

7-nji noýabryň Sarygamyş deňiz şehitleri

Category: Kitapcy, Taryhy makalalar

написано kitapcy | 23 января, 2025

7-nji noýabryň Sarygamyş deňiz şehitleri 7 KASIM SARIKAMIŞ DENİZ ŞEHİTLERİ

Kress von Kressein Karadeniz'deki ulaşımın güvenliğini sağlanmasının ne kadar gerekli olduğunu anlatmaya çalışırken Enver Paşanın lakayt kalmasına şaşırır;[1]

“Kafkasya Türk Ordusu’nun deniz yoluyla beslenip ikmal edilmesi ihtimali de, Karadeniz Rus Donanması’na kesin bir darbe indirilmediği müddetçe gerçekleşemezdi. Bir görüşme esnasında Enver’in dikkatini, harekâta katılacak birliklerin büyüklüğü oranında tabiatıyla artacak olan bu büyük zorluklara çekmek istediğim vakit, O, kendine has olan sevimli tebessümü ile bana; -Ah, bunlardan şimdi bahsetmeyelim, bunları hiç düşünmeyelim!- demişti. Enver’in bunlardan bahsetmemesi ve bunları düşünmemesi binlerce kahraman Türk Askeri’nin hayatına mal olmuştu; çünkü bizzat Enver’in komutası altında, Kafkas Cephesi’nde 1914 – 1915 kışı yapılan taarruz, Rus mukavemetiyle değil, aksine arazinin getirdiği zorluklar, hava şartlarının verdiği eziyetler, menzil hizmetlerinin yapılmayıp kesilmesi yüzünden berbat ve perişan olmuştu.”

Bu planlar yapılırken, Ali İhsan (Sabis) Bey genel karargâhın ayrıca limanlardan bihaber olduğunu da şöyle anlatmaktadır; “Karargâhı Umumi Erkânı (Genel Kurmay), ne yazıktır ki, Trabzon, Rize ve Hopa iskelelerinin birer emniyetli liman olup olmadığını dahi bilmiyordu. Bu iskelelere çıkarılacak kuvvetlerin, hangi yollardan Batum ve Ardahan taraflarına ilerleyecekleri malum değildi.” derken, Karadeniz limanlarının iskeleleri olmadığını, vapurların sahilden çok uzakta demirleyerek kayıklarla yolcu çıkarmak zorunda olduklarını ve bununda ancak iyi hava şartlarında yapılabildiğini belirtmekteydi. Bunun yanında karaya çıkarılan asker için

İstanbul'dan sürekli erzak, cephane vesaire taşıyacak deniz seferleri olmadığı gibi harp filomuzun da bu seferlerin güvenliğini sağlayacak güçte olmadığını genel karargâha belirtmişti.[2]

■ Bezm-i Âlem, Mithat Paşa ve Bahr-i Ahmer Gemileri

İstanbul'dan Erzurum'a yapılacak nakliyat için Anadolu'da şose, tren yolu olmaması nedeniyle yıllardır Erzurum'a ulaşacak en uygun yol olarak İstanbul'dan Trabzon'a kadar vapur, buradan Erzurum'a şose yol kullanılmaktadır. Bezm-i Âlem, Mithat Paşa ve Bahr-i Ahmer gemileri, bazı belgelere göre 5 – 6 Kasım 1914, saat 22.00'de [3], bazı belgelere göre ise 6 Kasım sabahı, Trabzon'a gitmek üzere Boğazdan yola çıkmışlardır. [4] (Resim: 9 a,b,c)

Bu esnada boğazda çok ilginç bir olay yaşanır. Bezm-i Alem Gemisinin 4. Kaptanı İhya (Görgün) Beyin babası Beşiktaş'tan kiraladığı bir sandal ile boğazdan geçmekte olan Bezm-i Alem gemisine yaklaşıp “İhya Kaptaaan, İhya Kaptaaaaan” diye seslenerek bir daha göreceği şüpheli olan oğluna hazırladığı bir çıkını ulaştırmaya çalışır fakat başarılı olamaz. Fakat oğlunu son bir kez güvertede görüp uğurlamayı başarır. (Torun Prof. Dr. Bedrettin Görgün ile özel söyleşi.)

