-Balya-Yenice-Çan-Bayramiç-Ezine-Erenköy-Çanakkale ve Karabiga-Biga-Çan-Kirazlı-Çanakkale ile Biga-Beyçayırı-Lapseki karayollarıydı.[84] Özellikle Gelibolu'dan geçen araba yolu Bolayır, Ekzamil ve Karadere'den Keşan'a ve buradan da Uzunköprü demiryoluna uzanan karayolu, ulaşım açısından oldukça önemliydi. Ayrıca Kumkale'den Çanakkale'ye doğru, kıyıdan yaklaşık 3 kilometre uzaklıkta olan ve önünde yer alan yükseltiler nedeniyle denizden görülmeyen ve Erenköy'den geçerek boğaz boyunca uzanan bir ordu yolu mevcuttu.[85]

5. Ordu menzil mıntıkasındaki karayolu taşımacılığı ordu menzil teşkilatına bağlı nakliye kolları vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir. Erzak kolları ağır ve hafif erzak kolları olarak ayrılmıştı. Hafif erzak kollarının yükleri hafif ve hızları fazla olduğundan kısa sürede istenilen yere ulaşma olanağına sahiptiler. Bu kollar, büyük komutanların emrinde büyük iaşe ambarları gibi düşünülmüştü.Yük hayvanı olarak kullanılan hayvanların taşıyacakları yük miktarları şu şekildedir: Manda ve öküz arabası 500 kg., kağnı 150 kg, çift at arabası 400 kg., tek at arabası 250 kg., deve 150 kg., mekkâre 80 kg.,

79 Liman Von Sanders,*Türkiye'de Beş Yıl,* s. 71.

80 Erich R. Prigge, *Liman Von Sanders Paşa'nın Emir Subayı Binbaşı Erich R. Prigge'nin Çanakkale Savaşı Günlüğü*, s. 52.

81 Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik "X ncu Cilt",* s. 120-104.

82 Ali İhsan Sabis, *Harp Hatıralarım Birinci Dünya Harbi*, c. 2, s. 26.

83 Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 154-155.

84 Rauf Atakan, "Birinci Dünya Savaşı'nın 1915 Yılı Çanakkale Muharebeleri'nde 5 nci Ordu'nun Personel Kayıpları ve İkmal" *Askeri Tarih Bülteni*, S. 18, Ankara 1985, s. 54.

85 Erich R. Prigge, *Liman Von Sanders Paşa'nın Emir Subayı Binbaşı Erich R. Prigge'nin Çanakkale Savaşı Günlüğü*, s. 11.

merkep 50 kg. olarak belirlenmişti.[86] Harekât sırasında kendi yiyeceklerinde başka kuvvetli mekkâre atının en çok 100, bir katırın 130, devenin 250, çift atlı arabanın 500 ve dört atlı arabanın taşıma kapasiteleri ise 1000 kg. olarak belirlenmişti.[87]

Nakliye kollarının taşıma kapasiteleri, araba ve hayvan mevcuduna bağlı olmakla birlikte nakliye kollarının ortalama yük taşıma kapasiteleri şu şekildeydi. Bir mekkâre ile bir merkep arabası kolu ortalama 9 ton, bir kağnı kolu ortalama 10 ton, bir deve kolu ortalama 15 ton, bir at arabası kolu ortalama 25 ton ve bir öküz arabalı kol da ortamla 20 ton yük taşıma kapasitesine sahipti. Bu kollar taşıdıkları yük kapasitelerine göre ağır veya hafif erzak kolları diye tanımlanırdı. Öküz arabalarında kurulu kollar ağır diğer cins araba ve canlı nakil araçlarında oluşan kollarda hafif kollar olarak nitelendirildi. Ayrıca birkaç kollun birleşmesiyle de katarlar teşkil olunurdu.[88]

Çanakkale Cephesi'nde erzak taşıyan kolların 1915 yılındaki durumu tabloda belirtilmiştir.[89]

Grup İsmi	***Fırka Numarası***	***Kolun Cinsi ve Numarası***	***Hayvan Cins ve Sayısı***	***Araba Cins ve Sayısı***
17.ci Kol	25	2, 4, 5, 6 ve 7. ci Hafif Erzak Kolu	Koşum: 289	Çiftatlı Araba: 146
17.ci Kol	25	2, 4, 6. ve 7. ci Ağır Erzak Kolu	Deve: 205, Merkep: 39 Öküz: 230	Öküz veya manda arabası: 115
Anafartalar	7, 14, 26, 12, 9, 7,6, 10	1, 4, 5, 6. ve 2.ci Hafif Erzak Kolu	Koşum: 375 Ester: 24	Çiftatlı Araba: 201
Anafartalar	7, 6,26, 9, 10	1, 2, 3, 7 ve 8.ci Ağır Erzak Kolu	Deve:197 Merkep:36 Öküz:543 Manda: 163	Öküz veya manda arabası: 353
Şimal Grubu	3, 19, 16, 9, 1	3,4,1 ve 2.ci Hafif Erzak Kolu	Koşum: 290 Ester:21	Çif atlı Araba: 146

86 *ATASE Arşivi,* Kls. 1-6, Dos. 115, Fih. 19-6.

87 *ATASE Arşivi,* Kls. 1126, Dos. 12, Fih. 21. Ayrıca bkz. Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik,* s. 173.

88 Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915- 09 Ocak 1916),* V. Cilt, III. Kitap, s. 489-499; Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik,* s. 222.

89 *ATASE Arşivi,* Kls. 118, Dos. 226, Fih. 13-16, 13-17, 13-18, 13-19.

Şimal Grubu	3, 19, 1, 16.	1, 4, 5. ve 39.cu Ağır Erzak Kolu	Deve:119 Merkep: 11 Öküz: 431 Manda: 68	Öküz veya manda arabası: 239
Cenup Grubu	14, 15, 20	5, 7, 8 ve 3.cü Hafif Erzak Kolu	Koşum: 303 Ester: 14	Çiftatlı Araba: 165
Cenup Grubu	14, 15,20	2, 9, 1, 3, 5, 8, 9.cu Ağır Erzak Kolu	Koşum:3 Deve:493 Merkep: 36 Öküz: 330 Manda: 22	Öküz veya Manda Arabası: 112
Asya Grubu	1, 11, 42	1, 2, 4, 8, 5, 6, 7 ve 11.ci Hafif Erzak Kolu	Koşum:523 Ester:14 Deve: 100 Merkep:19	Çiftatlı Araba: 234 Tek atlı:37
Asya Grubu	1, 11, 42	1, 2, 8, 3, 4 ve 9.cu Ağır Erzak Kolu	Koşum:7 Öküz:629 Deve: 593 Merkep: 120 Manda: 125	Tekatlı Araba:5 Öküz veya Manda Arabası: 382

Uzunköprü-Gelibolu hattı üzerinde 5. Ordu namına cephane nakliyatıyla iştigal eden 2 ağır ve 4 hafif olmak üzere toplam 6 koldan başka aşağıdaki tabloda yer alan erzak kolları mevcuttur. Tüm bu kolların toplam kapasitesi ise 714 ton olarak hesaplanmıştır.[90]

Bulunduğu Mevki	***Kol Miktarı***	***Kol Çeşidi***	***Taşıma Kapasitesi (ton)***	***Toplam (ton)***
Uzunköprü-Keşan	4	Öküz Arabalı Kol	28	112
Uzunköprü-Keşan	4	Develi Kol	67	137
Uzunköprü-Keşan (2.Ordudan gönderilmiştir.)	2	Kağnı Kolu	20	40

90 *ATASE Arşivi*, Kls. 1126, Dos. 12, Fih. 18-20.

