



## Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Sularında Sivil Deniz Taşıtlarının Yasadışı Faaliyetleri ve Alınan Tedbirler

### *Illegal Activities of Civilian Vessels and Measures Taken in Ottoman Waters in the First World War*

Doç. Dr. Serdar ÖZDEMİR <sup>1</sup>

#### Öz

Savaş, devletlerin ve toplumların yaşantısında kaos oluşturur. Bu kaos zamanlarında güçlerini ülkelerinin savunmasına ayıran siyasi ve askerî iktidarlar, kendi toprakları içindeki asayişî ikinci plana atmak zorunda kalmışlardır. Bundan dolayı kara parçalarının olduğu gibi karasularının kontrolünde de sorunlar yaşanmıştır. Karasularında yapılan yasa dışı faaliyetlerin sayısı, karada işlenenleri aratmayacak kadar fazladır. Bu yasa dışı faaliyetler, siyasi irade açısından zaaf olarak nitelendirilmektedir. Bu zaafardan ise çeşitli kişiler ve gruplar faydalanmışlardır. İşte bu çalışmada, Birinci Dünya Savaş sırasında Osmanlı karasularında işlenen deniz suçlarından ikisi üzerine odaklanılmıştır: mal ve para ile insan kaçakçılığı. Çalışmada bu yasa dışı faaliyetlerin nasıl ve hangi saiklerle işlendiği araştırılan soruların başında gelmektedir. Bu kapsamda, suça karışan yerli aktörler ve bunların ülke dışındaki uzantıları tespit edilmeye çalışılmıştır. İncelememizde Osmanlı siyasi ve askerî aklının yasa dışı faaliyetleri engellemek için yazdığı raporlara ve uygulamayı düşündüğü tedbirlere odaklanılarak Osmanlı Devleti'nin aldığı tedbirler açıklanacak ve tedbirler uygulanırken karşılaşılan problemlere değinilecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Birinci Dünya Savaşı, kaçakçılık, firar, altın, Osmanlı karasuları, vapur.

**Makale Türü:** Araştırma

#### Abstract

War creates chaos in the lives of states and societies. In these times of chaos, political and military powers, which devote their power to the defense of their countries, have had to put public order within their territories on the back burner. Therefore, there have been problems in the control of territorial waters as well as land masses. The number of illegal activities carried out in territorial waters is much higher than those committed on land. These illegal activities are characterized as weaknesses in terms of political will. Various individuals and groups took advantage of these weaknesses. This study focuses on two of the maritime crimes committed in Ottoman territorial waters during the First World War: smuggling of goods, money and people. How and with what motives these illegal activities were committed is one of the main questions investigated in this study. In this context, we have tried to identify the domestic actors involved in the crimes and their extensions abroad. In our analysis, we will focus on the reports written by the Ottoman political and military mind to prevent illegal activities and the measures that the Ottoman Empire thought to implement, explain the measures taken by the Ottoman Empire and address the problems encountered while implementing the measures.

**Keywords:** World War I, smuggling, desertion, gold, The Ottoman territorial waters, steamer.

**Paper Type:** Research

<sup>1</sup>Sakarya Üniversitesi, İlahiyat Fakültesi, İslam Tarihi Ana Bilim Dalı, [sozdemir@sakarya.edu.tr](mailto:sozdemir@sakarya.edu.tr)

**Atf için (to cite):** Özdemir, S. (2024). Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Sularında Sivil Deniz Taşıtlarının Yasadışı Faaliyetleri ve Alınan Tedbirler. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 26(4), 2003-2015.

## Giriş

Birinci Dünya Savaşı (1914-1918) esnasında bile uluslararası ticaret tamamen durmamış, devletler ülke içinden temin edemedikleri ihtiyaçlarını ülke dışından karşılamaya devam etmişlerdir. Sanayileşen dünyada hiçbir ülkenin kaynakları kendi ihtiyaçlarını tamamen karşılamaya yetmemiştir. Savaş dolayısıyla silah, teçhizat gibi malzemelerin üretimin artması, bazı emtiaya olan talebi daha da artırmış ve dolayısıyla çeşitli kalemlerin fiyatlarının yükselmesine yol açmıştır. Bu emtianın nakliyesinde karşılaşılan problemler de fiyatlarının artmasının diğer bir sebebi olmuştur. Bunların yanında sanayi iş kollarında çalışanların askere alınması da piyasa fiyatlarının yükselmesinde önemli bir amil olmuştur. Bütün bunlara rağmen zorlukla da olsa sürdürülmeye çalışılan ticarete, öngörülemeyen hammadde maliyeti artışları, önlenemeyen stokçuluk ve her gün değişen nakliye fiyatları gibi daha pek çok sebeple, kaçakçılık yüksek kâr marjından dolayı emtia temininde sıklıkla başvurulan bir yöntem olarak dikkat çekmiştir. Savaş emtiaya olduğu gibi insana olan ihtiyacı da arttırmıştır. Bu bağlamda varlıklarının devam ettirmek isteyen ülkeler, coğrafyalarında zorunlu askerlik uygulamasına geçmişlerdir. İnsanlar, karşılaşacakları hayati tehlikeler veya maddi sebepler yüzünden askere gitmek istememişler veya askere alınsalar bile kaçmaya çalışmışlar, askere alma ve cepheye sevk etme organizasyonlarının zayıfladığı dönemlerde ise askerden firar etmişlerdir. Çalışmada incelenecek bu iki başlıkta Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na giden süreçte ve savaş sırasında karasularında karşılaştığı iki temel sivil tehlike işlenecektir. Bunlardan ilki mal ve para kaçakçılığı olmuştur.

### 1. Birinci Dünya Savaşı Boyunca Osmanlı Sularında Mal ve Para Kaçakçılığı

Savaş sırasında deniz taşıtlarının karıştığı başlıca yasa dışı faaliyet, mal ve para kaçakçılığıdır. Bu tür kaçakçılık iki şekilde yapılmıştır. Bunlardan ilki, Osmanlı topraklarından "harp kaçağı" olarak adlandırılan emtianın izinsiz olarak ülkeden çıkarılmasıdır. İkincisi ise Osmanlı topraklarına yakın bölgelerden getirilen kaçak eşyalardır. Avrupa'da Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine Osmanlı Genelkurmayı 2 Ağustos 1914 Cuma günü öğleden sonra genel seferberlik ilan etmiştir (Erickson, 2011, s. 66). İlk tür kaçakçılık faaliyetleriyle henüz seferberlik döneminde karşılaşmıştır. Bu dönemde İtilaf Devletlerine çalışan şirketler Osmanlı topraklarından zahire çıkarmaya çalışmışlardır. Bu konuda taşradaki mülki kurumların dikkati çekilmiştir. Nitekim Dahiliye Nezareti'nden Beyrut ve Halep Vilayetlerine 26 Ekim 1914 tarihinde şifreli olarak acil koduyla gönderilen yazıda; Fransız Messagerie vapurlarının ipek kozası almak bahanesiyle Hayfa ve Süveyde limanlarından külliyetli buğday, arpa ve nohut alacağı; bundan 15 gün önce Cünye iskelesine gelen çok miktardaki zahirenin de Fransa'ya taşındığı; bölgede nohut ve çeşitlerinden beş bin çuval zahire olduğu ve bundan dolayı ahalinin elinde yabancı ülkelere çıkarılacak mahalli ihtiyaçtan fazla erzak bulunduğu takdirde askeriye kullanılması için alınması gerektiği ve son olarak ise kaçakçılığın önlenmesi ve hububatın korunaklı bölgelere gönderilmesinin Harbiye Nezaretinden önemle bildirildiği ifade edilmiştir (BOA, DH.ŞFR. 46/79, 26.10.1914).

İkinci tür kaçakçılık, Osmanlı topraklarından izinsiz olarak eşya ve para çıkartılması şeklinde olmuş ve bunun için sivil deniz araçları kullanılmıştır. Bu kaçakçılığın yönlendirildiği başlıca mevki, Karadeniz'deki Bulgaristan ve Romanya limanları olmuştur. Nitekim Köstence Başşehbenderliği, Osmanlı topraklarından ülke dışına altın ihracının yasak olmasına rağmen İstanbul limanından yelken gemileriyle ve çok miktarda Osmanlı altını kaçırıldığını belirtmiştir BOA, HR.SYS. 2114/1, 31.01.1916). Burada belirtmek gerekir ki, Osmanlı limanlarındaki deniz taşıtlarında olağanın üzerinde para bulunduran gemi mürettebatları hemen sorgulanmıştır. Buna, Giresun limanına fındık almak için gelen Andon isimindeki Romanya vapuru örnek olarak verilebilir. Vapur kaptanı, araca binip inerken üzeri polis tarafından aranmıştır. Kaptanın iki bacağındaki muşambalar içinde 40 Osmanlı altını, 18 büyük ve 4 yarım Fransız lirası ortaya çıkmıştır. Bunun üzerine kaptan Divan-ı Harbe verilmiş ama suçu olmadığı anlaşıldığı için vapurun Köstence'ye hareketine izin verilmiştir (BOA, DH. ŞFR. 477/83, 28.06.1915).

