

## BAHR-İ AHMER, BEZM-İ ALEM VE MİTHATPAŞA VAPURLARININ KARADENİZ'DE BATIRILMASI VE KAFKAS CEPHESİNE YANSIMALARI

THE SINKING OF BAHR-I AHMER, BEZM-I ALEM AND MITHATPAŞA FERRIES  
IN THE BLACK SEA AND THEIR REFLECTIONS ON THE CAUCASIAN FRONT

ЗАТОПЛЕНИЕ СУДОВ БАХР-И-АХМЕР, БЕЗМ-И-АЛЕМ И МИТАТПАША В  
ЧЕРНОМ МОРЕ И ЕГО ОТРАЖЕНИЯ НА КАЗАНСКИЙ ФРОНТ

Mehmet Ferhat ERDOĞAN\*

### ÖZ

Dünya devletlerinin kuruluş mücadelelerinde savaşların büyük bir payı vardır. Osmanlı İmparatorluğu için de bu süreçler kuruluş mücadelesinden itibaren belirli dönemlerde devam etmiştir. Bu hadiseye birçok örnek gösterilebilir. Osmanlı Devleti'nin Jeopolitik konumu, zengin yeraltı kaynakları ve deniz ulaşımına elverişli coğrafyası ile sürekli savaşa dahil edilme planları ile karşı karşıya kalmıştır. Bu maksatla I. Dünya savaşı öncesi Osmanlı Devleti denge politikası gütmeye amacıyla gizli olarak ittifak çalışmaları içerisinde yer alsa da sadece Almanya ile mutabakat sağlanabilmiştir. Bu yardım antlaşması çerçevesinde, Alman askeri heyeti Osmanlı ordusu ve deniz gücünü Yavuz ve Midilli kruvazörleri ile güçlendirilmeye çalışılmıştır. Genel olarak I. Dünya savaşında Osmanlı Devleti mağlup görünse de kısmi olarak kendi coğrafyasını koruma amacına ulaşmıştır. I. Dünya savaşı dünya devletlerinin dönüm noktası olma özelliği taşıması bakımından Osmanlı Devleti için de yeni bir kuruluş mücadelesi dönemini yansıtmaktadır. Bu makalede Osmanlı Devleti'nin I. Dünya savaşında kaybettiği topraklarını yeniden sınırlarına dahil etmek istemesi amacıyla Kafkas cephesine lojistik desteği Karadeniz üzerinden gerçekleştirmek gayesindedir. Bu amacını gerçekleştirmek üzere I. Dünya savaşına Rusların Odesa limanlarını bombalatmasının ardından hem savaşa dahil olmuş hem de Kafkas cephesine lojistik yardım götürmek üzere yola çıkan Bahr-i Ahmer, Bezm-i Alem ve Mithatpaşa gemilerini Karadeniz'de kaybetmiş, cepheye yardım planlandığı şekliyle ulaşamamış ve etkisi fazlasıyla hissedilmiştir.

Çalışma kapsamında I. Dünya savaşında Karadeniz'de Ruslar tarafından batırılan Bahr-i Ahmer, Bezm-i Alem, Mithatpaşa vapurlarından yola çıkılarak lojistik destek yardımının başarıya ulaşamamasındaki etkenler ve Kafkas cephesine etkileri tarihi kaynaklardan,

\* **ORCID:** [0000-0002-8143-9693](https://orcid.org/0000-0002-8143-9693), Yüksek Lisans öğrencisi, Sakarya Üniversitesi İletişim Fakültesi, Halkla İlişkiler ve Reklamcılık Bölümü, [mehmetferhaterdogan@gmail.com](mailto:mehmetferhaterdogan@gmail.com)  
**Kaynak Gösterim / Citation / Цитата:** Erdoğan, M. F. (2023). Bahr-i Ahmer, Bezm-i Alem ve Mithatpaşa Vapurlarının Karadeniz'de Batırılması ve Kafkas Cephesine Yansımaları. *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*, 1 (57), 69-80. DOI: 10.17498/kdeniz.1241495

## **Bahr-i Ahmer, Bezm-i Alem ve Mithatpaşa Vapurlarının Karadeniz’de Batırılması...**

bilimsel geçerliliğe sahip ulusal ve uluslararası dergilerde yayımlanmış makale ve literatür taraması kapsamında incelenecektir.

**Anahtar Kelimeler:** I. Dünya Savaşı, Kafkas Cephesi, Bahr-i Ahmer, Bezm-i Alem, Mithatpaşa

### **ABSTRACT**

Wars have a great share in the struggle for the establishment of the states of the world. For the Ottoman Empire, these processes continued in certain periods since the struggle for its establishment. Many examples can be given of this phenomenon. The geopolitical position of the Ottoman Empire, its rich underground resources and its geography suitable for sea transportation were constantly faced with plans to be included in the war. For this purpose, although the Ottoman Empire secretly took part in alliance activities in order to pursue a balance policy before World War I, only an agreement could be reached with Germany. Within the framework of this aid treaty, the German military delegation tried to strengthen the Ottoman army and naval power with the cruisers Yavuz and Mytilene. In general, although the Ottoman Empire seemed defeated in the First World War, it achieved its aim of protecting its own geography as a part. World War I reflects a new period of establishment struggle for the Ottoman Empire in terms of being the turning point of the world states. In this article, it is aimed to carry out logistical support to the Caucasian front through the Black Sea in order for the Ottoman Empire to want to include the territories lost in the First World War back into its borders. In order to realize this goal, after the Russians bombed the ports of Odessa in World War I, he was involved in the war and lost the Bahr-i Ahmer, Bezm-i Alem and Mithatpaşa ships, which were on their way to bring logistical aid to the Caucasian front, in the Black Sea, and the aid to the front could not reach as planned and its effect was felt greatly.