Uzunköprü-Keşan (2.Ordudan gönderilmiştir.)	1	Bargir Araba Kolu	24	24
Uzunköprü- Keşan (2.Ordudan gönderilmiştir.)	1	Öküz Arabalı Kol	24	24
Uzunköprü-Keşan (5. Ordu menzil kollarından)	2	Öküz Arabalı Kol	20	40
Uzunköprü-Keşan (5. Ordu menzil kollarından)	2	Çift Bargir Kolu	14	28
Uzunköprü-Keşan (5. Ordu menzil kollarından)	1	Manda Arabalı Kol	20	20
Uzunköprü-Keşan (5. Ordu menzil kollarından)	2	Çift Bargir Kolu	15	30
Uzunköprü-Keşan (5. Ordu menzil kollarından)	1	Mekkâre Kolu	13	13
Toplam	20	-	-	468

Harbin seyrine göre nakliye hatlarının sahip olduğu, insan ve hayvan sayılarında sürekli değişiklikler olmuştur. Müfettişliğin talebiyle menzil hatlarının ihtiyaç duyması durumunda müsait olan hatlardan diğer hatlara kollar sevk edilmiştir. Bu nedenle veriler değerlendirilirken bu hususların göz önünde bulundurulması gerekir.

5. Ordunun Grup Komutanlıklarının Erzak Nakliye Kolları ait erzak kolları ve bu kolların toplam kapasitesi ise şu şekildedir.[91]

Grubun Adı	Erzak Kolları ve Kapasiteleri
Saros Grubu	4. Ağır Erzak Kolu, Kapasitesi: 96 ton
Kuzey Grubu	10. Ağır Erzak Kolu 7. Hafif Erzak Kolu, Kapasitesi: 306 ton
Güney Grubu	7 Ağır erzak kolu 8 Hafif Erzak Kolu, Kapasitesi: 314 ton

Çanakkale Cephesi'nde Şimal, Cenup, Asya ve Anafartalar'da görev yapan hafif

91 *ATASE Arşivi,* Kls. 1-6, Dos. 115, Fih. 21.

ve ağır erzak kollarının durumu aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.[92]

Grup ismi	*Fırka Numarası*	*Kolun Cinsi ve Numarası*	*Hayvan*	*Araba*
17. Kol	25	2. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 66	Çift atlı: 34
17. Kol	25	4. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 60	Çift atlı: 30
17. Kol	25	5. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 60	Çift atlı: 30
17. Kol	25	6. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 58	Çift atlı: 29
17. Kol	25	7. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 45	Çift atlı: 23
17. Kol	25	2. Ağır Erzak Kolu	Öküz: 116	-
17. Kol	25	4. Ağır Erzak Kolu	Öküz: 114	-
17. Kol	25	6. Ağır Erzak Kolu	Deve: 105 Merkep: 19	Öküz veya Manda araba: 58
17. Kol	25	7. Ağır Erzak Kolu	Deve: 100 Merkep: 20	Öküz veya Manda araba: 57
Anafartalar	7	1. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 72	-
Anafartalar	14	4. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 55	-
Anafartalar	26	5. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 51 Ester: 12	-
Anafartalar	26	6. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 66	-
Anafartalar	12	2. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 59 Ester: 2	-
Anafartalar	9	2. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 62	-
Anafartalar	7	3. Ağır Erzak Kolu	Öküz: 91 Manda: 14	Öküz veya Manda araba: 61
Anafartalar	7	1. Ağır Erzak Kolu	Deve: 99 Merkep: 18	-
Anafartalar	6	1. Ağır Erzak Kolu	Öküz: 69 Manda: 48	Öküz veya Manda araba: 61
Anafartalar	26	2. Ağır Erzak Kolu	Öküz: 114	Öküz veya Manda araba: 54
Anafartalar	26	3. Ağır Erzak Kolu	Öküz: 123	Öküz veya Manda araba: 54
Anafartalar	9	2. Ağır Erzak Kolu	Deve: 98 Merkep:8	-
Anafartalar	6	7. Ağır Erzak Kolu	Öküz: 68 Manda:5 1	Öküz veya Manda araba: 61
Anafartalar	10	8. Ağır Erzak Kolu	Öküz: 79 Manda: 50	Öküz veya Manda araba: 62
Şimal Grubu	19	4. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 90 Ester: 6	Çift atlı araba: 38

92 *ATASE Arşivi*, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 13-16, 13-7, 13-18, 13-19.

Şimal Grubu	16	1. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 59 Ester: 10	Çift atlı araba:35
Şimal Grubu	16	2. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 63 Ester: 5	Çift atlı araba:35
Şimal Grubu	3	1. Ağır Erzak Kolu	Öküz: 79 Manda: 40	Öküz veya Manda araba: 62
Şimal Grubu	9	4. Ağır Erzak Kolu	Öküz: 96 Manda: 28	Öküz veya Manda araba: 58
Şimal Grubu	1	5. Ağır Erzak Kolu	Öküz: 132	Öküz veya Manda araba: 65
Şimal Grubu	16	5. Ağır Erzak Kolu	Öküz: 114	Öküz veya Manda araba: 54
Şimal Grubu	Menzilden	39. Ağır Erzak Kolu	Deve: 119 Merkep: 11	-
Cenup Grubu	14	5. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 62 Ester: 1	Çift atlı araba: 35
Cenup Grubu	14	7. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 53 Ester: 4	Çift atlı araba: 29
Cenup Grubu	15	7. (1) Hafif Erzak Kolu	Koşum: 58 Ester: 9	Çift atlı araba: 31
Cenup Grubu	15	8. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 69	Çift atlı araba: 39
Cenup Grubu	20	3. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 61	Çift atlı araba: 331
Cenup Grubu	14	2. Ağır Erzak Kolu	Öküz: 123	Öküz veya Manda araba: 60
Cenup Grubu	14	9. Ağır Erzak Kolu	Öküz: 105	Öküz veya Manda araba: 52
Cenup Grubu	15	1. Ağır Erzak Kolu	Deve: 132 Merkep: 28	-
Cenup Grubu	15	3. Ağır Erzak Kolu	Deve: 52	-
Cenup Grubu	15	5. Ağır Erzak Kolu	Deve: 35 Merkep: 8	-
Cenup Grubu	20	8. Ağır Erzak Kolu	Deve: 199	-
Cenup Grubu	20	9. Ağır Erzak Kolu	Öküz: 102 Manda: 22	Çift atlı araba:62 Tek atlı araba:5
Cenup Grubu	20	8.(9) Ağır Erzak Kolu	Deve: 75	-
Asya Grubu	1	1. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 84	Çift atlı araba: 40 Tek atlı araba: 1

Asya Grubu	1	2. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 85	Çift atlı araba: 40 Tek atlı araba: 1
Asya Grubu	1	4. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 77	Çift atlı araba: 39 Tek atlı araba: 1
Asya Grubu	1	8. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 77	Çift atlı araba: 37 Tek atlı araba:1
Asya Grubu	11	5. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 63	Çift atlı araba:31 Tek atlı araba:1
Asya Grubu	11	6. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 61	Çift atlı araba:1 Tek atlı araba:31
Asya Grubu	42	7. Hafif Erzak Kolu	Koşum: 76 Ester: 14	Çift atlı araba:45 Tek atlı araba:1
Asya Grubu	42	11. Hafif Erzak Kolu	Deve: 100 Merkep: 19	-
Asya Grubu	1	1. Ağır Erzak Kolu	Koşum: 1 Öküz: 131	Tek atlı araba:1 Öküz ve Manda:65
Asya Grubu	1	2. Ağır Erzak Kolu	Koşum: 1 Manda: 125	Tek atlı araba:1 Öküz ve Manda:65
Asya Grubu	1	8. Ağır Erzak Kolu	Koşum: 1 Öküz: 124	-
Asya Grubu	11	1. Ağır Erzak Kolu	Koşum: 1 Ester: 1 Deve: 103 Merkep: 19	
Asya Grubu	11	2. Ağır Erzak Kolu	Koşum: 1 Ester: 1 Deve: 104 Merkep: 25	---
Asya Grubu	11	3.Ağır Erzak Kolu	Koşum: 1 Öküz: 122	Tek atlı araba:1 Öküz ve Manda:63
Asya Grubu	11	4.Ağır Erzak Kolu	Koşum: 1 Öküz: 122	Tek atlı araba:1 Öküz ve Manda:60
Asya Grubu	11	8.Ağır Erzak Kolu	Deve: 185 Merkep: 36	--
Asya Grubu	42	2.Ağır Erzak Kolu	Öküz: 130	Öküz ve Manda: 65
Asya Grubu	42	9.Ağır Erzak Kolu	Deve: 200 Merkep: 40	-

Orduların tüm lojistik ihtiyaçlarında olduğu gibi iaşe maddelerinin sevk edilmesinde en büyük sorun, demiryolu veya denizyoluyla vasıtasıyla cephe gerisine kadar getirilen maddelerin ordu birliklerine ulaştırılmasında yaşanıyordu. Zira bu sevkiyat menzil nakliye kolları tarafından hayvanlar vasıtasıyla gerçekleştiriliyordu. Ancak külliyetli miktarda erzakın hayvan sırtında cepheye ulaştırılmasında kolay değildi.

