OSMANLI DEVLETİ'NDEN GÜNÜMÜZE HAREKAT LOJİSTİĞİNİN İNCELENMESİ: KURTULUŞ SAVAŞI ÖRNEĞİ

Servet Yavuz Çimen
181122101

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı
Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Yüksek Lisans Programı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Burak Küçük

İstanbul
T.C. Maltepe Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Eylül, 2019

OSMANLI DEVLETİ'NDEN GÜNÜMÜZE HAREKAT LOJİSTİĞİNİN İNCELENMESİ: KURTULUŞ SAVAŞI ÖRNEĞİ

Servet Yavuz Çimen
181122101
Orcid: 0000-0001-5666-4293

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı
Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Yüksek Lisans Programı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Burak Küçük

İstanbul
T.C. Maltepe Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Eylül, 2019



JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

SERVET YAVUZ ÇİMEN'ın "Osmanlı Devleti'nden günümüze harekat lojistiğinin incelenmesi: Kurtuluş Savaşı Örneği " başlıklı tezi 15.10.2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından değerlendirilerek "Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği" nin ilgili maddeleri uyarınca Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans/Doktora tezi oy birliğiyle/~~oy çokluğuyla~~, başarılı/~~başarısız~~ olarak kabul edilmiştir.

	Unvanı. Adı ve Soyadı	İmza
Üye (Tez Danışmanı)	Dr.Öğr.Üyesi Burak KÜÇÜK Maltepe Üniversitesi	.....
Üye	Dr.Öğr.Üyesi Hamit VANLI Maltepe Üniversitesi	.....
Üye	Prof.Dr. Umut TUZKAYA Yıldız Teknik Üniversites	.....

Prof. Dr. Ahu TUNÇEL ÖNKAL
Enstitü Müdürü

ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI

15/10/2019

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarından bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilmeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; çalışmanın Maltepe Üniversitesinde kullanılan "bilimsel intihal tespit programı" ile tarandığını ve öngörülen standartları karşıladığını beyan ederim.

Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

Servet Yavuz Çimen

TEŞEKKÜR

Bu çalışmada, Osmanlı Devleti'nden Günümüze Harekat Lojistiğinin İncelenmesi ve Türk Milleti' nin, Kurtuluş Savaşı öncesinde ve muharebe sırasında, ordunun lojistik ihtiyaçlarının karşılanmasında, bizlere bağımsız ve uygar bir ülke bırakmak için göstermiş olduğu gayret ve kahramanlıklar ile bu faaliyetleri nasıl planlayıp icra ettiği yer almaktadır. Bu yolda başta Ulu Önder Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK ve silah arkadaşları olmak üzere bize yaşanacak bir ülke bırakan büyük milletimize, ülkemizi yaşatmak için canını hiçe sayan aziz Şehitlerimize ve kahraman Gazilerimize şükranlarımı sunarım.

Bu çalışmamım her aşamasında ve nihayete ermesinde desteklerini esirgemeyen, sabır ve yol göstericiliğiyle beni teşvik eden, katkı ve kritikleriyle bana destek olan değerli danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Burak Küçük' e teşekkürlerimi sunarım.

Yüksek lisans eğitimi için beni teşvik eden, cesaretlendiren, katkılarını esirgemeyen, sıklıkla bilgi ve tecrübelerini aktaran ve her zaman yanımda olan çok değerli Dr. Öğr. Üyesi Nuri Olur' a,

Bu süreçte beni motive eden, yoğun çalışmalarım sırasında yanımda olan, beni sürekli teşvik eden, ilgi ve bilgisiyle beni aydınlatan, sabreden, desteklerini hiç esirgemeyen ve çalışmalarıma çok büyük katkı sunan kıymetli babam ve canım anneme sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Servet Yavuz Çimen

Eylül 2019

ÖZ

OSMANLI DEVLETİ'NDEN GÜNÜMÜZE HAREKAT LOJİSTİĞİNİN İNCELENMESİ: KURTULUŞ SAVAŞI ÖRNEĞİ

Servet Yavuz Çimen
Yüksek Lisans Tezi
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı
Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Yüksek Lisans Programı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Burak Küçük
Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019

Osmanlı Devleti' nin kuruluşundan itibaren; Anadolu başta olmak üzere giderek genişleyen devasa bir coğrafyada hakimiyet sağlamasıyla, gelişen ve geniş çaplı seferler yapması kaçınılmaz olmuştur. Bu seferler çok ciddi ve detaylı hazırlıklar gerektirmiştir. Zamanla, üç kıtada toprak sahibi olan Osmanlı Devleti'nin başarısının ardında yatan temel nedenleri de araştırmak gerekir. Döneminin koşulları ve imkanları dikkate alındığında, yapılan seferlerin ne denli zorluklar içerisinde yapıldığı açıkça görülmektedir. Bu seferlerin arka planına bakıldığında, karşımıza koordinasyon, planlama, teşkilatlanma, organizasyon anlamında derinlemesine bir sürecin etkisi göze çarpmaktadır. Orduların başarısı için büyük önem taşıyan lojistik faaliyetler cephede olduğu kadar cephe gerisindeki faaliyetleri de kapsar. Osmanlı Devleti'nden günümüze değişen ve gelişen harekat lojistiğinin tüm evrelerini incelemek ve kavramak, hem gelecek kuşaklara ışık tutacak, hem de kuruluş, yükseliş ve yıkılışın ana nedenlerini anlamak ve Kurtuluş Savaşı'nın lojistik bakış açısıyla incelemek anlamında önem taşımaktadır. Kurtuluş Savaşı'nın koşulları göz önüne alındığında dönemin imkanları, savaş hali, ihtiyaçların tespiti ve temininde ortaya çıkan zorluklar irdelenmelidir. Bunların doğru bir şekilde ortaya konmasıyla nelerin başarıldığı daha iyi anlaşılacaktır. Kurtuluş Savaşı' nın lojistik anlamıyla incelenmesi geçmiş ve gelecek için çok önemlidir.

Anahtar Sözcükler: Lojistik Yönetimi, Askeri Harekat Lojistiği, Osmanlı İmparatorluğu'nda Lojistik.

ABSTRACT

EXAMINATION OF OPERATIONAL LOGISTICS FROM THE TIME OF THE OTTOMAN STATE TO THE PRESENT: THE CASE OF THE İNDEPENDENCE WAR

Servet Yavuz Çimen
Master Thesis
Departmen of International Trade and Logistics Management
Logistics and Supply Chain Management Programme
Advisor: Asst. Prof. Burak Küçük
Maltepe University Graduate School of Social Sciences, 2019

Since the establishment of the Ottoman Empire; It has become inevitable for itself to make large-scale expeditions with his domination in a gigantic geography which is expanding especially in Anatolia. These campaigns required very serious and detailed preparations. In time, the main reasons behind the success of the Ottoman Empire, which owns land on three continents, should be investigated. When the conditions and possibilities of the period are taken into consideration, it is clear that the difficulties of the flights are made. When we look at the background of these expeditions, we see the effect of an in-depth process in terms of coordination, planning, and organization. Logistical activities, which are of great importance for the success of the armies, include the activities behind the front as well as the front. It is important to examine and comprehend all phases of the operations logistics that has changed and developed from the Ottoman Empire to the present day, to shed light on the future generations and to understand the main reasons for the establishment, ascension and collapse and to examine it from the logistic point of view of the War of Independence. Considering the conditions of the War of Independence, the possibilities of the period, the state of war, the difficulties arising in the determination and provision of the needs should be examined. If they are presented correctly, what will be achieved will be better understood. The logistical analysis of the War of Independence is very important for the past and the future.

Keywords: Logistics Management, Military Operations Logistics, Logistics in the Ottoman Empire.

İÇİNDEKİLER

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI ii
ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI iii
TEŞEKKÜR iv
ÖZ v
ABSTRACT vi
İÇİNDEKİLER vii
TABLOLAR LİSTESİ ix
ŞEKİLLER LİSTESİ x
KISALTMALAR xi
ÖZGEÇMİŞ xii
BÖLÜM 1. GİRİŞ 1
BÖLÜM 2. LOJİSTİK 3
2.1 Lojistik nedir ? 3
2.2 Lojistik Faaliyetler 4
2.2.1 Talep Yönetimi 4
2.2.2 Tedarik 4
2.2.3 Nakliye 5
2.2.4 Kalite Kontrol-Gözetim-Muayene 5
2.2.5 Gümrük, Antrepo, Sigorta 5
2.2.6 Depolama 5
2.2.7 Elleçleme 6
2.2.8 Stok Yönetimi 6
2.2.9 Lojistik Bilgi Sistemleri 6
2.3 Lojistiğin Amacı 6
2.4 Lojistik Yönetimi 7
2.4.1 Lojistik Yönetimi Fonksiyonları 8
2.4.2 Lojistik Yönetiminin Önemi 8
2.4.3 Lojistik Yönetimi Süreci 9
BÖLÜM 3. ASKERİ LOJİSTİK 10
3.1 Askeri Lojistik nedir ? 10
3.2.1 Tanımı 10
3.2.2 İmparatorluklar Çağı 10

3.2.3 Endüstrileşmiş ve Mekanize Savaş 11
3.2 Askeri Lojistiğin Önemi 12
3.3 Osmanlı Devleti'nde Lojistik Teşkilatlanma 13
3.3.1 İlk Çağ 18
3.3.2 Tımar Sitemi 18
3.3.3 Modernizasyon 19
BÖLÜM 4. TÜRK KURTULUŞ SAVAŞI DÖNEMİ HAREKAT LOJİSTİĞİ 21
4.1 Kurtuluş Savaşı Öncesi Genel Durum 21
4.2 Kurtuluş Savaşı Öncesi Yapılan Lojistik Teşkilatlanma 22
4.3 Kurtuluş Savaşı Dönemi Lojistik İmkan Ve Kabiliyetler 26
4.3.1 Karayolları Durumu 26
4.3.2 Demiryolları Durumu 28
4.3.3 Denizlerdeki Durum 29
4.4 Yapılan Planlama ve Hazırlıklar 30
4.4.1 Kuvay-i Milliye Dönemi 31
4.4.1.1 Personel İkmali 32
4.4.1.2 Giyecek İkmali 32
4.4.1.3 Silah ve Mühimmat İkmali 32
4.4.1.4 Para Tedariği 33
4.4.1.5 Sağlık Hizmetleri 34
4.4.2 Büyük Millet Meclisi Dönemi 34
4.4.2.1 Tekalif-i Milliye 35
4.5 Ulaştırma Yolları 36
4.6 Depo, Fabrika ve Kışlalar 37
4.6.1 Beyoğlu ve Civarındaki Müesseler 37
4.6.2 Anadolu Yakası 37
4.6.3 İstanbul ve Civarındakiler 38
4.6.4 Çanakkale ve Bolayır Bölgesindeki Depolar 38
4.6.5 Kışlalar 38
4.7 Cephelere Yapılan Sevkiyatlar 39
4.7.1 Denizyolu Durumu 46
4.7.2 Kara ve Demiryolları Durumu 46
BÖLÜM 5. SONUÇ 48
KAYNAKÇA 51

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 4.1 Mevcut Araçların Listesi (1919 yılı) 37
Tablo 4.2 Ana İkmal Yolları 46
Tablo 4.3 Malzeme Listesi 49
Tablo 4.4 Malzeme Listesi 50
Tablo 4.5 Malzeme Listesi 51
Tablo 4.6 Malzeme Listesi 52
Tablo 4.7 Malzeme Listesi 54

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 3.1 Eyalet Askerleri ve Yardımcı Kuvvetler Teşkilat Şeması 27
Şekil 3.2 Kapıkulu Askerleri (Saray Ordusu) Teşkilat Şeması.....28
Şekil 4.1 Genel Teşkilatlanma 34
Şekil 4.2 Kastamonu Menzil Bölge Müfettişliği Teşkilat Şeması.....34
Şekil 4.3 İnebolu Menzil Hat Komutanlığı Teşkilat Şeması 35

KISALTMALAR

a.g.e.	Adı geçen eser
a.g.m.	Adı geçen makale
a.g.ç.	Adı geçen çalışma
Bkz.	Bakınız
CLM	Lojistik Yönetimi Konseyi
Gnkur.	Genelkurmay
Gnkur.ATASE Bşk.lığı Başkanlığı	Genelkurmay Askeri Tarih ve Strateji Etüt
Ks.	Kısım
Loj.	Lojistik
MİM MİM	Müdafaa-i Milliye
MM	Müsellah Müdafaa-i Milliye
MSB	Milli Savunma Bakanlığı
NATO	Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
No	Numara
s.	Sayfa
S.	Sayı
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TİH	Türk İstiklal Harbi
TTK	Türk Tarih Kurumu

ÖZGEÇMİŞ

Servet Yavuz Çimen

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı

Eğitim

Derece	*Yıl*	*Üniversite, Enstitü, Anabilim/Anasanat Dalı*
Y.Ls.	2019	Maltepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı
Ls.	2010	Kara Harp Okulu Sistem Mühendisliği Fakültesi İşletme Anabilim Dalı
Lise	2006	Kuleli Askeri Lisesi

İş/İstihdam

Yıl	*Görev*
2017-Halen	İhale Komisyon Üyesi - İstanbul/Kartal Jandarma Tedarik Merkezi Komutanlığı
2016-17	Hiz. ve Muh. Bölük Komutanı - İstanbul/Kartal Jandarma Tedarik Merkezi K.lığı
2015-16	Komando Bölük Komutanı - İstanbul/Hadımköy Jandarma Komando Tabur K.lığı
2014-15	Jöh Bölük Komutanı - Siirt Jandarma Komando Özel Harekat Tabur K.lığı
2012-14	Jöh Tim Komutanı - Siirt Jandarma Komando Özel Harekat Tabur K.lığı
2011-12	İlçe Jandarma Komutan Yardımcısı - İzmir/Torbalı İlçe Jandarma Komutanlığı
2010-11	Kursiyer - Ankara/Beytepe Jandarma Okullar Komutanlığı
2010-11	Kursiyer - İzmir/Foça Jandarma Komando Okul Komutanlığı

Alınan Burs ve Ödüller

Yıl	*Burs/Ödül*
2019	2 Adet Takdirname
2018	4 Adet Takdirname
2017	3 Adet Takdirname
2015	1 Adet Takdirname
2014	1 Adet Şerit Rozet
2014	10 Adet Takdirname
2013	2 Adet Başarı Belgesi
2013	2 Adet Şerit Rozet
2013	12 Adet Takdirname
2012	4 Adet Takdirname

Kişisel Bilgiler

Doğum yeri ve yılı : İzmir, 1988 Cinsiyet: E
Yabancı diller : İngilzice (iyi)
GSM / e-posta : 05321550898 / yavuzicos@gmail.com

BÖLÜM 1. GİRİŞ

Mondros Ateşkesinden sonra, Osmanlı topraklarının çoğunluğu itilaf devletleri arasında paylaşıldı. Sonuç olarak, Anadolu ve Trakya'da çeşitli savunma cepheleri ve direniş örgütleri ortaya çıkmaya başladı. Türk halkının bu direniş çabalarını yalnızca Gazi Mustafa Kemal Atatürk' ün öncülüğünde gerçekleştirilebilecek tam bağımsızlık hareketine dönüştürmesi gerekiyordu. Atatürk, 19 Mayıs 1919' da Ordu Müfettişi olarak Samsun' a çıktığında, dört yıllık Ulusal Kurtuluş Savaşı başladı. Amasya'da 22 Haziran 1919'da yayınlanan genelge, ulusal kurtuluş çağrısı ve ilanıydı. Bunu Erzurum ve Sivas kongreleri takip etti. Erzurum Kongresi'nde Türk halkı, tüm dünyaya ulusal bağımsızlık konusundaki kararlılığını şöyle dile getirdi: "Ulusal sınırlar içindeki anavatan toprakları bir bütündür ve parçalanamaz." (Özakman, 2015)

İtilaf Devletleri, 16 Mart 1920' de İstanbul' u işgal etti ve Osmanlı Parlamentosunu feshetti. Bazı milletvekilleri tutuklandı, bazıları da Ulusal Bağımsızlık Mücadelesi' ne katılmak için Ankara' ya gitti.

TBMM, 23 Nisan 1920'de Ankara'da açıldı ve Meclis Başkanlığı' na Mustafa Kemal seçildi. Bu Meclis bundan böyle ulus adına Ulusal Bağımsızlık Mücadelesini yürütecekti. Bu arada, 10 Ağustos 1920' de İstanbul Hükümeti, çok sert hükümler içeren Sevr Antlaşması'nı imzaladı.

Ankara Hükümeti, Sevr Antlaşması' nı tanımadı. Doğu Anadolu' daki Kazım Karabekir' in emri altında bir mücadele başlamış ve bu çaba başarıyla sonuçlanmıştır. Sonuç olarak, Gümrü Anlaşması, 2 Aralık 1920' de Ermenistan ile imzalandı. Bu, TBMM'nin taraf olduğu ilk uluslararası anlaşma oldu. Doğu cephesindeki sorunlar, 16 Mart 1921' de Rusya ile imzalanan Moskova Antlaşması ve 13 Ekim 1921' de Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan' la imzalanan Kars Anlaşması ile tümüyle çözüldü. Batı cephesinde Yunan kuvvetleri, İzmir' de 15 Mayıs 1919 ve Ege bölgesinde ilerlemeye başladı, Birinci ve İkinci İnönü Savaşları'nda (Ocak-Nisan 1921) geri çekildi ve daha sonra Sakarya Savaşı' nda (Ağustos-Eylül 1921) ezici bir yenilgiye uğradı. Ayrıca, Fransız kuvvetleri, Fransa ile imzalanan Ankara Anlaşması'na (1921 Ekim) uygun olarak Adana ve çevresinden geri çekildi. Ondan sonra ülkenin bütün güçleri ve kaynakları batı cephesinde yapılacak genel bir taarruz için hazırlandı. Yunan kuvvetleri, Büyük Taarruz ve Baş Komutanlık Savaşı'nda (Ağustos 1922) yenilgiye uğratıldı. İzmir 9 Eylül 1922' de

kurtarıldı. Bu askeri başarı, yeni bir Cumhuriyet kurma sürecini hızlandırdı. Mudanya Mütarekesi, Ankara Hükümeti ile İtilaf Devletleri arasında imzalandı (11 Ekim 1922) ve daha sonra Lozan' da barış antlaşmasının hükümlerini müzakere etmek üzere bir konferans yapılması kararlaştırıldı. Ancak, İtilaf Devletlerinin İstanbul Hükümeti' ne yaptığı davet, saltanatı sona erdirdi. TBMM, Halifeliği saltanattan ayırmış ve 1 Kasım 1922' de saltanatı kaldırmıştır. Sonuç olarak, son Osmanlı Sultanı Mehmet VI (Vahdeddin) 17 Kasım 1922' de İstanbul' dan ayrılmıştır.