Within the scope of the study, the factors in the failure of the success of the logistic support assistance and its effects on the Caucasian front based on the Bahr-i Ahmer, Bezm-i Alem and Mithatpaşa ferries sunk by the Russians in the Black Sea in World War I will be examined from historical sources within the scope of articles and literature reviews published in national and international journals with scientific validity.

**Keywords:** World War I, Caucasian Front, Bahr-iAhmer, Bezm-iAlem, Mithatpaşa

### **АННОТАЦИЯ**

Войны играют большую роль в борьбе за основание государств. Для Османской империи эти процессы продолжались в определенные периоды с момента его основания. По поводу этого можно привести много примеров. Благодаря своему геополитическому положению, богатым подземным ресурсам и географическому положению, подходящему для морских перевозок, Османская империя постоянно сталкивалась с планами с целью его проивлечения в войну. Для этого, перед Первой мировой войной, хотя Османская империя и была тайно вовлечена в союзнический жоговор с целью проведения политики баланса, заключил договор только с Германией. В рамках этого соглашения о помощи, немецкая военная делегация пыталась усилить османскую армию и военно-морскую мощь крейсерами “Явуз” и “Мидилли”. Хотя, в целом Османская империя оказалась побежденной в Первой мировой войне, она частично добилась своей цели по защите собственной территорий. Первая мировая война отражает новый период борьбы за обнавление Османской империи с точки зрения поворотного момента мировых государств. Целью данной статьи является выявлять задачи по оказанию тыловой поддержки Кавказскому фронту через Черное море для реинтеграции тех земель, которые были утрачены входе

Первой мировой войны. Для достижения этой цели военные корабли “Бахр-и Ахмер”, “Безм-и Алем” и “Митхатпаша”, участвующие в военных действиях, намеревались доставить тыловую помощь на Кавказский фронт после того, как русские бомбардировали порты Одессы. Однако. Турецкое командование потеряло указанные корабли в Чёрном море и по плану командования помощь не дошла до фронта. После чего, эффект этих потерей стало ощущаться очень сильно.

В рамках исследования рассмотрены факторы по поводу срыва тылового обеспечения и последствия для Кавказского фронта исходя из катастрофы судов “Бахр-и-Ахмер”, “Безм-и-Алем”, “Митхатпаша” потопленных русскими в Черном море входе войны. Для этого были изучены исторические источники, статьи и литература, опубликованные в научных национальных и международных журналах.

**Ключевые слова:** Первая мировая война, Кавказский фронт, Бахр-и Ахмер, Безм-и Алем, Митхатпаша.

## 1. GİRİŞ

Osmanlı Devleti 19.yüzyılın sonlarında müttefik devletlerin sürekli takibinde olan birçok uluslu devlettir. Çünkü yer altı ve yerüstü kaynakları, zengin toprakları, deniz lojistiğine elverişli bir konumda olması ve jeopolitik konumu gibi önemli kılan birçok sebebi vardır. Bu emellere ulaşabilmek için Birinci Dünya savaşının başlaması Osmanlı Devleti'nin müttefikleri için bir umut olmuştur. Nitekim Avusturya Velihattı ve eşinin Saraybosna'da bir Sırp tarafından öldürülmesi ile 28 Temmuz 1914'te Avusturya Sırbistan'a savaş ilan etmesiyle resmen Birinci Dünya Savaşı başlamıştır(Gencer & Özel, 2016, s. 47).

Osmanlı Devleti 29 Ekim 1914 tarihinde Rus limanlarına yaptığı saldırı ile I. Dünya savaşına girmiştir. Bu saldırının ardından Ruslar Karadeniz limanlarını ve kömür ocaklarına saldırı düzenlemiş, bu bölgelerdeki hasarlar küçük boyutlu olsa da üç askeri lojistik gemisini batırmaları Kafkas cephesine farklı boyutta etkiler yaratmıştır (Güven ve Zengintaş 2015:7) Bu makale üç bölümde incelenecektir.

Birinci bölümde, Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşına iştiraki ve Osmanlı Donamasının genel durumu

İkinci bölümde, Ruslar tarafından batırılan üç askeri gemi “Bahr-i Ahmer, Bezm-i Alem ve Mithatpaşa Vapuru”

Üçüncü bölümde, Askeri lojistik gemilerinin batırılmasından kaynaklanan etkilerin Kafkas cephesine yansımaları konu edinilecektir.

### 1.1. Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşına İştiraki

Osmanlı Devleti sürekli paylaşım mücadelesinin verildiği gerek jeopolitik konumu ile gerekse zengin yer altı ve yerüstü kaynaklarıyla güç devletlerin merkezi halinde bir konuma sahiptir. Bu kaynaklar Osmanlı Devleti'ni dünya devletleri karşısında bir tehdit unsuru olarak göstermektedir. Osmanlı Devleti'nin XIX. Yüzyılda sınırlarını ve kendisini koruyacak gücü kalmayışı, ekonomik zorlukların yaşandığı askeri alandaki gelişmelerin takip edilemediği, yapılan ıslahat çalışmaları ve reform hareketlerinden beklenildiği gibi sonuç alınmadığı denge politikası güden Osmanlı Devleti'ni günden güne savaşın eşliğine getirmiştir.

Osmanlı Devleti I. Dünya savaşını öncesinde Trablusgarp ve Balkan savaşlarının ortaya çıkardığı eksiklikleri gidermeye çalışmış, bunun için bir taraftan askeri gücünü özellikle donanmasını güçlendirmeye çalışırken, diğer taraftan siyasi yalnızlıktan kurtulma amacındadır. Her ne kadar Alman siyasetine meyilli olsa da Fransa ve İngiltere ile ittifak arayışına girmiş fakat kabul edilmemiştir. 2 Ağustos 1914 tarihinde Osmanlı Devleti ile Almanya arasında gizli bir yardım antlaşması yapılmıştır(Gencer & Özel, 2016, s. 48).

