

**ULUKIŞLA’NIN SAVAŞLARDAKİ ROLÜ HAKKINDA BİR DEĞERLENDİRME**

**\*Yrd. Doç. Dr. Tuğba Korhan**

**Öz**

Ulukışla, idari yönden Niğde’ye bağlı bir ilçedir. İlçe topraklarının büyük bir bölümü Akdeniz Bölgesi’nin Adana Bölümü’nde, küçük bir bölümü de İç Anadolu Bölgesi’nin Orta Kızılırmak Bölümü’nde yer almaktadır. Tarihi dönemlerden beri önemli bir geçiş yolu görevi görmüştür. Osmanlı Devleti Dönemi’nde savaş zamanlarında geçiş güzergahı olarak kullanılmıştır. Milli Mücadele Dönemi’nde işgale uğramamış fakat Ulukışlalılar teşkilatlanarak işgal güçlerine karşı direnmişlerdir. İkinci Dünya savaşında ise yine bir geçit vazifesi görmüş askeri malzemelerin taşınmasında önemli bir geçit noktası olmuştur. Bu makale Ulukışla’nın önemi ve rolünü açıklamayı amaçlamıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Ulukışla, Milli Mücadele, İkinci Dünya Savaşı

**Abstract**

Ulukışla is a borough where bound to Nigde administratively. The big section of borough ground is in Adana Region of Mediterranean Region, small section of borough is at Middle Kızılırmak Section of Middle Anatolia Region. Ulukışla, is on a line where roads passing since historical terms. In the Ottoman Empire Ulukışla was on a land way and railway junction point which was used especially during wars. In the national struggle Even though Ulukışla was not invaded the people Ulukışla did not remain silent against to the occupying forces During the second World war Ulukışla had an important role as transportation of military supplies. This article aims to explain the role and significance of Ulukışla.

**Key words:** Ulukışla, The National Struggle, The Second World War

---

\* Çukurova Üniversitesi, Fen edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü.

## **Giriş**

Geçmiş Hititlere kadar uzanan Ulukışla'ya M.Ö. IX. yüzyılda Tabal Krallığı, ardından Tuvana (Tyana) Krallığı daha sonra Asurlular, Frigler, Persler, Makedonyalılar ve Seleukoslar hakim olmuşlardır. (Gabriel, 1962: 85) M.Ö. 17 ile M.S. 395 yılları arasında Roma İmparatorluğu'nun egemenliğine girmiş, Roma İmparatorluğu'nun ikiye ayrılmasından sonra yöre Bizanslıların hakimiyet alanında bulunmuştur. Malazgirt savaşından sonra Selçukluların idaresi altına giren Ulukışla'ya 1357 yılında yöreye Karamanoğulları egemen olmuştur. Fatih Sultan Mehmet zamanında, 1471'de Niğde ile birlikte Ulukışla da Osmanlı topraklarına katılmıştır.

### **1. Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Ulukışla**

Osmanlı Devleti döneminde eski ismi olan Şucaaddin Ulukışla Niğde Sancağına bağlı bir nahiye niteliğindedir. 1910 tarihinde Hamidiye kazası Şucaaddin Nahiyesine nakledilmiş ve ismi Ulukışla olmuştur. (Darkot, 1972: 443)

Ulukışla Niğde Sancağı'nın en az nüfusa sahip kazasıdır. 1881-1882 Nüfus sayımına göre bölgede 4300 erkek 3551'i kadın olmak üzere toplam 7851 Müslüman, 700 erkek 631'i kadın olmak üzere 1331 Rum nüfusuyla toplam 9182 nüfusa sahipti. 1916 yılına ait demografik bilgilere göre Ulukışla köylerinin hane nüfusu 1032 toplam nüfusu ise tahmini 5160 idi. (Kaya, 2006: 193)

Deprem bölgesi olan Ulukışla'da Trablusgarp ve Birinci Dünya Savaşları arifesinde bir deprem meydana gelmiştir. . (BOA, DH.MKT., 1217/65; 2598/123). 9 Aralık 1907'de Ulukışla'da meydana gelen depremden dolayı yıkılan evler olmuştur. 9 Haziran 1910'da devlet yetkilileri bölgedeki hasarlı yerleşim yerlerinin tamirine başlamışlardır. (BOA, DH.MUI., 89/44).