Lozan Barış Antlaşması (24 Temmuz 1923): Ankara Hükümeti' nin katıldığı Lozan müzakereleri 21 Kasım 1922' de başladı. 1923 Şubat' ında anlaşmazlık nedeniyle askıya alındı. Ancak, görüşmeler İsmet Paşa’ nın 23 Nisan 1923 tarihli notuyla devam etti. 143 makale, 17 ek, protokol ve deklarasyondan oluşan barış anlaşmasının imzalanması, Ulusal Kurtuluş Savaşı' nı sonuçlandırdı. Böylece, TBMM Hükümeti resmen tanındı, Türkiye’nin ulusal sınırları belirlendi, teslimiyetler kaldırıldı, Osmanlı borçları yeniden yapılandırıldı ve sonuç olarak, Türkiye' nin siyasi ve ekonomik bağımsızlığı ile egemenlik hakkı resmen tanındı. 24 Temmuz 1923' te İsviçre' nin Lozan kentinde imzalanan anlaşma, 23 Ağustos 1923' te TBMM tarafından onaylandı.

BÖLÜM 2. LOJİSTİK

2.1 LOJİSTİK NEDİR ?

Lojistik (Logictic) kelimesi köken anlamında Latin dilinden Logic (mantık) ve statics (istatistik) kelimelerinin birleşmesinden meydana gelmiştir. Sözlükte geçen anlamı ise “mantıklı istatistik (hesap)” tir (Çekerol, 2013).

Lojistiğin günümüzdeki en geçerli tanımı The Counsil of Logistics Management (CLM) kuruluşu tarafından yapılan tanım olarak kabul görmüştür. Council of Logistics Management kuruluşu lojistik ne demek sorusunu şu şekilde cevaplamıştır; "Lojistik müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, servis hizmeti ve bilgi akışının, başlangıç noktasından tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmetidir" (Gn.kur.Bşk.lığı, 2009). Lojistik, her geçen gün daha fazla kullanıma ihtiyaç duyulan bilgi, iletişim ve kontrol sistemlerinin içinde yer aldığı, mal, ürün, hizmet, bilgi ve sermayenin iş planı çerçevesi olarak düşünülmektedir.

Lojistik, hammaddenin başlangıç noktasından, üreticiye ve son olarak tüketiciye ulaşması, son tüketiciden geri dönüşüme kadar uzanan süreci belirtir. Türkiye’de genelde lojistik; ulaştırma veya fiziksel Dağıtım ile karıştırılmaktadır. Lojistik kapsamlı bir iş organizasyonudur. Fiziksel Dağıtım, Nakliye, Depolama, Gümrükleme, Ambalajlama, Stok yönetimi gibi iş kollarını içinde bulundurur. Lojistiğin temeli programlama, organizasyondur. Alt yapısı teknoloji ile geliştirilmektedir. Faydası ise iş dünyasının ve güncel hayatımızın kolaylaşmasını sağlar (Çekerol, 2013).

Aynı zamanda; Tedarik zinciri yönetiminin bir parçası olarak düşünüp; tüketicilerin ihtiyacını karşılamak için üretilen ürünlerin, servislerin ve bilginin, üretiminin, ilk noktası ile tüketim noktası arasında oluşan akışın, depolanmasının ve dağıtılmasının planlanması ve yönetilmesi işidir (Bakan, 2017).

Tedarik zincirlerinde bir ürünün hammaddeden son müşteriye ulaştırılmasına uzanan süreçte hammadde ve malzemelerin kaynağı, üretimi, depolaması ve envanter kontrolü, sipariş alma ve yönetimi, dağıtımı, müşteriye ulaşması gibi tüm faaliyetlerin yürütülmesi ve kontrolü için bilgi sistemleri ve teknolojik araç ve sistemlerden azami derecede faydalanmayı da içerir.

Sonuç olarak ;“Lojistik, mal ve hizmet tedarik etmeye yönelik planlama, depolama, ulaştırma, yönetim ve koordinasyon faaliyetlerinin tamamını kapsayan bir organizasyondur.”

Lojistik, esasında olarak askeri bir terim olmakla beraber, ilk uygulamaları da askeri faaliyetler, alanlar ve harp sahaları olmuştur. Fakat esasında öneminin anlaşılması II. Dünya savaşı sıralarına rastlamış ve sonrasında lojistik dünyasına bilimsel bir konu ve organizasyon gözüyle bakılmaya ve uygulanmaya başlanmıştır (Gn.kur.Bşk.lığı, 2009).

II. Dünya savası sırasında ülkelerin aldığı derslerden birisi de, kalabalık ancak işlevsellik yönünden zayıf ordulara sahip olmanın güçlü olma anlamı taşımadığı ve zafer yolunda yeterli olmayacağıdır. Orduların gelişmiş planlama becerileri, muharebe sahasında koordinasyonun tatbiki, silah, teçhizat, araç ve donanımla teçhiz edilmesi nicelikten daha önemlidir. Ancak; bu ürünlere ve donanımlara sahip olmak yeterli olmamakla birlikte bunların uzman ve eğitimli personel tarafından kullanılıp, sürekli aktif tutulması da son derece önem arz etmektedir. Bütün bunlar lojistik faaliyetlerin, desteğin hayati bir etkisi olduğu gerçeğini göstermiştir. Kusursuz bir lojistik destek organizasyonu gerçekleştirilemeden, herhangi bir harekattan başarı beklemenin sadece ve sadece hayal olduğunu sonucuna varabiliriz (Gn.kur.Bşk.lığı, 2009).

2.2 LOJİSTİK FAALİYETLER

2.2.1 Talep Yönetimi

Talep Planlaması, Bir mal veya hizmet için öngörülen bir süreye (6 ay, 1 yıl gibi) ait talebinin; öncelikle geçmişe ait satış verilerinin, akabinde ise geleceğe dair etkileyici etmenlerin dikkate alınarak ürün planlama, ürün veya piyasa bazında belirlenmesidir (Erturgut, 2016).

2.2.2 Tedarik

Araştırıp bulma, sağlama, elde etme ve hazırlık gibi anlamlara sahip olmakla beraber lojistik anlamda ise; gerekli olan makine, alet, aygıt, hammadde, malzeme, parça, yarı-ürün, ürün ve hizmetlerin uygun tedarikçilerden sağlanması amacıyla gerekli olan araştırma, seçme, planlama, stok kontrol, satın alma, nakliye, teslim alma, değerlendirme vb. faaliyetlerin tümüdür (Erturgut, 2016).

2.2.3 Nakliye

Taşınması gereken eşyaların, çeşitli araçlarla, bir yerden başka bir yere herhangi bir değişikliğe, zarara ve gecikmeye uğramadan taşıma işine verilen isimdir. Eş anlamlısı taşımacılık olarak da kullanılmaktadır. Nakil, kelimesinden türemiştir (Hasta nakli, mühimmat nakli, lojistik nakil) (Küçük, 2018).

2.2.4 Kalite Kontrol-Gözetim-Muayene

Kalite Kontrol Gözetim Planı, iş başlamadan önceki ve bittikten sonraki faaliyetleri de kapsamaktadır. Bu planın içine personel, araç, ürün, tedarikçiler olduğu gibi, işin teslim zamanı, yeri ve şekli, iş yapılırken izlenecek talimat, kural ve prosedürleri de içerir (Bakan, 2017). Kalite Planları, üretici/yüklenici firmaların genel durumları ve işleyişi ile ilgilidir. Benzer üretimi/tedariki sürekli yapan yüklenicilerin planın tüm içeriğini hazır bulundurmakta, müşteri isteklerine göre güncellenmektedir.

2.2.5 Gümrük, Antrepo, Sigorta

Bir ülkeye ithal edilen ya da ihraç edilen maldan yürürlükteki kanunlar marifetiyle alınan yasal vergi veya harçtır. Antrepo ise; kelime anlamı olarak, gümrüklere gelen ticari malın konulduğu, korunduğu yerdir. Antrepo, gümrük kanunları marifetiyle gözetim altında bulunan malın konulması amacıyla kurulmuştur. Kuruluşunda aranacak koşullar ve nitelikler yürürlükte olan mevzuat ve yönetmelikle belirlenen yerlere denir. Ayrıca antrepolar malın gümrük mevzuatında düzenlenen şekliyle konulması durumunda süresiz kalabildiği ve antrepoda kaldığı zaman içinde mala terettüp eden vergilerin ödenmediği bir gümrük rejimidir. Sigorta**,** sigortalının ödediği bir prim karşılığı, bir kimsenin ya da bir şeyin herhangi bir şekilde karşı karşıya kalabileceği çeşitli rizikolara karşı oluşabilecek hasarını güvenceye aldığı bir tür sözleşmedir (Vanlı, 2017).

2.2.6 Depolama

Belirli bir yerden veya yerlerden gelen ürünlerin/malların teslim alınıp, belirli bir süre boyunca korunup, belirli yerlere gönderilmek üzere hazırlanması faaliyetidir. Depolama süresi ve şartları depoları farklılaştırır. Depolama süresinin nispeten uzun olduğu yerlere depo olarak adlandırılırken, bu süre kısaldıkça Dağıtım Merkezi (Distribution Centre), daha da kısaldıkça aktarma merkezi (Transfer Centre – Hub) olarak adlandırılır. Depolama ana hatlarıyla; kontrol, teslim alma, yerleştirme, sayım, toplama, kontrol ve gönderme faaliyetlerini kapsamaktadır (Tanyaş, 2017).

2.2.7 Elleçleme

Gümrükteki malın nitelikleri değişmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, aktarılması ve benzeri işlemleri ifade eder. Bu faaliyet kapsamında depolarda; paketlenmiş malların forklift ya da transpalet gibi araçlarla taşınabilmesi için ahşap, plastik, metal gibi malzemeler ve bu malzemelerin bileşiminden hazırlanmış malzemeler yani paletlerin kullanımı önemlidir (Tanyaş, 2017).

2.2.8 Stok Yönetimi

Stok Yönetimi, firmaların ticari faaliyetleri için ihtiyaç duydukları hammadde/ürünleri doğru yer ve zamanda tedarik etmek/üretip satmak, alıp satmak amacı ile hammadde, yarı mamul, mamul ve diğer ihtiyaç duydukları malzemelere ait planlamaların en doğru şekilde yapılması ve kontrol edilmesi sürecidir (Tanyaş, 2017). Stok Yönetiminde hedef; işletmenin karını maksimize etmek amacıyla tüm stok maliyetlerini en aza indirmek, bunu planlamak ve uygulamaktır. Stokların depolarda bulundurulma süreleri ve miktarları, raf ömrü, stok devir hızı, garanti süresi ve ömrüne göre değişebileceği gibi, söz konusu ihtiyaçların tedarik kolaylığı ve süresine göre de değişmesi söz konusudur. Ayrıca sektörün durumu ve ihtiyacı değiştikçe stok bulundurma ve maliyetlerin etkisi artacak ya da azalacaktır (Bakan, 2017).

2.2.9 Lojistik Bilgi Sistemleri

Firmaların lojistik operasyonlarını gerçekleştirebilmek için uyguladığı süreçlerinin hepsini veya bir kısmının anlık takibini yapabilmek için iç veya dış sistemleri ile entegre olan ve bunlarla çalışabilen, yani yeterli ve doğru bilgi akışının sağlandığı, yazılımlardır (Bakan, 2017).

2.3 LOJİSTİĞİN AMACI

Lojistikte ana hedef; şirketin varlığını sürdürebilmesi bakımından organizasyonu nitelik, maliyet, zaman ve hizmet gibi önemli pazar parametrelerine karşı dayanıklı hale getirmektir. İşletme - yönetim literatüründe lojistik, hammadde girdisinden üretim ortamına ve son olarak nihai ürünün dağıtım kanalları ve son tüketiciye kadar tedarik zinciri içindeki tüm yönetim, planlama ve sevk faaliyetlerini sağlamayı hedefleyen bir süreçtir (Vanlı, 2017).

Lojistik denildiği zaman; tedarik, hedef ve zaman düşünülmektedir. Bununla birlikte hedeflenen pazarı, tedarik süreçlerini, imalat organizasyon ve operasyonları ile dağıtım kanallarını etkin şekilde kullanarak rekabet yaratacak, avantaj sağlayacak ve sürdürecek alt hedefler oluşturmak ve hedeflere ulaşmak gerekmektedir. Ayrıca lojistik, hedef pazara yönelik satışların artırılması, organizasyonun iyileştirilmesi, potansiyelin geliştirilmesi ve verimlilik seviyesinin artırılmasına büyük fayda sağlamaktadır. Lojistik, çok farklı alanlardan oluşan bir organizasyon olup ilgili birimlerin ortaklaşa çalışması ve kusursuz bir işbirliği gerektirmektedir. Zamanında teslimat, üretim programını sürdürmek için çok önemlidir. Müşteri, üretim programından önce malzemenin daha hızlı teslimatı ile ilgilenmez. Bu faaliyet alanı değişebilir. Bununla birlikte, taşıma modları ve envanter mevcudiyeti ile ilgili uygun planlama, bir değişkenlik faktörü ile birlikte, mevcut maliyetleri de azaltacaktır. Nakliye, lojistik maliyetinde önemli bir maliyet unsurudur. Yük konsolidasyonu, nakliye modu seçimi, rota planlama, yük birleştirme ve uzun mesafeli gönderiler gibi önlemler alınarak bu azaltılabilir (Tanyaş, 2017).

Etkin bir lojistik organizasyonu, mal ve hizmetlerin doğru zamanda, doğru yere ve doğru hedefe ulaşımını sağlar. Günümüzde lojistik olmadan; pazarlama, üretim, yurtiçi ve yurtdışı ilişkilerde başarılı olmak imkansız, rekabet edebilmek ise mümkün değildir.
Alt başlıklar oluşturup lojistiğin önemini özetleyecek okuyacak olursak;

İhtiyacın tespitinden tedarikine kadar hızlı tepki ve akışı sağlama
Teslimat zamanı, yerinin doğru olması
Stok seviyesini minimum tutma
Maliyetleri düşürmek
Kullanılan araçları tam kapasitede çalıştırmak
Hizmet kalitesi ve akışın yüksek olması
Sürdürülebilirlik

başlıkları altında incelemelerde bulunabiliriz.

2.4 LOJİSTİK YÖNETİMİ

Lojistik yönetimi, müşteri taleplerini karşılamak, ilgili bilgilerin, malların ve hizmetlerin menşeinden varış noktasına kadar etkin bir şekilde taşınması ve depolanması planlaması, kontrolü ve uygulanması yoluyla kullanılan bir tedarik zinciri yönetimi bileşenidir (Küçük, 2018). Lojistik yönetimi, şirketlerin giderleri azaltmasına ve müşteri hizmetlerini iyileştirmesine yardımcı olur.

Lojistik yönetimi sayısız unsur içerir:

- Ulaştırma olanakları sağlama yeteneğine sahip uygun satıcıları seçme
- Ulaşım için en etkili rotaları seçme
- En yetkin dağıtım yöntemini keşfetmek
- İlgili süreçleri etkin bir şekilde ele almak için yazılım ve kaynakları kullanma

Lojistik yönetiminde, kararsız kararlar çok sayıda sorun yaratır. Örneğin, başarısız olan veya geciken teslimatlar, alıcı memnuniyetsizliğine yol açar. Dikkatsiz ulaşım nedeniyle malların zarar görmesi, başka bir potansiyel konudur. Kötü lojistik planlama, harcamaları kademeli olarak artırır ve etkisiz lojistik yazılımının uygulanmasından ortaya çıkabilecek sorunlar olabilir. Bu sorunların çoğu, yanlış tedarikçiyi seçmek veya yeterli kaynak olmadan teslimat işlerini yürütmek gibi dış kaynak kullanımı ile ilgili yanlış kararlar nedeniyle ortaya çıkar (Tanyaş, 2017). Bu sorunları çözmek için firmalar en iyi lojistik yönetim uygulamalarını uygulamalıdır. Firmalar rekabetten çok işbirliğine odaklanmalıdır. Nakliye sağlayıcıları, alıcılar ve satıcılar arasındaki iyi işbirliği, masrafların azaltılmasına yardımcı olur. Verimli ve güvenli bir ulaşım sağlayıcısı da iş başarısı için hayati öneme sahiptir. Lojistik yönetimi süreci, malları hedefe ulaştırmanın son aşamasına kadar hammadde birikimi ile başlar.

Müşteri ihtiyaçlarına ve endüstri standartlarına bağlı kalarak lojistik yönetimi, süreç stratejisini, planlamasını ve uygulamasını kolaylaştırır. Lojistik yönetimi faaliyetleri tipik olarak gelen ve giden taşımacılık yönetimi, filo yönetimi, depolama, malzeme taşıma, sipariş gerçekleştirme, lojistik ağ tasarımı, stok kontrolü, arz / talep planlaması ve üçüncü taraf lojistik hizmet sağlayıcılarının yönetimini içerir.