İkinci tür kaçakçılık faaliyetin yoğunlaştığı alanlardan biri Adalar Denizi bölgesi olmuştur. Karargâh-ı Umumi İstihbarat Şubesinde (II. Şube) görevli olan Yüzbaşı Hüsameddin Efendi, İzmir ve çevresinde çok faal kaçakçılık olduğu hakkında bir rapor kaleme almıştır. İzmir sahillerinin karşısındaki yabancı devletlerin işgali altındaki adalarda yaşayan Rumlar, Osmanlı topraklarına kaçak eşya getirmiş ve götürmüşlerdir. Rumlar, Midilli, Sakız, Sisam gibi adaları sahile yakınlıkları ve elverişli sevkiyat noktaları olmaları dolayısıyla depo olarak kullanmışlardır. Midilli, Sakız ve Sisam'dan veya Leryoz (Leros) ve Kalimnos adalarından gecenin karanlığında hareket eden bir yelkenli, uygun bir rüzgâr bulduğunda karşı sahile 1-2 saat içinde geçerek bu sahillere süratle sevkiyat yapabilmıştır (DTA, BN. 49/976, 13.06.1916).

Savaşın başında hızlanan kaçakçılık faaliyetleri arşiv belgelerinden de anlaşıldığı üzere savaşın sonuna kadar devam etmiştir. Örneğin sahibi Ahmed Hamdi Bey olan ve Yakup Reis adlı bir kaptan tarafından idare edilen 23 tonluk bir motor, Zonguldak'a gitmek için vesika aldığı halde yapılan kontrollerde Zonguldak'a değil, Köstence'ye giderek kaçakçılık yaptığı ortaya çıkmıştır. Bu dönemde Karadeniz'de kaçakçılık yapan çok sayıda motor tespit edilmiştir. Bunlardan biri olan Asayış-i Bahri motorunda, kayıt dışı silah da ele geçirilmiştir (BOA, DH.EUM.SSM. 32/3, 15.08.1918). Bu tür kaçakçılık faaliyetlerini yapanlar arasında Osmanlı tebaasından olan kaptanlar göze çarpmaktadır. Örneğin Tirebolulu Köroğlu Hakkı Reis, Tirebolulu Selim Efendi'den Samsun'a göndermek üzere 3300 kilo zeytin, üzüm, incir, zeytin yağı ve sabun satın almıştır. Hakkı Reis, İstanbul Liman Reislighinden aldığı evrakta, yükünü Samsun'a götüreceğini belirtse de yükünü Bulgaristan'a ait Rumeli Burgaz'ında sattığı ortaya çıkarılmıştır (BOA, HR.SFR. (04). 912/113, 23.07.1917).

Bulgaristan, ülkesindeki emtia eksikliğinin giderilmesi için Osmanlı topraklarından yapılan kaçakçılığa göz yummuş, bir başka deyişle kaçakçılığı teşvik etmiştir. Nitekim Burgaz Şehbenderliği, 21 Temmuz 1917'de bu konuya dair bir rapor göndermiştir. Buna göre, yükü zeytin yağı ve sabun olan bir Osmanlı gemisi Süzebolu'ya (Sozopol) gelmiş ve tesadüfen bölgede olan Burgaz Bulgar Bankası Müdürü Mösyö Kaçef tarafından satın alındığı haberi alınmıştır. Zeytin ve sabunun Osmanlı topraklarından ihracının yasak olmasından dolayı hemen harekete geçilmiş ve Süzebolu Liman Reislighinden telgrafla geminin kimliği ve yükü hakkında malumat istenmiştir. Birkaç saat sonra Osmanlı gemisinin Süzebolu'ya gelerek zeytin yağı ve sabundan olan yükünü satıp döndüğü cevabı verilmiştir. Derhal konu hakkında şehir valisi Mösyö Roçef görülmüş ve kendisinden büyük ihtimalle kaçak olan eşyanın gümrükte alıkonulması rica edilmiştir. Aynı zamanda Gümrük İdaresine müracaat edilmiştir. Gümrük İdaresinin ve Vali Mösyö Roçef'in beyanlarından anlaşıldığına göre gemi kaptanı, bir yük belgesi ve seyrüsefer varakası gösterememiştir. Adı geçen yük, Mösyö Kaçef tarafından satın alınır alınmaz Süzebolu limanında, Bulgar bandırası taşıyan diğer bir gemiye nakledilmiş ve Burgaz limanına getirilmiştir. Gümrük İdaresinden alınan malumata göre Burgaz Gümrüğüne getirilen bu yük, 28 sandık 837 kilo incir, 52 sandık 775 kilo üzüm, 15 teneke 254 kilo zeytinyağı, 16 çuval 1266 kilo sabun ve 25 şişe 1994 kilo zeytinden oluşmaktadır (BOA, HR.SFR. (04). 912/113, 21.07.1917). Burada açıklamak gerekir ki Osmanlı topraklarından Bulgaristan'a kaçırılan emtia sonucunda bölge kaçak eşya deposu haline gelmiştir. Bu durum, Osmanlı basınına da yansımıştır. *Tanin* gazetesi 18 Ağustos 1918 tarihli sayısında, Sofya'da askerî zabıta memurlarının 600 kilo kadar kaçak ayakkabı ile birçok deri ve elbise kumaşını yakaladıklarını, malların değerinin bir milyon franktan fazla olduğunu ve kaçakçılar ile yataklık edenlerinin tutuklandıklarını yazmıştır (Tanin, Ağustos 1918, s. 2). Buradan Bulgar siyasî aklının savaş boyunca ülkesindeki emtia eksikliğinin kaçakçılıkla giderilmesine göz yumarken, savaş sonuna doğru bunlara el koyarak bir çeşit kamu kaynağı oluşturduğu anlaşılmaktadır.

Sivil idarenin zayıfladığı ve savaş sırasında olağan görevlerinin üzerinde yetkiler üstlenen bazı Osmanlı subayları da kaçakçılık faaliyetlerine karışmışlardır. Bu konu hakkında Büyükdere Askerî Kontrol Şubesi Müdürlüğü bir rapor yazmıştır. Raporda 12 Eylül 1918'de Köstence'ye doğru yola çıkacak olan askerî sevkiyata ait Tarik römorkörünün kontrolü sırasında aracın makine dairesinde gizlenmiş sabun ve tütün paketleri bulunduğu belirtilmiştir. Müdürlük kaçak

malzemelere askerî sevkiyata ait taşıtlarda çok sık rastlandığını açıklamış ve durumun çok çirkin bir hâl aldığı ifade etmiştir. Bu kontrolde ele geçirilen 39 bin adet sigara ve muhtelif ağırlıklardaki tütünler Sirkeci'deki Reji İdaresine gönderilmiş; ele geçirilen sinema şeritleri, musiki notaları ve haritalar ise kontrol edilmesi için Askerî Sansür Müfettişliğine ulaştırılmıştır. Kontroller esnasında, römorkörde görevli Mülazım-ı Sani Nuri Efendi ve arkadaşı, ihracı yasak olan eşyanın incelenmesini engellemeye çalışmış, hatta görevli subaylara saldırmışlardır. Bu fiillerinden dolayı şahıslar hakkında ilgili kanunun uygulanması ve görevlerinden alınması talep edilmiştir (BOA, DH.EUM.SSM. 62/18, 15.09.1918).