Nitekim muharebe alanına en yakın demiryolu istasyonu olan Trakya'daki Uzunköprü istasyonu ordu karargâhı olan Gelibolu' ya yaya olarak ortalama yedi günlük mesafedeydi. Bu kadar uzun mesafenin yüklü hayvanlarla kat edilmesi oldukça zor ve yorucuydu. Denizyoluyla iskelelere kadar getirilen iaşe maddeleri yine aynı şekilde hayvanlarla ordu bölgelerine ulaştırılırdı. Ancak nakliye kolları vasıtalarıyla çok az şey taşınabiliyordu. Bu durum zamanında ve yeterli miktarda iaşe maddelerinin muharip orduya ulaştırılmasını engelliyordu.[93] Bununla birlikte düşman, nakliye yollarını sürekli ateş altında tutarak sevkiyat işlerini daha da zorlaştırıyordu.[94]

Ülkede motorlu araç sayısı sınırlı olduğunda, erzak sevkiyatında çok az sayıda motorlu araç kullanıldı. Bu araçlar, savaş öncesinde Almanya'dan getirilen ve daha çok 12 ton kapasiteli kamyonlardı.[95]

3.3. Denizyolu Sevkiyatı

Osmanlı Devleti'nin harp süresince denizyolunu etkin olarak kullandığı cephe, Çanakkale Cephesi'dir. Bunda muharebe alanının deniz nakliyatına imkân sağlamasının yanında gerek demiryolları gerekse karayollarındaki yetersizliklerin önemli payı vardır. Bu nedenle 5. Ordunun ikmal faaliyetleri, büyük oranda denizyoluyla gerçekleştirildi.

Denizyoluyla yapılacak nakliyat doğrudan Levazımat-ı Umumiye Dairesi ve Menzil Müfettişliği'nce gerçekleştirilmiştir. Başlangıçta sahil müfettişliklerinin uhdesinde bulunan taşıtların büyük bir kısmı Levazımat-ı Umumiye Dairesine tevdi edilmesiyle muharip ordunun nakliye işleri bu daire tarafından yürütülmeye başlandı.[96]Ancak küçük ve büyük tüm vapurlar, römorkör, mavnalar, gemiler ile İskele ve Limanlar Kumandanlığı'nın 5. Ordu Menzil Müfettişliği'nin emrine verilmesiyle artık denizyolu ulaşımı bu müfettişlik tarafından yürütülmeye başlandı.[97]

93 Cemil Conk Paşa, Liman Von Sanders Paşa, Fahrettin Altay Paşa, *Çanakkale Hatıraları*,[İkinci kitap: *Liman Von Sanders'in Çanakkale Hatıraları*], (haz. Metin Martı) c. 2, İstanbul, Temmuz 2002, s. 70; Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, s. 174.

94 Düşmanın sevkiyatı engelleme çabalarına karşın nakliyenin sorunsuz işlemesi adına bazı ek tedbirlere başvuruldu. Bu amaçla yürüyüşler umumiyetle gece yapılması esası kabul edildi. Bunun için nakliye araçları her gün saat 16:00'da nakliye başlayacak ve saat: 5:00'te ise son verilecekti. Ayrıca nakliye işlerinin daha düzenli yürümesi sağlamak amacıyla 28 Ağustos 1915 (15 Ağustos 1331) tarihinden itibaren her kola ait bir yürüyüş cetveli hazırlandı. *ATASE Arşivi,* Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 1-1.

95 Uzunköprü-Keşan arasında 4, Keşan-Baralu hattında 4 motorlu araç erzak nakliyatında kullanılmıştır. Ayvalık-Havran arasında 6 adet araç zeytinyağı sevkiyatında kullanılmıştır. Ayrıca Tekirdağ'da da 1 araç çalışamaz durumdaydı. *ATASE Arşivi,* Kls. 3490, Dos. 53, Fih. 5-2, 5-2a, 3-1, 3-1a.

96 *ATASE Arşivi,* Kls. 3527, Dos. 19, Fih. 187.

97 *ATASE Arşivi*, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 14-5; *ATASE Arşivi,* Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 16-5.

Çanakkale Cephesi'ndeki muharip ordunun esas ikmal noktası Gelibolu idi. Bu nedenle özellikle İstanbul, İzmit, Bandırma ve Biga'dan büyük nakliye gemileriyle iaşe başta olmak üzere diğer ikmal maddeleri buraya nakledilirdi. Gelibolu esas ikmal noktasına ile Çanakkale boğazındaki diğer ikmal iskeleleri arasındaki nakliyat daha çok Şirket-i Hayriye vapurları gibi küçük nakliye araçlarıyla gerçekleştirilirdi.[98]

Ordunun yiyecek teminini büyük ölçüde sağlayan limanlar Akbaş ve Kilya limanları olmuştur.[99] Bununla birlikte Menzil Müfettişliği tarafından küçük vapurların doğrudan doğruya yanaşmasına imkân sağlayan Akbaş'ta 5, Kilya'da 3, Ilgardere'de 3, Lapseki'de 1, Şarköy'de 1, Gelibolu'da 1, Burgaz'da 1 iskele inşa edilmiştir.[100] Ancak bu iskelelerin yeterli olduğunu söylemek mümkün değildir. Ülkede, iskele yapımında kullanılacak inşaat malzemesi olmadığından yeterli sayıda iskele inşa edilememiştir.[101]

Bununla birlikte Anadolu sahilinde bulunan Burgaz İskelesi de önemli işleve sahipti. Nitekim bu iskele, bir transit iskelesi olarak hizmet görmüştür. Özellikle büyük vapurlar iskele yetersizliğinden Rumeli sahiline direkt olarak yanaşamadıklarından bunlar yüklerini Anadolu sahilinde bulunan Burgaz transit iskelesindeki küçük vapur, mavna ve dubalara boşaltmak zorunda kalıyorlardı. Ayrıca büyük vapurlar, top atışları başladığında diğer küçük vapurlar gibi sığ sularda rahat hareket edemediklerinden güvenlik açısından büyük vapurların kullanılması uygun değildi. Bu nedenle deniz nakliyatında özellikle küçük deniz nakliye araçları kullanılmıştır.[102] Nakliyat için farklı taşıma kapasitelerine sahip nakliye araçları kullanılmıştır. Bunlar şat, is-

98 Deniz. Yarbay Sami, "Çanakkale Cephesinin İkmal İşleri", *Levazım Mecmuası*, 7. Sene, Sayı 27, Haziran 1937, s. 65.

99 Liman Von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, s. 80; Erich R. Prigge, *Liman Von Sanders Paşa'nın Emir Subayı Binbaşı Erich R. Prigge'nin Çanakkale Savaşı Günlüğü,* s. 103.

100 İskelelerde boşaltma ve yükleme işlerinde kullanılmak amacıyla hamal kolları teşkil edilmiştir. Bu amaçla Akbaş ve Burgaz iskelelerinde birer hamal taburu diğer iskelelerde ise birer hamal bölüğü bulundurulmuştur. *ATASE Arşivi*, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 14-1, 14-2, 14-3, 14-4.

101 *ATASE Arşivi,* Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 8-2.