2.4.1 Lojistik Yönetimi Fonksiyonları

Değişken derecelerde, lojistik yönetimi fonksiyonları arasında müşteri hizmetleri, kaynak ve tedarik, üretim planlama ve çizelgeleme, paketleme ve montaj bulunur. Lojistik yönetimi, stratejik, operasyonel ve taktik olmak üzere tüm planlama ve uygulama seviyelerinin bir parçasıdır. Ayrıca, lojistik faaliyetlerini pazarlama, satış, üretim, finans ve bilgi teknolojisi olmak üzere diğer işlevlerle bütünleştirir (Tanyaş, 2017).

2.4.2 Lojistik Yönetiminin Önemi

Etkin lojistik yönetimi, şirketler için hem olumlu hem de olumsuz nedenlerden dolayı önemlidir. İyi lojistik yönetimi, ürünlerin en ekonomik, güvenli, verimli ve

zamanında gönderilmesini sağlar. Bu, şirket ve daha fazla müşteri memnuniyeti için maliyet tasarrufu sağlar. Buna karşın, zayıf lojistik yönetimi hasar görmüş veya gecikmiş gönderilere neden olabilir, bu da memnun olmayan müşterilere, iade ve hurdaya mahsus ürünlere yol açabilir (Küçük, 2018). Bu sorunların sonuçları arasında yüksek maliyetler ve müşteri ilişkileri sorunları bulunmaktadır. Bu sonuçlardan kaçınmak için, etkin lojistik yönetimi; dikkatli planlama, uygun yazılım sisteminin seçimi, doğru tedarik ve dış kaynak tedarikçisinin seçimi ve süreçleri idare etmek için yeterli kaynakları içerir (Küçük, 2018).

2.4.3 Lojistik Yönetimi Süreci

Lojistik yönetimi genellikle gelen ve giden lojistik trafik için süreçlerden oluşur. Gelen lojistik, malların tedarikçilerinden bir depoya, daha sonra da ürünler yapmak için bir üretim tesisine taşınması işlemidir. Gelen lojistik, hammaddeleri, aletleri, bileşen parçalarını, ofis ekipmanlarını ve malzemeleri içerebilir. Giden lojistik, bitmiş ürünlerin depo envanterinden çıkarılması ve müşterilere ulaştırılması işlemidir (Küçük, 2018). Örnek verecek olursak: Bir bilgisayar üreticisi için gelen lojistik, elektronik parçalar, bilgisayar çipleri, kablolar, konektörler, kalıplanmış mahfazalar ve nakliye kartonları içerebilir. Giden lojistik, bitmiş bilgisayarı ve ilgili çevre birimlerini içerir. Bu arada, bir mobilya üreticisi için, içeriğe giren lojistikler ahşap, tutkal, kumaşlar, vidalar, çiviler, boya ve güvenlik gözlükleri içerebilirken, dışarıdaki lojistikler bitmiş mobilyalar içerecektir. Lojistik süreçleri aynı zamanda tersine lojistik veya mal ve malzemeleri iade etmek için kullanılan tüm fonksiyonların yönetimini içerir (Erturgut, 2016).

BÖLÜM 3. ASKERİ LOJİSTİK

3.1 ASKERİ LOJİSTİK NEDİR ?

“Düzensizlikle düzen arasındaki çizgi lojistikte yatıyor.” - Sun Tzu

3.1.1 Tanım

Lojistik ve tedarik, herhangi bir askeri harekat ve operasyon için en önemli organizasyonlardan biridir. Bir ordunun harekat lojistiği, katılanların ihtiyaçlarını karşılamak için gerçekleştirilen faaliyetleri ifade eder. Buna yiyecek, ulaşım, savaş malzemeleri, tıbbi hizmetler ve daha birçok şey dahildir (Gn.kur.Bşk.lığı, 2009).

Tarihte kaydedilen ilk savaş Mezopotamya'da gerçekleştiğinden, her zaman savaşan askerlerin tedarik edilmesine ihtiyaç duyuldu. İlk kralların ve generallerin bazıları, ordularını savaşa göndermeyi seçtiklerinde tedarik zinciri yönetimi için iki basit seçeneğe sahipti.

İlk yöntem basit olarak, ihtiyacınız olanı ancak istediğiniz kadar getirin anlayışıdır. Hayvanlar, vagonlar ve gemiler eski çağlarda önde gelen ulaşım araçlarıydı. Ancak askeri birliklerin sarf malzemelerinin ağırlıklarıyla birlikte getirilmesiyle, ağırlıkların artması büyük kayıplara yol açabilir. Hareket yavaşlar ve tedarik edilen bütün yükler düşman kuvvetleri için ana hedef haline gelir. İkinci seçenek, öncelikle yem olmak üzere, gidilen yerlerde malzeme aramak ve yağmalamaktır. Bu yöntem etkili olup hiçbir şekilde kusursuz olarak nitelendirilemez. Özellikle istenilen malzemelerin bulunamaması sonucunda çok huzursuz bir ordu, çok fazla hastalık, çok mutsuz bir nüfusa ortaya çıkar. Tedarik konusunda ise yiyecek depolarına ve askeri depolara baskın yapan bir orduya karşı tekrar ortaya çıkabilecek huzursuzluklara yol açar (Briant, 2019).

3.1.2 İmparatorluklar Çağı

Ordunun büyüklüğü arttıkça ve çatışmaların kapsamı büyük ölçüde arttıkça, arz ihtiyacı da artmıştır. Büyük İskender'in 65.000 kişilik ordusuna her gün 195.000 kilo tahıl ve 325.000 litre su gerektiriyordu. Romalıların, büyük imparatorluklarının yükünü hafifletmek için tedarik zinciri yönetiminde ustalaşmaları gerekmiştir. Romalılar arzın önemini görmüş ve uzun mesafelerde büyük ordularının ihtiyaçlarını tedarik etmelerini sağlayan lojistik sistem yaratmıştır. 17. yüzyılda ortaya çıkan küresel savaşlar, askeri lojistikçiler için çok sayıda yeni sorun ortaya çıkardı. Düşman bir ülkede denizaşırı bir

mücadele gücü sağlamak, o zamanların teknolojisi için devasa bir görevdi. Reform süreçlerinden sonra bile, ihtiyaç duyulan operasyonların büyüklüğü bazen bir ülke için çok fazlaydı (Briant, 2019).

İngilizler, Amerikan Devrim Savaşı sırasında korkunç bir arz durumuyla karşı karşıya kaldı. İrlanda'daki limanlar ve koloniler arasındaki 3 bin kilometrelik yolculuk başlı başına büyük bir girişimdi. Kötü hava koşulları, Amerikalı uzmanlar ve kötü giden yemeklerle birleştiğinde mesafe, her fırsatta İngilizleri engelledi. Kolonileri tedarik için aramak ve kullanmak, halkı daha da kızdırdı ve İngilizlerin savaştığı nedeni bozdu. Sonuçta, tedarik zinciri yönetiminin İngiliz kaybında önemli bir faktör olduğu söylenebilir (Atatüre, 2017).

Bonaparte zamanında, askeri tedarik özel şirketlerle yapılan sözleşmelere, yağmalamalara ve taleplere dayanıyordu. Lojistik, Grande Armée' nin önemli bir iç işlevi haline geldi ve 1805'teki Ulm seferinde son derece başarılı oldu (Demiröz, 2019). Fransa'nın Alman müttefikleri, tüm kasabaları Bonaparte' nin imparatorluk ordusunun özel tedarikçileri için hazır olan tedarik depolarına dönüştürdü. Ulm ve Austerlitz' deki erken başarılara rağmen, Fransız arz ve lojistik ustalığı, İngiliz ablukası altında ve İspanya Yarımadası Savaşında gerilla savaşı karşısında düştü (Taştan, 2016).

Bir sonraki büyük ilerleme, demiryolları olarak yeni bir nakliye yöntemi biçiminde geldi. Demiryolu taşımacılığı, orduların hareketliliğini ve erişimini büyük ölçüde genişletti. Amerikan İç Savaşı, askeri lojistik için önemli bir andı. Demiryolları etkili olmak için kullanılıyordu, ancak gerillalar ve akıncılar için bir başka hedef haline geldiler. Erkekler, silahlar ve malzemeler artık geleneksel yöntemlere kıyasla çok kısa bir sürede çok uzak mesafelere taşınabiliyordu. Prusyalıların Fransız Prusya Savaşı sırasında demiryollarını kullanması lojistik modernleşmelerin bir örneğidir (Demiröz, 2019).

3.1.3 Endüstrileşmiş ve Mekanize Savaş

Yüzyılın dönüşü ve Büyük Savaş'ın başlangıcı askeri lojistikte bir başka kaymaya yol açtı. Askerlik, tüm kıtaya yayılan ve savaş meydanında numaralandırılan büyük ordulara yol açtı. Toplu silah, makineli tüfek ve uçak gibi sanayileşmiş ateş gücü, mühimmatlarda artan bir talebe yol açtı. Savaş sırasındaki çoğu lojistik strateji, 19. yüzyıl tekniklerine dayanıyordu.

Birinci Dünya Savaşı, demiryolu ve at çekme arzının sınırlarını zorlayan yeteneklerini gördü. Alman Ordusu, 1918'de başlangıçta başarılı bir bahar saldırısına uğradı ve lojistik ordunun ilerlemesine ayak uyduramadığı için kesin bir başarısızlığa yol açtı (Demiröz, 2019).

İkinci Dünya Savaşı, at çekme hatlarının yerine geçen kamyonların yaygın şekilde kullanılmasıyla birlikte mekanizasyonda bir artış gördü. Daha iyi yollara ihtiyaç duysalar da hayvan çok daha hızlı olmaları tedarik sürecini kısalttı. Altyapı ve iklim, Kuzey Afrika Seferi, Burma ve başka yerlerdeki herhangi bir birlik hareketinin lojistiğini büyük ölçüde etkiledi. Almanya'nın SSCB'yi işgal etmesi, Barbarossa Operasyonu, savaş alanındaki zaferlere rağmen, zayıf lojistik planlama nedeniyle ivme kaybetti (Gn.kur.Bşk.lığı, 2009).

İkmal hatları hedefleyen hava gücü, denizaltıya saldıran denizaltılar ve Pasifik bölgesindeki mücadeleler, Müttefik kuvvetlerin tüm cephelerdeki zaferinde hayati bir rol oynadı. Modern askeri lojistik şu anda, operasyon araştırması ve ihtiyaç duyulan malzemeleri elde etmenin en etkili yolu olan yüksek teknolojili bir alanda hareket sahası bulmuştur. Askeri lojistik teknikleri, ticari dünyada yaygın olarak kullanılmaktadır ve bunun tersi de geçerlidir.

Günümüzde çatışmaların, kaynakların ve teknolojinin gelişmeye devam ediyor oluşu sebebiyle harekat sahasında askeri ihtiyaçları tedarik etme faaliyetleri artarak devam etmektedir. Askeri lojistik, gezegendeki herhangi bir savaş gücünün kilit bir bileşenidir. Tarih boyunca sıkça görüldüğü gibi, askerlerinin ihtiyaçlarını zamanında ve doğru bir şekilde tedarik edebilenlerin başarıya ulaştığı görülmüştür (Gn.kur.Bşk.lığı, 2009).

3.2 ASKERİ LOJİSTİĞİN ÖNEMİ

"Lojistik" terimi birkaç farklı anlam içerebilse de, özünde, ihtiyaçlara doğru yerde, doğru zamanda sahip olmaktır.

NATO, lojistiği kuvvetlerin hareketini ve bakımını planlama ve gerçekleştirme bilimi olarak tanımlamaktadır. Herhangi bir askeri operasyon için hayati öneme sahiptir ve onsuz operasyonlar gerçekleştirilemez ve sürdürülemez. Lojistik, konuşlandırılmış

güçlerin görevlerini yerine getirmek için ihtiyaç duydukları malzeme ve silahları üreten sanayi üssü arasındaki köprü olarak görülebilir (Gn.kur.Bşk.lığı, 2009).

Arz, askeri güçlerin teçhizatı, desteği ve bakımında kullanılan malzeme ve eşyaları kapsar. Arz fonksiyonu, stok seviyelerinin belirlenmesini, tedarik, dağıtım ve yenileme işlemlerini içerir. Askeri lojistiğin hizmetleri ve sorumlulukları; üretim lojistiği, hizmet lojistiği ve tüketici lojistiği olarak üç alana bölünmüştür.

Askeri lojistiğin aynı zamanda bunlarla sınırlı olmamak üzere yerine getirdikleri temel işlevlerle de anlaşılabilir. Bunlar; tedarik, bakım, hareket ve ulaşım, petrol desteği, altyapı mühendisliği ve tıbbi destek faaliyetleridir. Harekat sahasında hayati öneme haizdir (Gn.kur.Bşk.lığı, 2009).

3.3 OSMANLI DEVLETİ' NDE TEŞKİLATLANMA

3.3.1 İlk Çağ

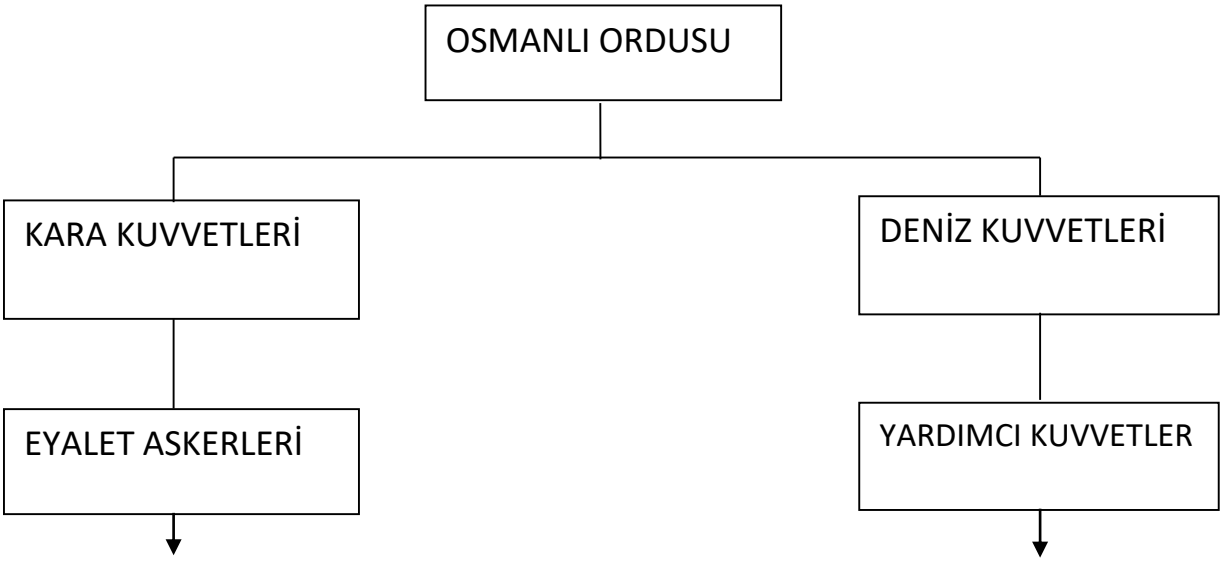
Osmanlı Devleti; 1299' da bir beylik olarak kurulmuş, ancak büyük bir devlet olma hüviyetine kavuşması yıllar almıştır. Önce Anadolu' da sonra Rumeli' de genişleyerek büyük bir devlet olma kimliğine İstanbul' u fethederek kavuşmuştur (1453). Bu tarihten sonra artık dünyanın tanıdığı ve sözü geçen bir devlet olmuştur. Bilahare diğer padişahlar döneminde gelişimine devam etmiş, Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman döneminde de dönemin en büyük imparatorluğu haline gelmiştir. Bu gelişmelerle birlikte teşkilat yapısı, kuruluşundan itibaren ihtiyacına göre tekamül edilmiştir (Özcan, 1999).

Osmanlı İmparatorluğu kuruluşundan itibaren askeri bir teşkilat bünyesine sahiptir. Zaman içerisinde ihtiyaca bağlı olarak bu teşkilatında önemli gelişmeler ve değişiklikler yapmıştır. Devletin yapısında zaman zaman savaşlara göre şekillenmiştir. Nihayetinde uzun süren imparatorluk hayatının hemen hemen yarısı savaşlarla geçmiştir (Özcan, 1999).

Ordunun ilk birlikleri Osman Gazi döneminde Bursa' nın fethinden sonra kurulmuştur. (Yaya ve atlı birlikler olarak teşkil edilmiştir.) Osmanlı Devleti' nde de önceki

Türk Devletleri' nde olduğu gibi savaş bir geçim kaynağı olmuştur. Teşkil edilen birlikler sağlıklı ve güçlü Türk gençlerinden oluşturulmuştur (İlk kuruluş aşamasında). Bu birlikler savaş sırasında ücretli olarak savaşacaklar, barış döneminde ise kendilerine tahsis edilen arazileri ekip biçerek hayatlarını idame ettireceklerdir. Sonraları imparatorluğun gelişmesine paralel olarak asker ihtiyacı da artmış, seferler nöbetleşe gitme kuralı getirilmiştir. Yaya birlikler onar ve yüzer kişilik manga/birlikler halinde, atlılar ise otuzar kişilik ocaklar halinde teşkilatlanmışlardır. Bu dönemden itibaren onbaşı, yüzbaşı ve binbaşı rütbeleri verilmeye başlanmıştır. 15.yüzyıl ortalarına kadar kullanılan bu birlikler Kapıkulu ocaklarının teşkil edilmesiyle birlikte nakliye, maden ocakları, kale inşaatları ve tersanelerde çalıştırılmak üzere geri hizmet birlikleri arasına alınmışlardır (Özcan, 1999).