## **Bahr-i Ahmer, Bezm-i Alem ve Mithatpaşa Vapurlarının Karadeniz’de Batırılması...**

Almanya ile yapılan bu ittifak antlaşmasının ikinci maddesine göre Rusya ile savaş halinde olan Almanya’nın yanında Osmanlı Devleti savaşa girmek zorundadır (Uçarol, 2019, s. 302). Ancak Osmanlı Devleti antlaşmanın imzalandığı tarihte seferberlik kararı almakla beraber bu yola gitmemiş ve tarafsızlığını ilan etmiştir. Gerekece olarak ise yapılan antlaşmanın savunma antlaşması olduğunu görüşündedir (Menteşe 2019:187).

Osmanlı Devleti’nin nasıl savaşa sürüklendiğinin incelenmesinde Goeben (Yavuz) ve Breslau (Midilli) zırhlılarının önemli bir yeri vardır (Atabey, 2006, s. 7) Bunun için bu gemilerin kimliğinin bilinmesinde fayda bulunmaktadır.

Goeben (Yavuz) Muharebe Kruvazörü: Hamburg Blohm/Vass tersanesinde 28 Mart 1911 tarihinde inşasına başlanmış olup, 2 Temmuz 1912’de Alman İmparatorluk Donanmasında görevlerine başlamıştır. Silah sistemi olarak, 28 cm’lik 10 adet top, 15 cm’lik 12 adet top, 8,8 cm’lik 12 adet top ile atış gücüne sahip ağır muharebe kruvazörü olarak yapılmıştır. 43 subay ve 1010 asker kapasitesi bulunmaktadır. Osmanlı Donanmasına 16 Ağustos 1914 tarihinde katılmıştır.

Breslou (Midilli) Hafif Kruvazörü: 16 Mayıs 1911 tarihinde Almanya’da denize indirilmiştir. 373 personel kapasitesi ile 12 adet 10.5’luk toplara ve iki adet torpido kovanına sahipti (Yavuz, 2000, s. 41).

Bu bilgilerle beraber Osmanlı Donanmasında bazı eksiklikleri gören Alman Amiral Wilhelm Souchon Donanmanın Karadeniz’de bir tatbikat yapmasını Enver Paşaya bildirmiştir. Donanma 27 Ekim 1914 günü Yavuz muharebe kruvazörü, Hamidiye ve Midilli kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpido botları ile Gayret-i Vataniye, Muavenet-i Milliye, Taşöz ve Samsun Muhripleri, Nilüfer ve Samsun mayın gemileri, İstanbul/Kilyos’ta Kısır kaya önlerinde toplanmışlardır (Atabey, 2006, s. 15) Aynı gün saat 14:15’ te Yavuz’da gemi komutanları ile toplantı yapılarak kendilerine Bahriye Nazırı Cemal Paşa’nın 24 Ekim 1914 tarihli “Bütün Gemi Komutanlarına” başlıklı şu emirleri vermiştir.” “Donanma Birinci Komutanlığı görevine başlayan Amiral Souchon emriyle Donanmanın Karadeniz’de bir tatbikat yapacağı ve bu esnada vereceği tüm emirlere harfiyen riayet edilmesi gerektiğini belirtir ve yapılmasını isterim” mesajı Karadeniz’de Ruslara bir baskın yapılacağını belirtmelerinden biridir.

Osmanlı’nın savaşa resmi olarak girmesi ise, 29 Ekim 1914’ de Yavuz muharebe kruvazörünün Sivastopol limanına Samsun ve Taşöz muhriplerinin arkasından yaklaşarak Rus kara bataryalarına ve kıyı kesimlerine 100’ün üzerinde top atışı yapmasıyla savaşa dahil olmuştur. Hamidiye kruvazörü, Kırım’ın güney sahilinde Kefe limanında sahile gönderdiği filika ile “limandaki tesisleri topa tutacağını” yerel hükümete bildiren ultimatoma vermiş, iki saatin sonunda top atışı ile 12-20 dakikada şehrin batısında bulunan kışlaları, kömür ve diğer depoları tahrip etmiştir. Midilli ve Berk-i Savdet Novorossisk liman tesislerini, akaryakıt depolarını ve tahıl ambarlarını bombalayarak bu iki gemide görevlerini yerine getirmişlerdir. Aynı saatlerde Sivastopol limanına 60 mayın döken Nilüfer mayın gemisi sayesinde Rus gemileri limanlarından çıkamayarak Osmanlı gemilerine tacizde bulunamamış ve harekate katılan Donanma İstanbul’a 30 Ekim-01 Kasım 1914 tarihinde gelerek halk tarafından coşku ile karşılanmıştır (Atabey, 2006, s. 16).