Emtia eksikliğinin giderilmesi için kaçakçılığı Osmanlı kurumlarının da değerlendirme yaptığı anlaşılmaktadır. Bu bağlamda Çakmakçılar'daki Yusufyan Hanı'nda 18 numaralı ticarethanesinde ticaretle uğraşan emekli Ahmed Hamdi Paşa, Maliye Nezaretine başvurmuştur. Paşa, İstanbul'un şeker ihtiyacının günden güne arttığını, buna karşılık Yunanistan'da fazla miktarda şeker bulunduğunu, Yunanistan sahillerinden Sakız'a gidilebileceğini ve oradan da kaçak olarak kayıklarla şeker getirmenin mümkün olduğunu belirtmiştir. Paşa, daha sonra Çeşme'ye yanaşmasına izin verilecek şeker kayıklarının, şimendiferle İstanbul'a nakledilebileceğini ifade etmiştir. Maliye Nezaretinde oluşturulan özel komisyon, şeker ihtiyacının giderilmesi için teklife olumlu yaklaşmış ve konu hakkındaki görüşlerinin alınması için durumu Dahiliye ve Harbiye Nezaretlerine de yazmıştır (BOA, DH.İ.UM. 98-1/1-18, 1.12.1915). Ancak Dahiliye Nezareti, şeker ithalinin bazı şartlarla olabileceğini belirtmiştir. Nitekim bölgedeki adalarla yapılacak nakliye dolayısıyla casusluk faaliyetlerinin artabileceğini, bölgeye gidip gelecek şahısların mahalli idare tarafından güvenilir kişilerden seçilmesini, bunların vilayetten onaylanan fotoğraflı bir belgeleri olmasını, şahısların sürekli teftiş edilmesini ve bölgeyi kullanılacak yolculara da durumun sezdirilmemesi gerektiğini ifade etmiştir. Bundan sonra ise durum Başkumandanlık Vekâletine yazılmıştır. Açıklanan risklerin farkında olan Başkumandan Vekili Enver Paşa, şeker kayıklarının Çeşme'ye yanaşmasına izin verilmesi için I. Ordu Kumandanlığına emir vermiştir (BOA, DH.İ.UM. 98-1/1-18, 13.12.1915). Akabinde Aydın vilayetine kaçak yollarla şeker getirilmesi için izin verildiği 14 Aralık 1915'te bildirilmiştir (BOA, DH.İ.UM. 98-1/1-18). Başkumandanlık Vekâleti II. Şubesi ise Ahmed Hamdi Paşa'nın tasarısının kendilerine gönderilmesini Dahiliye Nezaretinden talep etmiştir (BOA, DH.İ.UM. 98-1/1-30, 22.12.1915).

Zikredilen kaçakçılık tasarısından kısa bir süre sonra, Mart 1916'da muhtelif kaçak emtia, devlet kontrolünde Aydın vilayetine bağlı Çeşme'ye getirilmiştir. Merkezi idare ülkenin muhtaç olduğu bazı ticari maddelerin bu şekilde temin edilmesini takdir etmekle birlikte bu durumun düşmanların casusluğuna imkân vereceğini belirtmiş ve bunun konuda tedbir alınması gerektiğini 22 Mart 1916'da mahalli idareye tekrar hatırlatma ihtiyacı duymuştur (BOA, DH. ŞFR. 62/87, 22.03.1916).

İnsanları mal kaçakçılığına yönlendiren başlıca etken savaş dolayısıyla fiyatların aşırı yükselmesidir. Gerçekten de savaş sırasında şekerin 1914'teki fiyatı 3 kuruş iken savaşın son senesinde 195 kuruşa çıkmıştır. Çay ise 60 kuruştan 1918'te 500 kuruşa yükselmiştir. Kahve ise 12 kuruştan 800 kuruşa kadar yükselmiştir (Korkmaz, 2020, s. 262). Meşru kaynaklardan bu ihtiyaçlarını karşılayamayan insanlar, tabii olarak kaçakçılığa yönelmişlerdir. Bu bağlamda karşılaşılan bir diğer husus ise bazı kimselerin fırsatçılığıydı. Nitekim Dahiliye Nezaretinin isteği üzerine bölgesindeki emtia fiyatlarının durumu hakkında bir rapor kaleme alan Hüdavendigar Valisi, halkın kaçakçılığa yönelmesinin sebeplerini sıralarken önemli bir insani zaafa dikkat çekmiştir: '*Halk bir kere ihtikârın (karaborsa/vurgunculuk) tadını aldı. Ufak sermayesini az bir müddet zarfında yükseltmenin yolunu buldu. O yoldan ayrılmamakta ısrar edeceği bedihidir (açıktır).*' Aynı belgede Hakkı Bey, vilayetin gaz, şeker, ecza, kösele ve diğer deriler, her çeşit manifatura ve demire bölgenin acilen ihtiyacı olduğunu belirtmiştir (BOA, DH.İ.UM. 98-2/1-56, 13.04.1916). Gerçekten de kısa bir süre sonra Ramazan ayının gelmesinden dolayı şekerin bir an önce bölgesine gönderilmesini talep eden Bursa Valisi Hakkı Bey'e şu cevap verilmiştir: '*Evvelce*

*gönderilen şekerler hasta çocuklar için ve bir defalık olduklarından tekrar o suretle şeker irsaline imkân yoktur. Piyasadan tedarik ettirilmesi...*' (BOA, DH.İ.UM. 98-3/1-9, 17.06.1916).

Burada son olarak belirtmek gerekir ki sadece emtia ve para değil bizzat deniz taşıtları da Osmanlı karasularından kaçmıştır. Özellikle mürettebatı gayrimüslimlerden oluşan araçlar böyle faaliyetlere karışmışlardır. Bu bağlamda kaptan ve mürettebatı Rumlardan oluşan İran bandıralı Juliana vapuru, İstanbul'dan kömür almak için Ereğli limanına sevk olunduğu halde Köstence'ye gitmiştir. Diplomatik misyon, vapurun dönme niyetinde de bulunmadığını 13 Temmuz 1915'te merkeze yazmıştır (BOA, DH.EUM.5.Şb. 15/53-A, (13.07.1915).

## 2. Osmanlı Karasularında İnsan Kaçakçılığı

Birinci Dünya Savaşı'nda gerçekleşen "insan kaçakçılığı", ekseriyetle asker firarileri, izinsiz olarak Osmanlı topraklarından pasaportsuz olarak ayrılanlar ve izinli olarak deniz taşıtlarıyla ülke dışına çıkmalarına rağmen geri dönmeyenlerden oluşmaktadır. Bunlar arasında insan kaçakçılığına bulaşanların büyük bir kısmını firariler oluşturmuştur. Bilindiği gibi 2 Ağustos 1914'te ilân edilen genel seferberlik üzerine 1310 (1894) doğumlular başta olmak üzere 1311-1316 yıllarını kapsayan, bir diğer deyişle 14-20 yaş arasındaki bütün gençler silah altına davet edildi. Bu durum gayrimüslimler için de geçerliydi (Gülsoy, 2000, s. 168). Birinci Dünya Savaşı boyunca 2.290.000 kişi silah altına alındı. Savaş sırasında Osmanlı topraklarında asker firarilerinin sayısının 300-500 bin kişi arasında olduğu tahmin edilmektedir (Beşikçi, 2015, s. 271-272). Bu firarilerden küçük bir kısmı ülke dışına kaçmıştır. Nitekim Osmanlı Seferberliği üzerinde araştırma yapan Beşikçi, konu hakkında şunları belirtmiştir:

*".. yabancı bir ülkeye gitmek ya da yurt dışındayken geri dönmek askerden kaçmanın savaştan önce ve savaş esnasında yaygın yollarından biriydi. Elbette, bu seçeneğin sadece bu tür seyahatlere gücü yetecek kadar zengin olanlara ya da yurtdışında kendilerine destek olacak yakınları bulunan kişilere açık olduğunu tahmin etmek zor değildir. Dolayısıyla, eldeki verilerden yola çıkarak, kentli üst ve orta sınıfların ve yurt dışı bağlantıları daha çok olan Osmanlı gayrimüslimlerinin bu yöntemle diğer kesimlere nazaran daha çok başvurduğunu söylemek yanlış olmayacaktır."* (Beşikçi, 2015, s. 302).