Monasterev'e göre Rus Amiralın, “Yarın Rostislau ve Kaul Zonguldak'ı bombardıman edecektir.” emri üzerine; 7 Kasım sabahı 08.20'de Zonguldak'a ulaşan gemiler saat 09.30'a kadar tek kömür nakil limanımız olan şehri bombardıman ettikten sonra,[5] Sivastopol'e geri dönmek üzere yol verildiği esnada, önde bulunan kruvazör fırtınalı havada, sisler içinde önce iki, sonra üçüncü geminin de silueti ile karşılaşır. Donanma hemen muharebe nizamı alır ve Kafkas Cephesi'ne İstanbul'dan asker, erzak, mühimmat, harita ve giyecek getirmekte olan 3 gemi Trabzon'a doğru yol alırken, Zonguldak – Ereğli açıklarında, batırılırlar. Bu gemilerin Başkomutanlık Karargâhı tarafından bir güvenlik düzeni alınmadan Karadeniz'e çıkarılması ve konvooya eskort yapılmaması felaketi hazırlamıştır.[6] Amiral Suşon'un Karadeniz güvenliğini

sağlayamamasının bedeli çok ağır olmuştur. İlginç olan da Amiralın Karadeniz’de donanma güvenliği olmadığını, sorumluluk alamayacağını daha önce deklere etmiş olmasıdır.

Aslında Amiral Ebergard komutasında, 4 Kasım’da Sivastopol’den denize açılan Rus filosunun asıl niyeti Boğaz girişini mayınlayarak Türk gemilerinin geçişine kapatmaktı. Ancak Boğaz’a doğru gönderilen destroyerlerin fazla derine bıraktığı mayınlar aşırı basınç nedeniyle patlayıp bu operasyon tümüyle başarısız olunca Zonguldak limanının vurulması kararlaştırıldı. Bu saldırı, Rus Donanması’nın 29 Ekim saldırısına bir misilleme harekâtı olarak değerlendirilmiştir. Amaç Rus Donanmasının gücünün hala yerinde olduğunu göstermekti.

Zonguldak bombardımanı hakkında dönemin Türk basınında sansürün müsaade ettiği ölçüde çeşitli haberler yayınlanmıştır. Olayın ertesi günü Tanin Gazetesi’nin yayınlandığı Karargâh-ı Umumiden bildirilen resmi tebliğ şu bilgiyi vermektedir (Tanin, 8 Kasım 1914:1);

“Bu sabah Rus Donanması Zonguldak ve Kozlu’yu iki saat bombardıman etmiştir. Kozlu da Ervantides namında bir Rum’un 640 ton cesametinde bulunan Nikha Vapuru gark (suya batma) ve Zonguldak’ta Fransız Mahallesinde Kansız Kilisesi ve Konsoloshane ile iki bina harab olmuştur! Rus harp gemileri geceden istifade ederek sığınaklarından çıkmışlar, doğruca Zonguldak’a gelerek iki saat kadar orada gözüktükten sonra kaybolup gitmişlerdir.”

Görüldüğü gibi haberde, Zonguldak bombardımanı çok da ehemmiyeti olmayan bir gelişme olarak takdim edilmekte ve harekâtı gerçekleştiren Rus Donanması’nın güçsüzlüğü ise özenle ön plana çıkarılarak, kamuoyuna sunulmaktadır.[7] On beş Kasım 1914 tarihli Tasfir-i Efkâr Gazetesi, Zonguldak’ı bombalayıp kaçan Rus Donanması’nın hareketinin, Poti’nin bombardımanı ile layıkıyla cezalandırıldığını ve Karadeniz’in bir Türk Denizi olduğunu uzun uzun değerlendirmiştir.[8] Görüldüğü gibi gazetelerde batan gemilerden hiç bahis olmadığı gibi Zonguldak’a yapılan saldırı da elden geldiği kadar minimize edilmektedir.

Fakat 11 Kasım tarihli “The Times” Gazetesi Rus resmi

tebliğinde řu bilgileri veriyordu; [9]

“Rus Karadeniz Filosu tarafından yapılan (07 Kasım) operasyonda Zonguldak açıklarında içerisinde top, uçak, cephane, otomobil ve 60 bin asker üniforması bulunan üç Türk gemisi batırıldı. Gemilerde bulunan bir albay, 248 asker ile birçok Alman subayı da Ruslar tarafından esir edildi.”