### **1.2. I. Dünya Savaşında Osmanlı Donanmasının Genel Durumu**

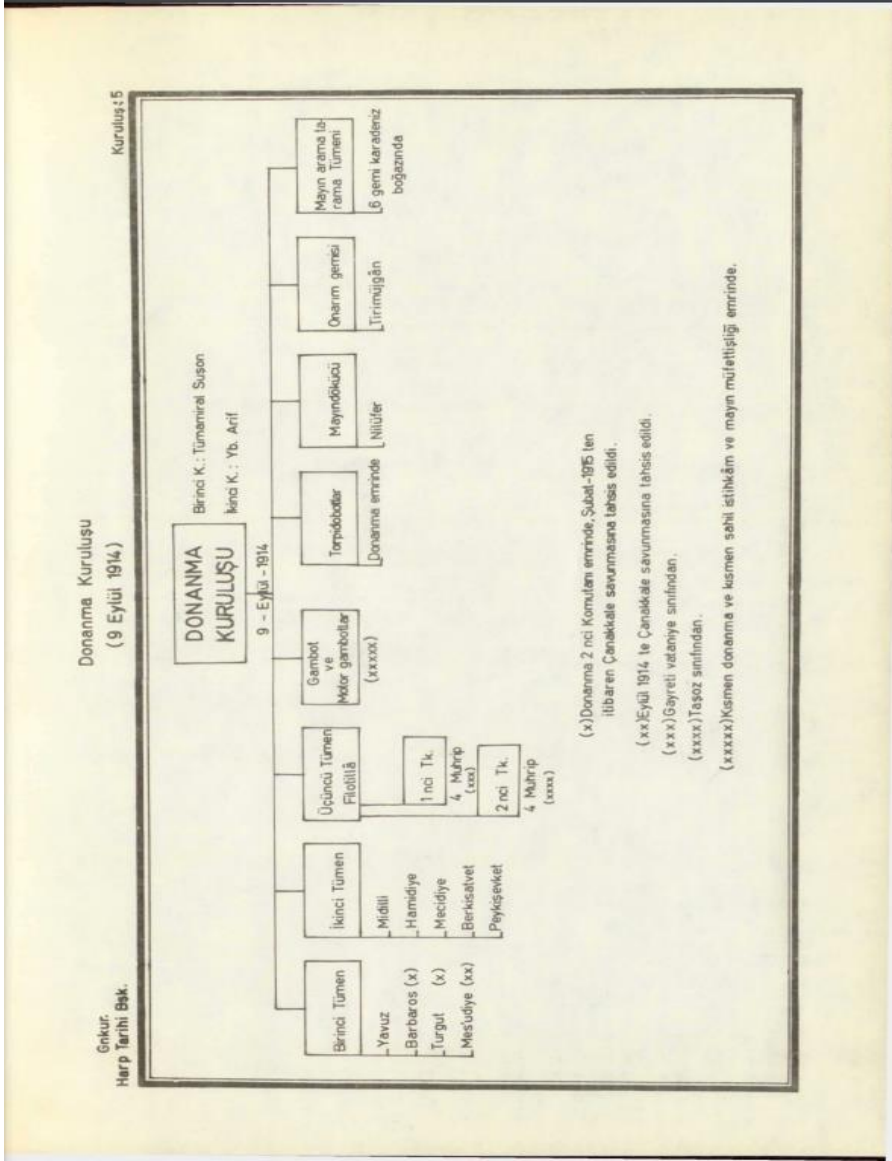
Osmanlı donanmasının modernleşme süreci III. Selim devrine dek uzanmakta olup XX. Yüzyıla uzanan bu süreçte donanmanın yeniden organize edilmesi yanında, batılı tarzda eğitim ve kurumsallaşmaya da önem verilmiştir (Güleryüz 2007:14). Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı donanmasını teşkil eden savaş gemileri ise çoğunlukla, II. Abdülhamid döneminde uygulanan Bahriye Islahat Programı doğrultusunda hazırlanmıştır (Zorlu, 2009, s. 33) . Donanmada bulunan eski gemilerin onarılması ve yeni gemi alım süreçlerinde

bulunulmuştur. İngiltere'den Hamidiye, Amerika'dan ise Mecidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Peyk-i Satvet isimli torpido botları sırasıyla izlemiştir. Demirhisar sınıfı torpidobotlar Fransa'dan, Almanya'dan Durandal sınıfı 4 adet savaş gemilerinin tedarik süreçlerine başlanmıştır. Daha sonra bunlara Samsun, Basra, Yarhisar, Taşöz isimleri verilmiştir(Köksal, 2021, s. 115).Ayrıca Birinci Dünya savaşında Türk Donanmasının Karadeniz'deki görevlerini kısaca sıralayacak olursak(Besbelli, 1976, s. 171):

- 1- Boğazı açık bulundurmak ve savunmasını yapmak
- 2- Yapılacak çıkarmalara engel olmak
- 3- Yapılacak nakliyatların güvenliğini almak
- 4- Düşman nakliyatını tedirgin etmek
- 5- Düşman kıyılarını gerektiğinde tahrip etmek
- 6- Düşman kuvvetleri ile harp etmek

I. Dünya Savaşında Donanma komutanlığının teşkilat yapısı ve unsurları şu unsurlardan oluşmaktadır(Besbelli, 1976, s. 109).

## Bahr-i Ahmer, Bezm-i Alem ve Mithatpaşa Vapurlarının Karadeniz'de Batırılması...



Resim-1 Donanma Komutanlığı Kuruluşu (Besbelli 1976:109)

| Gemi Tipi          | Gemi İsmi   |
|--------------------|---|
| Muharebe Gemisi    | Mesudiye, Barbaros, Hayreddin, Turgut Reis                            |
| Muharebe Kruvazörü | Yavuz, Hamidiye, Midilli, Mecidiye                                    |
| Torpedo Kruvazörü  | Berk-i Satvet, Peyk-i Şevket, Yedigâr-ı Millet, Numuney-i Hamiyet     |
| Muhrip             | Muavenet-i Milliye, Gayret-i Vataniye, Samsun, Basra, Taşöz, Yarhisar |

|  |  |
|--|--|
| <b>Torpidobot</b>                                    | Sultanhisar, Sivrihisar, Kütahya, Draç, Akhisar, Berk-i Efşan, Yunus, Hamitabad, Musul, Demirhisar,  |
| <b>Ganbot,</b>                                       | Peleng-i Derya, Zuhaf, Nurü-l Aydın Reis, Burak Reis, Sakız, Hızır Reis, Malatya, Taşköprü, Nevşehir, Yozgat, Barika-i Zafer, Bahr, Marmaris, Preveze, Selmanpak, Doğan, Kemal Reis, İsa Reis, |
| <b>Motor ganbot</b>                                  | 17 Adet  |
| <b>Mesaha Gemisi</b>                                 | Beyrut   |
| <b>Denizaltı Gemisi</b>                              | Müstecip Onbaşı  |
| <b>Mayın Gemisi</b>                                  | İntibah, Nusret, Selanik,  |
| <b>Okul Gemisi</b>                                   | Tir-i Müjgan, Muin-i Zafer, Kraliye  |
| <b>Yat</b>   | Galata, İzzettin, İstanbul, Ertuğrul, Söğütlü  |
| <b>Taşıt Gemisi</b>                                  | Nağra, Reşit Paşa, Mithat Paşa, Bezm-i Alem  |
| <b>MayınDepo Gemisi</b>                              | Giresun  |
| <b>SAVAŞ SIRASINDA EL KONULACAK YARDIMCI GEMİLER</b> |  |
| <b>MayınDepo Gemisi</b>                              | Nilüfer, Samsun, Gayret, Muzaffer  |
| <b>Karakol Gemisi</b>                                | Sakız, Aydın, İskenderun, Cezayir, Bahr-i Seyid, Ferman, (1-2-3-4-5 numaralı Resumat Gemileri)   |
| <b>Diğer Deniz Araçları</b>                          | 31 Romorkör, 8 İstimbot, 10 Motorbot, seyyar logarinalar, seyyar maçunalar, su dubaları, mavnalar  |