Haddizatında askerden firar etme sorunu seferberliğinin ilanından çok daha önce başlamış ve bu durumdan menfaat kazanan teşkilatlı yapılar olduğu ortaya çıkmıştır. Bunlardan birine Karadeniz bölgesinde tesadüf edilmektedir. Nitekim Dahiliye Nezaretinden Karadeniz'deki mülkî kurumlara 3 Ağustos 1914'te bir yazı göndermiştir. Bu yazıda, Rizeli kaptan Topaloğlu Hüseyin'in asker kaçakçılığıyla uğraştığı, askerden kaçmak isteyen efradı ve silah altına davet olunan gençleri memleketlerinden alarak Kafkasya sahillerine çıkardığı, bundan takriben dört ay önce 20 kadar silahlı askeri Sohum'a götürdüğü, bunların da o taraflarda silahlarını sattıkları, şahısların faaliyet bölgesinin Samsun'dan itibaren bütün Osmanlı sahillerini kapsadığı yapılan ihbara atfen Tiflis Başşehbenderliğinden bildirildiği ifade edilmiştir. Durum hakkında daha ayrıntılı tahkikat yapılması ve şahıslar hakkında gereken kanuni işlemin uygulanması da vurgulanmıştır (BOA, DH. ŞFR. 43/159, 3.08.1914; Beşikçi, 2015, s. 301).

Yunan bandıralı vapurlar, asker firarilerinin Osmanlı topraklarını terk ederken kullandıkları araçlardır. Örneğin Arnavutköy açıklarında demirli Yunan bandıralı Sofya vapurunda saklanan 129 asker firarisi yakalanmıştır. Bu şahısların firarlarını kolaylaştıran vapur kaptanı ile birlikte 10 Yunan vatandaşı da tutuklanarak Divan-ı Harbe sevk edilmişlerdir. Sevk işlemleri, Yunan kaçıları yasından gönderilen memurlar nezdinde yapılmıştır (BOA, DH.EUM.4.Şb. 1/16, 7.09.1914). Bu şekilde Yunanistan Elçiliğiyle diplomatik bir krizin önüne geçilmesi istenmiştir. Buna rağmen Yunan Elçiliği, ilk aramadan beş gün sonra Osmanlı görevlilerinin zorla vapura girdiklerini, Yunan vatandaşı 13 kişiyi tutuklayarak divan-ı harbe verdiklerini, tutukluların sorgulandıktan sonra tahliye edilmelerine rağmen durumun tekrarının önlenmesini, faillerinin cezalandırılmasını ve vapurun İstanbul'dan ayrılmasına izin verilmesini

talep etmiştir. Yapılan tahkikat sonucunda Yunan Elçiliğinin bütün şikayetlerinin doğru olmadığı ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte, tutukluların sonuncusu olan İkinci Kaptan Mihail Katakın, Yunanistan vatandaşı olması ve İstanbul'da belli bir ikametgâhı olmadığından dolayı 29 Ekim 1914'te sınır dışı edilmiştir (BOA, DH.EUM.4.Şb. 1/16, 19.11.1914).

İtalyan vapurları da firarilerin sıklıkla kullandıkları araçlar olmuştur. Bu bağlamda Brendizi Şehbenderliği, İstanbul'dan gelen İtalyan vapurlarıyla pek çok firarinin Brendizi'ye geldiklerini ve rıhtımı tarassutla görevli olanlarının görevlerini kötüye kullandıklarını 21 Ağustos 1914'te bildirmiştir (BOA, DH.EUM.KLU. 1/28, 26.08.1914). Eylül ayı içinde de İstanbul'dan Selanik'e ulaşan İtalyan Milano vapurundan 10 tane Rum asker firarisi çıkmıştır. Hatta bu şahısların firarlarını kolaylaştıran ve vapura binmelerini sağlayan bazı memurlara rüşvet verdikleri öğrenilmiştir (BOA, DH.EUM.KLU. 2/44, 30.09.1914). Bilhassa rüşvet, bu dönemdeki firar sayısının artmasındaki sebeplerden biri olarak değerlendirilebilir.

Osmanlı Devleti, kendi donanmasının 29 Ekim 1914'te gerçekleştirdiği Karadeniz baskını üzerine Birinci Dünya Savaşı'na dahil olmuştur (Cengizer, 2017, s. 477-478). Bu haberin alınmasından itibaren Osmanlı ordusuna katılmak istemeyen gayrimüslimlerin firarlarında ciddi bir artış gözlenmeye başlamıştır. Bu firarlara yardım eden denizciler hakkında diplomatik misyonlardan İstanbul'a pek çok bilgi gönderilmiştir. Bu bağlamda Köstence Başşehbenderliği, 25 Kasım 1914'te bir süredir Köstence ile Varna, Balçık ve diğer limanlar arasında seyrüsefer eden ve Kadiri ismi verilen Marmara iskelelerine mensup ve Osmanlı sancağı taşıyan 20-30 tonluk Rum yelken kayıklarının sayısının günden güne arttığını, Köstence'deki sayısının 34'e ulaştığını, bunların kaptan ve tayfalarının askerî işlemler için şehbenderliğe gitmemelerinin dikkati çektiğini, bu kayıkların harp münasebetiyle ve askerlikten firar maksadı ile adı geçen bölge limanlarında çalışarak Osmanlı limanlarına gitmediklerinin anlaşıldığını başkente yazmıştır (BOA, DH.EUM.3.Şb. 3/4, 28.11.1914).

Bu dönemde asker kaçakçılarının yanında pasaportsuz insan kaçakçılığı da artmıştır. Dahiliye Nezareti, Akdeniz'de kıyısı olan mülkî kurumlara bu kapsamda bir tahrirat göndermiştir. Burada, İran bandıralı Persepolis vapurunun Kıbrıs ve oradan Suriye sahilleriyle Mersin ve Antalya'ya uğramak için hareket ettiği, vapurun sıhhiye patentesi olmadığını ve pasaportsuz 30 kadar yolcu taşıdığı açıklanmıştır. Dahiliye Nezareti; vapurun önceden Beyrut'ta Hacı Davud vapurlarında çalışmış Karabori tarafından kiralandığını, şahsın hareketlerinin ve durumunun şüpheli olduğunu açıkladıktan sonra vapurun bölgelerine ulaştığında tahkikat yapılmasını, vapurun kiracısı ve pasaportsuz yolcuları hakkında gerekli kanuni işlemin uygulanmasını emretmiştir (BOA, DH. ŞFR. 48/286, 5.01.1915).

Savaş döneminde insan kaçakçılığıyla uğraşan çıkar grupları ortaya çıkmıştır. Nitekim Polina yelkenli gemisiyle Köstence'ye sahte isimle firar eden ve kimliği anlaşılamayan Doktor Jan Anagnastidi'nin firarını kolaylaştıran Kaptan Yavridis'in ile Komisyoncu Mustafa haklarında Divan-ı Harb-i Örfiye gönderilmesi için Merkez Kumandanlığına 19 Eylül 1916'da bilgi verilmiştir (BOA, DH.EUM.5.Şb. 28/37, 19.09.1916). Muhtemelen Kaptan Yavridis ile Komisyoncu Mustafa'nın firar hadisesine maddi çıkarları için bulaşmışlardı.

Bu dönemde, deniz araçlarıyla firar etmek için kullanılan yöntemlerin başında sahte belgeler temin edilmesi gelmektedir. Bunlardan tespit edilebilen bir örnekte; nüfus tezkeresini Şileli Prasa oğlu Nikola veledi Yorgi'ye vererek Nuh isimindeki yelkenlisiyle Köstence'ye gitmesini sağlayan Şileli Fati veledi Kıryako hakkında gerekli kanuni işlemin yapılması için Merkez Kumandanlığına yazıldığı görülmektedir (BOA, DH.EUM.SSM. 7/8, 23.07.1916). Bir diğer olayda ise İntibah vapuruyla firar ederken Liman Şubesi tarafından yakalanan nefer Andovan oğlu Panayot'un sahte mühürle belge doldurduğu anlaşılmıştır (BOA, DH.EUM.SSM. 23/23, 26.06.1918). Benzer bir olay Gülcemal vapurunda da yaşanmıştır. Nitekim birkaç gün Büyükdere'de kalan Gülcemal vapuruna Büyükdere Askerî Kontrol Şubesi ani bir teftiş yapmıştır. Vapurda asker firarileriyle birlikte Müslüman isimlerine yazılmış seyahat vesikası

bulunan ikisi Hristiyan toplam 38 kişi yakalanmıştır. Firarilerin üzerinde İngiliz tüfeği de ele geçirilmiştir (BOA, DH.EUM.ADL. 43/37, 11.08.1918).