Bu haberin en önemli cümlesi “60.000 takım asker üniforması” idi. Bu üniformalar keşke Sarıkamış’a kadar gidebilseydi.

Bu haber üzerine 13 Kasım’da Türk Başkomutanlığından cevap geldi; “Boş olarak gönderilen Bezm-i Âlem, Bahr-i Ahmer ve Midhat Paşa vapurları Zonguldak’ı bombalayan Rus filosuna rast gelerek batırıldığı, 219 kişilik mürettebatın Ruslar tarafından esir alındığı” doğrulanıyordu. Her ne kadar Başkomutanlık bu gemilerin boş olduklarını iddia etse dahi Kafkas Cephesi’nde düzenlenecek olan geniş çaplı bir taarruz harekâtı için malzeme taşındığı biliniyordu. Aralık 1914’de Sarıkamış üzerine yapılan Türk taarruzu için elzem nitelikteki lojistik malzeme bu vapurlarla taşınıyordu. Ruslar tarafından bu vapurların batırılması belki de cephenin kaderini değiştiren en önemli olaylardan birisi olarak tarihe geçecekti.[10]

Mithat Paşa Gemisi (Donanma Cemiyeti tarafından satın alınmadan önce; Port Royal)

Monasterev Zonguldak’ın bombardımanından sonra gemilerin batırılmasını detayı ile anlatmaktadır; [11]

“Bu torpidobotların donanmaya iltihakından sonra Sivastopol’e yol verildi. Hemen bu anda, en ileride bulunan kruvazör, pusu arasında evvela iki, sonra üç geminin silüetini gördü. Donanma hemen muharebe nizamını aldı. Ağır toplarla atışa başlandı ve torpidobotları hücumla kaldırdı. Biraz sonra bu gemilerin Bezm-i Alem, Mithat Paşa, Bahr-i Ahmer isminde üç büyük Türk nakliyesi olduğu fark edildi. Gemiler Trabzon’a asker, cephane ve iâşe maddesi götürüyorlardı. Gemiler batırıldı, mürettebat ve askerler esir edildi ve donanma 7 Kasım’da Sivastopol’e döndü. Midilli ertesi sabah, Zonguldak’ın bombardıman edilmesine cevap olarak, Poti’yi bombardıman etti. Fakat az zarar verdirdi.”

Rus donanmasının 7 Kasım'da Sivastopol'a dönmüş olması bu gemilerin batırıldığı tarih yönünden 6 – 7 Kasım tereddütlerini ortadan kaldırmaktadır.

Zonguldak, donanmaya kömür sağlayan tek liman olduğu için Rus donanması tarafından hedef olarak seçilmişti. Bu saldırı, İngilizlerin de Çanakkale üzerinden gelecek kömür gemilerini engellemesi üzerine Osmanlı filosunu ve deniz taşımacılığını kesin olarak yakıt sıkıntısına sokacaktı.

Gemilerin batış sahnesi Bezm-i Âlem Gemisi'nin 4. Kaptanı İhya Kaptan'ın, 6 yıl esaretten sonra dönerken yanında getirdiği Mithat Paşa Gemisi'nin Kâtibi Hasan Basri Efendi'nin anılarında çok dramatik olarak anlatılmaktadır.[12] Hasan Basri Efendi çok hasta olduğu için muhtemelen dönemeyeceği endişesi ile anılarını İhya Kaptan'a teslim ediyor. Hasan Basri efendinin akıbeti bilinmiyor ve anılar yayınlandıktan sonra da hiçbir aile yakını ile irtibat kurulamıyor. Anılar İhya Kaptan'ın oğlu, Prof. Dr. Bedrettin Görgün tarafından babasının emaneti olarak yayına hazırlanmıştır; (Bir Gemi Kâtibinin Hatıraları, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2009).