Osmanlı Devleti, Anadolu ve Rumeli'yi harekât, ikmal ve haberleşme bakımından üçer bölgeye ayırmış ve bu bölgelere *yol kolları* demiştir. Söz konusu bu kollar da *sağ, orta ve sol* olmak üzere üçe ayrılmıştır. Ulukışla, Anadolu orta kol güzergâhı üzerinde bulunmaktaydı. Savaşlarda kullanılan bu kolla Şam'a oradan da Mekke-Medine'ye ulaşım sağlanmaktaydı.( Halaçoğlu, 1982: 48)

Ulukışla, Adana, Misis, Payas, İskenderun, Belen, Antakya, Halep ve Şam'a uzanan önemli yol güzergâhıydı. Bu sebeple Trablusgarp ve Birinci Dünya Savaşı'nda askeri sevkiyat

## ULUKIŞLA’NIN SAVAŞLARDAKİ ROLÜ HAKKINDA BİR DEĞERLENDİRME

noktalarından biri olmuştur. Batıdan doğuya, doğudan batıya asker sevkiyatlarında Ulukışla bir menzil noktası olarak kullanılmıştır. Bunun yanında Ulukışla’dan birinci Dünya Savaşı’na katılım çok olmuştur. Savaş sonunda Ulukışla, Birinci Dünya Savaşı’nda 127 şehit vermiştir. Bu şehitlerin cephelere göre dağılımı ise şöyledir; Çanakkale Cephesi: 80 şehit, Irak Cephesi: 12 şehit, Kafkas Cephesi: 15 şehit, Galiçya Cephesi: 4 şehit, Romanya Cephesi: 4 şehit, Filistin Cephesi: 2 şehittir.(MSB, 1998: 297)

Savaş zamanlarında askeri sevk noktalarının hem güvenlik açısından hem de savaş zamanları görülen salgınlar açısından korunmaları büyük önem arz etmektedir. Osmanlı devleti de bu dönem de Ulukışla ‘da herhangi bir salgının başlayıp orduya yayılmaması için gerekli tedbirleri almıştır.

Örneğin 1911 tarihinde bölgede kolera görüldüğü için sağlık müfettişi Tevfik Rüştü Bey bu bölgeye 15 günlüğüne gönderilmiş ve bu süre zarfında Tevfik Rüştü Bey Ulukışla’nın yanı sıra Adana, Konya gibi yerleri de kolera açısından incelemiştir. (BOA, DH.İD., 50/68; 57/9) özellikle Adana’dan yayılan salgının önlenmesi için Adana’da karantina uygulaması yapılmış Ulukışla’da bulunan kervansarayın bölgedeki askerlerin kullanması ve onlara da hastalığın yayılmaması amacıyla onarılmasına karar verilmiştir. (BOA, DH.İD., 157/10)

Ayrıca Ulukışla’da bulunan şimendifer ameleleri arasında kolera yayıldığından dolayı hastalığın yayılmasına karşı bir koridor oluşturulması amacıyla Dahiliye Vekaleti’nden 15 çadır istendiyse de Trablusgarp savaşı sebebiyle askeri malzeme ihtiyacının had safhada olduğundan dolayı bu talep reddedilmiştir. (BOA, DH.İD., 50-2/65) fakat Osmanlı Devleti Ulukışla’da salgının yayılmaması için tedbirleri elden bırakmamıştır. 1912 yılının sonlarında Marko Paşa ve dört doktor bölgeye gönderilerek incelemeler yapmıştır. (BOA, DH.İD., 142/8) hastalığın 1912 yılının sonlarına salgın şeklinden çıktığı anlaşılmaktadır.