Osmanlı Ordusu üç ana unsurdan oluşmaktaydı. Eyalet askerleri ve yardımcı kuvvetler (Şekil 3.1) ile Kapıkulu askerleri (Şekil 3.2) (bunlar aynı zamanda saray ordusu olarak da geçmektedir) (Özcan, 1999).



-TIMARLI SİPAHİLER

BEYLİKLER

-AZABLAR

SÜVARİLER

-SEKBANLAR

TATARLARI

-İCARELİ

-MÜSELLEM

-SERHAT KULU

-DELİLER

-GÖNÜLLÜLER

-BESLİLER

-LEVENTLER

-BAĞLI

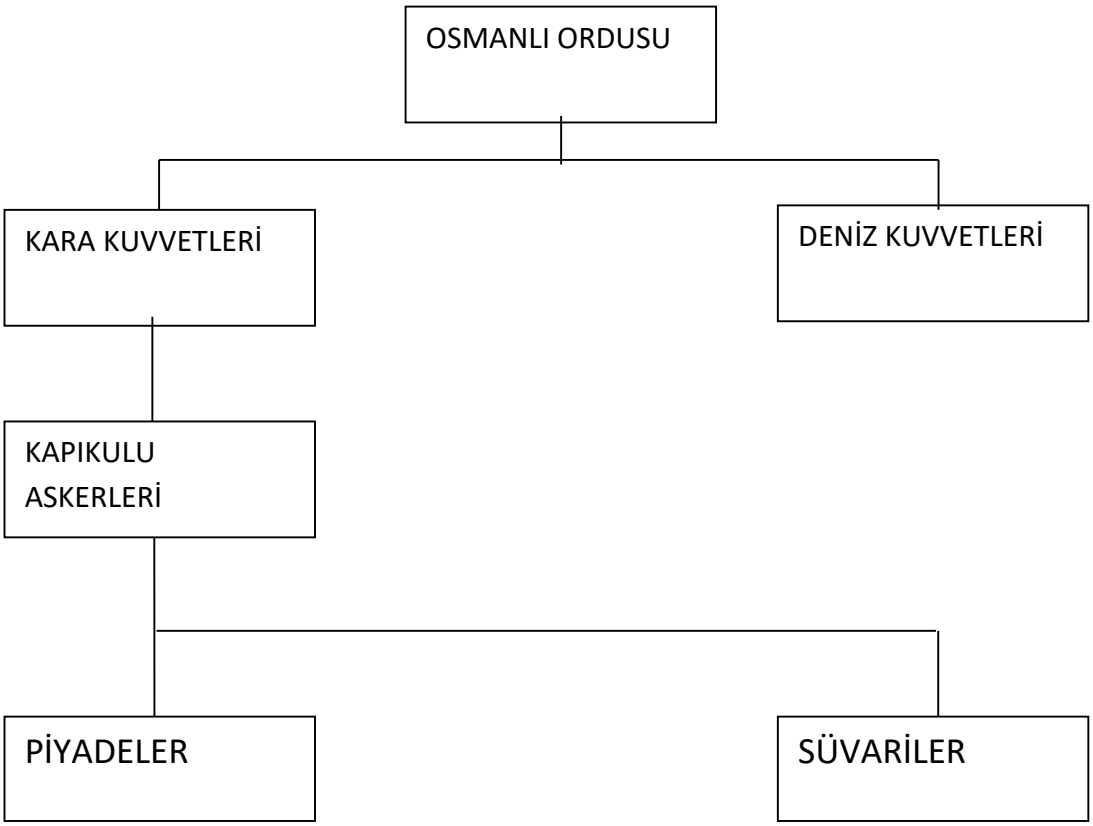
-SIRP

-KIRIM

-ÇİNGENELER

-YÖRÜKLER

Şekil 3.1 : Eyalet Askerleri ve Yardımcı Kuvvetler Teşkilat Şeması (Özcan, 1999).



Şekil 3.2 : Kapıkulu Askerleri (Saray Ordusu) Teşkilat Şeması (Özcan, 1999).

Kapıkulu askerlerinin en büyüğü olan Yeniçeri ocağı Edirne' nin fethinden sonra Çandarlı Kara Halil tarafından kurulmuştur. İlk kışla Edirne' de yapılmıştır. Bilahare İstanbul'un fethinden sonra İstanbul' da Yeniçeri kışlaları kurulmuştur. Diğer ocaklar gelişmeler bağlı olarak ihtiyaç nerede ve ne şekilde hasıl olmuşsa duruma bağlı olarak kurulmuşlardır (Özcan, 1999).

Osmanlı Devleti geliştikçe, büyüdükçe iyi yetişmiş insan ihtiyacı da o oranda artmıştır. Bu açığı kapamanın en kestirme yolu eğitim kurumlarını harekete geçirmek olmuştur. Eğitim sistemi üzerinde (medreseler) yetiştirilen çocuklar devletin çeşitli kademelerinde görevlendiriliyorlardı. Fatih Sultan Mehmet döneminde Sahn-ı Seman medreseleri, Kanuni Sultan Süleyman döneminde Süleymaniye medreseleri en önemli eğitim kurumlarıydı. Devletin ihtiyacı olan personel bu medreselerde yetiştirilirdi. Diğer bir adıyla İlmiye sınıfı ihtiyacı için bu medreseler yeterli idi (Taşkın, 2008).

Osmanlı Devleti büyüdükçe Seyfiye (askeri) sınıfının mevcudu ve ihtiyaçları da artmıştır. Osmanlı' dan önce savaş esirlerinden ikmal edilen ordu, Osmanlı döneminde yerini devşirme usulüne bırakmıştır. İlk zamanlar Rumeli eyaletlerinden devşirme yapılırken, 15.yüzyılın sonlarından itibaren Erzurum, Harput, Bursa, İstanbul, Diyarbakır civarından, çingene, Rum ve Acem olmayanlardan devşirme yapılmaya başlanmıştır. Devşirilen çocuklar uygun bir süre eğitimden geçirilir, Türk örf ve ananeleri öğretilirdi. Devşirmenin katı kuralları vardı. O kuralların dışına çıkılmazdı (Özcan, 1999).

Cebeci ocağı Osmanlı ordusunun önemli bir unsuruydu. Zira görevi; sefer sırasında Yeniçerilerin ihtiyacı olan harp malzemelerini bulundurmak, bakım-onarımını yapmak, ihtiyaç halinde dağıtmak ve toplamak gibi. İstanbul' da Cebeci kışlası ile silah depoları vardı. Kalelerdeki depoların noksanları İstanbul' dan sağlanmaktaydı. Ayrıca imparatorluğun değişik yerlerinde de depolar mevcuttu. (Belgrad, Budin gibi...)

Cebeciler kendi içinde; silah yapan, tamir eden, barut ıslah eden şeklinde sınıflara ayrılmışlardı. Ayrıca kendi yapamadığı malzemeleri de sipariş yoluyla esnafa yani piyasaya yaptırıp tedarik edebilmekteydi. Cebecilerde maaşlarını Yeniçeriler gibi üç ayda bir alırlardı. Cebecilerin mevcudu Yeniçerilere bağlı olarak çoğalıp azalırdı. Ancak zaman içerisinde Cebecilerde Yeniçerilerle birlikte isyan olaylarına karıştıklarından Sultan II.Mahmud döneminde lağvedilmiştir.

Osmanlı Devleti' nin asıl gücünü eyalet askerleri oluşturuyordu. Bu kuvvetler tımarlı sipahi, müsellem, cebelü, yaya, canbaz, yörük, akıncı, deli, gönüllü ve beşli denilen birliklerden müteşekkildi.

3.3.2 Tımar Sistemi

Osmanlı teşkilatını incelerlerken Tımar sisteminin ayrıca üzerinde durulması ve çalışılması gerekmektedir. Osmanlı tarih sahnesine çıkmış en büyük devletlerden biri olmakla beraber, geniş coğrafyasında uzun süre barış ve huzuru sağlamıştır. Hükümranlığı altındaki coğrafyada düzeni sağlamak için idari yapılar geliştirmiştir. Bu idari sistemlerin en önemlisi Tımar sistemidir. Bu sistemle devlet, gücünü tüm coğrafyaya yayabilmiştir. Bu sayede fazla harcama yapmadan ve maliyeti halk üzerine bırakmadan kuvvetli bir orduya sahip olabilmiştir.

Kısaca; Tımar sistemi; köylülerin, devlete vermeleri gereken vergiyi tımar sahibine vermesi ve Tımar sahibinin ise bu vergilerle arazinin vergi gelirine göre belirli sayıda atlı asker yetiştirmesidir. Askeri bir sistem olmasının yan ısıra idari bir sistem olarak da incelemeyi gerektirir. Tımar; Osmanlı' da üç kısma ayrılmıştır. Senelik geliri 20.000akçeye kadar olan topraklara Tımar, 20.000 akçeden fazla gelire sahip olan topraklara Zaamut ve 100.000 akçeden fazla gelire sahip olan topraklara ise Has denirdi.

Tımar sistemi; aynı zamanda tarım ekonomisinin belirleyicisi olmuştur. Sadece devletin askeri ve idari yapısı değil, milletin günlük yaşantısını, kültürünü, ekonomisini etkilemiş ve tarım sisteminin ana omurgasını oluşturmuştur (Özcan, 1999). Tımar sahipleri kendilerine tahsis edilen bölgenin gelirine göre savaşa asker hazırlar ve götürürlerdi. Gelirinin 3.000 akçesini kendisi için ayırır, geri kalan paradan her 3.000 akçe için bir atlı asker yetiştirirdi. Savaşa girmeden önce bağlı olduğu Beylerbeyi ciddi bir teftişe tabi tutardı. Kusuru olan sipahilerin tımarı ellerinden alınırdı. Savaşa giderken yanında getirmesi gereken bütün silah ve teçhizatların tüm detayları tespit edilmiş durumdaydı (Aydın H. , 2001).

Osmanlının kuruluşundan ilk düzenli birlikler olan yaya ve müsellemler[1], Kapıkulu ocaklarının kuruluşundan sonra da bir süre seferlerde fiili olarak görev almıştır.

[1] *Müsellem:* Osmanlı Devleti' nde pek çok görevi yerine getiren, harp zamanlarında ordunun geçeceği yol ve güzergahları temizlemek, köprüleri tamir etmek ve yol açmak gibi hizmetlerle mükellef olan buna karşılık barış zamanlarında bütün vergilerden muaf sayılmış kimse (Özcan, 1999).

Sancaklarda bulunan Yaya ocakları bir Yaya beyinin emri altındadır. Nöbetleşe sefere giden yayaların başlıca görevleri; yol açmak, siper kazmak, gülle veya top taşımak, askere buğday taşımaktır. Barışta ise duruma göre kale tamiri, tersane, maden vb. işlerde çalışırlardı.

3.3.3 Modernizasyon

Osmanlı tarihinde genel manada yenileşme III.Selim zamanında yapılmıştır. Nizam-ı Cedid ordusu kurulmuştur. Bu ordu bugünkü ordumuzun çekirdeği durumundadır. Şöyle ki ilk kez üniformalı ordu alay-tabur-bölük şeklinde teşkil edilmiştir. Aynı dönemde teknik sınıfta personel yetiştirmek üzere Deniz Mühendisliği Okulu (Mühendishane-i Bahr-i Hümayun) ve Topçu Okulu (Mühendishane-i Berr-i Hümayun) kurulmuştur (Özcan, 1999).

II.Mahmud döneminde Nizam-ı Cedid' in ihyası için Sekban-ı Cedid denemeleri olmuş; bundan sonra ıslahat girişimlerine ara verilmiştir. Bütün bu gelişmeler Yeniçerilerin isteği doğrultusunda olmadığından 15 Haziran 1826' da bir isyan olmuştur. Bu isyan sonrasında Yeniçeri ocağı lağvedilmiş, Asakir-i Mansure-i Muhammediyye ocağı kurulmuştur.Bu tam anlamıyla bölük,tabur ve alay teşkilat yapısıyla kurulmuştur.

Bu ordunun kurulmasıyla birlikte 1829' da Rus ordusuna karşı, 1831-1833 arasında Mısır askerlerine karşı Yeniçerilere nazaran daha başarılı olduğu kanaatine varılmış, bunun üzerine yeni orduya destek vermek maksadıyla 1834' de taşrada Redif-i Asakir-i Mansure adlı yedek ordu kurulmuştur. Redif birliklerinin teşkilini müteakip Asakir-i Mansure yerine Asakir-i Nizamiye adını almıştır. İmparatorluğun sonuna kadar da bu isim kullanılmıştır. Günümüzde hala kışla girişlerine "Nizamiye" denmektedir. Redif birliklerinin giderlerini karşılamak maksadıyla Redif-i Mansure Hazinesi diye bir fon kurulmuştur. Bu dönemde Kara Harp Okulu' nun (1834) kurulduğunu biliyoruz (Özcan, 1999).

Ordunun ikmali; saray ordusunun yani Kapıkulu askerlerinin her türlü ihtiyacı kendileri tarafından, eyalet askerlerinin ihtiyaçları ise has, tımar ve zaamut sahiplerince karşılanırdı. Devlet ihtiyaç maddelerinin planlanmasından, istenilen yer ve zamanda bulundurmaktan ve dağıtımından sorumludur. Osmanlı Devleti' nin teşkilat yapısı dönemine göre oldukça derinlikli bir konu olduğundan burada bir özet olarak vermeye

çalıştım. Teferruatı ancak bir doktora ile anlatılabilir. Çünkü incelenen süre 600 yıllık bir imparatorluktur.

Osmanlı' nın son zamanlarına geldiğimizde I.Dünya Savaşı' nda değişik cephelerde savaşmasına rağmen aksaklıklarla beraber lojistik faaliyetlerin günün koşullarında başarıyla yürütüldüğünü söyleyebiliriz. 1800' lerin sonuna geldiğimizde artık Osmanlı ordusu takım-bölük-tabur-alay-tümen-kolordu ve ordu yapısı içerisindedir. Bu dönemde Harp Okulları ve Harp Akademisi de kuruluşlarını tamamlamıştır.

BÖLÜM 4. TÜRK KURTULUŞ SAVAŞI DÖNEMİ HAREKAT LOJİSTİĞİ

4.1 KURTULUŞ SAVAŞI ÖNCESİ GENEL DURUM

Savaş öncesi Misak-ı Milli sınırları içerisindeki nüfus 14.118.968' dir (Özakman, 2015). Uzun süren savaşlar sonrası mevcut nüfusun yarıya yakını yaşlılar, kadınlar ve çocuklardan oluşmaktaydı. Ayrıca mevcut nüfus aynı zamanda uzun savaşlardan dolayı yorgundu. Ekonomik durum ise; kapitülasyonlar ve bazı Avrupa Devletleri, ABD ve Rusya ile yapılan antlaşmalar sonrası tam bir batma noktasına taşınmıştı. Aynı zamanda sanayi azınlık ve yabancıların elindeydi. Türk nüfusun sanayideki payı sadece %15 seviyelerindeydi. Yani sanayide egemenlik azınlıkların kontrolündedir.

Kurtuluş Savaşı öncesi mücadelenin başarılı olması için bütün kaynaklar seferber edilmiştir. Hatta bu süre içerisinde tarım ve sanayinin devam etmesine önem verilmiş, bu maksatla bazı teşvikler sunulmuştur. (Askerlik tecili gibi.) Ancak bu durumdan bir an evvel başarıyla çıkmak için Osmanlı Devleti' nin bütün nezaretlerini vekalete dönüştürerek bazı vekaletleri tek çatı altında toplamışlardır. Bu birleştirme ekonomik alanda sıkı bir işbirliği ve ahenk sağlamıştır. Bu vekalete de Mahmut Celal Bey (Bayar) getirilmiştir (Bakanlık, 1999).

Savaşların uzun sürmesinin erkek nüfusta bozulmaya sebebiyet vermesi tarım sektörünü de olumsuz etkilemiştir. Bu alandaki açık çok büyüktür. Savaş öncesi (I.Dünya Savaşı) ekili alan miktarı savaş sonrası yarı yarıya gerilemiştir. Ayrıca buğday, üzüm ve fındık üretiminde %50' ye oranında bir düşüş olmuştur. Aynı zamanda hayvancılık da tarımdan farklı değildir. Yaklaşık aynı oranlarda hayvancılıkta da düşüş olmuştur (Gnkur., TİH Batı Cephesi, 1962).

Nüfusun beşte dördü taşrada yaşamaktadır. Ama nüfus kendisini besleyemez durumdadır. Bunun için ihtiyaç maddeleri, başta tahıl olmak üzere ithal edilmek zorundadır. Tarımda üretimi artırmak için çeşitli tedbirler alınmıştır. Mesela çoban ve traktör kullananlar için askerlik görevi ertelenmiştir. Bu hususla ilgili kanun çıkarılmıştır. Ayrıca çiftçilere yazlık ve kışlık olmak üzere iki kez en az 40 dönüm araziyi ekmek mecburiyeti getirilmiştir. Dul ve yetim yurttaşlar için ise halk hatada bir kez imece usulü yardım için görevlendirilmişlerdir. Ayrıca savaş nedeniyle tarımda kullanılabilen hayvan sayısında ciddi oranda bir azalma söz konusudur (Gnkur., TİH Batı Cephesi, 1962).