Bezm-i Âlem Gemisi'nin serdümeni Muhammet Efendi (Tufan) ve Mithat Paşa Gemisi'nin Kâtibi Hasan Basri Efendi deniz üstünde ambar kapaklarına tutunarak sağ kalanların Ruslar tarafından toplanarak Sivastopol'a götürüldüğünü, on gün süren tren yolculuğuyla ilk önce Sibirya'nın Doğusunda bulunan Dauria esir kampına götürüldüklerini ve orada esaret hayatlarının başladığını anlatır. Burada demir yolu inşaatlarında ve çeşitli işlerde çalıştırılırlar. Daha sonra Krasnoyark Esir Kampına oradan da Viladivostok'taki kampa götürülürler. Bu kamplarda esirlerin yarısından fazlası hayatını kaybetmiştir. Mart 1917'de Bolşevik rejiminin yıkılmasıyla Vladivostok'taki esirler serbest bırakılınca gemi esirlerinden kalanlar ikiye bölünür. Bir kısmı bir Japon vapuruna (Heimei Maru – Hey Mey Maru) binerek deniz yoluyla gitmeyi tercih ettiği gibi Serdümen Muhammet Efendi (Tufan) karadan gitmeyi tercih eder. Muhammet Efendi satın aldığı bir pusula ile yola çıkarak zaman zaman çalışarak Tiflis, Batum üzerinden ancak Haziran 1919'da

memleketi olan Rize'ye ulaşır.[13] İhya Kaptan ise Vladivostok'tan bir gemiye mürettebat olarak girerek Süveyş kanalı yolundan İtalya'ya oradan da Avusturya'ya geçtikten sonra tren ile İstanbul'a varabilmiştir. Sirkeci'de bindiği tramvaydan bileti olmadığı için indirilmesi onu çok yaralamıştır. (Oğlu Prof. Dr. Bedrettin Görgün ile söyleşi.)

Fevzi Çakmak'a göre gemilerde bir daha ele geçmeyecek kışlık donanım, bu savaş için çok gerekli olan haritalar, cephe, keşif amaçlı kullanılacak 2 tayyare, 3 pilot ve bir tayyare bölüğü, askerler ve Teşkilat-ı Mahsusa tarafından cephe arkasında isyan çıkarmak üzere özel olarak yetiştirilmiş Çerkez liderler bulunuyordu.[14]

Bu üç geminin, 220 personelinin ancak 36 tanesi (30'u kıyıya yakın seyreden Bezm-i Âlem Gemisinden olmak üzere) yüzerek kıyıya çıkarak kurtulmuş, 16'sı boğulmuş, esir alınan 168 kişiden; 13'ü esarete şehit olmuş, ancak 20'si esaretten dönebilmiştir. Diğerleri hakkında malumat yoktur.[15]

Gemilerin mürettebatından boğulan, yüzerek kıyıya çıkan, esarete giden, esarete yaşamını yitiren ve dönenebilenlerin isim listesi ek belgelerde sunulmuştur.

Gemide ne kadar asker olduğu kesin olarak bilinmemektedir. Ramazan Balcı doktora çalışmasında ve kitabında iki alay asker olduğunu yazmıştır.[16] Rusların resmi bildirisine dayanarak 9 Kasım 1914 tarihli New York Times Gazetesi'nde çıkan haber gemilerden birisinde asker bulunma ihtimalini doğruluyor; "Karadeniz'de donanmamız, Türk Zonguldak Limanı'nı topa tuttu, dört Türk nakliye gemisini batırdı. Üçü Türk ordusu için ikmal maddeleri ve giyim eşyaları ve olasılıkla biri asker taşıyordu." [17] Bahsedilen dördüncü gemi muhtemelen Kozlu da batırılan, Nikha Vapurudur.

Ayrıca bu konuda Deniz Nakliyat Şirketi arşivlerinde özel çalışmalar yapan Eser Tutel "Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası" kitabında, "Enver Paşa'nın emriyle iki uçak, mühimmat, yiyecek ve askeri giyecek, ayrıca da -alay kuvvetinde asker- yüklü olarak o sırada cereyan etmekte olan Türk – Rus Savaşı için Sarıkamış Cephesine gönderilmişlerdi." demektedir.[18]