### 2. Milli Mücadele Döneminde Ulukışla

Birinci Dünya Savaşı’nın sonunda Osmanlı Devleti’nin paylaşılması anlamına gelen Mondros Mütarekesi imzalanmasının hemen ardından İtilaf devletleri mütareke hükümlerini uygulamaya koymuşlar ve anlaşma hükümlerince işgallere başlarken bir taraftan da ordunun terhis edilmesi için harekete geçmişlerdir. Mondros Mütarekesi’nin imzalandığı dönemde Çukurova mıntikasında Yıldırım Orduları Grup Komutanlığı’na bağlı 2. Ordu bulunmaktaydı. Ulukışla’da 2. Ordu’ya bağlı 20. Kolordu Karargâhı ve 2. Tümen Karargâhı bulunmaktaydı.

(Bıyıklıoğlu, 1962: 69) Mütareke şartları gereği bu bölgedeki ordu birliklerinin de terhis edilmesi gerekmektedir fakat milli teşkilatlanma ile bölgede hem birliklerin bir kısmı hem de Kuvayı Milliye birlikleri varlıklarını hissettirmişlerdir.

Merkezi Niğde gibi milli Mücadele döneminde Ulukışla da işgale uğramamıştır. Fakat Ulukışla halkı ulusal kurtuluş savaşına tam destek vermiştir. Savaş şartlarından etkilenmesi kaçınılmaz olan Ulukışla'nın güneyi Fransızlar tarafından işgal edilmiştir. İşgalden sonra özellikle Pozantı ve Adana'dan bu bölgeye yoğun göç yaşanmış o dönemde Ulukışla halkı un ve ekmek bulmakta bile güçlük çekmiştir.( Arıkoğlu, 1961: 162)

Fransızların ;Pozantı'yı işgal ederek Ulukışla'ya yaklaşmasından sonra 1 Ekim 1919 tarihinde Ulukışla Müdafa-i Milliye Cemiyeti kurulmuştur. (Gedik: 2008: 143) Ulukışlalılar Sivas Kongresi yapıp Güney cephesi kurulduktan sonra daha da organize olarak Fransızların bölgeye geçmemesi için seferber olmuşlardır. Fakat belgedeki Ermeni ve Rum çeteleri Fransa'nın Ulukışla'yı işgal etmesini kolaylaştırmak için çaba harcamış bu çabalar da 11. Fırka Komutanlığı tarafından Heyet-i Temsiliye'ye bildirilmiştir. (Baykal, 1974: 165)

Anadolu işgal edildiğinde demiryollarının geçtiği tüm bölgeler gibi Ulukışla'nın da korunması büyük önem arz ediyordu. Bunun bilincinde olan Heyet-i Temsiliye 23 Mart 1920 tarihinde bir yazı yayınlayarak demiryollarının Türk Milleti tarafından askeri idare altına alındığını bildirmiş. İki gün sonra 25 Mart tarihinde 20. Kolordu Komutanlığı, Ankara-Eskişehir, Eskişehir-Konya-Ulukışla ve Eskişehir- Bilecik hatlarını kendi koruması ve gözetimi altına aldığı ilân etmiştir. (Gürel, 1989: 5)

