

BOĞAZLARIN HUKUKİ STATÜSÜNE GÖRE YABANCI GEMİLERİN BOĞAZLARDAN GEÇİŞ PRATİKLERİNİN BOĞAZLAR MUHAFAZLIĞI'NCA TATBİKİ (1832-1908)

THE APPLICATION OF PASSAGE PRACTICE OF FOREIGN SHIPS THROUGH THE STRAITS BY STRAITS GUARDSHIP ACCORDING TO THE LEGAL STATUS OF THE STRAITS (1832-1908)

Pınar ÇEVİK AZAP*

Geliş Tarihi/Received:12.05.2023

Kabul Tarihi/Accepted:30.10.2023

ÇEVİK AZAP, Pınar, (2024), "Boğazların Hukuki Statüsüne Göre Yabancı Gemilerin Boğazlardan Geçiş Pratiklerinin Boğazlar Muhafızlığı'nca Tatbiki (1832-1908)", Belgî Dergisi, S.27, Pamukkale Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, Kış 2024/1, ss. 179-208.

Öz

1453 yılında İstanbul'un fethedilmesi ve ardından yürütülen genişleme siyaseti kapsamında 1484 yılından itibaren Karadeniz'in tüm sahil şeridinde sahip olunması, Osmanlı Devleti'ne boğazlar üzerinde mutlak egemenlik hakkı tanımıştır. Osmanlı Devleti'nin boğazlar üzerindeki bu mutlak egemenlik hakkı, Boğazlar'dan geçiş ve Karadeniz'in deniz ulaşımının tamamıyla Osmanlı Devleti'nin tasarrufunda bulunmasına olanak sağlamaktaydı. Boğazların tüm yabancı devletlerin gemilerine kapalı olması esası üzerine belirlenen bu tasarruf hakkı, XVIII. yüzyılın sonlarına kadar tatbik edilse de Osmanlı Devleti'nin Boğazlar üzerindeki bu hakkı, 1798 yılından itibaren yabancı devletlerle yapılan ikili anlaşmalarla zayıflatılmış, 1841 yılından itibaren de çok taraflı antlaşmalarda sınırlandırılmıştı. Yapılan uluslararası antlaşmalarla hukuki statüsü belirlenen boğazlardan yabancı gemilerin geçiş rejimi, Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı ve Bahr-i Siyah Boğazı Muhafızlığı ile kontrol edilmekteydi. Her iki boğazlar muhafızlığı bu vazifesini, 1832 yılında müşiriyet olarak tesis edilen Tophane-i Amire Müşiriyeti'ne bağlı olarak yürütmekteydi. Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah Boğazları Muhafızlığı, hem uluslararası antlaşmalarla belirlenen kaidelere uygun olarak yabancı gemilerin geçiş rejimini tatbik etmekteydi hem de çağın ihtiyacı ve zorunluluğu kapsamında bu geçişler esnasında gemiler üzerinde deniz karantinasını icra etmekteydi. Ayrıca silah, mühimmat, barut gibi patlayıcı maddelerin kaçak bir şekilde boğazlardan geçirilmesine mâni olmak da her iki boğazlar muhafızlığının göreviydi. Bu çalışmanın amacı, 1908 yılında lağvedilene kadar Tophane-i Amire Müşiriyeti'ne bağlı olan Boğazlar Muhafızlığı'nın, yabancı gemilerin boğazlardan geçiş rejimini uygulama pratiklerini incelemektir. Bu amaç doğrultusunda çalışmanın kapsamı, yabancı gemilerin uluslararası antlaşmalarla belirlenen geçiş kaideleri ile bu kaidelerin barış ve savaş zamanlarında Boğazlar Muhafızlığı'nca ne şekilde uygulandığını tespit etmek olacaktır. Bu yapılırken, konuyu doğrudan ve dolaylı ihtiva eden Osmanlı arşivi belgelerinden ve literatürden yararlanılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Boğazlar, Tophane-i Amire, Bahr-i Sefid, Bahr-i Siyah, Karantina, Kırım Harbi, Doksanüç Harbi, Sefine.

* Dr., T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, pınarcevikazap@gmail.com, (<https://orcid.org/0000-0002-5131-4427>).