102 İskelelere sevk edilen erzakın miktarı çeşitli sebeplere bağlı olarak değişiklik göstermekteydi. Günlük sevkiyatın hesaplanması öncelikle takviye edilen ürünün nevine ve cinsine bağlıydı. İskelelerin büyük vapurların yanaşmasına müsait olmadığından büyük vapurların direkt olarak Rumeli sahiline girmeleri mümkün değildi. Bu nedenle büyük vapurlar yüklerini öncelikle Anadolu sahilinde yer alan Burgaz transit iskelesinde yüklerini mavna ve duba gibi küçük vapurlara aktarırlardı. Böylece ihtiyaçların önemli kısmı küçük vapurlarla Rumeli iskelelerine sevk edilir. Günlük tahliye miktarı ise şu hususlara göre değişiklik arz etmekteydi. Özellikle takviye edilen vapurunu vinç adedine, gelen eşyanın veya erzakın çuval ve sandık ya da ürünün dökme olmasına bağlı olarak değişmekteydi. Erzakın çuval ve sandıklarda içinde olasına ve 2 vincin çalışmasıyla günlük ortalama 300 ton Rumeli iskelelerine sevk edilebilmekteydi. Erzak dökme olursa sevk edilen günlük eşya miktarı daha da az olurdu. Ancak küçük şirket vapurlarıyla gelecek eşya ve erzak takviyesi çok daha kolay olmaktaydı. Çünkü bunlar Rumeli iskelelerine direkt olarak yanaşırlar ve vesait olarak 1 küçük vapur 100 ton olarak hesaplandığında 1 gece zarfında Akbaş'ta 5, Kilya'da 3, Ilgardere'de 3 olmak üzere toplam 11 vapur ile ortalama 1.100 ton takviye yapabilirdi. Bu nedenle nakliyatta daha çok küçük vapurların kullanılması daha uygun görülmekteydi. Günlük sevkiyata tesir eden bir başka faktör de hava şartlarıydı. *ATASE Arşivi,* Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 14-1, 14-2, 14-3, 14-4.

timbot, buharlı merakib, duba, mavna, Arap mavnası, salapurya, yelkenli ve yelkensiz kayık gibi farklı kapasitelere sahip nakliye araçlarıdır. Ancak ülkede yeterli miktarda deniz nakliye aracının bulunmadığından gemi kıtlığını gidermek için her vasıtaya başvurma zaruretini doğurmuştur. Öyle ki padişaha mahsus Ertuğrul yatı ile Alman sefirine ait Lorley yatı ordunun sevkiyat işlerinde kullanılmaya başlanmıştır.[103]

Menzil Müfettişliği emrinde bulunan deniz ulaşım araçlarının cins ve taşıma kapasiteleri ise şu şekildedir.[104]

Bandırma'da; 3 adet 15 ton, 1 adet 16 ton, 3 adet 14 ton, 2 adet 12 ton, 5 adet 10 ton, 2 adet 8 ton, 1 adet 7 ton ve 2 adet 5 ton kapasiteli toplamda 19 adet deniz nakliye aracı bulunmaktaydı. Bunların toplam taşıma kapasiteleri ise 210 tondu.

Karabiga'da; 1 adet 40 ton, 1 adet 16 ton, 1 adet 14 ton, 1 adet 8 ton ve 1 adet 7 ton kapasiteli toplam 5 deniz aracı bulunmaktaydı. Bu araçların toplam kapasitesi ise 85 tondu.

Lapseki'de; 1 adet 6 ton, 1 adet 4 ton, 1 adet 3 ton, 2 adet 2 ton ve 1 adet 1 ton kapasiteli toplam 6 deniz aracı mevcuttu. Bu araçların toplam kapasitesi ise 18 tondu.

Çanakkale'de; 1adet 60 ton, 1 adet 57 ton, 1 adet 55 ton, 1 adet 52 ton, 2 adet 50 ton, 1 adet 17 ton, 3 adet 7'şer ton ve 6 adet 5 ton olmak üzere toplam 16 araç bulunmaktaydı. Bu araçların toplam kapasitesi ise 392 tondu.

Akbaş'ta; 2 adet 150 ton, 3 adet 45 ton, 1 adet 35 ton, 1 adet 40 ton, 1 adet 12 ton, 4 adet 10 ton, 1adet 6 ton, 2 adet 4tonluk olmak üzere toplam 276 ton kapasiteli araç bulunmaktaydı.

Kilya'da 1 adet 55 tonluk, 1 adet 30 tonluk, 1 adet 16 tonluk, 4 adet 15 tonluk, 1 adet 14 ton, 6 adet 12 ton, 1 adet 10 ton, 1adet 8 ton, 3 adet 7 ton olmak üzere toplam 306 ton kapasiteli araçlara sahipti.

Şarköy'de; 6 adet 1 ton, 1 adet 3 tonluk olmak üzere toplam 9 tonluk kapasiteli araçlara sahipti.

Tekirdağ İskelesi'nde 1 adet 80 ton, 1 adet 60 ton, 1 adet 50 ton, 1 adet 20 ton, 1 adet 12 ton, 5 adet 10'ar tonluk, 1 adet 8 ton, 2 adet 6 tonluk, 2 adet 4 tonluk olmak üzere toplam 300 tonluk kapasiteli araçlar bulunmaktaydı.

Rumeli sahilinde bulunan iskelelerin sahip olduğu deniz nakliye araçları cins ve taşıma kapasiteleri ise şu şekildedir.[105]

103 Deniz. Yarbay Sami, "Çanakkale Cephesinin İkmal İşleri", *Levazım Mecmuası*, 7. Sene, Sayı 27, Haziran 1937, s. 48.

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

105 *ATASE Arşivi*, Kls. 3569, Dos. 214, Fih. 20-2.

AKBAŞ İSKELESİ		
Aracın Cinsi	***Adedi***	***Toplam Taşıma Kapasite (ton)***
Arap Mavnası	3	105
Salapurya	5	50
Yelkenli Kayık	11	127
Körüklü Kayık	1	2
Şat (düz)	1	150

GELİBOLU İSKELESİ		
Aracın Cinsi	Adedi	Toplam Taşıma Kapasite (ton)
Arap Mavnası	1	35
Yelkenli Kayık	7	103
Körüklü Sandal	1	1

LAPSEKİ İSKELESİ		
Aracın Cinsi	Adedi	Toplam Taşıma Kapasite (ton)
Alamata	1	10
Yelkenli Kayık	3	12
Yelkenli Sandal	1	1

Ayrıca Kilya İskelesi emrinde 2 adet yelkenli kayık toplam 14 ton, Şarköy İskelesi emrinde 8 adet toplam 8 ton kapasiteli Yelkenli Sandal mevcuttu.

TEKFURDAĞI İSKELESİ		
Aracın Cinsi	***Adedi***	***Toplam Taşıma Kapasite (ton)***
Arap Mavnası	1	50
Salapurya	1	21
Kırlaç	2	20
Yük Sandalı	3	6
Şat	2	65
Binek Sandalı	3	3
Balıkçı Kayığı	3	3

ANADOLU KAVAGI İSKELESİ		
Aracın Cinsi	Adedi	Toplam Taşıma Kapasite (ton)
Şat	1	6
Piyade	1	4
Yük Sandalı	3	6
Tahliye Sandalı	1	1
Binek Sandalı	1	1

BİRGOS İSKELESİ		
Aracın Cinsi	Adedi	Toplam Taşıma Kapasiteleri (ton)
Yelkeni Kayık	2	6

Ayrıca Osmanlı hükümeti, daha seferberliğin ilanından itibaren ordunun ihtiyaç duyacağı deniz nakliye vasıtalarının karşılanması amacıyla bir muvakkat kanun hazırlayarak yürürlüğe koydu. Söz konusu kanunla, ordunun ihtiyaç duyması halinde Osmanlı sancağı altında bulunan tüm ticaret ve yük gemilerini araç ve gereçleriyle birlikte ordu hizmetine verilmesi gerekiyordu.[106] Nitekim bu kanuna dayanılarak ülkenin en büyük yolcu nakliye şirketi olan Şirket-i Hayriye vapurları ordunun nakliye işlerinde kullanıldı. Daha çok yolcu taşımacılığına uygun olarak imal edilen bu vapurların iç aksamları değiştirilerek erzak ve mühimmat taşımacılığına uygun hale getirildi. Böylece cepheye askerin sevk edilmesinde, erzak ve mühimmat nakliyatında bu şirketin büyük katkıları olmuştur.[107] Bununla birlikte nakliye araçlarının yeterli gelmediği dönemlerde halkın elinde bulunan araçlar kiralanmış ve böylece araç ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır.[108]