İsmail Kayabalı ve Cemender Aslanoğlu, -1. Dünya Harbinde Türk

– Rus Deniz Savaşları- isimli makalelerinde; “Donanma kumandanına haber verilmeksizin 2 alayı taşıyan Bezm-i Alem, Mithat Paşa ve Yeşilırmak (?) şilepleri hareket etti. Rus Donanması, 7 Kasım’da Zonguldak’ı bombaladı ve bu sırada yukarıda adı geçen gemileri görerek her üçünü de batırdı, bundan sonrada Sivastopol’a döndü. Amiral (Souchon), asker yüklü 3 geminin batırılışı hadisesini İstanbul’da öğrendi. Büyük bir üzüntü ile Başkumandanlığa bir memorandum hazırlayarak gönderdi.” demektedir.[19]

Bu makalede üçüncü geminin ismi yanlış yazılmıştır (Yeşilırmak / Bahr-i Ahmer). Ayrıca Ruslar tarafından gemilerden ele geçirilen esirler ve yüzerek sahile çıkanlar arasında askerlerin bulunmaması, üç gemide de asker olması ihtimalini zayıflatmaktadır. Muhtemelen bir gemide askerler (bir veya iki alay ?) vardı ve çok kısa sürede batırıldığı için hepsi birden Karadeniz’in derinliklerine gömüldüler. Gemide Bulunan pilot Yüzbaşı Salim (İlkuçan) ve Fesa (Evrensev) Efendiler Ruslar tarafından denizden kurtarılmış ve en son olarak Sibiry’a’daki Vladivostok tutsak kampına götürülmüşlerdir.[20] Doktor Yusuf İzzettin’in anılarında iki pilotun önce Dauria Esir Kampı’na, sonra Krasnoyark, en son olarak da Vladivostok esir kampına götürüldüğü belirtilmiştir. Fesa (Evrensev) Bey, 5 yıl, 8 ay esaretten sonra dönmüş ve Doğu Cephesi’nde, Büyük Taarruzdan önce de Batı Cephesinde hizmetler görmüştür.[21] Salim (İlkuçan) Bey ise, 6 yıl esaretten sonra dönmüş ve Adana’da kurulan Havacılık Okulunda Kurtuluş Savaşı yıllarında pilot ihtiyacının giderilmesinde büyük katkıları olmuştur.

Gene 11 Kasım New York Times ve The Evening Citizen Gazeteleri Petrograd’dan aldığı bilgiye göre Rus Filosunun Zonguldak’ı bombardıman ettikten sonra; [22],

“Aynı anda bizim gözcü gemimiz, askerlerle yüklü olduğu tespit edilen bir Türk nakliye gemisi gördü. Kruvazörümüz bu gemiye yaklaştı ve ateş açarak batırdı. Ardından filo denize açıldı. Bundan kısa bir süre sonra Rus Filosu sisler arasında iki Türk nakliye gemisi daha tespit etti. Bunlardan biri, harp flaması çekmiş olan Mithat Paşa gemisiydi. Torpido botlar bu gemileri imha için gönderildiğinde bir üçüncü gemi daha görüldü.

Cephane, silahlar, otomobil ve tayyarelerle yüklü olan bu üç gemi de batırıldı. Gemilerden 248 kişi kurtarılarak ele geçirildi. Bunlar arasında birkaç -Alman subayı- ve bazı dokümanlar taşıyan bir kurmay subay vardı. Bu esir, gemilerin Trabzon'a -askeri birlikler- taşımakta kullanılmak için gönderildiğini ifade etti."

Bu gazete haberi üç geminin dışında asker yüklü bir gemi olduğundan bahsetmektedir.

Yerli ve yabancı kaynaklar gözden geçirilince, çok tartışmaya neden olan gemilerden birisinde sayısını kesin olarak bilmediğimiz askerler (bir veya iki alay ?) bulunduğu, batırılma tarihinin de 7 Kasım 1914 olduğu kesinlik kazanmaktadır.