Abstract

Within the scope Istanbul's conquest (1453) and the following enlargement policy, owning the entire Black Sea coastline since 1484 gave the Ottoman Empire absolute sovereignty over the Straits. This right allowed the passage through the Straits and the Black Sea's maritime transport to be completely at the Ottoman Empire's disposal. Although this right of disposition determined on the principle of the straits being closed to all foreign states' ships were implemented until late 1700s, its right over the straits was weakened by bilateral agreements made since 1798, and restricted with multilateral agreements since 1841. Foreign ships' passage regime through the straits whose legal status was determined by international treaties were controlled with Bahr-i Sefid and Bahr-i Siyah Straits Guardships. Both Guardships conducted this duty under the Tophane-i Amire Müşiriyeti, established as a Marshallship in 1832. Bahr-i Sefid and Bahr-i Siyah Straits Guardships both applied the transit regime of foreign ships in accordance with the rules determined by international treaties, and carried out maritime quarantine on the ships during these passages within the scope of the needs and requirements of the age. Additionally, to prevent the smuggling of explosives such as weapons, ammunition and gunpowder through the straits was the duty of both Straits Guardships. This study's aim is to examine the application practices of the foreign ships' passage regime through the Straits by the Straits Guardship, affiliated to the Tophane-i Amire Müşiriyeti till its abolishment (1908). Thus, the study's scope will be to determine the transit rules of foreign ships determined by international agreements and how these rules were applied by the Straits Guardship in times of peace and war. While doing this, Ottoman archive documents and literature covering the subject directly and indirectly will be used.

Keywords: *Straits, Bahr-i Sefid, Bahr-i Siyah, Quarantine, Crimean War, The '93 War, Tophane-i Amire, Master-at-arms.*

Giriş

Osmanlı Devleti, etrafı denizlerle çevrili bir coğrafyada hükümlanlık sürmekle jeopolitik ve stratejik önemi haiz olan Akdeniz ve Karadeniz boğazlarının hâkimiyetini de elinde bulunduruyordu. İstanbul'un 1453'te fethedilmesinden sonra, Osmanlı'nın genişleme siyaseti kapsamında Karadeniz'in tüm sahil şeridinin imparatorluğa ait olması ve bir iç deniz durumuna gelmesi ile 1484 yılı itibarıyla boğazlar üzerindeki tüm egemenlik hakları Osmanlı Devleti tarafından kullanılmaya başladı¹. Boğazlardan gemilerin geçişi ve Karadeniz'deki deniz ulaşımının tamamıyla Osmanlı Devleti'nin tasarrufunda bulunması dolayısıyla boğazların ve Karadeniz'in yabancı gemilere kapalı olması esası üzerine belirlenen rejim, *kadim kaidesi* olarak adlandırılan bir rejim olarak tatbik edile geldi². Ancak Osmanlı Devleti'nin kadim kaide olarak boğazlar üzerinde yürüttüğü söz konusu bu mutlak egemenlik hakkı 1798, 1809 ve 1833 yıllarında yapılan ikili anlaşmalarla zayıflatılmıştı.

Fransız yayılmacı politikası ve Napolyon Bonapart'ın Temmuz 1798'de Mısır'ı istilası, uluslararası siyasette birtakım değişikliklerin yaşanmasına neden olmuştu. Fransa'ya karşı askeri tedbir almak zorunda olan Osmanlı Devleti, Rusya ile 23 Aralık 1798'de ittifak yapmak durumunda kalmıştı³. Antlaşmaya göre Osmanlı Devleti Karadeniz'i, müttefiki Rusya'nın harp gemileri haricindeki tüm harp gemilerine kapamayı kabul etmişti. Ebedi emeline yaklaşma fırsatı bulan Rusya ise bu antlaşma sayesinde harp gemilerini, Karadeniz Boğazı'ndan geçirmeyi başarmıştı⁴. Rusya, Osmanlı Devleti'nin dış politikada içinde bulunduğu yalnızlıktan istifade ederek 1798 yılında yapılan bu ittifak anlaşmasının 1805 yılında yenilenmesi imkanını de elde etmişti. Bu ikinci anlaşmanın boğazlar ile ilgili maddesinde Karadeniz'in kapalı bir deniz olarak sayılması yanında boğazların kapalılığı ilkesi yeniden vurgulanıyordu. Buna göre Osmanlı Devleti, hiçbir devletin savaş gemisini boğazlardan geçirmeyecek ve eğer bir devlet savaş gemisini boğazlardan geçirmeye teşebbüs ederse Osmanlı Devleti, Rusya ile bu saldırıya birlikte karşı koyacaktı. Rusya bu madde sayesinde boğazlar üzerinde diğer devletlere kıyasla bir avantaj elde etmekteydi. Ancak Osmanlı Devleti ile Rusya arasında ikinci defa yapılan bu anlaşma uzun ömürlü olmadı. Nitekim bu anlaşmanın imzalanmasının üzerinden kısa bir zaman geçtikten sonra siyasi dengeler değişmiş ve Osmanlı Devleti'nin, Fransa karşısında sığınılacak bir liman olarak gördüğü Rusya, Fransa ile görüşmelere başlamıştı. Bu gelişmeler yaşanırken diğer taraftan Eflak ve Boğdan meseleleri nedeniyle Osmanlı-Rus münasebetleri gerginleşmiş ve 1806 yılında iki devlet arasında savaşın patlak vermesi nedeniyle 1805 yılında yapılan bu anlaşma geçerliliğini yitirmişti⁵.