Tablo-1 I. Dünya Savaşında Donanma Unsurları

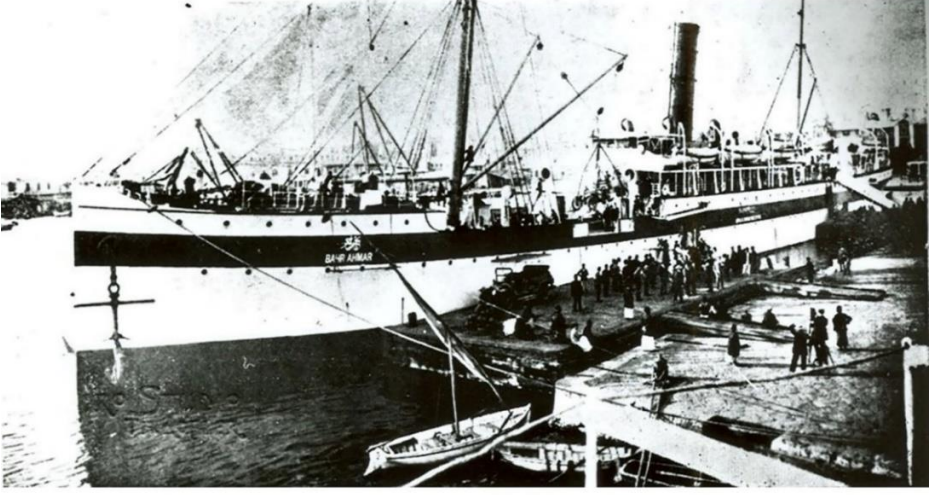
## 2. RUSLAR TARAFINDAN BATIRILAN ÜÇ ASKERİ GEMİ “BAHR-İ AHMER, BEZM-İ ALEM VE MİTHATPAŞA VAPURU”

Rus Donanmasının Karadeniz’de nihai amacı Osmanlı ticareti ve Kafkas cephesindeki III. Orduya Trabzon üzerinden yapılan askeri nakliyatı durdurmaktır. Bu maksatla yapılan bombalama ve mayınlama faaliyeti, Osmanlı Donanmasının Karadeniz’e çıkmasını engellemek, kömür nakliyatını sekteye uğratmak, Kafkas cephesine yardım götüren gemileri engellemektir. Öncelikle Karadeniz’de Rusların misilleme harekâtında batırılan bu üç gemiyi tanıtmakta fayda olacaktır.

### 2.1. Bahri Ahmer

İngiltere’de 1893 yılında W.G. Armstrong Michell Tezgahında yolcu ve yük gemisi olarak inşa edilmiştir. 108,9 metre uzunluğunda 12,7 metre genişliğinde 7.8 metre su kesimi hattına sahip bir gemidir. Armstrong firmasına ait 2200 beygir güce sahip buharlı türbini ile 11.5 deniz mili sürate sahiptir. İlk ismi Ronald olarak İngiltere’de çeşitli bölgelerde uzak yol seyirleri yapmıştır. Osmanlı hükümeti 1911 yılında gemiyi satın alarak Seyr-i Sefanın (Denizcilik İdaresi) emrine vermiştir. Personel mevcudu olarak 63 kişi görev yapmaktadır (Erarslan, 2022, s. 16). 24 Ekim 1914 tarihinde Karadeniz’de Rus askeri gemisi Svıataj Jeustafi’nin açtığı ateş sonucu batırılmıştır.

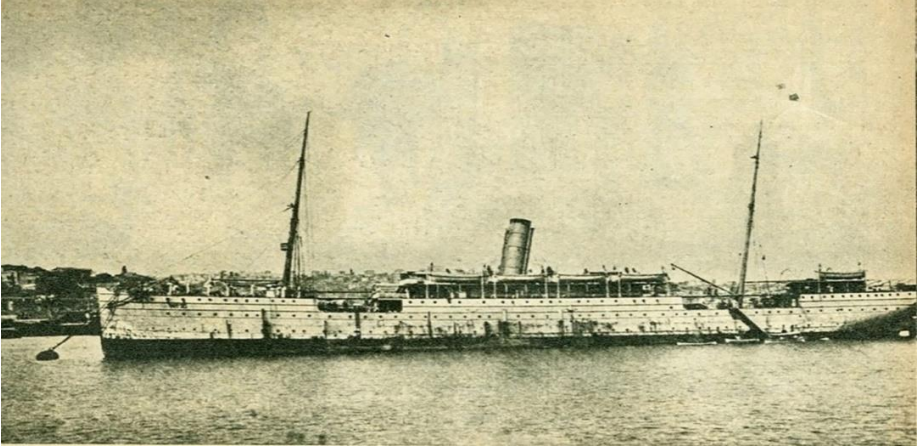
## Bahr-i Ahmer, Bezm-i Alem ve Mithatpaşa Vapurlarının Karadeniz’de Batırılması...