Firarilerin yöntemlerinden bir diğeri de gemi tayfası olarak ülke dışına çıktıktan sonra gemiden kaçmalarıdır. Köstence'ye yük almak için gelen Turan gemisi mürettebatından Kalikratyalı (Mimarsinan-Büyükçekmece) 1315 (1899) doğumlu Panko veledi Vasil, bu şekilde firar etmiştir. Bu firar hadiselerini gemi kaptanları Osmanlı diplomatlarına haber vermek zorundaydılar. Ayrıca firar hadiselerine karışanların nüfus tezkerelerinin İstanbul'a gönderilmesi mecburi tutulmuştur (BOA, DH.EUM.3.Şb. 13/4, 5.04.1916). Köstence üzerinden firar hadiselerinin artması üzerine bölgedeki Osmanlı Başşehbenderliği, İstanbul'un durum hakkında dikkatini çekmiştir. Bu bağlamda başşehbenderlik, İstanbul'dan Romanya'ya gelen yelkenli gemi mürettebatından bazılarının ve özellikle askerlik yaşında olan Rumların Köstence'ye ulaştıktan sonra firar ettiklerini, şahısların araçlara zarar vermenin yanında firarî olduklarını her yerde pervasızca söylediklerini belirtmiştir. Başşehbenderlik, konu hakkında bölgedeki liman reisliğine ve emniyetine yapılan müracaatlardan ise savaş dolayısıyla bir sonuç alınmadığını ifade etmiştir (BOA, DH.EUM.3.Şb. 13/56, (12.04.1916).

Diplomatik misyonlar, belgesi olmadan Osmanlı topraklarından çıkanları rapor etmişler ve bunlar hakkında bilgi almak için muhbirler kullanmışlardır. Bu bağlamda Köstence Başşahbenderliği İstanbul'a gönderdiği tahriratta, Polna ismindeki yelkenliyle 24 Mart 1916'da Doktor Jan Anagnastidi isminde bir Rum'un Köstence'ye geldiğini, şahsın elinde hiçbir evrakı olmadığından dolayı polis tarafından tutuklandığını, bunun üzerine kişinin Yunan konsolosluğuna müracaat ederek Yunanistan'a gitmek üzere bir Yunan pasaportu aldığını bildirmiştir. Durum hakkında bilgi alınması için geminin süvarisine yazılı ve sözlü olarak davet yapıldığı, ancak kaptanın şehbenderliğe gelmediği belirtilmiştir. Bunun üzerine şehbenderlik, tahkikat yapılması için gemiye muhbir gönderdiyse de tayfaların durumu inkâr ettiğini İstanbul'a yazmıştır (BOA, DH.EUM.5.Şb. 23/21, 18.04.1916).

Savaş süresince bazı Osmanlı devlet görevlilerinin insan kaçakçılığına göz yumdukları da kayıtlardan anlaşılmaktadır. Bu bağlamda Karadeniz'de seyrüsefer eden bahriye taşıtlarını kontrol eden memurların rüşvet karşılığında askerlik çağındaki şahısların gitmesine izin verdikleri ihbarı üzerine derinlemesine bir tahkikat yapılmıştır. Tahkikat sonucunda bütün salapurya, kayık ve mavnalar kahyası Hacı Yakup ile kurşuncu kayıkları kethüdası Ali Osman'ın Harbiye Nezaretinin emriyle oluşturdukları müfrezelere para karşılığında efrat kaydettikleri ve bu efradı deniz araçlarıyla şahsi menfaatleri için Romanya ve Karadeniz sahillerine sevk ettikleri öğrenilmiştir. Bununla beraber İstanbul Polis Müdürlüğü, şahısların cezalandırılmasını sağlayacak kanuni delillere ulaşamadığını da ifade etmiştir (BOA, DH.EUM.6.Şb. 54/39, 23.11.1916).

Firar olaylarına Osmanlı ordusuna ait deniz taşıtları da karışmıştır. Bu bağlamda seyahat varakası olmayan dört Rum kadını İmalat-ı Harbiye'ye ait mavnaya alan Kaptan İnebolululu İsmail oğlu Mustafa, Tekirdağ'da ele geçirilmiştir. Kaptan hakkında Takibat Kanunu uygulanmıştır (BOA, DH.EUM.SSM. 29/61, 29.08.1918). Benzer bir olay askerî sevkியatta kullanılan Tarik römorköründe de yaşanmıştır. Kontrolü yapılan römorkun evrakı İğne Ada için düzenlenmiştir. Römorkun seyahatinde deniz polisleri bir sorun görmese de Büyükdere Askerî Kontrol Şubesi subayları, hareketlerinden şüphelenilen Ömer oğlu Muhsin'in üzerinde yaptıkları aramada Köstence'deki bazı kişilere verilmek üzere evrak ve mektuplar bulmaları üzerine şahsın Köstence'ye firar ettiğini anlamışlardır. Kontrol Şubesi, Tarik römorkörü kaptanının da insan kaçırılmasında dahil olduğunu açıklamıştır. Kontrol Şubesi, İğne Ada'nın uzun zamandır insan kaçakçılığının merkezi olduğunu bildiğini, devlete ait bir araçla insan kaçakçılığının yapılmasının hükümeti çok zor bir durumda bıraktığını ve ibret olması çok sert muamele yapılması gerektiğini belirtmiştir (BOA, DH.EUM.SSM. 62/13, 12.09.1918).

Arşiv belgelerinden de anlaşıldığı üzere, asker firarileri her zaman istediklerine ulaşamamışlardır. Nitekim İzmir Bayraklı İskelesinden yola çıkan 16 Rum askerî firarisinin

bindiği kayık fırtınadan dolayı parçalanmıştır. Karaya ulaşan firarilere yapılan teslim ol çağrısına direnmeleri üzerine üçü ölü, altısı yaralı ve diğerleri sağ olarak yakalanmıştır. Bu durumu 8 Ocak 1916'da merkeze yazan Urla Emniyet Müfettişliği, merkez polisinin gözü önünde olan Bayraklı İskelesinden insan kaçırıldığını belirterek duruma önlem alınması gerektiğini belirtmiştir (BOA, DH.EUM.3.Şb. 11/15, 8.01.1916; BOA, DH. ŞFR. 59/275, 11.01.1916).

### 3. Kaçakçılığın Önlenmesine Dair Rapor ve Teklifler

Osmanlı sivil ve askerî kurumları kaçakçılığın ve firarların engellenmesi için muhtelif kapsamlarda raporlar yazmış ve bunların önüne geçilebilmesi için birtakım tedbirler düşünmüşlerdir. Karadeniz sahillerinde açıklanan önlemler vakit kaybedilmeksizin alınırken İzmir sahillerindeki önlemler hakkında Bahriye Nezareti, Karargâh-ı Umumi II. Şubesinde görevli olan Yüzbaşı Hüsameddin Efendi'ye 13 Haziran 1916'da bir rapor yazdırmıştır. Raporun üçüncü bölümü, İzmir ve çevresindeki kaçakçılıkla ilgili alınması gereken tedbirlerle ilgilidir. Yüzbaşı Hüsameddin'in raporunda kaçakçılığın engellenmesi için şu önerileri getirmiştir:

- 1-Vapur ve yelkenli tarassut gemileri temin edilmesi,
- 2-Karada telsiz-telgraf istasyonu oluşturulması,
- 3-Sahillerde işaret istasyonları oluşturulması,
- 4-Güvenilir muhbirler tedarik edilmesi,
- 5-Sahillerde bulunan gayrimüslimlerin kaldırılması ve bundan sonra iskân ettirilmemesi (DTA, BN. 49/976, 13.06.1916).