1 Ali Kurumahmut-Sinan Azmi Tosun, *Uluslararası Boğazlardan Geçiş ve Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü*, İstanbul, Harp Akademileri Basım Evi, 1999, s. 26.

2 M. Deniz Vank, *Boğazların Hukuki Rejimi ve Türk Boğazları*, Ankara, Us-A Yay., 1998, s. 40; Osmanlı Devleti, 1535'te Fransa'ya, 1579'da İngiltere'ye, 1612'de Hollanda'ya tanıdığı kapitülasyonlar sayesinde bu devletlerin ticaret gemilerine boğazlardan serbestçe geçme hakkı tanımıştı. Bu serbestliği 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rusya da elde etmişti. Osmanlı dönemindeki boğazların rejimine ilişkin düzenlenmelerin kronolojik seyri için bkz: Kurumahmut, Tosun, a.g.e., s. 26, Ek-D; Yüksel İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, Ankara, Turhan Kitabevi, 1995, s. 7. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rusların Karadeniz kıyılarına inmesi gerçekleşmiş, böylece Karadeniz artık fiilen bir Türk gölü olmaktan çıkmıştır. Ancak buna rağmen Osmanlı Devleti, Karadeniz'i bütün yabancı gemilere kapalı tutmaya devam etmiştir. Bkz. Mahmut R. Belik, *Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü*, İstanbul, Sermet Matbaası, 1962, s. 7.

3 Osmanlı Devleti, Rusya'nın yanı sıra İngiltere ile de 5 Ocak 1799'da Fransa'ya karşı ittifak anlaşması yapmıştı. Bkz. Kemal Beydilli, "Boğazlar Meselesi", *DİA*, C. 6, 1992, s. 185-192.

4 Cemal Tukin, *Boğazlar Meselesi*, İstanbul, Pan Yay., 1999, s. 111,

5 Fahri Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasal Tarihi 1789-1914*, İstanbul, Timaş Yay., 2016, s. 107-108; Beydilli, "Boğazlar Meselesi", s. 185-192.

Gelinen noktada Osmanlı-Fransa, Osmanlı-Rusya, İngiltere-Rusya ve Rusya-Fransa devletleri arasında değişen tüm siyasi dengeler göz önünde bulundurulduğunda İngiltere, 1807 yılından itibaren devreye girme zorunluluğunu hissetmişti. Zira bir yandan Rusya'nın İngiltere'ye ihaneti diğer taraftan Fransa ve Rusya arasında kurulan iş birliği İngiltere'yi Osmanlı Devleti'nin yanında yer alması düşüncesine sevk etmişti. İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında yürütülen diplomatik temaslar, 1809 yılında meyvesini vermiş ve Osmanlı Devleti İngiltere ile masaya oturmuştu. Bu kapsamda her iki devlet arasında 5 Ocak 1809'da Kal'a-i Sultaniye Antlaşması imzalanmış ve böylece dış politikada uzun zamandan beri var olan Fransa'ya bağımlılık, yerini İngiltere'ye bırakmıştı⁶. Antlaşma ile İngiltere, Osmanlı Devleti'nin hâkimiyetinde bulunan boğazların tüm harp gemilerine kapalılığı ilkesine bağlı kalacaktı. Bu durumda 1798 yılında boğazlardan geçiş hususunda avantaj elde eden Rusya, bu hakkını kaybetmişti. Bundan sonra Rus harp gemilerinin boğazlardan geçişi iptal edilmiş⁷ ve İngiltere bu anlaşma sayesinde İstanbul ve Çanakkale boğazlarında üstünlüğü ele geçirmekle birlikte⁸ boğazların kapalılığı ilkesi ilk kez bir antlaşma ile taahhüt altına alınmıştı⁹.