Resim-1: Bahr-i Ahmer gemisinin limanda fotoğrafı(Bozoğlu, 2018)

### 2.2. Bezm-i Alem

1 Aralık 1888 yılında İngiltere Glasgow’da Fairfelt tezgahında yük ve yolcu gemisi olarak inşa edilmiştir. Teknik özellikleri ise 118,1 metre uzunluğunda ve 13,4 metre genişliğinde bir gemidir. Fairfelt buhar makinası ile 13 deniz mili yapabilen ilk ismi Dresren olan İngiltere’nin çeşitli deniz yolculuklarında kullanılan bir gemidir. 1906 yılında İdareyi Mahsusa tarafından satın alınmıştır. İsmi ise Bezm-i Alem olarak değiştirilmiştir. Personel mevcudu olarak 63 kişi görev yapmaktadır(Erarslan, 2022, s. 15). 24 Ekim 1914 tarihinde Karadeniz’de Rus askeri gemisi Sviataj Jeustafi’nin açtığı ateş sonucu batırılmıştır.



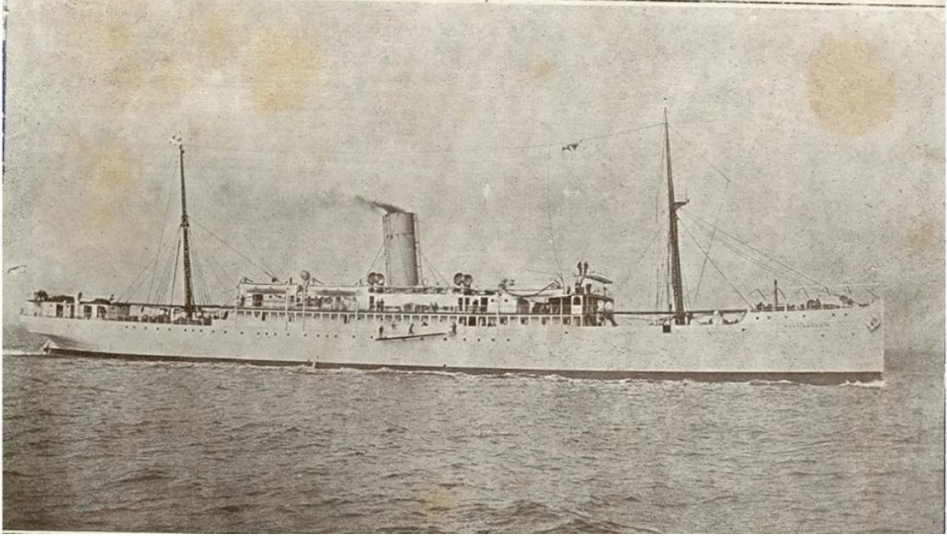
Resim-3: Bezm-i Alem gemisinin liman içinde fotoğrafı (Bozoğlu, 2018)

### 2.3. Mithatpaşa Vapuru

İngiltere’nin Newcastle eyaletinde 1900 yılında SirRaython Dixon tezgahında yolcu ve yük gemisi olarak inşa edilmiştir. Teknik özellikleri ise uzunluğu 112,8 metre, genişliği 14,1 metrelik bir gemidir. Sir R. Dixon yapımı 4800 beygir gücünde buhar türbini makineye sahiptir. Personel mevcudu olarak 76 kişi görev yapmaktadır(Erarslan, 2022, s.



15). İlk ismi Port Royal olarak Atlantik'te çeşitli faaliyetlerde bulunduktan sonra 1911 yılında Osmanlı Hükümeti tarafından satın alınarak ismi Mithatpaşa olarak değiştirilmiştir. I. Dünya savaşının patlak vermesi ile Donanma emrine alınmıştır. 24 Ekim 1914 tarihinde Karadeniz'de Rus askeri gemisi Gnevij, Bsepokojnyi ve Derskij tarafından batırılmıştır.



Resim-4: Mithatpaşa Vapurunun Ali Bozoğlu köşe yazısından alıntı fotoğrafı (Bozoğlu, 2018)

Bahr-i Ahmer Bezm-i Alem ve Mithatpaşa vapurlarına yüklenip sevk olunan eşyalara ait bilgiler ise:

| Sıra No | Nu.  | Tarihi       | Adet             | Ağırlık | Nereden Sevk olunduğu | Eşya cinsi                              | Nereye Sevk Olunacağı               |
|---------|------|--------------|------------------|---------|-----------------------|---|-------------------------------------|
| 1       | 1223 | 4 Kasım 1914 | 28 sandık        | 2319 Kg | Saraçhane             | Kayış ve Kalpak                         | Kolordu 9. Alay K.lığına            |
| 2       | 1224 | 5 Kasım 1914 | 20 sandık        | 2140 Kg | Saraçhane             | Peksiment Torbası                       | Hasankale Kolordu 11. Alay K.lığına |
| 3       | 12   | 4 Kasım 1914 | 4 sandık 10 fiçî | 6200 Kg | Sevkiyat              | Uçak ve kama sandığı benzin ve hintyağı | Trabzon için                        |

## Bahr-i Ahmer, Bezm-i Alem ve Mithatpaşa Vapurlarının Karadeniz’de Batırılması...

Tablo-2 Bahr-i Ahmer, Bezm-i Alem ve Mithatpaşa Vapurlarına Yüklenen Erzak ve Eşyalara Ait Bilgiler(Erarslan, 2022, s. 13)

Bu üç gemi 23 Ekim 1914 tarihinde İstanbul’dan hareket emri almışlardır. Sarıkamış harekâtından 45 gün önce görevi çıkan üç gemiye asker, iki teyyare malzemesi, askeri mühimmat, gıda ve kışlık giysi yüklenmiştir. İstanbul’dan hareket eden bu üç geminin akıbetlerini Mithatpaşa gemisinin Gemi Kâtibi Hasan Basri Efendi’nin Yapı Kredi Yayınlarından çıkan “Bir Gemi Kâtibinin Esaret Hatıraları” kitabından özetle şöyle açıklıyordu;

05 Kasım 1914 Perşembe günü yazdığı hatıra defterinde:

23 Ekim günü saat 07:30’da harekete geçildiğini Bahr-i Ahmer ve Bezm-i Alem ile bir kılavuz gemisi eşliğinde boğazdan çıkıldığını, üç geminin de aydınlatma ve seyir işaret fenerlerinin kapalı olduğunu belirterek öndeki gemilerin silüetlerinin belli belirsiz olarak görüldüğünü, Ereğli sahiline yaklaşıklarında tekne dumanına benzer bir duman görüldüğünü ve bizim donanmamızın gemileri olacağını değerlendirmektedirler.