Türk Ordusu' nun; Yunanlıların İzmir' i işgali öncesinde yapısı şu şekildedir. 20 Piyade Tümeni ve 4 Süvari Alayı' ndan müteşekkildir. Ayrıca gücü neredeyse tükenmiş durumda imkan ve kabiliyetlerini yitirmiş deniz ve havacı birlikleri de mevcuttur. Ayrıca birçok tümenin mevcudu firarlar ve hastalıklardan dolayı azalmaktadır. Deniz Kuvvetleri ise itilaf devletlerince Haliç' e adeta hapsedilmiştir. Büyük Millet Meclisi açıldıktan sonra Kara Kuvvetleri mevcudu 5.232 Subay ve 81.284 Erden oluşmaktaydı. Milli Hükümet Batı Cephesine ikmal maddeleri göndermek için bir ulaştırma filosu kurma düşüncesindeydi. Bunun için Trabzon' u üs kabul ederek Deniz İşleri Müdürlüğü kurulmuştu (Gnkur., TİH Batı Cephesi, 1962).

4.2 KURTULUŞ ŞAVAŞI ÖNCESİ YAPILAN LOJİSTİK TEŞKİLATLANMA

Savaş öncesi yapılması ve planlanması gereken en önemli husus sefer lojistiğinin nasıl yapılacağının tespit edilmesiydi. Bunun için düzenli, ordunun kurulabilmesinin en önemli unsuru lojistik teşkilatının oluşturulması ve ikmal esaslarının belirlenmesiydi. Büyük Millet Meclisi' nin kurulmasına müteakip, kurulan kabinede Milli Savunma Bakanlığı' na Fevzi Paşa (Mareşal Fevzi Çakmak) görevlendirilmişti. Bakanlık ordunun iaşe, ikmal, idare, silah, mühimmat araç ve gereç ikmali için görevlendirilmişti. Ve teşkilat şöyledir:

Harbiye Dairesi (Ordu donatım Başkanlığı); silah, mühimmat, tahkimat, uçak ikmali ve sevkiyat işleri,

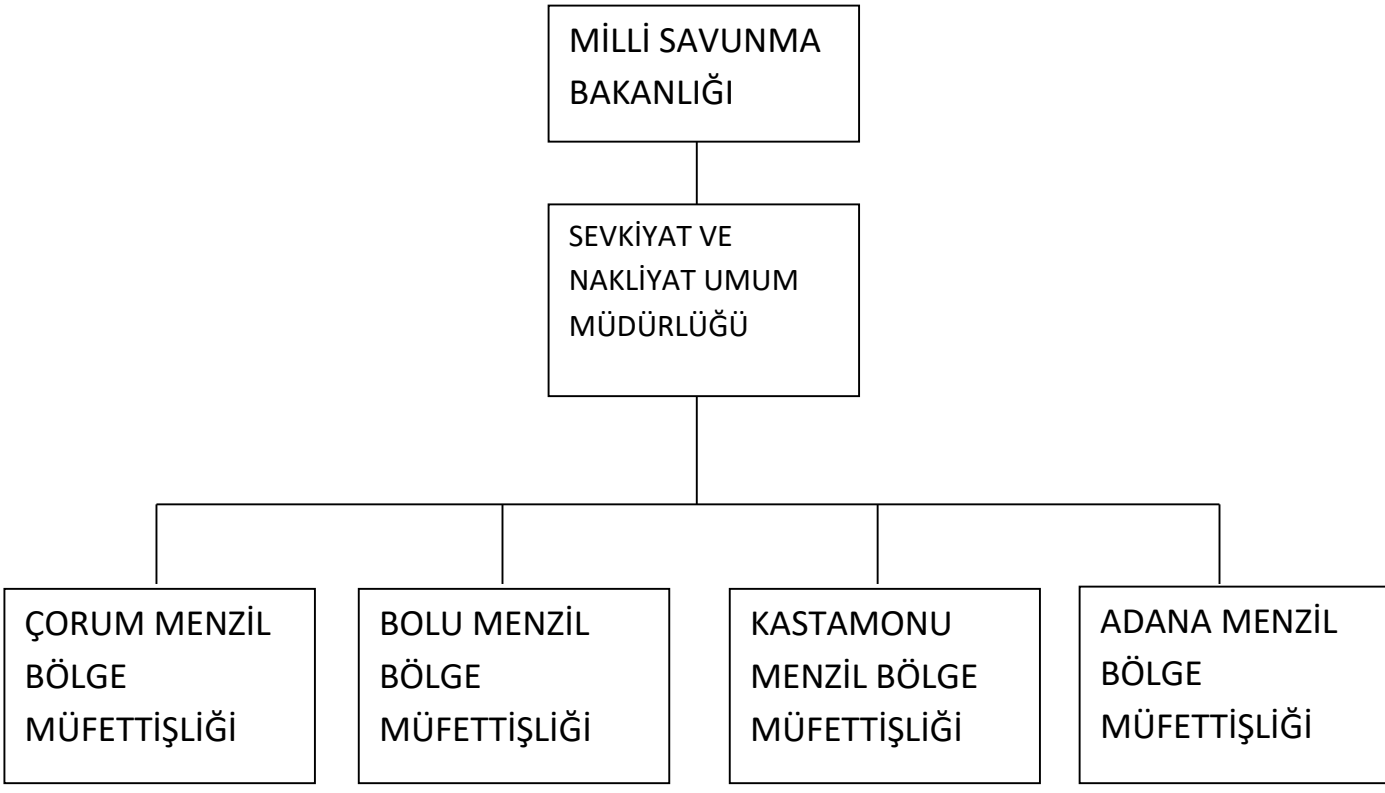
Asker alma Dairesi; celp, terhis, taşıt ve araç ikmali,
Personel Başkanlığı; subay ikmali ve atamaları,
Levazım Dairesi; silah ve mühimmat dışında kalan bütün ihtiyaç ve ikmal işleri,
Sağlık Şubesi; sağlık personeli ve malzemelerinin ikmali,
Veteriner Şubesi; veteriner, personel, hayvan ikmali ve hayvan sağlığı işleri.

Ayrıca cephedeki birliklerin ikmali için doğudan gelecek malzemelerin emniyet içerisinde birliklere ulaşmasını sağlamak maksadıyla iki adet Menzil Hat Komutanlığı kuruldu. (Kayseri-Ankara ve Kayseri-Sivas karayollarının emniyetini sağlamak maksadıyla.)Ulukışla-Sivas-Erzincan Menzil Hat Komutanlığı ve bu Komutanlık emrinde Şarkışla Konak Komutanlığı kuruldu. Bundan başka da Sivas Menzil Müfettişliği teşkil

edildi. Bu Menzil Müfettişliği' ne bağlı olarak Suşehri, Pınarbaşı, Malatya ve Kayseri' de birer Menzil Hat Komutanlığı kuruldu (Şekil 4.1-4.2) (Gnkur., TİH Batı Cephesi, 1962).

1921' e gelindiğinde ordunun menzil teşkilatları;
Doğrudan Milli Savunma Bakanlığı' na bağlı menzil teşkilatları,
Cepheler emrinde bulunan menzil teşkilatları şeklinde yetkilendirildi.

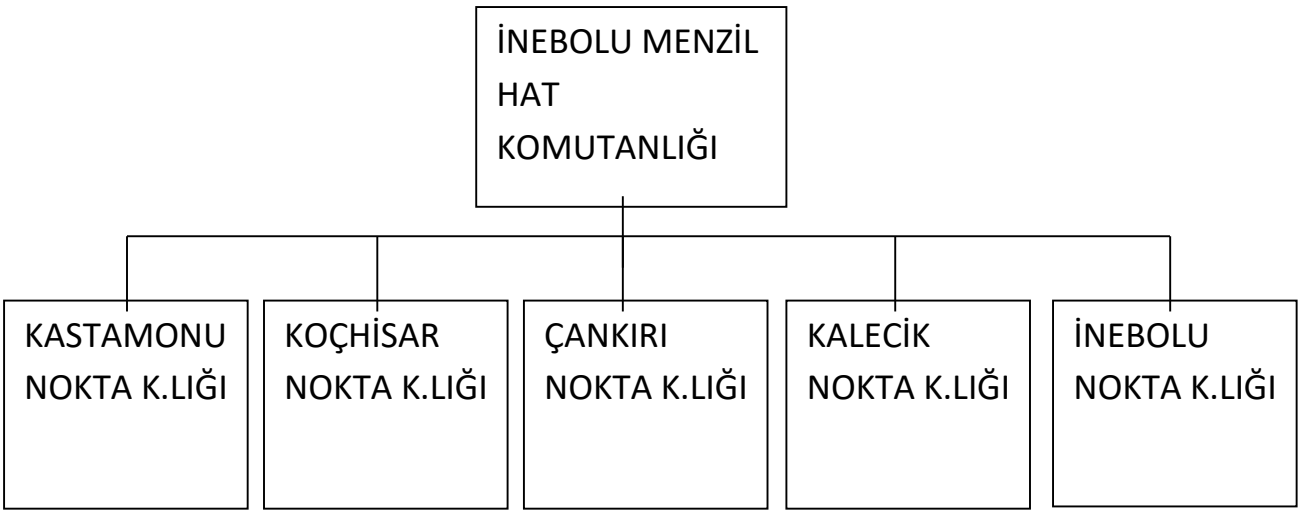
Milli Savunma Bakanlığı; Doğu bölgesi, İstanbul ve El Cezire' den gelen malzemelerin Batı cephesine sağlıklı bir şekilde naklini sağlamak maksadıyla Bakanlığa bağlı olarak Sevkiyat ve Nakliye Genel Müdürlüğü kuruldu(10 Ocak 1921). Böylece geniş bir teşkilata kavuşan menzil teşkilatları,1922' de Büyük Taarruz' a hazırlık maksadıyla bazı hazırlıklar yaparak bir kısım teşkilleri lağv edilerek yerine ortaya çıkan ihtiyaçlar doğrultusunda başka menzil teşkilatları kurulmuştur (1 Temmuz 1922).



Şekil 4.1 : Genel Teşkilatlanma (Gn.kur.Bşk.lığı, 2009).



Şekil 4.2 : Kastamonu Menzil Bölge Müfettişliği Teşkilat Şeması (Gn.kur.Bşk.lığı, 2009).



Şekil 4.3 : İnebolu Menzil Hat Komutanlığı Teşkilat Şeması (Gn.kur.Bşk.lığı, 2009).

Buna göre Sevkiyat ve Nakliye Genel Müdürlüğü' ne bağlı olarak; Çorum, Bolu, Adana ve Kastamonu' da Menzil Bölge Müfettişlikleri; doğrudan Genel Müdürlüğe bağlı Sarayönü, Sivas, Kayseri, Yozgat ve Kırşehir Hat Komutanlıkları; bazı bölgelerde de Nokta Komutanlıkları oluşturuldu. Ayrıca Sevkiyat ve Nakliye Genel Müdürlüğü' ne bağlı olarak Ankara' da mühimmat deposu, 3 adet hastane, Seferi Sevk Komisyonu, 12 koldan kurulu Ulaştırma Birliği, 5 kamyondan kurulu bir Ulaştırma Kurulu ve Konya' da tamirhane ve Şoför Okulu vardı (Şekil 4.3).

Sevkiyat ve Nakliye Genel Müdürlüğü' nün temin ettiği her türlü ikmal maddesini Batı cephesinde dağıtmak üzere, Batı Cephesi Komutanlığı uhdesinde; Batı Anadolu Menzil Müfettişliği kuruldu. Amaç; bölgesinde ikmal faaliyetlerinin aksamadan yapılabilmesini sağlamaktı. Doğu bölgesinde de 20 Aralık 1920' de Kars' ta kurulan ve Doğu Cephesi Komutanlığı' na bağlı Sevkiyat Müfettişliği ve Demiryolları Müdüriyeti görevine devam etmekteydi (Gnkur., TİH Batı Cephesi, 1962).

Menzil Bölge Müfettişliklerinden biri de Kastamonu' da kurulan müfettişliktir. Kurtuluş Savaşı boyunca büyük yaraları olmuştur. Bu müfettişlik 2 Menzil Hat Komutanlığı' ndan müteşekkildir. Biri İnebolu' da diğeri de Sinop'tadır. Kastamonu Menzil Bölge Müfettişliği bünyesinde İnebolu, Kastamonu, Koçhisar, Kalecik, Çankırı, Boyabat ve Taşköprü Nokta Komutanlıkları kuruldu. Yine İnebolu ve Kastamonu' da teçhizat ambarları vardı. Kastamonu' da 200' er yataklı iki adet Mevki Hastanesi kuruldu. Değişik yerlerde ihtiyaca göre revirler teşkil edildi. Ayrıca İnebolu' da Hizmet Kıt' ası, benzin deposu ve nal imal yeri kuruldu. Bu bölgeden ikmal maddelerini taşımak için üç koldan kurulu bir Ulaştırma Taburu Kastamonu' da, 6 kamyondan kurulu bir ulaştırma kolu da İnebolu' da teşkil edilmişti (Gnkur., TİH Batı Cephesi, 1962).

Ordular bölgesinde ise; her ordu bölgesinde bir Menzil Müfettişliği kurulmuştu. Ayrıca Ordu ve Kolordular arası ikmal ve bakımın sağlıklı bir şekilde yürütülebilmesi için menzil hatları oluşturulmuştu. Aynı zamanda menzil hatları arasında belirli aralıklarla menzil noktaları vardı. Kolordular bünyesinde bulunan Tümen Komutanlıkları için ise tümen dağıtım merkezleri oluşturulmuştu. Dolayısıyla Tümenler ihtiyacı olan ve kendilerine tertip edilen ikmal maddelerini kendi nakliye kolları ile bu noktalardan almışlardır (Gnkur., TİH Batı Cephesi, 1962).

Birliklerin bakım ve onarım ihtiyaçlarını MSB' na bağlı İmalat-ı Harbiye Genel Müdürlüğü aracılığı ile sağlamaya çalışmışlardır. Bu maksatla Ankara, Eskişehir ve Erzurum' da silah tamirhanesi ve Kırıkkale' de fişek imalathanesi (fabrika) kurulmuştur.

Kurtuluş Savaşı' nda lojistik hizmetler için imkanlar çok sınırlıydı. İkmal maddelerinin bir kısmı Sovyetler Birliği' nin yardımlarıyla tamamlanırken bir kısmı da kısıtlı olan yurtiçi imkanların zorlanması ile sağlanmıştır. Temin edilen ikmal maddeleri birliklere, kapasitesi oldukça sınırlı olan, kara, deniz ve demiryolu vasıtalarıyla ve hayvanlarla sevk edilmiştir. Hava aracı ve teknolojisi sınırlı olduğundan bu dönemde henüz havayolu ile ikmal maddesi taşıma imkanı bulunmamıştır. Mevcut uçaklar keşif görevlerinde kullanılmıştır (Gnkur., TİH Batı Cephesi, 1962).

4.3 KURTULUŞ SAVAŞI DÖNEMİ LOJİSTİK İMKAN VE KABİLİYETLERİ

Lojistik kısa tanımıyla, ürün (malzeme), hizmet ve insan gibi kaynakların ihtiyaç duyulan yer ve zamanda kullanıma hazır edilmesidir. Bu askeri literatürde; her türlü ikmal maddesinin ihtiyaca bağlı olarak istenilen yer ve zamanda hazır edilmesi, hazır edilmesi için kullanılan yöntemlerin bütünüdür. Dolayısıyla ikmalin sağlanması için kullanılan yollara bir göz atmak gerekmektedir.

4.3.1 Karayolları Durumu

Modern anlamda karayolu, Osmanlı Devleti döneminde yapımına başlanmış (1866), ancak çok az uzunlukta bir yol yapılabilmiştir. Bunun Misak-ı Milli sınırları içerisinde kalan kısmı 3.477 km olarak göze çarpmaktadır. Kuşkusuz yüzölçümüne kıyasla çok yetersiz bir karayolu altyapısına sahip olunduğunu anlamak gerekir. Bunu da dönemin şart ve teknolojisini değerlendirerek incelemek doğru olacaktır. Yapılmış olan bu yolların bakıma ihtiyacı vardı. Bu yollar üç gruba ayrılmaktaydı.

1. İl merkezlerini en yakın demiryolu ağına bağlayan 5 m genişliğindeki yollar,
2. İl merkezlerini arasındaki kasaba ve limanları bağlayan 4 metrelik yollar,
3. İl içerisindeki kasaba ve köyleri birbirine bağlayan 3 metre genişliğindeki yollar.

Kurtuluş Savaşı öncesinde Anadolu' da 5 ana karayolu mevcuttu. (Mütercimler, Kurtuluş Savaşı'nda Denizden Gelen Destek, 1997)

1. Bağdat Karayolu :
2. Samsun- Amasya-Tokat-Sivas-Harput-Musul
3. Ereğli (Konya)-Kayseri-Malatya-Harput-Diyarbakır

4. Kayseri-Sivas
5. Trabzon-Bayburt-Erzurum-İran (transit yolu)

Bu ana yolların dışında bakıma muhtaç fakat önemli yollarda mevcuttu. Bunlar;

1. Gebze-Kocaeli-Sapanca-Sakarya-Düzce-Bolu-Ankara
2. Geyve-Nallıhan-Ankara
3. Bursa-İnegöl-Bozüyük-Kütahya-Uşak-Afyon
4. Gemlik-Yenişehir-Bilecik-Söğüt-Eskişehir
5. Eskişehir-Kütahya-Afyon-Konya
6. Bolvadin-Kütahya-Afyon-Konya

Bölgede bu yolların haricinde dağ yolları da mevcut olduğunu değerlendirmeden geçemeyiz. Ulaştırma araçlarına gelince 1919 yılında Türkiye' de henüz motorlu Ulaştırma Birliği yoktu. Zaman ilerledikçe kurulmaya başlandı. Yurt sathında bulunan otomobillerin % 80' i İstanbul' da konumlanmıştı.

Silah ve mühimmat için kullanılan araçların yük taşıma kabiliyeti aşağıdadır (Tablo 4.1):

Tablo 4.1 : Mevcut Araçların Listesi (1919 yılı) (Gnkur., TİH Batı Cephesi, 1962).