İlerleyen süreçte Osmanlı Devleti'nin, Mehmed Ali Paşa İsyanı ile karşı karşıya kalması ve valisine karşı bir mağlubiyet yaşaması ile dengeler yeniden değişti. Bu süreçte İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ni yalnız bırakması, fırsat kollayan Rusya'nın işini kolaylaştırmıştır. Osmanlı Devleti ile Rusya arasında yeniden yürütülen diplomatik temaslar neticesinde iki ülke arasında 8 Temmuz 1833'te Hünkâr İskeleyi Antlaşması imzalanmıştır¹⁰. Sekiz yıllığına akdedilmiş olan ve Temmuz 1841'de sona erecek olan antlaşmanın en dikkat çeken noktası, Rusya'nın bir savaş durumu ile karşı karşıya kalması halinde Osmanlı Devleti'nin, Çanakkale Boğazı'nı diğer harp gemilerine kapalı tutacak olmasıydı¹¹. Antlaşmanın içeriğine ilk bakıldığında Osmanlı'nın boğazlar rejimine tesir etmiyor gibi görünse de antlaşmanın gizli maddelerinde yer alan "Rusya lehine Akdeniz Boğazına sed çekmek" bahsi, Osmanlı'nın tasarruf hakkını sınırlandırdığı gerçeğini ortaya koymaktadır¹². Nitekim Rusya bir gün bir saldırıya uğrarsa yapılan ittifak antlaşmasının gereği Osmanlı Devleti, Akdeniz Boğazı'nı diğer devletlerin savaş gemilerine kapalı tutarak Akdeniz'den Rusya'ya gelecek saldırıları engellemiş olacaktır¹³.

Her daim boğazları ilhak etme arzusunda olan Rusya, 1833 Hünkâr İskeleyi Antlaşması sayesinde asıl hayalini gerçekleştirene kadar boğazlardan serbest geçiş hakkı elde etmişti. Ancak büyük devletler, menfaatlerine zarar veren bu duruma bir son vermek üzere 1841'de harekete geçeceklerdi. 13 Temmuz 1841'de Osmanlı Devleti; İngiltere, Fransa, Avusturya ve Prusya'nın katıldıkları Londra Antlaşması'nı imzalayarak boğazların yeni statüsünü kabul etmişti. Buna göre Osmanlı Devleti, sulh zamanlarında boğazları tüm harp gemilerine kapalı tutacak, harp zamanlarında ise boğazları, menfaatlerine göre uygun gördüğü devletlerin harp gemilerine açacaktı¹⁴. İngiltere'nin girişimleri neticesinde

6 Süheyla Yenidünya, "Kale-i Sultaniye Anlaşması'nın Gizli Görüşmeleri", Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C.11, S.1, 2009, s. 310, 322.

7 Akdes Nimet Kurat, *Türkiye ve Rusya XVIII. Yüzyıl Sonundan Kurtuluş Savaşına Kadar Türk-Rus İlişkileri (1798-1919)*, Ankara, TTK, 2011, s. 50.

8 Yenidünya, a.g.m., s. 311.

9 Armaoğlu, a.g.e., s. 112-113.

10 Kemal Beydilli, "Hünkâr İskeleyi Antlaşması", DiA, C.18, 1998, s. 488-490.

11 Emine Eren, *Kavalalı Mehmed Ali Paşa İsyanı ve Mısır Meselesi*, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2008, s. 52, 53-57.

12 Vank, a.g.e., s. 44.

13 Armaoğlu, a.g.e., s. 218; Nebahat Ökte Soysal, *Türk Hakimiyetine Geçişinden Günümüze Boğazlar Sorunu*, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2002, s. 29.