İtilaf devletleri Marmara'daki nakliyatın engellenmesi için havadan, deniz üstünden ve denizaltından birçok girişimlerde bulunmuşlardır. Başlangıçta uçaklar ile Marmara üzerinden bir faaliyet gerçekleştirilememişse de sonradan özellikle Çanakkale'deki boşaltma noktaları ve nakliye gemileri düşman uçaklarının hücumlarına maruz kalmıştır.[109] Çanakkale'deki boşaltma yerlerinde bulunan nakliye gemilerine bombalar ve torpidolarla hücumları olmuşsa da bu hiçbir zaman nakliyatı etkileyecek düzeye gelmemiştir. Bunda dönemin uçaklarının sayıca az kabiliyetlerinin de sınırlı olmasının büyük etkisi vardır. Bir diğer engelleme girişimi deniz üstü gemilerle gerçekleştirilmiştir. Ancak Türk tarafınca dökülen mayınlar ve istihkâmların verdikleri mücadele neticesinde İtilaf donanmasının Marmara'ya girmesi engellenmiştir. Buna rağmen İtilaf filosu, endirekt atışlar yaparak nakliyatı engellemeye çabalamışsa da bu çabalar hiçbir zaman Marmara'daki sevkiyatı durdurmada yetmemiştir.[110] Ayrıca deniz üzerinde Türk tarafınca dökülen mayınlar ve istihkâmların verdikleri mücadele neticesinde İtilaf güçlerinin Marmara'ya girmeleri engellenmiş ve böylece Marmara'daki ikmalin engellemesi çabaları sonuçsuz kalmıştır.

106 *Düstur,* "Tedarik-i Vesait-i Nakliye- i Bahriye Hakkında Muvakkat Hakkında Muvakkat Kanun", Tertip II, c. 6, s. 1354-1358.

107 Savaşın başlangıcından itibaren şirket filosunda 39 adet vapur mevcuttu. Bu vapurların bazıları zaman zaman bazıları da sürekli olarak ordunun hizmetinde kullanıldı. Daha geniş bilgi için Bkz. Levent Kaya Ocakaçan, *Birinci Dünya Savaşı'nda Şirket-i Hayriye*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2009, s. 43-45.

108 Ahaliye ait olup da askeri nakliyatta kullanılan araçlar; Lapseki İskelesinde 1 adet 12 ton kapasiteli Trandoyil, 4 adet toplam 12 ton kapasiteli Yelkenli Sandal 1 adet Alamata 5 ton kapasiteli; Şarköy iskelesinde 4 adet toplam 4 ton kapasiteli balıkçı sandalından istifade edilmekteydi. Bu miktar zamanla daha da artarak toplam 350 tona ulaşmıştır. *ATASE Arşivi,* Kls. 3569, Dos. 214, Fih. 20-2;Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, s. 346.

109 İbrahim Arıkan, *Osmanlı Ordusunda Bir Nefer (Bir Mehmetçiğin Çanakkale-Galiçya- Filistin Cephesi Anıları)*, s. 32-33.

110 Dz. Yb. Sami, "Balkan Harbinde ve Büyük Harpte Çanakkale Cephesinin İkmal İşleri", *Levazım Mecmuası*, 7. Sene, Sayı 26, Mart 1937, s. 69.

Denizyolu sevkiyatını etkileyen bir diğer faktör de düşman denizaltılarının faaliyetleri olmuştur. Zira Birinci Dünya Savaşı'nda denizaltıların etkin olarak kullanıldığı en önemli cephe, Çanakkale Cephesi'dir.[111] İtilaf kuvvetleri, lojistik ihtiyaçların muharip orduya ulaştırılmasını engellemek amacıyla denizaltı faaliyetlerine önem vermiştir. Bunda da nispeten başarılı olmuştur.[112] Denizaltılara karşı yeterli mayınların olmayışı, yeterli ağ engellerinin bulunmayışı ve bunları dökecek vasıtaların olmayışı gibi nedenlerle İtilaf kuvvetlerine ait denizaltılarının Marmara'ya geçişi engellenememiştir. Denizaltıların Marmara'daki faaliyetleri neticesinde ikmal işleri büyük oranda etkilenmiş ve özellikle personel ikmali tamamen durma noktasına gelmiştir.[113] Ancak Marmara'ya düşman denizaltılarının sızmaları, Marmara denizini deniz seferleri için büyük bir tehlikeli oluşturuyordu.[114] İkmal konusunda kullanılan gemilerden ilk kayıp Ağustos 1915'te Akbaş, Burgaz ve Şarköy limanlarında oldu. Burada bulunan gemiler İtilaf denizaltılarınca torpillendi. Bunda gemilerin boşaltma sırasında limanda uzun süre kalmalarının büyük etkisi vardı. Zira boşaltma vasıtaları yetersiz olduğunda boşaltma işlemi oldukça uzun sürmekteydi.Bu konuda diğer amil elde yeteri kadar çuvalın bulunmayışıdır. Bu nedenle arpa, fasulye, bakla ve benzeri ürünler gemi ambarlarına boşaltılmaktaydı. Ancak boşaltma sırasında bunların tekrar çuvallanarak taşınması gerekmekteydi. Boşaltma işleminin uzun sürmesi nakliye araçlarını düşman denizaltılarının hedefi haline getirmekteydi.[115]

İtilaf kuvvetlerinin denizaltı faaliyetleri neticesinde ikmal işleri, özellikle personele ait kısmı durma noktasına gelmişse de erzak ve mühimmat naklinin denizden

111 Birinci Dünya Savaşı, denizaltıların etkin olduğu ilk savaştı. Özellikle 5. Ordunun ihtiyaçlarının önemli kısmı Marmara Denizi vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir. İtilaf kuvvetleri 5. Orduya sevk edilen cephane ve yiyecek gibi her türlü nakliyattı engellemek amacıyla denizaltılardan da yararlanmış ve bu durum denizyolu taşımacılığını önemli ölçüde etkilenmiştir. Otto Hersing, *Çanakkale Denizaltı Savaşı,* İstanbul, 2007, s. XXXVI. İbrahim Arıkan, *Osmanlı Ordusunda Bir Nefer (Bir Mehmetçiğin Çanakkale- Galiçya- Filistin Cephesi Anıları)*, s. 33.

112 İngiliz, Fransız ve Avustralya denizaltıları Marmara'ya girerek ordunun ikmal faaliyetlerini sekteye uğratmaya çalışmışlardı. Bunda nispeten başarılı da olmuşlardı. Zira özellikle eratın ikmali bu faaliyetlerden sonra durdurulmuştu. Ancak diğer lojistik desteği kesmeye muvaffak olamamışlardır. Bu dönemde denizaltılar 8 harp gemimizi, 2 zırhlı kruvazör, 2 gambot, 1 muhrip, 1 mayın gemisi, 1 karakol gemisi, 1 nakliye gemisiyle 31 ticaret gemisi, 200'den fazla yelkenli ve mavnayı tahrip veya imha etmişlerdir. Buna karşın zayiatları da oldukça büyüktü. 5 İngiliz, 3 Fransız, 1 Avustralya denizaltısı olmak üzere toplam 9 denizaltı batırılmış ve 1 Fransız denizaltısı esir alınmıştır. Apatay Çetinkaya, "Çanakkale Muharebelerinde Denizaltı Harekâtı", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, S. 37, Ankara,1988, s. 56; Otto Hersing, *Çanakkale Denizaltı Savaşı,* s. XXXVI.

113 Çanakkale Cephesi'nde asker nakliyatı başlangıçta denizden yapıldı. Çünkü bu yolla hem daha çabuk hem de daha hızlı yetiştiriliyordu. Ancak denizaltılar nedeniyle tehlikeli olmaya başladı. 10 mayıs 1915 te İngiliz E14 denizaltı gemisi Patmos ve Gülcemal adındaki iki nakliye gemisine saldırdı. Gülcemal vapuru yara aldı. Bu zayiattan itibaren asker nakliyatı durduruldu. asıl 25 mayıs 1915 E11 adındaki İngiliz denizaltı gemisi Sarayburnu önlerindeki limandaki gemilere saldırması üzerine artık askerin karadan gitmesine karar verildi. Dz. Yb. Sami, "Balkan Harbinde ve Büyük Harpte Çanakkale Cephesi'nin İkmal İşleri", *Levazım Mecmuası*, 7. Sene, Sayı 26, Mart 1937, s. 69-72.