ARAÇLARIN ÇEŞİDİ	**TAŞIMA KABİLİYETLERİ (KG)**	**GÜNLÜK YÜRÜYÜŞ HIZI (KM)**
MEKKARE (AT VE KATIR)	50-60	20-25
DEVE	120-150	25
KAĞNI (İKİ TEKERLEKLİ)	100-150	15-20
ÇİFT ATLI ARABA (DÖRT TEKERLEKLİ)	300-400	30-40
KAMYONET	1.500-2.000	200
KAMYON	**3.000-5.000**	**180**

Tabloda mevcut olan motorlu araçlar yok denecek kadar az, bunların kullanabileceği yollarda çok sınırlıdır. Bu taşıma araçlarının en verimlisi çift atlı arabalardır. Tümen ve Kolordu bölgelerinde ikmal maddesi taşıyan kollar 5-10 tonluk yük taşıma kapasitesi olan kollardır. Bunlar; çift atlı dört tekerlekli arabalar, mekkareler ve

deve kollarıdır. Ordu bölgelerinde ise daha çok kamyonet, kamyon ile öküz ve manda araba kolları kullanılmıştır. Piyade, makineli tüfek ve dağ topları yaya ve ağırlıkları için mekkareler kullanılmıştır.

Ordu imkanlarıyla Anadolu' da toplanan ikmal maddelerinin nakliyesi imkansız olduğundan, Başkomutanlıkça, 7 Ağustos 1921 tarihinde çıkarılan Tekalif-i Milliye Kanunu doğrultusunda bu ikmal maddelerinin halk tarafından taşınması kararlaştırılmıştır. Taşıma hizmeti ücretsiz olarak yapılmış, ancak ayda bir defa olmak kaydıyla toplam 100 km' yi geçmeyecek şekilde planlanmıştır. (Bu taşıma tamamen halkın elindeki vasıtalar aracılığı ile halk tarafından gerçekleştirilen faaliyetlerdir.) Yapılan işin ne denli zor olduğunu anlamak bakımından; dönemin koşulları dikkate alındığında, İnebolu-Ecevit-Kastamonu-Çankırı üzerinden Ankara' ya varmak için 11 günlük bir zaman dilimi gerektiğini hatırlamak gerekir. Kurtuluş Savaşı' nda ikmal malzemelerini İnebolu' dan Ankara' ya nakletmek hayati öneme haiz olduğundan kullanılan bu şase yola İstiklal Yolu adı verilmiştir (Müderrisoğlu, 1990).

4.3.2 Demiryolları Durumu

Batılı ülkeler sanayinin gelişimine paralel olarak demiryolu ağlarını örerken, maalesef Osmanlı İmparatorluğu bu gelişimi zamanında görememiş dolayısıyla demiryolu inşasına batılı devletlerin baskıları ve kapitülasyonlar nedeniyle ancak 19.yy ikinci yarısı ve 20.yy başlarında çeşitli tavizler vererek inşa ettirebilmiştir. İnşa edilen hatlar dış güçlerin kontrolü altındadır. Şöyle bir göz atacak olursak;

1. İzmir-Eğirdir hattı İngilizlerin,
2. Berlin-Bağdat, Edirne-İstanbul, İstanbul-Toroslar-Adana-Toprakkale hattı Almanların,
3. Suriye' deki tüm demiryolu ağı Fransızların,
4. Gümrü-Erzurum hattı Rusların,
5. Ankara-Yerköy (77km) ise Türklerin kontrolü altında tutulmaktaydı.

Yabancıların, bu demiryollarını yapmalarındaki gayesi, kesinlikle kar amaçlı olması çerçevesinde değerlendirilmeli ve bu tez bu yolların hemen hemen hepsinin sınırlara değil ekonomik merkezlere ulaştığı gerçeğiyle desteklenmelidir. Milli imkanlarla yapılan Ankara-Yerköy hattı 77 km uzunlukta olmakla beraber dekovil (dar demiryolu hattı) hat olma gerçeğini de taşımaktadır. Bu hat, Ankara-Elmadağ-Irmak-Kırıkkale ve

Yerköy' den İzzettin istasyonuna kadardır. Milli sınırlar içerisindeki 4.155 km' lik demiryolu hattı, ikmal malzemelerinin naklinde oldukça yetersiz kalmıştır. 24 Temmuz 1920' de Bakanlar Kurulu bir karar alarak yabancıların kontrolündeki demiryollarına el koymuştur. Bu hatların komiserliğine de subay atamaları yapılmıştır. Adana-Konya-Afyon demiryolu aktif olarak kullanılmıştır. Ayrıca Eğirdir-Dinar-Çivril-Sütlaç-Sarayköy demiryolu da ulaşıma açıktır. Söz konusu bu yollar özellikle I.Ordu' nun ikmalinde etkin olarak kullanılmıştır (Ezer, 2014).

4.3.3 Denizlerdeki Durum

Yabancı devletler kapitülasyonlar nedeniyle Osmanlı İmparatorluğu' nun hükümranlık hakları arasından "kabotaj" hakkını çıkarmışlardır. Devletin kabotaj hakkının olmaması deniz ticaretini de olumsuz yönde etkilemiştir. Milli mücadele başlangıcında denizcilik çökmek üzereydi. Limanlar yabancı devletlerin işgalindeydi. Denizyolları, ancak, 10 Temmuz 19020' de kurulan Umur-ı Bahriye (Milli Savunma Bakanlığı' na bağlı) Müdüriyeti' nin göreve başlamasıyla Karadeniz' de ilk milli nakliye filosu kurulmuştur.

Umur-ı Bahriye Müdüriyeti; Amasra, Ereğli, Samsun ve Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlıkları açarak İstanbul' un değişik semtlerindeki depolarda bulunan silah, ikmal maddeleri ve mühimmatları büyük bir gizlilik içerisinde Marmara ve Batı Karadeniz limanlarına aktarmışlardır. Bu faaliyeti donanma personeli marifetiyle yapmışlardır. Deniz nakliyatında ayrıca Karadeniz' deki ticari gemiler de kullanılmıştır. Yabancı devletlerin kontrolünde olmasına rağmen Trabzon, Samsun, Akçakoca, İnebolu ve Sinop limanları etkin şekilde ve gizlilik içerisinde kullanılmıştır. Limanlara ulaştırılan ikmal maddeleri, cephe ve kıyı emniyeti olmadığından süratle iç bölgelere nakledilmiştir. Büyük zorluklara rağmen nakliye işlemleri emniyetli bir şekilde yapılmıştır (Dz.Kuv.K., 2007). Bu fedakarca yapılan nakliye işlemlerinde kullanılan deniz araçları şunlardır:

1. Şahin Vapuru, (1300 tonluk) özel bir şirkete ait olup nakliye görevi üstlenmiştir.
2. Aydın Reis ve Preveze Gambotları, keşif ve emniyet görevleri icra etmiştir.
3. Alemdar Römorkörü kurtarma gemisi olarak görev almıştır.
4. Rüsumat 4 No.lu Vapuru, önemli miktarda ikmal maddesi taşımış ve hedef haline gelmiştir. Bunun sonucunda Yunanlar tarafından Ordu Limanı' nda batırılmıştır.
5. Gazal Römorkörü, kurtarma gemisi olarak görev almıştır.

6. Trabzon Vapuru, aslında bir Yunan şilebi olmasına rağmen 1 ve 2 No.lu Motorgambotlar tarafından el konulmuş ve Trabzon ismi verilmiştir. Savaştan sonra 1926' yılında bedeli ödenmiştir.

7. 1 ve 2 No.lu Motorgambotlar, Sovyet Rusya' dan Ekim 1921' de alınmıştır.

8. Batum Vapuru, Mart 1921' de Trabzon açıklarında el konulan diğer bir Yunan gemisidir.

9. Ayyıldız Vapuru, Eylül 1920' de Aydın Reis Gambotu tarafından ele geçirilen bir diğer Yunan teknesidir.

10. Mebruke Motoru, Eylül 1920' de Ereğli açıklarında Gazal Römorkörü tarafından ele geçirilen bir diğer Yunan motorudur.

11. İnönü Motoru, Nisan 1921' de ele geçirilmiştir.

12. Ereğli Motoru, Aydın Gambotu marifetiyle ele geçirilmiştir.

Yukarıdaki bilgiler ışığında bir değerlendirme yapmak gerekirse savaş sırasında silah, mühimmat ve ikmal maddelerinin Anadolu' ya aktarılmasında kullanılan birçok motorun ele geçirilen motorlar olduğu ve Deniz gücünün o dönemde ne kadar zayıf olduğu görülmektedir.

Bu faaliyetleri yürüten Deniz personelinin çok zor şartlarda lojistik faaliyetleri yürüttükleri ve canlarını hiçe sayarak savaş süresince yapmış oldukları görevlerin Kurtuluş Savaşı' nın kazanılmasında çok büyük bir rol oynadıklarını anlamak, kavramak ve bu vesileyle denizlerdeki geleceği iyi okumak gerekmektedir. Sonrasında 1921 yılında Amasra' da Bahr-i Tayyare İstasyonu kurulmuştur. Haliç' teki bir depodan üç adet deniz uçağını 1921' de kaçırarak Amasra' ya getirmişlerdir. Bu uçaklar Kurtuluş Savaşı süresince keşif ve gözetleme faaliyetleri için kullanılmıştır (Mütercimler, İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış, 2003).

Neticeten; İstanbul' dan İnebolu' ya gizli yollarla kaçırılan silah, mühimmat, araç, teçhizat ve ikmal maddeleri kahraman denizcilerin kullandığı motor, vapur ile İtalya ve Fransa ' dan kiralanan vapurlar ile yapılmıştır (Özakman, 2015).

4.4 YAPILAN HAZIRLIKLAR

Bu hazırlıkları iki başlık halinde incelemek gerekir.

- Kuvay-i Milliye Dönemi
- Büyük Millet Meclisi Dönemi

4.4.1 Kuvay-i Milliye Dönemi

Öncelikle Kuvay-i Milliye nedir ve nasıl oluşmuştur sorularına cevap arayarak başlamak gerekmektedir. Kuvay-i Milliye dediğimiz kuvvetler düşmana karşı memleketin koruması ve muhafazası için birlik ve beraberliğin sağlanmasını kendilerine hedef olarak seçmişlerdir. Onun için tarihte "Milli Kuvvetler" olarak anılmaktadır. Bu kuvvetler düzenli olmayan silahlı birliklerdir. Bu birliklerin doğuşunda halk çok etkili olmuştur. Gönüllülük esasına göre ve yapılan kongreler neticesinde alınan kararlar doğrultusunda silah altına alınanlardan oluşturulmuştur. Zamanın şartları, askeri ve politik durum ile savaş hali nedeniyle belli bir kıyafet ve teçhizat bütünlükleri bulunmamaktadır. Bu kuvvetler içerisinde subaylar, emekliler ve çeşitli nedenlerle ayrılan subaylar ve yedek subaylar da bulunmaktadır. Ellerinde bulunan silahlarda değişik tip ve çaptaydılar. Bu sebepten ötürü bakımları ve mühimmat temini oldukça zordu. Bazı birlikler ellişer kişilik müfrezelerden oluşmaktaydı (Gnkur., TİH İdari Faaliyetler, 1975).

Kuvay-i Milliye, ilk oluşumunu İzmir' e çıkan Yunan ordusunu durdurmak için milis kuvveti olarak teşkilatlanarak tamamladığını görmekteyiz. 4 Eylül Sivas Kongresi' nden sonra alınan kararlar doğrultusunda organize olmuşlardır (Türkmen, 2001). Eldeki bütün imkanlar değerlendirilmiştir. Önceleri halkın desteği, askeri birlik ve kurumların desteği, depolardan elde edilen silah ve mühimmat ile idare desteğine kavuşmuştur. Köyler, kasabalar ve şehirler her türlü desteği vermişlerdir. Bütün bunlara rağmen Yunan ordusu durdurulamamıştır. Milli mücadeleyi başlatan heyet, milletin selameti için yurt çapında bütün kaynaklara el koymuşlardır.

Büyük Millet Meclisi' nin açılmasıyla ülke yönetimi bir hükümet vasıtasıyla ele alınmıştır. Dolayısıyla öncelikle bir başıbozukluğun önüne geçilmiş, alınan tedbirlerle gelirler artırılmış, Kuvay-i Milliye' nin ihtiyaçları temin edilmiş bilahare bu kaynaklar düzenli ordunun teşkilinde kullanılmıştır. Meclisin açılışına müteakip bütçe çıkarılana kadar askeri harcamalar Müdafaa-i Hukuk Cemiyetleri vasıtasıyla karşılanmıştır. Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti üyeleri memurlar, muallimler, muhtarlar, korucular ve esirlikten dönenlerden oluşmaktadır. Her bölgeye ikmal sahası oluşturulmuştur. Her cephede alay, alaya bağlı tabur, bölük ve takım komutanlıkları olacaktır. Ayrıca cephelerin birer Menzil Müfettişi olacaktır. Hasta ve yaralılar için her bölgede hastane olacaktır. İhtiyaç duyulan silah ve cephane halkın elinden ikna edilmek suretiyle alınacaktır. Tasarruf tedbirlerine özel itina gösterilecektir. Tabir-i caiz ise israf edilen her

fişeğin hesabı sorulacaktır. Devir adeta yokluk devri olup var olma mücadelesine dönüşmüştür. Çıkarılan kanun ve alınan kararlarla ilgili olarak, aykırı davranış sergileyenler mutlaka cezalandırılacak, verilen idam kararları merkez otoritenin onayına sunulacaktır (Gnkur., TİH İdari Faaliyetler, 1975).

4.4.1.1 Personel İkmali

Personel genellikle gönüllüler, Milli Müdafaa Heyetlerince gönderilenler, zeybekler, asker kaçakları ve suçlulardan oluşmaktaydı. İhtiyaç duyulan subaylar bölgedeki birliklerden gelmekteydi.

4.4.1.2 Giyecek İkmali

Giyecekler Kuvay-i Milliyecilerin getirdikleri giysilerden ibaretti. Kıyafet birliği yoktu. Mevcut kıyafetler ihtiyacı karşılamaktan çok çok uzaktaydı. Ancak gün geçtikçe halkın yardımlarıyla kıyafet ikmali kısmen sağlanabilmiştir (Ezer, 2014).

4.4.1.3 Silah ve Mühimmat İkmali

En sıkıntılı konu silah ve mühimmat (cephane) ikmaliydi. Düzenli orduda bunu sağlamak oldukça kolaydır. Çünkü ihtiyaçları tespit eden sistemler mevcut olup ikmal yapılır ve eksik malzemeler tamamlatılırdı. Çalışan bir sistem vardı. Ancak ordunun dağıtılmasıyla birlikte bu düzen çabucak bozulmuş, yeniden teşkili de hayli zaman almıştır. Heyet-i Temsiliye öncelikli olarak Batı cephesini üçe bölmüştür. Her bölgeye birer tümen görevlendirmiştir. (Salihli Bölgesi, Aydın Bölgesi ve Kuzey Bölgesi) Kuvay-i Milliye' nin ihtiyaçlarının temin edilememesi sebebiyle birliklerin ambarlara el koyması emredilmiş ve İstanbul Hükümet' ne de durum bildirilmiştir. 13 Ocak 1920' de kolordudan 45 subay ve 279 er tertibi yapılmış ve ayrıca kolordu depolarından Aydın bölgesine 2.427 tüfek, 255.330 mermi, 5 makineli tüfek, 480 el bombası, 7 aydınlatma tabancası ve buna ait 89 fişeği, 2 adet işaret tabancası ve buna ait 22 adet fişek tahsis edilmiştir. Bu personel ve malzemeleriyle birlikte 167 hayvan tahsisi de yapılmıştır.

Heyet-i Temsiliye Diyarbakır' da bulunan 13.Kolordu' nun elindeki fazla silah ve mühimmatları Batı Cephesine gönderilmesi emrini yayınladı. 12 ve 20' nci kolordular da ellerindeki fazla silah ve cephaneyi Batı Cephesi' ne gönderdi. Trabzon' da bulunan silah ve mühimmat Samsun' a, Erzurum ve Erzincan' da bulunan silah ve cephane Suşehri' ne gönderildi. Buralardan da cephelere nakilleri sağlandı (Gnkur., TİH İdari Faaliyetler, 1975).

Kuvay-i Milliye' nin bütünlenmesinde Osmanlı Hükümeti' nde görevli bazı nazırlarda milli mücadeleye destek olduğunu görüyoruz. Harbiye Nazırı Cemal Paşa' nın önemli katkıları not düşülmelidir. İstanbul' da kurulan gizli örgütlere yaptıkları yardımlar, depolardan çok miktarda silah ve cephane Anadolu' ya kaçırılmasını bu yönüyle de bilmemiz gerekmektedir. Bu faaliyetlerin planlama ve icrası mükemmel bir koordinasyon gerektirmiştir. Fransızların kontrolündeki Akbaş (Gelibolu) depolarından kaçırılan silah ve mühimmat adeta can suyu olmuştur. Çünkü halk cephelere koşmakta ancak gelenlere yeterli oranda silah ve cephane verilememekteydi (Ezer, 2014).

4.4.1.4 Para Tedariki

Kuvay-i Milliye parasal anlamda çok büyük zorluklarla karşılaşmıştır. İlk kuruluş aşamasında halkın yaptığı yardımlarla faaliyetlerini yürütmüştür. Gönüllü sayısı artınca, ihtiyaçlarda bu oranda arttığından yeni düzenlemelere gidilmek durumunda kalınmıştı. Sivas Kongresi toplanırken bile kongre masraflarının karşılanmasında güçlükler çekilmiştir. 20-22 Ekim 1919' da Amasya Görüşmeleri' nde Osmanlı Hükümeti adına katılan Salih Paşa' dan Kuvay-i Milliye için Donanma Cemiyeti' nin parasının bir kısmının tahsis edilmesi istenmiştir (Atatürk, 1982).