Mithat Paşa Gemisi'nin Kâtibi Hasan Basri Efendi anılarında esirler arasında bulunan Alman Lubkin isminde bir subayın, Dersaadet'teki Alman sefinelerinden (gemilerinden) birinin kaptanı olup, liman tarafından bizim üç sefineye kumandan tayin edildiğini sonradan öğrendiklerini, yanında Orhan Bey isimli bir tercümanı olduğunu yazmıştır. Kaptan Lubkin'in akibeti bilinmemektedir.[23]

Türk nakliye gemilerinin batırılması hususunda dönemin Türk gazetelerinde gerçeği yansıtan haberlere rastlanılmaması, savaş ortamında kamuoyunun moral ve motivasyonunun olumsuz etkilenmemesi adına Türk Genel Karargâhının bir tavrı olarak (sansür) kabul edilebilir. Gazeteler savaş ortamında resmi bildiriler alamadıkları gibi, uygulanan sansür nedeni ile yabancı basının, Rus resmî bildirilerinden elde ettikleri haberleri tercüme edip yayınlamaları da mümkün değildir.

Zonguldak bombardımanını haber alan Türk basını büyük bir hayal kırıklığına uğradı. Tasvir-i Efkâr Gazetesi (8 Kasım 1914), Türk filosunun verdiği dersten sonra en azından belli bir süre Karadeniz'de faaliyet göstermeyeceği sanılan Rus savaş gemilerinin Zonguldak limanını topa tutmasının beklenmedik bir durum olduğunu yazdı. Ancak yine de "Böyle ehemmiyetsiz bir iki vaka ile telâşa düşmeye hacet yok. Cesur ve metin olalım. Her halde Karadeniz'de netice itibarıyla hâkimiyetin bizde kalması yüzde doksan muhakkaktır"

ifadeleriyle kamuoyunu teskin etmeye çalışıyordu. Aradan bir hafta geçtikten sonra gemilerin batırıldığı kabul edilmek zorunda kalındı ve 14 Kasım 1914 tarihli “Sabah” gazetesinde “İhya Edeceğiz” başlığı ile çıkan haberde “Bu gemilerin adlarının Ruslardan ganimet olarak alınan gemilere verilerek ihya edileceği” ifade edildi. (Prof. Dr. Tuncay Öğün arşivi)

Hafız Hakkı Paşa, anı defterine (26 Teşrînevvel 1330 – 8 Kasım 1914) düştüğü notta; “Bu Almanlarla karargâh-ı umumî çorba! Bizim Bezm-i Âlem, Mithat Paşa vapurlarından haber yok. Ereğli, Sinop Limanlarına sorduk, bilen yok. İhtimal ki battılar. Her şeyden evvel, en iyi ve yegâne iki tayyare, cephe battı, yazık!”[24] derken Alman komutanın gemileri korumakta yetersiz kaldığını belirtmekte, fakat kendisi de Genelkurmay İkinci başkanı olmasına rağmen üçüncü gemiden de hiç haberi olmadığı görülmektedir.

Bu kayıp, Sarıkamış felaketinin başlangıcı olmuş bugünden sonra Karadeniz üstünlüğü kesinlikle Rus Donanması’na geçmiştir. Bu malzemeler ve askerler Trabzon’a oradan Erzurum’a ulaşıyorsa Kafkas Cephesi’nde gene de yenilebilirdik fakat hiç olmazsa kırım bu kadar dramatik olmazdı.

Denebilir ki; Sarıkamış Meydan Muharebesi, Karadeniz’de kaybedilmiştir. Sarıkamış, donanma desteği olmayan bir kara savaşının başarılı olamayacağını en belirgin örneğidir.

Bir hafta önce donanmamız Rus Limanlarını bombalamışken sivil olmalarına rağmen askeri amaçla Karadeniz’e çıkan bu üç gemi, basit bir denizcilik kuralı olarak koruma amaçlı refakat verilmeyerek adeta Ruslara ikram edilmiştir.

Her yıl 7 Kasım’da Karadeniz Bölge Komutanlığı ve Karadeniz Ereğli Belediyesinin birlikte organize ettiği törenlerde Sarıkamış Deniz Şehitleri Anıtına çelenk konulduktan sonra bir firkateyn ile Ereğli – Kandilli açıklarında tahmin edilen mevkie gidilip denizcilik geleneklerine uygun, üç geminin ismi anılarak üzerinde gemilerin isimleri yazılı çelenkler denize atılmaktadır.

İlk kez 2007 yılında yapılan bu törenler kendisi de bir Sarıkamış esirinin torunu olan dönemin Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Metin Ataç tarafından Deniz Kuvvetleri

ajandasına kaydedilerek kurumsallaştırılmış, Karadeniz Bölge Komutanlığı ve Karadeniz Ereğli Belediyesi'nin özel gayretleri ile geleneksel hale gelmiştir.