14 Süleyman Kocabaş, *Türkiye'nin Canı Boğazlar*, İstanbul, Vatan Yay., 1994, s. 66-67; Tukin, a.g.e., s. 281-282.

imzalanan 1841 Londra Antlaşması, aslında İngiltere ile daha evvel 1809'da boğazlar üzerine yapılan iki taraflı Kal'a-i Sultaniye Antlaşması'nın bu defa çok taraflı bir Avrupa antlaşmasına evrilmiş halidir denilebilir¹⁵. Nitekim bu antlaşma ile her ne kadar Osmanlı Devleti, boğazlar üzerinde kadim kaide olarak uyguladığı rejime yeniden dönüş yaptı gibi görünse de boğazların statüsü hakkında 1798, 1809, 1833 ikili antlaşmaları dönemi sona ermiş¹⁶, bunun yerine milletlerarası kaideye uygun olarak çok taraflılık söz konusu olmuştur. Bu sözleşme ile boğazların harp gemilerine kapalılığı ilkesi "*Avrupa amme hukukunun bir prensibi*" haline getirilmiştir¹⁷. Yani Osmanlı Devleti'nin hakimiyetinde bulunan boğazlardan geçiş, milletlerarası kaidelere bağlı hale getirilerek Osmanlı Devleti'nin boğazlar üzerindeki egemenlik hakkı sınırlandırılmıştır¹⁸.

Osmanlı Devleti'nin gerek ikili anlaşmalarla gerekse de çok taraflı anlaşmalarla belirlenen boğazların statüsü çerçevesinde yabancı gemilerin boğazlardan geçiş rejiminin uygulayıcısı, Tophane-i Âmire Müşiriyeti'ne bağlı olan Boğazlar Muhafızlığı'dır. 1832 yılında teşkil edilen Tophane-i Âmire Müşiriyeti, kendisine bağlı Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah Boğazlar Muhafızlığı ile bu görevi 1908 yılında lağvedilene kadar devam ettirmiştir. Boğazların hukuki statüsü bu zamana kadar birçok doğrudan ve dolaylı çalışmaya konu olmuş olmasına rağmen hiçbir çalışmada anlaşmalarla belirlenen bu hukuki statü kapsamında yabancı gemilerin boğazlardan geçiş pratiklerinin ne şekilde ve hangi birimler vasıtasıyla tatbik edildiğine yer verilmemiştir. Bu açıdan bu makalenin amacı, 19. yüzyılın ikinci çeyreğinden 1908 yılına kadar Tophane-i Amire Müşiriyeti'ne bağlı olan Boğazlar Muhafızlığı'nın, uluslararası anlaşmalarla belirlenen kaideler çerçevesinde boğazlardan yabancı gemilerin geçiş rejiminin tatbik edilmiş pratiklerini ortaya koymaktır. Bu yapılmaya çalışılırken, genel anlamda vazifesi boğazların güvenliği ve askerî açıdan tahkimi olan her iki boğazlar muhafızlığının, yabancı gemilerin boğazlardan barış ve savaş dönemlerinde geçişlerinde ne şekilde bir tertibat aldığı, geçiş rejimiyle alakalı uluslararası antlaşmalarla belirlenen hükümlere uygulamada sadık kalınıp kalınmadığı ile barış ve savaş dönemi uygulamaları arasında nasıl farklılıklar bulunduğu ortaya konulacaktır. Bu kapsamda bahsettiğimiz yıllar içerisinde vukua gelen 1853-1856 Kırım Harbi, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ve son olarak da 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda savaş zamanı kaidelerine uygun olarak boğazlardan yabancı gemilerin geçiş pratiklerinin nasıl tatbik edildiği ortaya konularak bu durum, barış zamanı uygulanan geçiş pratikleri ile mukayese edilmeye çalışılacaktır.