Deniz taşıtlarının eksikliğinin giderilmesi için kurumların gündemine gelen bazı teklifler, Başkumandanlık Vekâleti tarafından kabul edilmemiştir. Bunlardan biri Bahriye Nezareti Müsteşarı imzalı olarak 18 Temmuz 1916'da Dahiliye Nezaretine cevap olarak gönderilen yazıda açıklanmıştır. Müsteşar yazısında şunları belirtmiştir: 'Rusların içinde kısmen Rum tayfa bulunan Osmanlı yelken gemilerini bahriye nakliyatımıza zarar vermek amacıyla ve çeşitli hilelerle kendi taraflarına çektikleri daha önceden Bahriye Nezareti tarafından haber alınmış ve bunun çaresi düşünülmüştür. Sonuçta Karadeniz'e çıkan Osmanlı gemileri ve diğer taşıtlarındaki mürettebatı arasında gayrimüslim hiçbir ferdin bulundurulmasına, gayrimüslim tebaanın Müslümanlardan gemi ve diğer deniz taşıtları satın almalarının engellenmesinden başka etkili bir çare olmadığı anlaşılmıştır. Bu bağlamda gayrimüslim mürettebatın Karadeniz'de seyrüseferlerine izin verilmemesi Başkumandanlık Vekâletinden istirham edilmiş ve aynı şekilde gayrimüslim tebaanın Müslümanlardan gemi satın almalarının idare olarak yasaklanmasına dair 25 Temmuz 1916 tarihli tezkeremde mütalaanız sorulmuştur. Başkumandanlık Vekâletinin cevabında gayrimüslim mürettebatın Karadeniz'de seyrüsefer edilmesinin engellenmesine izin vermediği gibi onların Müslümanlardan gemi satın almasının idare olarak engellenmesi konusu da 3 Ağustos 1916 tarihli tezkerenizde uygun bulunmamış ve sonuçta vatanın selameti noktasından zararı açık olan bu durum ortadan kaldırılmamıştır. Bu cevaba rağmen belirtilen tedbirler dışında bir çare düşünülememiştir.' Akabinde konu hakkındaki son kararın Dahiliye Nezaretine ait olduğu belirtilmiştir (BOA, DH.EUM.3.Şb. 14/76, 7.08.1916). Dahiliye Nezaretinin cevabında, daha önceden de bildirildiği gibi gayrimüslim tebaanın Müslümanlardan gemi satın almasının idareten engellenmesinin mümkün olamayacağından bu durum göz önüne alınarak farklı tedbirler alınması gerektiği ifade edilmiştir (BOA, DH.EUM.3.Şb. 14/76, 21.08.1916).

Bir diğer tedbir düşüncesi İstanbul Vilayeti tarafından düşünülmüş ve Dahiliye Nezaretine Eylül 1916'da iletilmiştir. Vilayet, tedbir teklifinden önce emniyet birimlerinden aldığı raporu açıklamıştır: 'Askerlerin büyük kısmının kıtalarından ve sevkıyattan vapur veya kayıklarla firar ediyorlar. Bunun engellenmesi her iskelede polis ve inzibat memurları tarafından asker vesikalarının kontrol edilmesiyle mümkündür. Efrat, sürekli olarak Taşköprü yönüne firar ettiği için takip müfrezesi ikiye ayrılmış ve biri bölgeye sevk edilmiştir. Davete uymayarak, eşkıyalık eden ve firarlarına devam eden efradın ailelerinin ibret olması için vilayet dışına sürgün edilmesine ve şimdiki müfreme kuvvetine 10 neferin daha ilavesine lüzum görüldüğü için gereğinin yapılmasına izin verilmesi Vilayet Jandarma Alay Kumandanlığından talep edilmiştir.'



Valilik bundan sonra ise yapılması gerekenleri belirtmiştir. Bu bağlamda, davete icabet etmeyenlerin ailelerinin diğer vilayete sürgün edilmesini uygun görmediklerini, bununla beraber asker vesikalarının her iskelede polis ve inzibat memurları tarafından kontrol edilmesi için gerekli tebliğin yapılmasına izin verilmesi arz edilmiştir. Buna ek olarak Takip Müfrezeye Kumandanlığınca yakalanan bakaya efrat miktarını gösteren liste de gönderilmiştir (BOA, DH.EUM.6.Şb. 9/11, 12.09.1916).

Bir diğer teklif Burgaz Şehbenderliğinden gelmiştir. Şehbenderlik Osmanlı topraklarından kaçak eşya gelmesinin önlenmesi için Bulgar sahillere gelerek yükünü satmak isteyen Osmanlı gemi kaptanlarının Varna ve Burgaz Şehbenderliklerine yük belgelerini göstermeleri ve bunun karşılığında izin almalarını gerektiğini belirtmiştir. Bundan sonra şehbenderlikler, Bulgar Sahil Kumandanlıkları ve Gümrük İdareleri satış muamelesi yapılması ve yüklerini boşaltmalarına izin vereceklerdi. Son olarak Burgaz Şehbenderliği, açıkladıkları tedbir tasdik edilirse savaş devam ettiği müddetçe bunun uygulanabileceğini açıklamıştır (BOA, HR.SFR. (04). 912/113, 21.07.1917).

Rapordan ve tekliflerden anlaşıldığına göre Osmanlı asker ve sivil bürokratları problemlerin farkındadırlar. Ancak problemin farkına varmak bir aşama, buna çare bulmak başka bir aşama ve bulunan çareyi hayata geçirmek ve bunu devam ettirmek ise bambaşka aşamalıdır. Bu cümleden olarak şimdi kaçakçılığa ve firarlara karşı alınan tedbirlere bakabiliriz.

#### 4. Kaçaklığa ve Firarlara Karşı Alınan Tedbirler

Osmanlı Devleti, sivillere ait deniz araçlarının kontrolünün sağlanması için seferberlik döneminden itibaren çok sayıda tedbir almıştır. Tedbirlerin çok olması konunun önemini gösterdiği gibi aynı zamanda beklenen sonuçların alınmadığına da işaret etmektedir. Belirtmek gerekir ki burada sıralanan tedbirler, yalnızca deniz ulaşımıyla ilgili olanlardır.

Tedbir alınmasının temel sebeplerini ülkenin ihtiyaçları oluşturmuştur. Bu bağlamda Levazımat-ı Umumiye Riyaseti, henüz 12 Ağustos 1914'te yiyecek, elbise ve teçhizat yüklü vapurların Osmanlı karasularından kendilerinden izin alınmadan dışarıya çıkmaması için emir vermiştir (BOA, DH. ŞFR. 436/94, 12.08.1914). Bu bağlamda denizlerden yapılan kaçakçılığa karşı alınan en etkili tedbir bunların kullanıldığı vapurların yakından takip edilmesidir. Seferberlik döneminde diplomatik problem oluşmasından çekinildiği için tarafsız ülkelere ait deniz taşıtlarının kaçak emtia olan yüklerinin limanlara çıkarılmasına izin verilmemiştir. Bu bağlamda Beyrut Valiliği, bölgesine gelen İtalyan Vardar vapurunun alınan tedbirler neticesinde kaçak eşya indiremediği ve Mersin'e doğru hareket ettiğini merkeze yazılmıştır (BOA, DH.EUM.KLH. 5/7, 2.10.1914).

Para kaçakçılığının önlenmesi için ise hukuki tedbirler alınmıştır. Bu bağlamda altın ihracının yasaklanmasına dair 5 maddelik geçici bir kanun 6 Kasım 1914'te (17 Zilhicce 1332/23 Te 1330) yayımlanmıştır. Kanunun ilk maddesinde, Maliye Nezaretinin izni olmadan sikke veya külçe halinde altının Osmanlı ülkesinden harice çıkarılması yasaklanmıştır. Kaçak olarak ihraç edilmek istenilen altınların müsadere olunacağı ve faillere üç aydan iki seneye kadar hapis cezası verileceği belirtilmiştir. İkinci maddesine göre yolcular, zaruri masrafları için statüleri ve gidecekleri mahallin mesafesine göre Maliye Nezaretinin belirleyeceği miktarda altını beraberlerinde götürebileceklerdi. Üçüncü maddede altınların müsadere sırasında birisi altının sahibine verilmek üzere iki nüsha zabıt varakası düzenlenecekti. Bunun düzenlemeyen memurlar, devlet malının zimmetine geçirmiş gibi cezalandırılacaktı (Ceride-i Adliye, 1332, s. 6341). Bu kanun 31 Ocak 1916'da (25 Rebiülevvel 1334/18 Kânunusani 1331) Meclis-i Umumi tarafından onaylanmıştır (Ceride-i Adliye, 1334, s. 7131-7132).

Askerlerin firar etmesinin önüne geçilmesi için alınan bir diğer tedbir güvenilir vapurların kullanılması olmuştur. Bu bağlamda Başkumandanlık Vekâleti, Varna, Ereğli ve diğer limanlar ile İstanbul arasında 300-400 tonluk İtalyan vapurlarının savaştan önce Yunan bandırasıyla

seyahat ettikleri ve bunların mürettebatlarının çoğunun Rum ve Yunanlı olduğu için askerler Köstence ile İstanbul arasında posta yapan Bulgar vapurları ile gönderilmesini emretmiştir. Bu emir diplomatik misyonlar tarafından Aralık 1914'ten itibaren uygulanmaya başlanmıştır (BOA, HR.SFR. (04). 635/64, (25.12.1914).