06 Kasım 1914 Cuma günü yazdığı hatıra defterinde:

24 Ekim tarihinde (saati bilinmemekte) Ereğli sahiline yakın yerlerde top sesleri duyduğunu ve Rus donanması ile bizim donanmamızın harp ettiği kanısına vardıklarını önlerinde ilerleyen Bahr-i Ahmer ve Bezm-i Alem gemisine top atışlarının yapıldığını ve makine dairesinden dumanlar yükselerek hareket edemediklerini görünce Rus saldırısı olduğunu anlayıp, Ereğli limanına hareket etmeye karar verdiklerini belirtmiş ve gemilerinin çok hızlı gidemediğini hızlarının 5-6 deniz mili kadar olduğunu anılarında belirtmektedir.

Tanımlayamadıkları bir geminin üzerlerine doğru geldiğini önce Muaveneti Milliye olarak değerlendirdikleri bir geminin Rus savaş gemisi olduğunu anlamışlardır. Rus gemisinden üzerlerine top mermileri yağmaya başladığını ikinci ve beşinci kamaralardan vurulduklarını ve sarsıntının etkisiyle birçok gemicinin de yaralandığını düşünmektedirler. Rus gemisinin çok ağır hasar verdiğini Mithatpaşa’nın batmak üzere olduğu esnada çarkçı ile üzerlerine yelek giyip denize atladıklarını ve çok geçmeden Rusların gemiye torpido atışı yapıp gemiyi batırdıklarını anılarında aktarmaktadır.

Rus gemisinin yanlarına yaklaşip denize düşen/atlayan gemi personelinin denizden çıkardıklarını, üzerlerindeki elbiselerini çıkartıp Rus askerler kendilerine elbise ve kaputlarını verip boş bir kamaraya götürüp bir süre yol aldıklarını belirtmektedir.

07 Kasım 1914 Cumartesi günü yazdığı hatıra defterinde:

25 Ekim Ruslara nereye gittiklerini sorduklarında Sivastopol olduğunu anladık(Güngör, 2009, s. 22)

Ayrıca 13 Kasım 1914 (31 Teşrin-i Evvel) tarihli İkdam gazetesi Karadeniz’de Ruslar tarafından gerçekleştirilen üç geminin batırılma hadisesinin haberi şöyledir.

*“Geçen hafta perşembe günü Bezm-i Alem, Bahr-i Ahmer ve Mithatpaşa vapurları limanımızdan Trabzon’a doğru hareket etmişlerdi. Şimdiye kadar vapurların Trabzon’a ulaşmış olmaları lazım gelir iken henüz ulaşamamaları evvel emirde geçen hafta Karadeniz’de hüküm süren şiddetli fırtınalara bağlanmış ise de şimdiye kadar Karadeniz limanlarından birine ulaştıkları hakkında hiçbir limandan malumat alınmadı ve geçen cuma günü de Zonguldak’ın bombardıman edilmesi hasebiyle bahsi geçen günde o sularda bulunan vapurlarımızın da Rus donanması tarafından hücumu uğradıkları ihtimali artmaktadır”(İkdam Gazetesi, 1300).*

Genel olarak nakliye gemileri ile III. Ordu Komutanlığına ulaşacak olan Tablo-2’de sunulan eşya ve askeri malzemeler “Trabzon-Erzurum” hattı üzerinden ulaşamaması sonucunda ikinci plan olarak kara yolu ile “Ulukışla-Kayseri-Sivas” hattı üzerinden ulaştırılmaya çalışılmıştır(Erarslan, 2022, s. 18). Donanmanın Karadeniz’e çıkacak olan gemilere refakat gemileri tedarik etmesi kararına rağmen, bir güvenlik düzeni alınmadan ve

korumasız olarak Karadeniz'e çıkan lojistik gemileri Rus saldırısı sonucu kaybetmekle beraber resmi sayısı tam bilinmeyen deniz şehidi, yüzerek kurtulan ve Rus Donanması tarafından esir edilen dört ve yedi yıl zarfında esaretten kurulduklarını Hasan Basri Efendinin hatıralarından yola çıkarak belirlemek mümkündür.

### 3. ASKERİ LOJİSTİK GEMİLERİNİN BATIRILMASINDAN KAYNAKLANAN ETKİLERİN KAFKAS CEPHESİNE YANSIMASI

Kafkas cephesi Osmanlı İmparatorluğu'nun I. Dünya savaşında Ruslara karşı açtığı ilk cephe dir. Sarıkamış Harekâtı olarak bilinen harbin ordumuz açısından genel taarruzi durumu şöyledir; 94 piyade taburu, 228 top bataryası, 20 süvari bölüğü ile toplam mevcut 118.660 kişiden mütevellittir. Sert kar fırtınasıyla başlayan hareketin ilk günü planlandığı şekliyle yürütülmüştür. İkinci gün hava şartları dahada sertleşmiş, askerlerin kış şartlarına uygun giyecek ve teçhizatı olamayışı, erzak ve gıda sıkıntısı da mücadeleyi iyiden iyiye güçleştirmiştir (İşcen, 2009)

Hafız Hakkı Paşanın Murat Bardakçı tarafından yayımlanan eserinde bu hadise ile ilgili "Rus Donanması bu sabah saat 07:30'da Zonguldak'ı topa tuttu. Donanma 6 zırhlı ve kruvazör, 12 torpidodan ibaret Yavuz, Berk-i Satved, Nilüfer ve diğer 4 torpido ve gece saat 06:30 da boğazdan çıkmış olduklarından saat 09:00'da donanmaya bu malumat verildi (Bardakçı, 2016, s. 45).