114 İ. Hakkı Sunata, *Gelibolu'dan Kafkaslara I. Dünya Savaşı Anılarım*, s. 104.

115 Dz. Yb. Sami, "Balkan Harbinde ve Büyük Harpte Çanakkale Cephesinin İkmal İşleri", *Levazım Mecmuası*, 7. Sene, Sayı 26, Mart 1937, s. 75-76.

yapılması esası değişmemiştir. Ancak denizaltı tehlikesi, sevkiyat şeklinin değiştirilmesi zaruretini doğurmuştur. Marmara'ya denizaltılarının sızmasıyla birlikte iskeleler arasındaki nakliyat zırhlı gemiler korumasında römorkörlerle çekilen mavnalar ve yelkenli gemilerle gerçekleştirilmeye başlandı. Bu sevkiyat daha çok geceleri ve menzilden menzile hareket edilerek yapılmaktaydı.[116] Bu durum bazı zorlukları beraberinde getirmiştir. Ancak tüm bu zorluklara rağmen özellikle iaşe maddelerinin deniz yoluyla sevk edilmesine devam edilmiştir.[117]

Tüm bu tedbirlerin yanında Alman denizaltılarının faaliyetlerinin de büyük katkısı olmuştur. Nitekim Alman denizaltılarının Marmara'daki faaliyetleri sayesinde İngiliz ve Fransız denizaltılarının rahat hareket etmesi engellenmiştir.[118]

Sonuç olarak, 5. Ordunun ikmal işlerinde daha çok denizyollunun kullanılmasında, Osmanlı ordusunun bu yol üzerinde mutlak olmasa da bir dereceye kadar hâkim olmasından kaynaklanmıştır. Zira İtilaf kuvvetlerinin uçaklar ve denizaltı gemileriyle başarı sağlamaları halinde muharip ordunun iaşe ve ikmal faaliyetleri karayoluyla yapılması mecburiyeti doğmuş olacaktı ki bu durumda Türk ordusunun büyük bir açlıkla karşı karşıya kalma ihtimali oldukça yüksekti.[119] Nitekim Türk ordunun mukavemet ve müdafaa kabiliyetini arttıran en büyük etken, ikmalin Marmara denizinden kesintiye uğramadan devam ettirilmiş olmasıydı.[120] Ancak buna rağmen ordunun iaşe ihtiyacı başta olmak üzere diğer tüm lojistik ihtiyaçların cepheye sevk edilmesinde büyük zorluklarla karşı karşıya kalındı.[121]

Sonuç

Osmanlı Devleti, daha savaşın başlangıcından itibaren gerek ordu gerekse ahalinin iaşe temininde önemli sıkıntılar yaşamaya başlamıştı. Bunda Osmanlı hükümetinin savaşın kısa sürede sonuçlanacağına dair öngörüsünün büyük etkisi vardır. Bu nedenle savaşa, ülkeyi ancak birkaç ay idare edebilecek stoklarla girilmişti. Ancak stokların kısa sürede tükenmesiyle birlikte ülkede, iaşe konusunda büyük sıkıntılar baş göstermişti.

116 Liman Von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, s. 81; Erich R. Prigge, *Liman Von Sanders Paşa'nın Emir Subayı Binbaşı Erich R. Prigge'nin Çanakkale Savaşı Günlüğü*, s. 104; Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik,* s. 218.

117 İkmal gemilerinde ilk kayıp Ağustos 1915'te Akbaş, Burgaz, Şarköy limanlarında yaşanmıştır. Dz. Yb. Sami, "Balkan Harbinde ve Büyük Harpte Çanakkale Cephesinin İkmal İşleri", *Levazım Mecmuası*, 7. Sene, Sayı 26, Mart 1937, s. 69-75.

118 Münim Mustafa, *Cepheden Cepheye: 1914-1918: İhtiyat Zabiti Bulunduğum Sırada Cihan Harbi'nde Kanal ve Çanakkale Cephelerine Ait Hatıralarım*, İstanbul, 1998, s. 121-122.

119 Liman Von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, s. 81.

120 Deniz. Yarbay Sami, "Çanakkale Cephesinin İkmal İşleri", *Levazım Mecmuası*, 7. Sene, Sayı 27, Haziran 1937, s. 48-49, 69.

121 Liman Von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, s. 80.

Devletin içinde bulunduğu ekonomik durum nedeniyle, büyük sayıdaki kuvvetlerin yıllarca beslenmesi ve donatılmasını sağlaması mümkün gözükmüyordu. Zira Osmanlı Devleti, barış dönemlerinde bile halkın temel tüketim maddelerinin önemli bir kısmını ithal etmekteydi. Savaşın getirdiği olumsuz koşullarla karşısında ülkenin üretimi daha da düşeceği göz önünde bulundurulursa devletin gerek ordu gerekse ahalinin iaşesini temin etmede büyük zorluklarla karşılaşacağı aşikârdı. Özellikle dış bağlantı yollarının kesilmesiyle ülke ekonomisi fiilen kapalı hale geldi. İthalat yollarının kapanmasıyla devlet, gereksinimlerini büyük oranda kendi kaynaklarıyla karşılamak zorunda kaldı. Ancak savaşın getirdiği olumsuz şartlar karşısında, ülkenin üretim potansiyeli gün geçtikçe azalmış ve böylece ülkede büyük sıkıntılar yaşanmaya başlandı.

İaşe temininde yaşanan sıkıntılar yalnızca Osmanlı Devleti'nde değil, savaşan diğer tüm devletlerde de görülmüştür. Ancak Osmanlı Devleti gibi ekonomisi dışa bağımlı ülkelerde, bu sorunlar daha derinden hissedilmiştir. Özellikle Osmanlı Devleti gibi ekonomisi tarıma dayanan ülkelerin ekonomik yapılarının daha az esnek olduğundan gelişmiş ekonomiye sahip ülkelere nazaran, bu ekonomiler daha derin sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. Zira gelişmiş ekonomiye sahip ülkeler tarım üretimdeki gerilemeyi sanayi ve diğer ekonomik kollarla telafi edebiliklerken sanayi ve ekonomik kolları gelişmemiş olan devletlerin tarımsal üretimdeki bu açığı telafi etmesi mümkün olmamıştır. Bu nedenle az gelişmiş sanayiye sahip ülkelerin ekonomik sıkıntılarının çok daha derinden hissetmesi gayet tabiidir.

Savaş yıllarında ülkede etkin bir iaşe örgütü meydana getirilemediği gibi ordu ve halkın beslenme sorununa da kalıcı bir çözüm üretilememiştir. Savaşın başlamasıyla birlikte mevcut hükümetin zorunlu olarak uygulamaya soktuğu politikalar ile devletin, iktisadi yaşamın hemen her alanında etkinliğini arttırılmış ve böylece gerek iç gerek dış ticaret tümüyle devlet denetimine alınmıştır.

Savaşın başlamasıyla birlikte İttihat-Terakki yönetiminin uyguladığı politikalar, devlet idaresinde ordunun etkinliğinin daha da arttırdı. Nitekim vilayet, sancak ve kazalarda ordu kumandanları idari etkinlik bakımından, mülki idarecilerin önüne geçti. Devletin tüm idari işlerinde olduğu gibi ülkedeki iaşe ve ikmal hizmetlerinin yürütülmesi de öncelikle orduya bir görev olarak tevdi edildi. Bununla birlikte ülke genelinde ordu ve ahalinin iaşesine yönelik uzun vadeli ve kalıcı tedbir yerine; kısa vadeli ve günü birlik tedbirlere başvuruldu. Kısa sürecek bir harpte böyle bir durum belki de büyük bir sıkıntı yaratmazdı. Ancak uzun süren bir harbin bu şartlarda idare edilmesi mümkün değildi. Bu nedenle daha savaşın başlangıcından itibaren ülkede özellikle tarımsal üretim hızla düşmüş ve ordunun beslenme meselesi harbin sonucuna etki edecek kadar büyük bir sorun haline geldi.Buna rağmen Osmanlı hükümeti, daha savaşın başlangıcından itibaren ülkenin tüm olanaklarını öncelikli olarak ordunun ihtiyaçlarının karşılanmasına hasretti. Nitekim devlet, Balkan Savaşların-

dan yaşadığı acı tecrübelerden sonra iaşe meselesine son derece ehemmiyet vermiş bu konuda muhtelif kanun ve nizamnameler tanzim ederek orduya hangi şartlarda ne kadar erzakın verileceği ve bunların temin edileceği kaynaklar tereddüde mahal bırakmayacak açıklıkta düzenledi.