Kaçakçılığa karşı alınan emniyet tedbirleri kapsamında deniz araçları sık sık kontrole tabi tutulmuşlardır. Bu bağlamda asker firarisi taşıdığı haber alınan İtalyan bandıralı Jan vapuru kaptanından 16 Aralık 1915'te firarileri teslim etmesi istenmiştir. Kaptanın bunu reddetmesi üzerine vapura zorla girilmiştir. Köstence'ye firar etmek üzere olan askerlik yaşındaki Osmanlı tebaasından Harlambo, Penabot, Vasil ve Yorgi isimlerinde şahıslarla, bunların firarlarına yardım eden Yunan vatandaşlarından Anataş Nikola ve Stemta ele geçirilmiştir. Şahıslar, kendilerine yardım ve yataklık yapan vapurun birinci ve ikinci kaptanlarıyla birlikte Divan-ı Harbi Örfiye sevk edilmişlerdir. Bu durum üzerine İtalyan Elçiliği, Hariciye Nezaretine bir tahrirat göndermiştir. Elçilik, tutuklamalar yapılmadan önce İtalyan diplomatlarına daha önceden haber verilmesine lüzum olduğunu, tevkifler sırasında konsolos memurunun gemide bulunması gerektiğini, anlaşmalara, usul ve teamüllere aykırı olarak İtalyan bayrağı taşıyan gemilerin Osmanlı limanlarından başka bir ülkenin toprağı [hariç ez memleket] imtiyazından faydalandıklarını belirterek durumu protesto etmiştir (BOA, DH.EUM.5.Şb. 9/61, 22.12.1914). Hariciye Nezareti, durumu Hukuk Müşavirliğine sormuştur. Müşavirlik, uluslararası hukuka göre böyle bir tutuklama yapılması için İtalyan konsolosluk görevlilerini bulunmasına gerek olmadığını belirtmiştir. Konu hakkında Dahiliye Nezareti de bir tahkikat yaptırmıştır. Dahiliye Nezaretine verilen raporda, gemi kaptanların Merkez Kumandanlığı, tarafından serbest bırakıldığını ve diğerlerinin de padişah affından dolayı mahkemelerinin yapılmadığını ve firarilerin ise mensup oldukları asker alma dairesine teslim edilmelerine Divan-ı Harbi Örfi'nin karar verdiği belirtilmiştir (BOA, DH.EUM.5.Şb. 9/61, 22.02.1915). Böylece savaş sırasında bile eski alışkanlıkların devam ettiği ve Osmanlı idarecilerin çok dar bir alanda siyaset üretmeye ve problem çözmeye çalıştıkları anlaşılmaktadır.

İtalyanlarla vapurların kontrolü hakkındaki ihtilaflar sonraki aylarda da devam etmiştir. Bu bağlamda İskenderun İtalya Konsolosunun İtalya vapurlarına gidip gelmesinde zorluk çıkarıldığını ve vapura giriş çıkışlarında üzerinin arandığının Halep İtalya konsolosu tarafından ifade edilmesi üzerine durum mahalli kaymakamlıktan sorulmuştur. Buna, düşman savaş gemilerinin bulunduğu limanlardan gelen bütün şahısların istisnasız aranmasına dair genel bir tedbir olduğu cevabı verilmiştir. Akabinde konsolosun aranmasının sebebi ilave edilmiştir. Buna göre amaç, düşman tarafından dahile ve dahilden gemiye kâğıt (haber) kaçırılmasının ve memleketten harice para nakledilmesinin engellenmesi olduğu belirtilmiştir. Son olarak konsolosun kendi elçiliğine başvurması gerektiği ifade edilmiştir (BOA, DH.EUM.5.Şb. 11/9, 1.04.1915).

Savaşın üçüncü senesine gelindiğinde asker kaçakları konusunda alınan tedbirlerin yeterli olmadığı görülmektedir. Bu konuda, Polis Müdür-i Umumisinden Dahiliye Nezaretine 10 Mayıs 1916'da bir tahrirat gönderilmiştir. Nitekim Müdüriyet, askerlik yaşında olanlarının ülke dışına çıkmamasına öncesinden beri dikkat edildiğini ve Umum İskele ve Limanlar Kumandanlığı tarafından izin verildiğini ancak bu tedbirin kifayetsizliği görüldüğü belirtilmiştir. Bundan sonra Karadeniz'e çıkacak olan bütün deniz taşıtları mürettebatlarının hüviyetlerinin polisçe tahkik edilecektir. Müdüriyet, kontrolün nasıl yapılacağına dair bir talimatname de göndermiştir. Talimatnamede dışarıdan İstanbul'a gelecek kayıklar hakkında şu kararlar belirtmiştir:

1-Dışarıdan İstanbul'a gelecek kayıklar torpil hattından römorkör ile çekilmek (cer edilmek) şartıyla Boğaz dışında fenderde tutulacak ve bu sırada bunların belirlenmiş durma mahallerin dışında başka bir yerde durmamaları ve kontrol öncesinde kara ile kesinlikle irtibat kurmamaları talep edilir. Bunun için Karadeniz Mevki-i Müstahkem Kumandanlığına tebligat yapılacaktır.

2-Fenerden umur yerine cer edilecek gemiler aynı şekilde hiçbir yerle irtibat kurmadan polis tarafından sıkı bir kontrole tabi tutulacaktır. Kontrolün amacı, gemi reisi ve tayfalarının hüviyetlerinin ayrıntılarıyla incelenmesi ve fotoğraflarının karşılaştırılmasıdır. Böylece gemiye bir yabancı girmesi engellenebilecektir. Ayrıca evrak ve haberlerin kaçırılması da bu sayede kontrol altına alınabilecektir. İstanbul'a gelen gemilerin durdurulduğu yerlerde kontrol edildiğine dair evrakların incelenebilmesi için gerekli zamanın kazanılması da bu kapsamda gözetilen amaçlar arasındadır.

3-İstanbul'dan hareket eden kayıklar, polis tarafından durdurulacak ve kontrol edilecektir. Kontrolde şunlara dikkat edilecektir: Tayfaların askeri durumları incelenecektir. Elleriinde seyahate izinli oldukları hakkında vesika ve liman kağıtları olup olmadığına bakılacaktır. Tayfanın yanında ve gemide altın yahut akçe bulunup bulunmadığına bakılacaktır. Sansürden geçmemiş evrak ve kapalı mektup olup olmadığı araştırılacaktır. Geminin yükü için ihraç vesikası alıp almadığına bakılacaktır.

4-Kontrollerinin yapılması için Kavak mevkiî polisin emrine verilecek ve bölgeye bir muavin de tayin edilecektir.

5-Her zaman kontrol bir muavin ve bir polis tarafından yapılacaktır.

6-Kontrol için iki tane çifte sandal ilave edilerek adetleri üçe çıkarılacaktır.

7-Her gün kaç gemi kontrol edildiği, bunların tayfasının adedi, isimleri ve yükünün miktarına dair bir liste oluşturularak düzenli olarak müdürlüğe gönderilecektir (BOA, DH.EUM.5.Şb. 13/56, 10.05.1916).

Açıklanan talimatname 7 Ağustos 1916'da daha da geliştirilerek bir kez daha yayınlanmıştır. Bu bağlamda oluşturulan yönetmeliklerde adı geçen yerlerin güvenliğinin sağlanmasına özellikle dikkat edilmiştir. Talimatnamenin başında savaşın getirdiği çeşitli sebeplerden dolayı kullanım dışında bırakılan taşıtların kaydının tutulması gerektiği belirtilmiştir. Bundan sonra talimatnamede, bilhassa Karadeniz sahillerine yanaşacak deniz taşıtlarının kayıt altına alınması gerektiği belirtilmiş ve uygulanması için mülkî kurumlara gönderilmiştir. Talimatın başında, casusluğun önlenmesi için sahip oldukları seyahat vesikalarında belirtilen mahallerin dışındaki limanlara, sahillere bilhassa Karadeniz mntikasına ne sebeple olursa olsun uğrayan veya yaklaşan deniz taşıtları hakkındaki talimatın şiddetle uygulanmasının gerekliliği açıklandıktan sonra ilave maddeler belirtilmiştir. Buna göre, deniz taşıtları limandan ayrılmadan önce kayıt altına alınması için liman reisine müracaat etmek zorunda olacaklar, yol tezkeresini, yükünü ve mürettebatının onaylanmış listesini göstereceklerdi. Akabinde liman reisi, varsa sansür ve gümrük memurlarıyla polis ve jandarmadan oluşan bir heyet araca gidecek, kaptanın gösterdiği evrakı kontrol edecek, mürettebatın üstleri ve eşyası, evraklar ve mektuplar araştırılacak, şüpheli bir şey elde edilemediği takdirde aracın sahilden ayrılmasına müsaade edilecekti.