Ayrıca Yetiş İşcen' in eserinde ise, Enver Paşa konunun vahametini ve önemini anlamakla beraber, geleceği söylenen kışlık kıyafetleri taşıyan gemiler Karadeniz'de Ruslar tarafından batırılmıştı. Bunu bilen, ama hiç açıklamayan Başkumandan Vekili, şu sözlerle soğuktan tir tir titreyen askerin maneviyatını okşamayı düşünmüştü (İşcen, 2009).

"Askerler! Hepinizi ziyaret ettim. Ayağınızda çarık, sırtınızda paltonuz olmadığını gördüm. Lâkin karşınızdaki düşman sizden korkuyor. Yakın zamanda Kafkasya'ya gireceğiz. Orada her türlü nimete kavuşacaksınız. İslâm aleminin bütün ümidi sizsiniz..."

### SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin I. Dünya savaşına girmesinde çeşitli iç ve dış etkenler altında gerçekleşmiştir. Osmanlı Devleti için çeşitli cephe ler açma yolu ile hem savaş süresini uzatmış hem de Almanya ile işbirliği yaparak savaşa girmittir. İlk açılan cephe olma özelliği taşıyan Kafkas cephesinde her ne kadar donanımlı planlar yapılırsa da Sarıkamış harekâtına etki eden en önemli faktör hava şartlarının kötü olması ve askerlerin bu harbe ikmal sorunları giderilmeden gönderilmesidir. Ayrıca Kafkas cephesine ikmal nakli yapan Bezm-i Alem, Bahr-i Ahmer ve Mithatpaşa vapurlarının Ruslar tarafından batırılması hadisesi Sarıkamış cephesinde yankıları bu harbin kaybedilmesinde önemli bir etken olduğu araştırmadan elde edinilen kaynaklarla aynı yödedir. I. Dünya savaşının devam ettiği süre zarfında bu üç geminin askeri gemi refakati eşliğinde gönderilmemesi bir kaçınılmaz Rus saldırısından etkileneceklerini bir gerçek olarak bugün bilmekteyiz. Bu üç gemide yukarıdaki tablolardan anlaşılacağı üzere giyim ve erzağın bulunması, Sarıkamış'a ulaşamaması savaşın dönüm noktalarından biridir.

Karadeniz'de gerçekleşen üç askeri lojistik gemisinin batırılması sadece Ruslara karşı yürütülen savaşın kaybedilmesiyle sonuçlanmadığı bir gerçektir. Kafkas cephesine yürütülecek mücadelede zaaf lar oluşturduğu ve bölgenin kaybedilmesine etki eden faktörlerden biri olduğu burada çeşitli kaynaklardan yola çıkarak açıklamak mümkündür.

### KAYNAKÇA

ATABEY, F. (2006). *Karadeniz'de Türk Donanması Birinci Dünya Harbi ve Milli Mücadele Dönemi*. Atatürk Araştırma Merkezi.

## **Bahr-i Ahmer, Bezm-i Alem ve Mithatpaşa Vapurlarının Karadeniz’de Batırılması...**

- BARDAKÇI, M. (2016). *Hafız Hakkı Paşa'nın Sarıkamış Günlüğü* (2. bs). Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- BESBELLİ, S. (1976). *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII. Cilt—Deniz Harekâtı* (3. bs, C. 8). Genel Kurmay Harp Tarihi Yayınları.
- ERARSLAN, L. (2022). Birinci Dünya Savaşında Karadeniz’de Ruslar Tarafından Batırılan Türk Gemileri “Bezm-i Alem, Bahr-i Ahmer, Mithatpaşa Vapurları”. *Deniz Basımevi*, 648, 128.
- GENCER, A. İ., & ÖZEL, S. (2016). *Türk İnkılap Tarihi* (19. bs). Der Yayınları.
- GÜNGÖR, B. (2009). *Bir Gemi Katibinin Esaret Hatıraları (Hasan Basri Efendi)*. Yapı Kredi Yayınları.
- GÜVEN, C., & ZENGİNBAŞ, M. (2015). *Kafkas Cephesi'nin Karadeniz'den Takviyesine İlk Darbe: Rus Filosu Tarafından Zonguldak Bombardımanı ve Askeri Nakliye Gemilerinin Batırılması Hadisesi*. 73, 25.
- İkdam Gazetesi*. (1300). <http://www.osmanlicagazeteler.org/>.Erişim Tarihi:23.01.2023
- İŞCEN, Y. (2009). *Sarıkamış Şehitlerinin Gizli Kalmış Günlüğü*. Sarıkamış Üstünde Kar. <https://mimoza.marmara.edu.tr/~avni/esaret/yazilar/yetkin.htm>
- KÖKSAL, A. (2021). İttifakın Bedeli: Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Kamuoyunda Rus Karadeniz Filosu Sorunu. *Gazi Akademik Bakış*, 14(28), Art. 28.
- UÇAROL, R. (2019). *Siyasi Tarih 1789-1914* (C. 1). Der Yayınları.
- YAVUZ, C. (2000). *Osmanlı Bahriyesi'nde yabancı misyonlar: Çeşme Faciası'ndan Birinci Dünya Harbi'ne kadar Osmanlı Bahriyesi'nde çağdaşlaşma gayretleri*. İst. Dz.İk. Grp. K.İği Basımevi,.
- ZORLU, T. (2009). *III. Selim ve Osmanlı Deniz Gücünü Modernleştirme Çabaları* (2. bs). Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- BOZOĞLU, A., 13.04.2018, Bahr-i Ahmer- Bezm-i Alem ve Mithatpaşa Vapurları, (URL- <https://www.denizhaber.com/bahr-i-ahmer-bezm-i-alem-ve-mithatpasa-vapurlari>) Erişim Tarihi:23.01.2023