Savaş sırasında Goeben ve Breslau'nun Türk Donanması'na kattığı üstün güç sayesinde Karadeniz deniz yolu 1915 yazına kadar kısmen açık kaldı. Rusya'nın inşa halindeki savaş gemilerini tamamlamasının ardından üstünlük tamamen Ruslara geçti. Bu tarihten sonra Ruslar sadece Türk gemilerini batırmakla kalmadı aynı zamanda Türk kıyılarında sivil yerleşimleri ve limanları ve Zonguldak başta olmak üzere kömür sahalarını tekrar tekrar bombardıman etti. Kömür sadece küçük yelkenli gemiler ile taşınabilir hale geldi. Rus gemileri bu küçük yelkenlileri bile takip ederek tek tek batırdı. Ancak Rus devriminden sonra Karadeniz'de ulaşım serbest bir hale gelebildi.

Prof. Dr. Bingür SÖNMEZ.

■ Dipnotlar:

- [1] Kress von Kressein, age, s.19-20.
- [2] Ali İhsan Sabis, age, s.165-166.
- [3] Kazım Karabekir, Birinci Dünya Savaşı Anıları, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2011, s.368-369.
- [4] Saim Besbelli, Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekâtı, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976, s.88.
- [5] Nestor Monasterev, age, s.16.
- [6] Cemal Güven, Mustafa Zenginbaş, Kafkas Cephesi'nin Karadeniz'den Takviyesine İlk Darbe: Rus Filosu Tarafından Zonguldak Bombardımanı ve Askeri Nakliye Gemilerinin Batırılması Hadisesi. Yeni Türkiye Kafkaslar Özel Sayısı, C:3 S:73, Türkiye Stratejik Araştırma Merkezi, Ankara 2015, s.748.
- [7] Cemal Güven, Mustafa Zenginbaş, age, s.749.
- [8] Cemal Güven, Mustafa Zenginbaş, age, s.750.
- [9] Süleyman Tekir, Birinci Dünya Savaşı Kafkas Cephesi'nde Türk-Rus Mücadelesi (1914-1917), Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kars 2015,

s.151.

[10] Süleyman Tekir, Birinci Dünya Savaşı Kafkas Cephesi'nde Türk-Rus Mücadelesi (1914-1917), Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kars 2015, s.151.

[11] Nestor Monasterev, age, s.16.

[12] Hasan Basri Efendi, Bir Gemi Kâtibinin Hatıraları, Haz: Bedrettin Görgün, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2009, s.22-27.

[13] Serdümen Muhammet Efendi'nin ailesi ile yapılan söyleşi.

[14] Fevzi Çakmak, Büyük Harp'te Şark Cephesi Harekâtı, Haz: Ahmet Tetik, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2011, s.481.

[15] Şükrü Yaman, Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi 2.Cilt, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları 2, İstanbul 1999, s.143-150.

[16] Ramazan Balcı, Tarihin Sarıkamış Duruşması, Nesil Yayınları, İstanbul 2006, s.54.

[17] Cemal Güven, Mustafa Zenginbaş, age, s.751.

[18] Eser Tutel, Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası, İletişim Yayınları, İstanbul 2006, s.142.

[19] İsmail Kayabalı, Cemender Arslanoğlu, "Birinci Dünya Savaşında Türk Donanması", Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü Aylık Dergisi (TKAED), Deniz Kuvvetleri – 2, S:129 (1973), s.693-694.

[20] Alptekin Müderrisoğlu, age, s.429.

[21] Sinemis Oğuz, "Mehmet Fesa Evrensev'in Yaşam Öyküsü", Kokpit, Türkiye Havayolu Pilotları Derneği Dergisi, S:36 (2016), s.47

[22] Cemal Güven, Mustafa Zenginbaş, age, s.752.

[23] Hasan Basri Efendi, Bir Gemi Kâtibinin Esaret Hatıraları, Haz: Bedrettin Görgün, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2009, s.22-27.

[24] Murat Bardakçı, Hafız Hakkı Paşa'nın Sarıkamış Günlüğü, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015, s.49. Taryhy makalalar