Kuvay-i Milliye' nin para kaynakları şu şekildedir :

- Bağışlar,
- Vergiler,
- Yabancı ülke yardımları.

Ülkenin maddi durumu çok zor durumda olmasıyla beraber yabancı ülkelerin gözetimi nedeniyle bir yerden bir yere para göndermek bile zorlaşmıştı. Bütün hareketler takip altına alınmıştı. Değişik bölgelerde toplanan paraların salimen yerine ulaşması için askeri tedbirler alınmaktaydı. Nihayet 16 Mayıs 1920' de Büyük Millet Meclisi, Kuvay-i Milliye' yi Müdafaa-i Milliye teşkilatına bağlayarak ihtiyaçlarının kamu kaynaklarından sağlanmasına karar verdi (Ezer, 2014). Bu kararın yürütülmesinden bizzat Milli Savunma Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı sorumlu olacaktı (Gnkur., TİH İdari Faaliyetler, 1975).

18 Mart 1920' de bağımsız mutasarrıflıklara şu emir gönderildi:

- Osmanlı Devleti, içindeki bankalarıyla, Düyun-u Umumiye ve idarelerini, bağlılarını, mevcutlarını, yerel en büyük mülkiye ve maliye memurlarına bildirecek ve herhangi bir

tarafa yapacakları sevkiyat faaliyetleri bu iki memur tarafından kontrol edilerek üst makamlara bilgi verilecektir. Ziraat bankaları da aynı şekilde mevcutlarını bildirmekle beraber İstanbul merkezi ile olan işlerini sürdürecektir (Gnkur., TİH İdari Faaliyetler, 1975).

- Adı geçen kurumların İstanbul' a para göndermesi önlenecektir.
- Yukarıda adı geçen kurular maliye ve mal sandıklarıyla, evkaf sandıklarında 18 Mart 1920 sonu itibariyle mevcut para ve rehinlerin miktarı ve cinsleri, ulaştıkları sayılar, genel kıymetleri gösterilerek derhal bildirilecektir. Bu emirden anlaşılıyor ki paraya şiddetle ihtiyaç vardır. Heyet-i Temsiliye duruma el koymuştur (Gnkur., TİH İdari Faaliyetler, 1975).

Müdafaa-i Hukuk Cemiyetleri' nin bazılarının kasalarında 20.479.69 TL bulunmaktadır. Güney Anadolu' da Maraş ve Antep, istiklal mücadelesi veriyordu. Ancak yoksulluk içinde savaşmaya çalışıyorlardı. Antep cephanesizlik ve açlık nedeniyle teslim olmak zorunda kalmıştı.

4.4.1.5 Sağlık Hizmetleri

Kuvay-i Milliye' nin ilk yıllarında cepheye yakın olduğundan Denizli' de bir hastane açılmıştır. Daha sonra bazı büyük binalar da hastaneye dönüştürülmüş, bu hastaneler Sarayköy ve Nazilli Cephelerinde savaşan kuvvetlere hizmet etmişlerdir (Gnkur., TİH İdari Faaliyetler, 1975). Önceleri yerel imkanlarla sağlık sorunlarının üstesinden gelinmeye çalışılmış, Batı Cephesi kurulunca yeni hastaneler açılarak sağlık hizmetleri yürütülmeye çalışılmıştır (Gnkur., TİH İdari Faaliyetler, 1975).

4.4.2 Büyük Millet Meclisi Dönemi

23 Nisan 1920' de Büyük Millet Meclisi açıldığında ülkenin büyük bölümü işgal altındaydı. Meclisin açılmasıyla milli mücadele daha büyük çapta yapılmaya başlandı. Bu dönemde kaynak sıkıntısı ortaya çıkmıştır. Buna ilaveten muhalefet problemi de baş göstermiştir. Haziran 1920' de Milli Savunma Bakanlığı' nca halktan istenenler şu şekildeydi (Ezer, 2014):

1. Halkta bulunan silah ve cephanelerin tespiti ve kayıt ettirilmesi,
2. Kaydı yapılan bu silah ve cephanelerin durumu kolordulara, oradan da Milli Savunma Bakanlığı' na bildirilmesi.

Bu iki kararda da görmekteyiz ki milli ordunun en büyük problemi savaşta kullanacağı malzemelerin tedariğinde yaşadığı sıkıntılardır. Bu noktada en önemli husus olan ihtiyaç tespiti ve tespit edilen ihtiyaçların nereden tedarik edileceği ile ilgili tespitlerdi. Bunun sağlıklı yapılabilmesi, dönemin koşullarında pratikte zor olsa da genel manada sağlıklı bir rakam ortaya çıkarmıştır. Bir sonraki aşamada ise karşımıza tekrar büyük zorluklar çıkmaktadır. Bu silahların aktif bir şekilde kullanılabilecek durumda olanların tespiti, onarım sonrası aktif hale gelebilecek silahların tespiti, bunların onarım merkezlerine güvenli bir şekilde gönderilip tekrar sevkiyatının sağlanması gibi zorluklar bulunmaktadır.

Bu dönemde askerlik yaşı gelmiş veya eli silah tutabilecek 11.180 er silah altına alınmıştır. Bir sonraki aşamada ise bu dönemde alınan en önemli karalardan birini incelemek gerekir. Bu tamamen savaşın ve lojistiğin seyrini temelinden değiştiren radikal kararlar bütünü olarak görülmektedir.

4.4.2.1 Tekalif-i Milliye

Tekalif-i Milliye emirleri ile ülke topyekun bir savaşa başlamıştır (Ezer, 2014). Bu dünya da bir ilktir. İçeriğine bakacak olursak;

1. Her ilçede komisyon kurularak toplanan malzemeler ordunun ihtiyacı olan yerlere gönderilecektir.
2. Her aile birer kat iç çamaşırı, çorap ve çarık hazırlayacak ve komisyona teslim edecektir.
3. Halkın ve tüccarların elinde bulunan çeşitli malzemelerin %40' ına el konulacaktır.
4. Halkın ve tüccarların elinde bulunan saman, un, kasaplık hayvan, şeker, gaz, tuz, yağ gibi malzemelerin %40' ına el konulacak ve bu malzemelerin bedeli tespit edilip bilahare mal sahiplerine ödenecektir.
5. El konulan araçlar dışında kalan araçlarla ayda bir kereye mahsus 100 km kadar parasız taşıma yapılacaktır.
6. Ordunun iaşe ve giyimine yarayan sahipsiz tüm mallara el konulacaktır.
7. Halkta bulunan silah ve cephane üç gün içerisinde teslim edilecektir.
8. Benzin, gres yağı, makine, otomobil, kamyon lastiği, buji vb. gibi malzemelerin %40' ına el konulacaktır.

9. Demirci, marangoz, saraç, arabacı esnafları ve imalathaneleriyle, bu imalathanelerde yapılabilecek kasatura, kılıç, mızrak ve eyer yapabilme durumları tespit edilecektir (Atatürk, 1982).

10. Halkın elinde bulunan at, öküz arabaları ve bunların takımlarıyla birlikte, binek, topçeker hayvanların, katır ve yük hayvanlarının %20' sine el konulacaktır.

Bu toplanan malzemelerin sahiplerine belgeleri verilecek ve bilahare karşılıkları ödenecektir. Özetle, bu emirler başarıyla yerine getirilmiş, uygulanmış ve sahada karşılığı alınmıştır. Kurtuluş Savaşı' nın sonuna kadar sürdürülmüştür. Bu emirlerin uygulanması Başkomutanlıkça görevlendirilenler tarafından denetlenmiştir. İhmali görülen veya ilgisiz davrananların hiyanet-i vataniye suçu ile cezalandırılacakları bildirilmiştir.

4.5 ULAŞTIRMA YOLLARI

Kara ulaşımının ana merkezi Ankara' dır. Ankara' ya ulaşan yollar ise şu şekildedir (Tablo 4.2):

Tablo 4.2 : Ana İkmal Yolları (Gn.kur.Bşk.lığı, 2009).

YOL	GÜZERGAH
İNEBOLU-ANKARA	İNEBOLU-KASTAMONU-ÇANKIRI-KALECİK-ANKARA
SAMSUN-ANKARA	SAMSUN-ÇORUM-SUNGURLU-KALECİK-ANKARA
ANTEP-ANKARA	ANTEP-MARAŞ-KAYSERİ-HACIBEKTAŞ-MUCUR-KIRŞEHİR-YAHŞİHAN-ANKARA
DİYARBAKIR-ANKARA	DİYARBAKIR-ERGANİ-HARPUT-MALATYA-SİVAS-AKMAĞDENİ-YOZGAT-KESKİN-ANKARA
ERZURUM-ANKARA	ERZURUM-KARABIYIK-ERZİNCAN-REFAHİYE-SUŞEHRİ-ZARA-SİVAS-AKMAĞDENİ-ANKARA

İNEBOLU-ANKARA	İNEBOLU-KASTAMONU-ÇANKIRI-KALECİK-ANKARA
SAMSUN-ANKARA	SAMSUN-ÇORUM-SUNGURLU-KALECİK-ANKARA
ANTEP-ANKARA	ANTEP-MARAŞ-KAYSERİ-HACIBEKTAŞ-MUCUR-KIRŞEHİR-YAHŞİHAN-ANKARA

İtilaf devletlerinin kontrolündeki bölgelerden (İstanbul ve havalisi) ikmal maddeleri, silah ve cephane deniz gruplarının marifetiyle Anadolu' ya aktarılmış, oralardan da Batı cephesine gönderilmişti (Akçakoca, Samsun ve İnebolu limanlarından) (Ezer, 2014).

Deniz ulaşımı Karadeniz' deki düşman faaliyetlerinin artmasını müteakip 10 Haziran 1921' den itibaren Anadolu' daki kolordular tarafından karayolu ile yapılmaya başlanmıştır. II.Ordu bölgesindeki ikmal ise tali ikmal yollarından sağlanmıştır.

4.6 DEPO, FABRİKA VE KIŞLALAR

Silah ve cephane ile ikmal maddelerinin bulunabileceği ambar, depo ve fabrikalar şunlardır:

4.6.1 Beyoğlu ve Civarındaki Müesseseler

1. Tophane fabrikaları,
2. Taşkışla,
3. Maçka silahhanesi,
4 Tersane ve Bahriye ambarları,
5. Piri paşa ambarları,
6. Haliç-Karaağaç mühimmat depoları,
7. Yıldız muhabere depoları,
8. Çobançeşme mühimmat depoları.

4.6.2 Anadolu Yakasında

1. Başıbüyük cephanelikleri,
2. Maltepe Piyade Okulu,

3. Beykoz fabrikası,
4. Selimiye muharebe depoları,
5. Selimiye veteriner ve tıbbi cihaz depoları.

4.6.3 İstanbul ve Civarındakiler

1. Gülhane ambarı,
2. Saraçhane ambarları,
3. Eyüp Sultan melbusat imalathanesi,
4. Ahırkapı imalathanesi,
5. Dikimhane,
6. Sarayburnu cephanelikleri,
7. Zeytinburnu fabrika ve ambarları,
8. Bakırköy baruthanesi.

4.6.4 Çanakkale ve Bolayır Bölgesindeki Depolar

1. Bolayır mühimmat deposu,
2. Karapınar mühimmat deposu,
3. Alibeyçiftliği mühimmat deposu,
4. Gaziler mühimmat deposu,
5. Eceabat, Akbaş, Hasanoba, Ezine, Ayvacık Piyade ve Topçu mühimmat depoları
6. Davutpaşa ve Rami kışlaları,
7. Yeşilköy tayyare malzeme depoları,
8. Hadımköy ambarları.

İstanbul ve civarındaki bu depo ve ambarlarda çok sayıda silah, mühimmat ve ikmal maddesi bulunmaktaydı. Fakat bu depo ve ambarlar yabancı devletlerin denetimi altındaydı. Başlangıçta kişisel gayretlerle başlayan silah, cephane ve malzeme kaçırma faaliyetleri, daha sonra Heyet-i Temsiliye tarafından organize edilen gizli cemiyetler eliyle yapılmıştır. Bu faaliyetler esnasında İngiliz ve Yunanlarla çatışmalarda yaşanmıştır (Himmetoğlu, 1975).

4.6.5 Kışlalar

1. Orhaniye Kışlası
2. Selimiye Kışlası
3. Hadımköy Kışlası
4. Cezayirli Gazi Hasanpaşa Kışlası

5. Taşkışla
6. Maltepe Piyade Okulu
7. Davutpaşa Kışlası
8. Rami Kışlası

4.7 CEPHELER YAPILAN SEVKİYATLAR

Kurtuluş Savaşı' nın başarılı olmasındaki en büyük etken ihtiyaç duyulan silah, mühimmat ve ikmal maddelerinin temin ve sevk edilebilmesidir. Her türlü tehlike göze alınmıştır. Zamanın şartlarını zorlayacak koordinasyon ve organizasyon kurulmuştur. İşgal altındaki İstanbul' dan Anadolu' ya personel ve ikmal maddeleri nakledilmiştir. Kimi yerde görevliler satın alınmış, kimi yerde iste baskınlar düzenlenerek güç kullanılmıştır. Sonuç itibariyle bu faaliyetler icra edilmiştir (Çukurova, Kurtuluş Savaşı' nda Haberalma ve Yeraltı Çalışmaları, 1994). Silah, mühimmat ve ikmal maddelerinin Anadolu' ya kaçırılması için kurulan gizli örgütler şunlardır:

1. Karakol Cemiyeti,
2. Felah Grubu,
3. İmalat-ı Harbiye Grubu,
4 Muavenet-i Bahriye Grubu,
5. Namık Grubu,
6. İhtiyat Gruplarıdır.

Zabitan Grubu (Karakol Cemiyeti)' nun Anadolu' ya kaçırdığı malzemeler (Tablo 4.3):

Tablo 4.3 : Malzeme Listesi (Aydın M. , 1992).

CİNSİ	MİKTARI
Piyade cephanesi	1.000 sandık
Mitralyöz	50 adet
Kudretli cebel topu	20 adet
Mitralyöz kapağı ve yedek namlusu	1.000 adet
Mekanizma (muhtelif)	5.000 adet
Top kamaları (muhtelif)	20 adet
Tıbbi malzeme, dürbün, bomba	2.000 adet
Melbusat	50.000 adet
Eyer takımı	500 adet
Tüfek	500 adet
15' lik top	4 adet
7,5' lik seri sahra top mermisi	150.000 adet
Alman piyade mermisi	600-700 sandık

Felah Grubu' nun 12.03.1921-25.03.1922 tarihleri arası motorlar ile sevk ettiği malzemeler (Tablo 4.4):

Tablo 4.4 : Malzeme Listesi (Aydın M. , 1992).

CİNSİ	MİKTARI
Cebel topu	7 adet
7,5' lik mantelli topu	7 adet
Top kamaları (muhtelif)	13 adet
Top malzemeleri (muhtelif)	15 sandık
Kudretli cebel toplarına ait nişangah	3 adet
Muhtelif toplara ait şarapnel	3.703 adet
Muhtelif toplara ait dane	4.852 adet
Toplar için tıpa	1.600 adet
Toplar için hartuç	316 adet
Piyade tüfeği (muhtelif)	517 adet
Mekanizmasız Rus tüfeği	65 adet
Muhtelif mermi	366.890 adet
Muhtelif fişek	16.223 adet
Barut torba	604 adet
Fünye	876 adet
Bomba	33.505 adet
Kapsül	4.006.070 adet
12 kiloluk tayyare bombası	64 adet
Kazma (muhtelif)	2.000 adet
Balta	1.282 adet
Kürek	4.000 adet
Dürbün	52 adet
Ekmek torbası	499 adet
Kasatura	57 adet
Tahrip kalıbı	3 adet
Sahra kablosu	216 adet

Vapur sevkiyatının başlamasıyla Felah Grubu' nun Anadolu' ya kaçırdığı mühimmat, silah ve malzemeler (Tablo 4.5):

Tablo 4.5 : Malzeme Listesi (Aydın M. , 1992).

CİNSİ	MİKTARI
Top (muhtelif)	79 adet
Mücerred seri sahra namlusu	21 adet
Top mermisi (muhtelif)	123.518 adet
Seri ve adi obüs top mermisi	31.359 adet
Kudretli cebel mermisi	34.377 adet
Seri sahil toplarına ait mermi	2.593 adet
Makineli tüfek	40 adet
Tüfek (muhtelif)	4.665 adet
El bombası	37.531 adet
Tayyare bombası	800 adet
Bomba fitili	128.000 adet
Osmanlı fişeği	3.866.500 adet
Alman fişeği	5.123.298 adet
Fişek (muhtelif)	3.046.380 adet
Kasatura	9.026 adet
Matara	49.939 adet
Palaska	40.694 adet
Kayış ve süngülük	10.800 adet
Çorap (çift)	31.360 çift
Kumaş	15.000 metre
Ceket	13.046 adet
Kazma	18.999 adet
Kürek	32.112 adet
Telefon makinesi	1.517 adet
Dürbün	362 adet
Telefon kablosu (km)	2.486 km
Telefon kablosu (makara)	2.251 adet

Müdafaa-i Milliye Grubu (MM)

Bu grup iki ayrı birim olarak kurulmuştur. Birincisi MİM MİM Grubu, ikincisi ise M.M. Teşkilatı' dır (Gnkur., TİH İdari Faaliyetler, 1975).

Birinci birimin görevi; istihbarat sağlamak ve mücadeleye aykırı ve aleyhinde davranan cemiyet mensuplarının tespiti ve kovuşturulmasıdır.

İkinci birim ise; milli orduya fayda sağlayacak propaganda çalışmaları yürütmek ve İstanbul' da milli ordu aleyhine gelişen faaliyetlere karşı İstanbul' da yaşayan Türkleri korumaktır (Aydın M. , 1992).