Osmanlı Devleti'nin savaştığı diğer cephelere nazaran Çanakkale Cephesi'ndeki muharip ordunun iaşe ihtiyacının nispeten daha kolay karşılandığını görülmektedir. Bunda 5. Ordunun iaşe bölgesinin ülkenin tarım, sanayi, ulaşım vb. olanaklar açısından en gelişmiş bölgelerini içine almasının büyük etkisi vardır. Bununla birlikte söz konusu cephedeki başarısızlık, devletin bekasını yakından ilgilendirdiğinden bu cepheye, diğer cephelere nispetle daha çok önem verildi. Bu amaçla devletin tüm olanakları öncelikli olarak bu cepheye teksif edildi.

Muharip ordunun mukavemet ve müdafaa kabiliyetinin arttırılmasında, iaşe maddelerinin temini kadar bunların kısa sürede cephe sevk edilmesi büyük öneme haizdi. Ancak muharebe alanıyla İstanbul ve Marmara'da bulunan ana ikmal merkezleri arasında kara ve demiryolu bağlantısı oldukça zayıftı. Bu nedenle geri olan irtibatın denizyoluyla sağlanması hayati önem kazandı.Nitekim Çanakkale'deki muharip ordunun geri ile olan irtibatı denizyolu vasıtasıyla hızlı ve kolayca gerçekleştirilebildi. Böylece iaşe ve ikmal hizmetleri başta olmak üzere ordunun tüm lojistik gereksinimler kolayca cepheye ulaştırılabildi.

İngiliz ve Fransızlar Marmara'ya soktukları denizaltılarla Türk ordusunun bu ana ikmal yollunu kesmeye çabalamış ancak bunda başarılı olamadılar. Düşman denizaltılarının Marmara'ya girmesiyle özellikle asker sevkiyatı büyük oranda kesilmişse de cephane ve erzak vb. diğer lojistik ihtiyaçların denizyoluyla sevk edilmesine devam edildi. Nitekim İtilaf kuvvetlerinin denizyolunu kontrol altına almaları halinde Türk ordusunun iaşe ve ikmal hizmetlerinin karayoluyla yapılması mecburiyeti hâsıl olacaktı ki bu durumda muharip ordunun açlıkla karşı karşıya kalma ihtimali oldukça yüksekti. Bu nedenle Türk ordusunun mukavemet ve müdafaa kabiliyetinin arttırılmasında denizyolu etkin olarak kullanılmasının önemli payı vardır.

Tüm bu hususlar, Çanakkale Cephesi'ndeki muharip ordunun diğer cephelere nazaran daha iyi iaşe edilmesini sağlamıştır. Ancak özellikle kara muharebelerinin başlamasıyla birlikte cephedeki ordu sayısında büyük artış yaşanmış ve böylece iaşe konusunda sıkıntılar yaşanmaya başlamıştır. Ancak bu sıkıntılar hiçbir zaman diğer cephelerdeki kadar vahim bir durum arz etmemiştir. Bu nedenle Çanakkale Cephesi'ndeki muharip ordunun diğer cephelere nazaran daha iyi beslendiğini görülür. Elbette bunun yeterli olduğunu söylemek mümkün değildir. Öyle ki cephede, ordu mevcudunun her geçen gün artması ve buna paralel olarak artan gereksinimlerin yeterince karşılanması olanaksızdı. Ancak tüm bu olumsuzluklara karşın Türk ordusu eşine az rastlanır bir fedakârlık ve sabır örneği göstererek savaşı devam ettirmiştir.

Kısaca, önemli iaşe buhranlarının yaşandığı böylesi bir dünya savaşında iaşe meselesi savaşın sonucu değiştirecek kadar stratejik bir mesele haline gelmiştir. Bunu Osmanlı Devleti'nin savaştığı diğer tüm cephelerde müşahede etmek mümkündür. Nitekim ordunun iaşe ve ikmal hizmetlerinin nispeten daha başarılı yürütüldüğü Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı ordusu büyük başarı sağlarken ordunun lojistik faaliyetler bakımından yoksun kaldığı Kafkas cephesi ve diğer güney cephelerinde savaş, kısa sürede Osmanlı Devleti'nin aleyhine sonuçlanmıştır.

KAYNAKÇA

*ATASE Arşivi,*Kls. 3569, Dos. 214, Fih. 20-3.
*ATASE Arşivi,*Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-2.
*ATASE Arşivi,*Kls. 3528, Dos.30, Fih.41.
*ATASE Arşivi,*Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 16-5.
*ATASE Arşivi,*Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 14-1, 14-2, 14-3, 14-4.
ATASE Arşivi, Kls. 1151, Dos.109, Fih. 1-36.
ATASE Arşivi, Kls. 1151, Dos. 109, Fih.1-42.
ATASE Arşivi, Kls. 1151, Dos. 109, Fih.1-43.
ATASE Arşivi, Kls. 1126, Dos. 12, Fih. 18-20.
ATASE Arşivi, Kls. 1126, Dos. 12, Fih. 21.
*ATASE Arşivi,*Kls. 1151, Dos. 109, Fih. 1-59.
ATASE Arşivi, Kls. 1151, Dos. 109, Fih. 1-51.
ATASE Arşivi, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 8-2.
ATASE Arşivi, Kls. 1181, Dos. 226, Fih. 14-5.
ATASE Arşivi, Kls. 1-6, Dos. 115, Fih. 21.
ATASE Arşivi, Kls. 1-6, Dos. 487, Fih. 1-61.
ATASE Arşivi, Kls. 3490, Dos. 53, Fih. 5-2, 5-2a, 3-1, 3-1a.
*ATASE Arşivi,*Kls. 3527, Dos. 19, Fih. 187.
ATASE Arşivi, Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 1-1.
*ATASE Arşivi,*Kls. 3528, Dos. 25, Fih. 2.
*ATASE Arşivi,*Kls. 3544, Dos. 95, Fih. 1-4.
ATASE Arşivi, Kls. 3569, Dos. 214, Fih. 20-2.
ATASE Arşivi, Kls.1151, Dos. 109, Fih. 1-54.
ATASE Arşivi, Kls. 118, Dos. 226, Fih. 13-16, 13-17, 13-18, 13-19.
*ATASE Arşivi,*Kls. 1-6, Dos. 115, Fih. 19-6.
ATASE Arşivi, Kls. 2106, Dos. 8, Fih. 1-3.
BOA, BEO, Dos. No: 4405, Göm. No: 330328.
BOA, DH. HMŞ, Dos. No: 13, Ves. No: 73.
BOA, DH.EUM.MH, Dos. No: 76, Göm. No: 63.
BOA, DH.İ.UM, Dos. No: E-21, Ves. No: 79.
BOA, DH.İ.UM., Dos. No: 4-2, Ves. No: 5-26.
*BOA, DH.İ.UM.,*Dos. No: 93-3, Göm. No: 1-43.
BOA, M.V., Dos. No: 197, Göm. Sıra No: 108.

BOA, MV., Dos. No: 236, Göm. No: 24.

BOA, DH.İ.UM, Dos. No: 93-4, Ves. No: 1-48.

BOA,DH.İ.UM., Dos. No: 82-2, Ves. No: 1-18

Apatay, Çetinkaya, "Çanakkale Muharebelerinde Denizaltı Harekâtı",*Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, S. 37, Ankara 1988, s. 51-58.

Arıkan İbrahim, *Osmanlı Ordusundan Bir Nefer, Bir Mehmetçiğin Çanakkale-Galiçya-Filistin Cephesi Anıları*, (haz. Selman Soydemir, AbdullanSatun), Ankara 2010.