Mayıs 1920 tarihinde bir taraftan demir yolları güvence altına alınırken diğer taraftan da ordunun ikmal maddelerinin temini depolanması ve taşınması için menzil teşkilatları kurulmaya başlamıştır. Ulukışla bu teşkilatın içinde Kayseri Hat Komutanlığı'na bağlanmıştır. Bu hat Sivas-Kayseri Ankara, Kayseri-Ulukışla istikametinde ikmali sağlayacaktı. Ayrıca Ulukışla doğu Anadolu'dan gelecek olan silah, cephane ve malzemenin Ankara'ya ulaştırılmasında Ulukışla-Karama-Konya-Sarayönü Polatlı istikametli kullanılacaktı. ( Genelkurmay Başkanlığı, 1975: 409) Ekim ayına gelindiğinde Kayseri-Ulukışla yolu Erzincan'a kadar uzatılmış ve Ulukışla'da da bir menzil noktası kurulmuştur. Menzil noktası tabur komutanlığı seviyesindedir. Milli mücadele süresince Ulukışla Erzak Ambarı, Ulukışla Sıhhiye İstasyonu, Ulukışla Seferi Sevk Komisyonu, Ulukışla Asker Alma Komutanlığı Kayseri Hat Komutanlığı'na bağlı olarak çalışmıştır.

## ULUKIŞLA’NIN SAVAŞLARDAKİ ROLÜ HAKKINDA BİR DEĞERLENDİRME

Milli Mücadele döneminde Ulukışlalılar hem Fransızlara karşı ilçelerini korumuşlar hem silah, cephane ve malzemenin batı cephesine ikmalinde görev almışlar hem de bu dönemde geneli Batı Cephesi’nde olmak üzere 44 şehit vermişlerdir. (MSB, 1998: 298)

### 3. Kayseri Ulukışla Demiryolu Hattı

Ülkenin kuzeyi ve güneyini birbirine bağlamak amacıyla yapılması amaçlanan Ulukışla-Kayseri demiryolu hattının yapımı için 15 Haziran 1927 tarihinde bir alman şirketi olan *Julius Berger’le* anlaşılmıştır. (BCA 30..18.1.1..26.66..16.) 1928 tarihinde başlanan inşaatın bir yıl sonra 100 kilometrelik kısmı yapılmıştır. İnşaatın Boğazköprü’den tarafta olan kısmının inşası ise bir Amerikan şirketi olan *Fox Brothers International Corporation* a verilmiştir. (BCA 30..18.1.2.. 29.50..9.) Almanların çalıştığı bölümde Ulukışla-Niğde arası 30 Kasım 1932’de, Amerikalıların çalıştığı bölümde ise, Bogazköprü-İncesu arası 26 Aralık 1932’de işletmeye açılmıştır. ( BCA 30..18.1.2.. 29.50..8.) İncesu-Develikarahisar (Yesilhisar) arası 20 Mart 1933’te, hattın tamamı da 2 Eylül 1933’te işletmeye açılmıştır.

Üzerinde 535 m. tünel bulunan 172 km. uzunluğundaki bu hat ülkede önemli derecede ulaşım kolaylığı sağlamıştır. Örneğin hat yapılmadan Ankara-Adana arası, Eskişehir – Afyon – Konya - Ulukışla yoluyla 1066 km iken bu hattın yapımı ile Ankara – Bogazköprü - Ulukışla yoluyla 397 km. kısalarak 669 km.ye inmiştir. Böylece Çukurova’nın tarım ürünlerinin daha kısa yoldan ve daha ucuza ülke içlerine taşınma imkânı doğmuştur. (Yıldırım, 2001: 83)

### İkinci Dünya Savaşı’nda Ulukışla

Bilindiği gibi Türkiye İkinci Dünya Savaşı’na doğrudan dâhil olmamış. Savaşan taraflara karşı dengele mesafesini korumuştur. Buna rağmen zaman zaman savaşan ülkeler Türkiye’ye savaşa girmesi noktasında baskıcı tutum sergilemişlerdir. Türkiye de bu baskılara karşı milli mücadeleden yeni çıkmış bir devlet olarak askeri yetersizliğini öne sürmüştür. Özellikle İngiltere 1942 yılı ve sonrasında Türkiye’ye bahane ettiği askeri ekipman yetersizliğini gidermesi için askeri malzeme yardımı yapmıştır. Bu yardımların nakliyesinde kullanılan dört ana yoldan üçü Çukurova bölgesindedir. İngiltere’nin nakliye amacıyla kullandığı bu yollardan ilki Mersin-Ulukışla ikincisi İskenderun, Adana ve Tarsus’u birbirine bağlayan güzergâh, bir diğer nakliye yolu ise Silifke-Karaman yollarıdır. Bu nedenle Çukurova’yı Anadolu’ya bağlayan Ulukışla savaş süresince önemli bir geçiş noktası olmuştur. (ATASE