M.M. Grubu' nun değişik tarihlerde Anadolu' ya gönderdiği malzemeler (Tablo 4.6):

Tablo 4.6 : Malzeme Listesi (Aydın M. , 1992).

CİNSİ	MİKTARI
Top (muhtelif)	25 adet
Top mermisi	155.989 adet
Tapa	198.593 adet
Hartuç ve kartuş	34.176 adet
Top kaması	94 adet
Top malzemeleri	1609 adet
Telemetre	23 adet
Kovan (muhtelif)	15.872 adet
Dürbün ve nişangah aksamı	394 adet
İnfilak edici maddelere ait kapsül	5.694.463 adet
Kapsül muhafazası	325 adet
Tüfek bombası	270 adet
Bomba	185.163 adet
Bomba sapı	2.200 adet
Barut	10.146 kg
Barut imaline yarayan kimyasal madde	2.692 kg
Fünye	4.690 adet
Fitil	592 adet

Ağır ve hafif makineli tüfek	27 adet
Makineli tüfek teferruatı	149 adet
Piyade tüfeği filintası	712 adet
Tüfek mekanizması	264 adet
Tenvir tabancası	10 adet
Mızrak, kasatura	1.988 adet
Piyade tüfeği teçhizatı	946 parça
Aydınlatma fişeği	144.380 adet
Palaska	67.307 adet
Matara	98.785 adet
Ekmek torbası	54.728 adet
Arka çantası	8.206 adet
Kar gözlüğü	50.478 adet
Portatif kürek	16.336 adet
Muhtelif teçhizat ve levazım malzemesi	27.105 adet
Çadır	463 adet
Çadır bezi	3.442 adet
İtfaiye malzemesi	17 adet
Telefon teferruatlarıyla	413 adet
Marangoz malzemesi	758 parça
Derici ve kunduracı malzemeleri	6.130 parça
Saraciye ve terzi malzemeleri	14.205 parça
Dikiş ve iplik malzemesi	101 adet
Muhtelif eyer takımı	642 adet
Nal	215.298 adet
Mühimmat fabrikalarına ait makine	30 adet
Makine teferruatı	21 adet
Mercedes ve Benz otomobili	2 adet
Otomobil silindir ve motor gövdesi	18 adet
Otomobil aksamı ve malzemeleri	19.612 adet

Muavenet-i Bahriye Grubu

Bu grup Felah Grubu ile birleşerek; grubun Muavenet-i Bahriye birimi olarak çalışmışlardır. Bu grubun 11 Ekim 1921-11 Kasım 1922 arası Anadolu' ya göndermeyi başardığı malzemeler şunlardır (Tablo 4.7):

Tablo 4.7 : Malzeme Listesi (Gnkur., TİH İdari Faaliyetler, 1975).

CİNSİ	MİKTARI
47 mm' lik toplar için mühimmat	600 adet
Bahriye tayyaresi	2 adet
4,5' lik torpido	2 adet
Dinamo, ışıldak, projektör	10 sandık
Motor	1 adet
Top barutu	400 kilo
Alman mavzer fişeği	60.480 adet
Mekanizmasız alman mavzeri	5 adet
Rulo halat	3 adet
7,5' lik toplar için cephane	256 adet
Makas (tel kesmek için)	1.000 adet
Rus tüfeği	23 adet
Tayyare fişeği	29.160 adet
Yün fanila	500 adet
Asker çantası	300 adet
Eldiven	500 adet
Alman tayyare fişeği	23.000 adet
Ecza ve tıbbi alet	35 adet
10 kiloluk tayyare bombası	100 adet
Tayyare dürbünü	1 adet
Alman piyade fişeği	29.160 adet
Araba tekerleği	4 adet
Belçika piyade tüfeği	3.622 adet

Namık Grubu; bu grup Çobançeşme' deki cephane deposundan silah ve cephane ile Karaağaç ambarlarındaki 8.880 adet 7,5' lik sahra top mermisini Anadolu' ya kaçırmıştır. Ancak grup daha başka faaliyette bulunamamıştır (Aydın M. , 1992).

Sonuç olarak bu süreçte Kurtuluş Savaşı' na en büyük destek; kurulan gizli örgütler marifetiyle İstanbul' dan kaçırılan silah, mühimmat ve ikmal malzemeleri ile verilmiştir (Gnkur., TİH İdari Faaliyetler, 1975).

İkmal maddeleri, silah ve mühimmatın İstanbul' a kaçırılmasında kullanılan yollar (Gnkur., TİH İdari Faaliyetler, 1975):

4.7.1 Denizyolu

Batı Anadolu'nun Yunanlılar tarafından işgaline kadar İstanbul ve çevresindeki depo, ambar ve kışlalardan alınan malzemeler küçük motor ve takalarla Karamürsel' e aktarılır, oradan da karayoluyla Bursa üzerinden en yakın demiryoluna aktarılırdı. Yunalıların Bursa dahil Batı Anadolu'yu işgal etmesiyle bu yol da kullanılamaz duruma geldi. Dolayısıyla tek seçenek olarak Karadeniz tarafından sevkiyat yapmaktı. İstanbul-İnebolu arası her türlü riske rağmen kullanıldı (Dz.Kuv.K., 2007).

4.7.2 Kara ve Demiryolu

İstanbul' dan kaçırılan malzemeler, İzmit-Adapazarı-Düzce ve Bolu üzerinden Ankara' ya ulaştırılmıştı. Yunanlıların işgaline kadar Karamürsel-Bursa hattı da kullanılmıştı. Ancak yolların vasfının düşük olması işleri hayli yavaşlatmış ve zorlaştırmıştı. Bu yollarda at, öküz, deve ve merkep kullanılmaktaydı.

İnebolu-Kastamonu' dan Ankara' ya yapılan sevkiyat: Anadolu'nun bozuk ve bakıma muhtaç yollarından, orduyu desteklemek için yollara düşen halk amansızca mücadele ederek sevkiyatları gerçekleştiriyordu. Bu güzergah Türk tarihine İstiklal Yolu olarak geçti. Bu yol Kurtuluş Savaşı boyunca hayati önem arz etti (Gnkur., TİH Batı Cephesi, 1962). İnebolu küçük bir liman olmasına rağmen Karadeniz' i Ankara' ya bağlayan yolun başlangıcıdır. Onun için İnebolu' yu korumak maksadıyla Amasra Limanı'na bir üs kurularak koruma altına alınmıştı.

Gizli örgütlerin İstanbul ve havalisinden kaçırıp getirdiği ikmal malzemeleri, silah ve mühimmat İnebolu, Cide, Bartın, Kastamonu, Zonguldak ve Sinop limanlarına

çıkarıldı. Buralardan; mevcut yolları takip ederek Batı Cephesi ve Ankara' ya ulaştırıldı. Ayrıca Trabzon' dan getirilen malzemeler İnebolu-Sinop arasındaki uygun koylara çıkarılmaktaydı. Bu taşımalarda çok sayıda balıkçı motoru kullanıldı. Ayrıca açıkta demirleyen gemilerden kıyıya kayık ve küçük motorlarla malzemelerin aktarımı sağlandı (Gnkur., TİH Batı Cephesi, 1962). İnebolu Limanı' na getirilen malzemeler şehrin değişik yerlerindeki depolara alınıp, oradan kafilelerle cephelere gönderildi (Gnkur., TİH İdari Faaliyetler, 1975).

BÖLÜM 5. SONUÇ

Zaferlerin sonucunu belirleyen ve orduların başarılı olabilmesi için emek, özveri ve koordinasyon gerektiren lojistik faaliyetler, cephe hattında olduğu kadar cephe gerisindeki faaliyetleri de kapsar. Dolayısıyla son yüzyıldaki savaşlarda (20.yy), lojistik faaliyetlerin gelişmesi, farklı kaynaklara ihtiyaç duyması ve bu nedenle lojistik faaliyetlerin sadece kendi olanakları ile değil daha geniş bir organizasyonla yönetilmesi gerektiği anlaşılmıştır. Kurtuluş Savaşı özeline gelecek olursak, bu faaliyetlerin sadece askerler tarafından yürütülmesinin imkanı olmadığı durumlarda millet devreye girmiş ve üzerinde düşeni fazlasıyla yerine getirmiştir. Ordu-Millet anlayışıyla başlayan bu hareket topyekun bir savunma mekanizmasına bürünmüş, cephede ve cephe gerisinde tüm imkanları harekete geçirmiştir. Orduların başarılı olması için lojistik organizasyonun çok iyi olması gerekir. Lojistiği başarı ile yönetemeyen faaliyetlerin başarıya ulaşması da mümkün değildir. Bu da tarihe büyük bir örnek olarak sunulmuştur.

21.yüzyıla gelindiğinde de teknoloji alanındaki gelişmeler baş döndürücü hızla devam etmektedir. Bir yönden bakıldığında eğitimin insan hayatındaki önemi ortaya çıkmaktadır. İyi eğitilmemiş toplumlar çağı yakalayamazlar. Teknolojinin lojistik alanındaki yansımalarını sadece kara, deniz, hava ve demiryollarındaki gelişmelerden de görmemiz mümkündür. Geçtiğimiz yüzyılda hayvan gücüne dayalı nakliyatlar bugün yerini teknolojiyle bezenmiş ulaşım alanlarına bırakmıştır. Hem zaman hem de iş gücünden inanılmaz derecede tasarruf edilmektedir. Bu da insan hayatını kolaylaştırmıştır.

Batı dünyası Kurtuluş Savaşı' nı "Bir Türk Mucizesi" olarak görmektedir. Hatta kağnının kamyona karşı kazandığı zafer olarak tarif edilmiştir. Bu savaşta ordu-millet beraberliğinde topyekun bir faaliyet icra edilmiş ve ülkenin tüm imkanları seferber edilmiştir. Bu savaş II.Dünya Savaşı' na konu edilen "topyekun savaş" kuramına temel oluşturmuştur.

20. ve 21.yüzyılı mukayese ettiğimizde; 20.yy' da iyi yetişmiş bir lider ve dar bir kadro, ancak motivasyon gücü çok yüksek toplumu peşinden sürükleyerek ve tüm imkanları sonuna kadar kullanarak bir sonuç elde etmiş, 21.yy' da ise gelişmiş ve gelişmeye devam eden teknoloji ve iyi yetişmiş insan gücü bir araya gelerek tüm imkanlarını üst seviyede kullanabilecek ve bunun sonucunda muhteşem bir güç

oluşturabilecek seviyelere erişmiştir. Bu noktada ise önemli olan, teknoloji ve iyi yetişmiş geniş kadroları bir araya getirebilecek motivasyonla insan gücünü saha da kullanabilmek ve taktik kararları stratejik kararlar alma yolunda destekleyebilecek unsurları harekete geçirmektir. Çünkü bu çağda imkanlar çok geniş ve teknoloji sonun tahmin dahi edilemeyecek noktalara erişme yolunda ilerlemektedir. Ancak bu da ülkelerin büyüme ve gelişme motivasyonu oluşturmak için tek başına yeterli değildir. Bu yolda çağdaş bir yönetim ve vizyonu geniş kadrolar gerektirmektedir. Teknoloji ne kadar gelişirse gelişsin, bu olanakları kullanabilecek yetenekte insan eğitilemez ise çağı yakalamak mümkün değildir ve nihayetinde tarih boyu karşılaşılan kırılma anlarında tekrar test edilmek zorunda kalınır. Kısacası her sahada olduğu gibi lojistik sahada da teknolojinin yanında iyi yetişmiş insan faktörü önem kazanmaktadır. İyi eğitimin verilebilmesi de dünyanın gelişimini takip etmekle mümkündür. Çünkü biliyoruz ki, Osmanlı İmparatorluğu özellikle yükselme döneminde çağının en önemli imparatorluğuyken, dünyada yaşanan gelişmeleri takip edememesi, teknoloji alanındaki yeniliklere geç tepki vermesi, ıslahat ve reformları zamanında hayata geçirememesi sebebiyle çağın gerisinde kalmış ve çökmüştür.

Geçmişten günümüze harekat sahasında ve askeri alanda çok büyük değişimler yaşanmıştır. Osmanlı'dan günümüze harekat lojistiğini kıyaslandığında; at üstünde ve yaya olarak başlayan seferler artık günümüzde teknolojinin gelişmesiyle modern araçlarla, uçaklarla yapılmaya başlanmış, kılıç ve kalkanın yerini modern silahlar ve balistik koruyucu yelekler almış, okların yerini uzun menzilli toplar, obüsler ve füzeler almıştır. Lojistik anlamda ise kılıç, kalkan ve ok üretimi için çok fazla zaman ve emek gerekmezken günün koşullarında kullanılan silahların yapımı daha yoğun emek gerektirmektedir. Bugün bir silah üretimi için uygun hammaddenin tespiti, tedariği, üretimi büyük emek ve kaynak gerektirmektedir. Bugünün koşullarında savunma alanında güçlü bir konuma gelmek geçmiş zamanlardan daha zordur. Bunun nedeni ise kılıç, kalkan, ok gibi savaş malzemelerinin ülkelerin kendi kaynaklarıyla üretebilir. Ancak bugün, balistik füzeler, savaş uçakları, tanklar, toplar, kişisel koruyucu ekipmanlar, tüfekler, gelişmiş askeri araçları üretmek için önemli derecede bilgi birikimi, altyapı ve kaynaklar gerekmektedir.

Bu tarihi gerçekler ışığında harekat lojistiği kapsamında her zaman gelişmelere açık olunmalı, teknoloji yakından takip edilmeli, eğitim ve iyi insan yetiştirmek temel prensip olunmalıdır. Unutmayalım ki bugün düşünüldüğünde hayal olarak

değerlendirilebilecek düşünceler, yarın insan hayatına kolaylıkla girip gereksinim haline gelebilir. Bunları düşünebilmek ve çağı yakalayabilmek için eğitimli insan ve özgür düşünce gerekmektedir. Bu iki önemli prensibi doğru olarak hayat geçirebilen ve tarihten ders alan uluslar, askeri gücünü caydırıcı bir güç olarak korumayı başaracak, zaruri bir harekat ortaya çıktığı takdirde ise harekat sahasında başarıya ulaşacaklardır.

KAYNAKÇA

Atatüre, S. (2017). Amerika Birleşik Devletleri'nin Siyasi Yapısı. *Beta Yayım* , 268-269.

Atatürk, M. K. (1982). Nutuk. *Milli Eğitim Basımı* , 247.

Aydın, H. (2001). Tımar Sisteminin Kaldırılması Süreci ve Bazı Değerlendirmeler. *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi* , 66.

Aydın, M. (1992). Milli Mücadele Dönemi'nde Tbmm Hükümeti Tarafından İstanbul'da Kurulan Gizli Gruplar ve Faaliyetleri. *Boğaziçi Yayınları* , İstanbul.

Bakan, İ. (2017). Lojistik Yönetimi. *Beta Yayınları* .

Bakanlık. (1999). Osmanlı Ordu Teşkilatı. *Milli Savunma Bakanlığı* , 35.

Briant, P. (2019). Büyük İskender Fetihler ve Siyaset. *Alfa Yayıncılık* .

Çekerol, G. S. (2013). Lojistik Yönetimi. *Anadolu Üniversitesi* .

Çukurova, B. (tarih yok).

Çukurova, B. (1994). Kurtuluş Savaşı' nda Haberalma ve Yeraltı Çalışmaları. *Ardıç Yayınları* , 49.

Demiröz, M. (2019). Savaş Ekonomisi ve Lojistik. *http://www.gazetebirlik.com/yazarlar/savas-ekonomisi-ve-lojistik-hannibal-napolyon-ve-hitler/* .

Dz.Kuv.K. (2007). Kurtuluş Savaşı' nda Donanmamız. *Dz.Kuv.Yayınları* , 2.

Erturgut, R. (2016). Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi. *Nobel Akademik Yayıncılık* .

Ezer, F. (2014). Tekalif-i Milliye Emirleri ve Tatbikatı. *Türkçe Çalışmaları - Uluslararası Türk, Türk veya Türk Dili, Edebiyatı ve Tarihi İçin Süreli Yayınlar* , 55.

Gn.kur.Bşk.lığı. (2009). Kurtuluş Savaşı' nda Türk Ordusunun Lojistik Desteği. *ATASE* .

Gnkur. (1962). TİH Batı Cephesi. *Atase Yayınları* , 20.

Gnkur. (1975). TİH İdari Faaliyetler. *ATASE Yayınları* , 36.

Himmetoğlu, H. (1975). Kurtuluş Savaşı' nda İstanbul Yardımları. *Ülkü Matbaası* , 159.

Küçük, B. (2018). Ders Notları. *Maltepe Üniversitesi* .

Müderrisoğlu, A. (1990). Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları. *Atatürk Araştırma Merkezi* , 465-466.

Mütercimler, E. (2003). İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış. *Dönüşüm* , 13.

Mütercimler, E. (1997). Kurtuluş Savaşı'nda Denizden Gelen Destek. *Alfa* , 63.

Özakman, T. (2015). 1881-1938 Atatürk, Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyet Kronolojisi. *Bilgi Yayınevi* , 52.

Özcan, A. (1999). Osmanlı Devleti' nin Askeri Yapısı. *Ankara* , 199.

Tanyaş, M. (2017). Ders Notları.

Taşkın, Ü. (2008). Klasik Dönem Osmanlı Eğitim Kurumları. *Uluslararası Sosyal Araştırma Dergisi* , 361.

Taştan, E. (2016). Austerlitz Savaşı. *https://medium.com/@merentastan/austerlitz-sava%C5%9F%C4%B1-fbf3658ee024* .

Türkmen, Z. (2001). Mütareke Döneminde Ordunun Durumu ve Yeniden Yapılanma. *TTK* , 168.

Vanlı, H. (2017). Ders Notları.