Atakan, Rauf, "Birinci Dünya Savaşı'nın 1915 Yılı Çanakkale Muharebelerinde 5 nci Ordu'nuın Personel Kayıpları ve İkmali", *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, c. 10, S. 18, s. 47-57.

Ataksor Halis, *Çanakkale Raporu, Binbaşı Halis Beyin Savaş Notları,* (haz. S. Serdar Halis Ataksor), İstanbul 2008.

Birgen, Muhittin, *İttihat ve Terakki'de On Sene, İttihat ve Terakki Neydi?* (haz. Zeki Arıkan), 2. Baskı, İstanbul Mart 2009.

Conk, Cemil Paşa, Liman Von Sanders Paşa, Fahrettin Altay Paşa, *Çanakkale Hatıraları*, (Yay. haz. Metin Martı), c. 2, Arma Yayınları, İstanbul Temmuz 2002.

Çalışlar, İzzeddin, *On Yıllık Savaş Org. İzzettin Çalışlar'ın Not Defterlerinden Balkan, Birinci Dünya ve İstiklal Savaşları*, İstanbul Şubat 2010.

Çeloğlu, Yavuz Selim, *Çanakkale Cephesi'nde 5. Ordunun İaşesi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi), Elazığ 2013.

Düstur, "Askeri Tayinat ve Yem Kanun-ı Muvakkatı", Tertip II, c. 6, s. 1286-1301.

Düstur, "Tedarik-i Vesait-i Nakliye- i Bahriye Hakkında Muvakkat Hakkında Muvakkat Kanun ", Tertip II, c. 6, s. 1354-1358.

Ege, Abidin, *Çanakkale, Irak ve İran Cephelerinden Harp Günlükleri*, (Yay. Haz. Celali Yılmaz), İstanbul Haziran 2011.

Ekinci, "Ziraat İstatistikleri", 28 Teşrinisani 1329, c. 1, S. 12, s. 89-90.

Eldem, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Yay., Ankara 1994.

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

Erickson, Edward J., *I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusunun, Çanakkale, Kutü'l- Amare ve Filistin Cephesi,* İstanbul 2009.

Erickson, Edward J., *Size Ölmeyi Emrediyorum; Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Ordusu*, 2. Baskı, İstanbul 2003.

Esat Paşa (Bülkat), *Esat Paşa'nın Çanakkale Anıları*, Baha Matbaası, İstanbul 1973.

Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi V. Cilt Çanakkale Cephesi Harekatı 1nci, 2nci ve 3ncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi (Haziran 1914-9 Ocak 1916),* Genelkurmay Basımevi, Ankara 1997.

Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran- 09 Ocak 1916),* V. Cilt, III. Kitap, Ankara 2012.

Genelkurmay Başkanlığı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar Ulak ve İaşe Menzilleri*, Ankara 1966.

Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik "X ncu Cilt",* Genelkurmay Basımevi, Ankara 1985.

Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi: *Osmanlı İmparatorluğu'nun Siyasî Askerî Hazırlıkları ve Harbe Giriş*, I, Ankara 1970.

Güran, Tevfik, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı Üzerine Araştırmalar*, Eren Yay., İstanbul 1998.

Hersing, Otto, *Çanakkale Denizaltı Savaşı,* (çev. Bülent Erdemoğlu), İstanbul, 2007.

İlkin, Selim-TEKELİ İlhan, *Osmanlı İmparatorluğu'nun I. Dünya Savaşındaki Ekonomik Düzenlemeler İçinde İaşe Nezareti ve Kara Kemal Bey'in Yeri,* (XII. Türk Tarih Kongresi Ayrıbasım), Ankara 2000.

İncesu, Sokrat, *Birinci Dünya Savaşında Çanakkale-Arıburnu Hatıralarım*, Esen Matbaası, Çanakkale 1964.

Mahmud Beliğ (Miralay), "Balkan Harbinde Mürettep Dördüncü Kolordunun Harekatı", *Askeri Mecmua Tarih Kısmı*, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Talim ve Terbiye Dairesi, İstanbul Mart 1928, Sayı 9, s. 1-526.

Mehmet Fasih, *Kanlısırt Günlüğü: Mehmed Fasih Bey'in Çanakkale Anıları,* (Haz. Murat Çulcu), Arba Araştırma Basım Yayın, İstanbul 1997.

Mühlman, Carl, *Çanakkale Savaşı: Bir Alman Subayının Notları,* (çev. Sedat Umran), Timaş Yayınları, İstanbul 1998.

Münim Mustafa, *Cepheden Cepheye: 1914-1918: İhtiyat Zabiti Bulunduğum Sırada Cihan Harbi'nde Kanal ve Çanakkale Cephelerine Ait Hatıralarım*, İstanbul 1998.

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

Oglander, Aspinal, *Büyük Harbin Tarihi Çanakkale Gelibolu Askeri Harekatı*, (çev. Tahir Tunay), c. 1, İstanbul 1939.

Öğün, Tuncay, *Kafkasya Cephesinin 1. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, Ankara 1999.

Özgen, Mehmet Sinan, *Bolvadinli Mehmet Sinan Bey'in Harp Hatıraları*, (Yay. haz. Servet Avşar, Hasan Babacan, Muharrem Bayar) Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul Haziran 2011.

Pamuk, Şevket, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme* (Seçme Eserleri II), 2. Baskı, İstanbul Aralık 2009.

Prigge, Erich R., *Liman Von Sanders Paşa'nın Emir Subayı Binbaşı Erich R. Prigge'nin Çanakkale Savaşı Günlüğü,*(çev. ve haz. Bülent Erdemoğlu), İstanbul 2011.

Rey, Ahmet Reşit, *İmparatorluğun Son Döneminde Gördüklerin Yaptıklarım (1890-1922)*, (Haz. Nur Özmel Akın), İstanbul Şubat 2014.

Sabis, Ali İhsan, *Harp Hatıralarım Birinci Dünya Harbi*, c. 2, İstanbul 1992.

Sağlam, Mehmet Hakan, II. *Tertip Düstur Kılavuzu (Osmanlı Devlet Mevzuatı 1908-1922)*, c. II, İstanbul Temmuz 2010.

Sami (Dz. Yb.), "Balkan Harbinde ve Büyük Harpte Çanakkale Cephesi'nin İkmal İşleri", *Levazım Mecmuası*, 7. Sene, Sayı 26, Mart 1937, s. 63-76.

Sanders, Liman, *Türkiye'de Beş Yıl*, (haz. Resul Bozyel), Kesit Yayınevi, İstanbul Ekim 2006.

Satan Ali, "Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Giriş", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, (Editörler: Vahdettin Engin vd.), İstanbul 2012.

Sayılır, Burhan, *Çanakkale Savaşları ve Savaş Alanları Rehberi*, Siyasal Kitabevi, Ankara 2007.

Seçer, Turhan, *Destanlaşan Çanakkale Deniz Kara Hava Savaşları Bütün Yönleriyle Anılar ve Yorumlar*, Kastaş Yayınevi, İstanbul 2005.

Seferiye Nizamnamesi, Dersaadet 1332.

Selahattin Adil Paşa, *Çanakkale Cephesinden Mektuplar- Hatıralar*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul Şubat 2007.

Sunata, İ. Hakkı, *Gelibolu'dan Kafkaslara I. Dünya Savaşı Anılarım*, (Yay. haz. Kansu Şarman), 3. Baskı, İstanbul Şubat 2008.

Toprak, Zafer, *Türkiye'de "Milli İktisat" 1908-1918*, Ankara 1982.

Tüccarzade İbrahim Hilmi, *Balkan Harbi'ni Niçin Kaybettik*? (Yay. haz. Mecit Yıldız &Hamdi Akyol), İz Yay., İstanbul 2012.

Yeniay, İ. Hakkı, *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*, İstanbul 1964.

Zürcher, Erik Jan, Savaş *Devrim ve Uluslaşma, Türkiye Tarihinde Geçiş Dönemi (1908-1928)*, (çev. Ergun Aydınoğlu), 2. Basım, İst. Bilgi Üniv. Yay., İstanbul 2009.