IDH S. 638 K. 2 G. 21) Bu nedenle İngiltere Ulukışla'nın güvenliği için askeri malzeme yardımı yapmıştır. Bizzat İngiltere'nin teklifi ile 12 uçaksavar topu 21 Mayıs 1942 tarihinde bölgeye getirmeyi teklif etmiştir. (ATASE IDH S. 628 K. 2. G. 14) 12 Haziran 1942 tarihinde de hava savunma topları getirilmiştir. (ATASES. IDH 645 K. 2 G. 20)

1943 yılının Temmuz ayına gelindiğinde İngiliz uzmanlar Ulukışla'da bir kestirme istasyonu kurmaya karar vermişler. 11 Temmuz 1942 tarihinde İngiliz Yarbay George A. Miller bu konuda 3. Alay uçucularına bir konferans vermiştir. (ATASE IDH S. 657 K. 2 G. 121) Bunun yanında Ulukışla'da iki askeri tamirhane inşasına başlanmıştır.( ATASE IDH S. 659 K. 5. G. 14) Bu bölgenin askeri eksiklerini gidermek için İngiltere 20 uzman görevlendirmiştir. (ATASE IDH S. 663 K. 5 G. 11) İngiltere'nin yardımlarının yoğunlaştığı 1942 yılında Ulukışla demiryolunun da taşıma kapasitesinin artırılması için gerekli çalışmalar yapılmış. İngiliz makine mühendisi Donald Stuart Gore Marchbanks görevlendirilmiş. Kendisi 6 Haziran 1942 tarihinde Ulukışla'ya giderek çalışmalara başlamıştır.( ATASE IDH S. 665 K. 5 G. 13)

Türkiye'yi savaşa dahil etmek amacıyla Türkiye Cumhurbaşkanı İsmet İnönü ile Britanya Başbakanı Winston Churchill arasında 30-31 Ocak 1943 tarihlerinde Adana yakınlarındaki Yenice tren istasyonunda görüşmeler yapılmış. Bu görüşmeyi iki ülkenin askeri yetkililerinin çeşitli konularda yaptıkları toplantılar izlemiştir. Bu görüşmelerin neticesinde Türkiye'ye İngiltere'nin gönderdiği yardım miktarı artırılmış buna başlı olarak da demiryolu ve yolların taşıma kapasitesinin artırılması kararlaştırılmıştır.

Ulukışla güney Anadolu'yu İç Anadolu'ya bağlayan önemli bir kavşak noktası olduğu için bu yolun nakliye kapasitesinin artması o dönemde yardımın güney limanlarından getirilmesi için önemlidir. 1 Mart 1943 tarihli görüşmede Mersin ve İskenderun Limanlarından getirilecek yardımların Ulukışla, Kayseri ve Niğde'de depolanması kararlaştırılmış. Bunun yanında Mersin'i Ulukışla'ya bağlayan yolun 1080 tonluk yük nakliyesi için hazır olduğuna ve 1 Haziran tarihi itibarıyla Ulukışla'ya kamyon seferlerinin başlamıştır. Ulukışla-Ereğli-Karaman-Konya-Afyon yolu yine bu yardımlar kapsamında tamir edilmiş.(ATADE IDH S. 2, K.11 G. 11) Ayrıca İngiltere Ulukışla'ya 200 yataklı bir hastane açılmasını önermiş bunun için Ulukışla'nın 6 kilometre doğusunda olan bir baraka kullanılmıştır.(ATASE IDH S. 4, K. 4, G. 4) Fakat 1943 yılından sonra savaşın saflarının ve sonucunun belirmesiyle İngiltere'nin bölgeye olan ilgisi azalmıştır.