Bundan sonra suç unsurları açıklanmıştır. Buna göre taşıtın yol tezkeresi talimatın dışında olması, mürettebat listesinin onaylanmaması, kayıt dışı personel bulunması, listedeki mürettebatın ispat edilmemiş ve belgelendirilmemiş gaybubetleri bulunması, kaçak veya yasak eşya taşımaları, el yazısı veya matbu sansür ve posta damgasından geçmemiş evrak ve mektuplar bulunması durumlarında taşıtın diğer araçlarla bağlantısı koparılacaktı. Bu taşıtların kaptan ve mürettebatı en yakın askeri divan-ı harbe sevk edilecek ve konu hakkında Karargâh-ı Umûmiye bilgi verilecekti. Özellikle geminin geldiği iskele düşman, tarafsız veya müttefik devletler sahilleri ise tahkikat çok daha dikkatli bir şekilde yapılacaktı. Eğer gemi limanların dışındaki sahilin herhangi bir kısmına yanaşırsa ve tarassut postaları veya yakın sahillerdeki inzibat memurları bulunmazsa, mahalli görevliler yukarıdaki talimat hükümlerini tatbik edecek ve en yakın askerî kumandanlığı durumdan haberdar edeceklerdir. Limanın dışındaki sahile yaklaşan gemiler genel olarak şüpheli kabul edilecek ve araştırma şiddetlendirilecektir (BOA, DH.EUM.SSM. 53/64, 7.08.1916).

Osmanlı idaresinin aldığı tedbirlerden bir diğeri de kaçak eşyaların müsadere edilmesi olmuştur. Örneğin İstanbul'a götürmek üzere Ereğli limanında Yiğitzade Halid Efendi'ye ait olarak vapura yüklenen 17 çuval zahirenin kaçak olduğu anlaşılmıştır. Bunun üzerine zahirenin

müsadere edilmesine Ereğli Kazası meclisince karar verilmiştir. Bu karar onanmak üzere Şura-yı Devlet'e gönderilmiştir (BOA, DH.İ.UM. 27/14, 14.06.1916).

Osmanlı topraklarından kaçırılan emtiayı geri almak diplomatik misyonların görevlerinden biri olmuştur. Bu bağlamda Tirebolulu Köroğlu Hakkı Reis, Tirebolulu Selim Efendi'den Samsun'a göndermek üzere 3300 kilo zeytin, üzüm, incir, zeytin yağı ve sabun satın almıştır. Hakkı Reis, İstanbul Liman Reislüğinden aldığı evrakta yüküne Samsun'a götüreceğini belirtmiştir. Fakat yükünü Bulgaristan'a ait olan Rumeli Burgaz'ında satmıştır. Hakkı Reis'in emtiayı satmasının engellenmesi için Osmanlı diplomatları Bulgaristan idaresi müracaatta bulunmuştur (BOA, HR.SFR. (04). 912/113, 23.07.1917).

Kaçakçılık faaliyetlerinin engellenmesi için alınan tedbirlerden biri de bunları yakalayanlara ödül verilmesi olmuştur. Bu bağlamda 12 Eylül 1918'de Köstence'ye doğru yola çıkacakken kontrol edilen Tarık römorköründe 39 bin adet sigara ve tütün ele geçirilmiştir. Sirkeci'deki Reji İdaresine gönderilen tütün mamulleri karşılığında 3450 kuruş mükafat alınmıştır (BOA, DH.EUM.SSM. 62/18, 15.09.1918).

## Sonuç

Sivil deniz taşıtlarının savaş sırasındaki faaliyetlerini incelediğimiz çalışmada önemli sonuçlara ulaşılmıştır. Bunlardan biri, devletin herhangi bir kurumundaki zaafının sonucunda ortaya çıkan ranttan çıkar gruplarının istifade ettiğidir. Bu grupları oluşturan temel faktör menfaat ortaklığıdır. Dolayısıyla bu grupların oluşumunda din ve ırk ayrımı olmamıştır. Rantın yüksek olması çıkar gruplarının göze aldığı tehlikeyi de arttırmıştır.

Osmanlı Devleti idarecileri sorunların farkına varmışlardır. Dolayısıyla sorunlar hakkında raporlar yazdırmışlardır. Ayrıca sorunu fark eden bürokratlar, çözüm önerileri sunmuşlardır. Bunların bir kısmı kabul edilmemekle birlikte çok sayıda tedbir alınmıştır. Tedbirlerin bir kısmının uygulanmasında ise bazı bürokratların görevlerini kötüye kullandıkları ortaya çıkmıştır.

Osmanlı Devleti, deniz güvenliğini barış döneminden itibaren sağlayamamıştır. Dolayısıyla savaş sırasında çeşitli olağanüstü güvenlik tedbirleri almaya ve uygulamaya çalışmıştır. Buna rağmen istenilen seviyede güvenlik sağlanamamıştır. Denizlerde kontrol sağlanması uzun soluklu bir mücadeleyi ve iyi yetişmiş insan gücünü gerektirmektedir. Burada son olarak söylenmelidir ki ülkenin varlığıyla ilgili bir problemde devlet kurumlarının birlikte organize olması gerekmektedir. Aksi takdirde bunun bedelini toplumun tamamı ödemektedir.

## Kaynakça

- Beşikçi, M. (2015). *Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Seferberliği*. İstanbul: İşbankası Yayınları.
- Cengizer, A. (2017). *Adil Hafızanın Işığında Osmanlı'nın Son Savaşı*. İstanbul: Ötüken Yayınları
- Ceride-i Adliye, 29 Zilhicce 1332/5 Teşrinisani 1330/Numara: 111, Dördüncü Sene.
- Ceride-i Adliye, 11 Safer 1334/20 Kanunuevvel 1331/Numara: 145, Altıncı Sene.
- Deniz Tarihi Arşivi (DTA), Bahriye Nezareti (BN), 49/976.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Üçüncü Şube (DH.EUM.3.Şb), 3/4; 11/15; 13/4; 13/56; 14/76.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Dördüncü Şube (DH.EUM.4.Şb), 1/16.

- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Beşinci Şube (DH.EUM.5.Şb), 9/61; 11/9; 13/56; 15/53-A; 23/21; 28/37.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Altınca Şube (DH.EUM.6.Şb), 9/11; 54/39.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Takibat-ı Adliye Kalem-i (DH.EUM.ADL), 43/37.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Kalem-i Hususi (DH.EUM.KLH), 5/7.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Kalem-i Umumi (DH.EUM.KLU), 1/28; 2/44.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Seyrüsefer Kalem-i (DH.EUM.SSM), 7/8; 23/23; 29/61; 32/3, 53/64; 62/13; 62/18.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye İdare-i Umumiyye (DH.İ.UM), 27/14; 98-1/1-18; 98-1/1-30; 98-2/1-56; 98-3/1-9.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Şifre Kalem-i (DH. ŞFR), 43/159; 46/79; 48/286; 59/275; 62/87; 436/94; 477/83.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Hariciye Nezareti Sofya Sefareti (BOA, HR.SFR. (04), 635/64; 912/113.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Hariciye Nezareti Siyasi (BOA, HR.SYS), 2114/1.
- Erickson, E. J. (2011). *Size Ölmeyi Emrediyorum*. (Akad, M.T. Çev.). İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Korkmaz, E. (2020). Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Devleti'nde Karaborsa. *Ankara Üniversitesi Türk İnkilâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 66, 241-279.
- Gülsoy, U. (2000). *Osmanlı Gayrimüslimlerinin Askerlik Serüveni*. İstanbul: Simurg Yayıncılık.
- Tanin*, 11 Zilhicce 1336/18 Ağustos 1334/1918, Numara: 3479, s. 2.
- Tanin*, 9 Zilhicce 1336/15 Eylül 1334/1918, Numara: 3507, s. 2.

#### ETİK ve BİLİMSEL İLKELER SORUMLULUK BEYANI

Bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara ve bilimsel atıf gösterme ilkelerine riayet edildiğini yazar(lar) beyan eder. Aksi bir durumun tespiti halinde Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi'nin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk makale yazarlarına aittir.