# ULUKIŞLA'NIN SAVAŞLARDAKİ ROLÜ HAKKINDA BİR DEĞERLENDİRME

## Sonuç

Tarihi Hititlere kadar dayanan Ulukışla, Anadolu'da çoğu yer de olduğu gibi Anadolu Selçuklulardan Osmanlılara çeşitli medeniyetler görmüştür. Osmanlılar döneminde Osmanlı Devleti'nin doğuya açılan kapısı konumundaki yol güzergahı üzerinde olduğu için seferlerde kullanılmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nda işgale uğramamış fakat çevresini işgal eden Fransızlara karşı Ulukışlalılar teşkilatlanmışlar ve işgal güçlerine karşı koymuşlardır. Milli mücadeleye de destek veren bölgenin İkinci Dünya Savaşı'na Akdeniz'i İç Anadolu'ya bağlaması nedeniyle stratejik öneme sahip olmuştur.

## Kaynaklar

### ATASE Arşivi

ATASE, IDH S. 638 K. 2 G. 21.

ATASE, IDH S. 628 K. 2. G. 14.

ATASE, IDH 645 K. 2 G. 20.

ATASE, IDH S. 657 K. 2 G. 121.

ATASE, IDH S. 659 K. 5. G. 14.

ATASE, IDH S. 663 K. 5 G. 11.

ATASE, IDH S. 665 K. 5 G. 13.

ATADE, IDH S. 2, K.11 G. 11.

ATASE, IDH S. 4, K. 4, G. 4.

### Başbakanlık Arşivi

BOA, DH.MKT. 1217/65; 2598/123.

BOA, DH.MUI. 89/44.

BOA, DH.ID. 50/68; 57/9.

BOA, DH.İD. 50-2/65.

BOA, DH.İD. 142/8.

BCA, 30..18.1.2.. 29.50..9.

BCA, 30..18.1.1..26.66..16.

BCA, 30..18.1.2.. 29.50..8.

### **Tetkik Eserler**

ARIKOĞLU, D., Hâtıralarım (1961) Tan Gazetesi ve Matbaası, İSTANBUL.

BAYKAL, B. S., Heyet-i Temsiliye Kararları (1974) TTK Yayınları., ANKARA.

BIYIKLIOĞLU, T., Türk İstiklal Harbi I(1962), Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, ANKARA.

DARKOT, B., Türkiye Beşeri ve İktisadi Coğrafyası, (1972): İstanbul

GABRIEL, A, Niğde Tarihi, (1962): Bengi Matbaası, ANKARA.

GEDİK, İ., “Ulukışla Müdafaa-i Milliye Cemiyeti ve Faaliyetleri 1919-1920”, Niğde, Aksaray ve Nevşehir Tarihi üzerine (2008) İstanbul, Kitabevi, İSTANBUL.

GÜREL, Z., Kurtuluş Savaşı’nda Demiryolculuk (1989) TTK Yayınları, ANKARA.

HALAÇOĞLU, Y., Osmanlı İmparatorluğu’nda Menzil Teskilatı ve Yol Sistemi, Yayınlanmamış Doçentlik Tezi (1982), İSTANBUL.

KAYA, M., “XX. Yüzyıl Başlarında Niğde Sancağı'nın Nüfusuna Dair”, (2006), Türkiyat Araştırmaları Dergisi, KONYA.

Milli Savunma Bakanlığı, Şehitlerimiz (1998), MSB Yayınları, ANKARA.

Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetleri (1975), Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, ANKARA.

Üniversitesi Yayınları, İSTANBUL.

YILDIRIM, İ., Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (2001), Atatürk Araştırma Merkezi, 2001, ANKARA.