1. Rejimin Uygulayıcısı Boğazlar Muhafızlığı

Boğazlardan yabancı gemilerin geçiş rejimi, 1841 yılında imzalanan Londra Antlaşması'nda belirlenen kaidelere göre tatbik edilirken Tophane-i Amire Müşiriyeti'ne Ocak 1844'te Mehmed Ali Paşa tayin edilmiştir¹⁹. Tophane Müşirliği ile birlikte Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah Boğazları Muhafızlığı vazifeleri de idaresine verilen Tophane Müşiri Mehmed Ali Paşa'nın bu görevini yerine getirebilmesi için Aralık 1844'te "*kaide-i bahriye-i düveliyeye ve mevcut muahedeye* [Londra Antlaşması] *uygun olarak*", bir talimatname hazırlanmıştır²⁰. Aslında Mehmed Ali Paşa'nın müşirliği esnasında hazırlanan bu

15 Tukin, a.g.e., s. 283.

16 Kurumahmut, Tosun, ag.e., s. 27.

17 Belik, a.g.e., s. 7-8.

18 Kocabaş, a.g.e., s. 66-67. 1841 Londra Boğazlar Antlaşması ile 1833'de Ruslarla imzalanan Hünkâr İskeleyi Antlaşması'nın geçerliliğinin son bulunduğu bir kere daha teyit edilmiş oluyordu. Bkz. Tukin, a.g.e., s. 281-282.

19 1832 yılında kurulan Tophane Müşiriyeti, ilk Tophane Müşiri Damad Halil Rifat Paşa ve ardından Tahir Paşa'nın müşirliği sonrasında Nisan 1837'de ilga edilmiştir. Bu tarihten itibaren Seraskerliğe bağlanan Tophane-i Âmire, Ocak 1844'de Mehmed Ali Paşa'nın müşirliğe tayin edilmesi ile yeniden müşiriyet hüviyetine kavuşmuştur. Bkz. Pınar Çevik Azap, *Tophane-i Amire Müşiriyeti*, İstanbul, Timaş Akademi, 2023, s. 114; BOA, C.DH. 31/1510. 20 BOA, i.MSM. 17/383, Lef 5.

talimatname, bundan önce de devletlerin bahriye kaideleri ile boğazlarda bulunan kale ve tabyalarda bu görevleri icra edecek olan askerlerin görevlerinin nelerden ibaret olduğu hakkında düzenlenen talimatname ile aynıydı. Nitekim Haziran 1842'den itibaren Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı'nda bulunan Vasıf Paşa, memuriyeti esnasında düzenlenen bu talimatnameye uygun olarak vazifesini ifa etmekteydi. 1844 yılına gelindiğinde ise bu eski talimatname ile boğazlardan “*sefine-i ecnebiye*” yani yabancı gemilerin geçiş usulünün tekidine dair 1841'de Londra'da imzalanmış olan antlaşma maddelerinin tercümesi ve bu hususta elçiliklere verilmiş olan resmî evrakların birer kopyaları, Divan-ı Hümayun'dan alınarak söz konusu muahede ve eski bahriye usullerine uygun olarak altı maddelik yeni bir talimatname kaleme alınmıştı²¹. Tophane-i Amire Müşiri Mehmed Ali Paşa'nın idaresinde bulunan *Bahr-i Sefid* ve *Bahr-i Siyah* yani Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Muhafızlığı görev ve sorumluluğuna dair kaleme alınan bu altı maddelik talimatnameyi şu şekilde özetleyebiliriz²²:

- Yabancı savaş gemilerinin Akdeniz ve Karadeniz boğazlarından geçişi usul olarak yasak olup *kaide-i kadimenin* devamı olarak 6 Eylül 1841 tarihinden itibaren Osmanlı Devleti ile Londra'da imzalanan Londra Muahedesi'ndeki esaslara göre uygulanmaya devam edecektir. Buna göre hangi devlet olursa olsun büyük ve küçük savaş gemisi boğazlardan geçmek istediklerinde geçiş isteklerinin dostane olması gerekmektedir. Gemilerin dostane olmamaları halinde yabancı gemilerin geçişlerini kontrol eden her iki boğazlar muhafızlığı, bir veya iki defa güllesiz top atacak, yine de ısrarcı olunursa anlaşmaya uymamış olacaklarından, gülleli top atışını yineleyerek girişlerine engel olmaya çalışacaklardır.

- Osmanlı Devleti'nin dost devletlerin elçilikleri bünyesinde istihdam edilen bazı küçük savaş gemilerinin söz konusu boğazlardan geçişine ruhsat vermesi 1841 Londra Muahedesi'nde belirtilmiş ise de o kategoridekilerin de ruhsatını içeren ferman ve yahut emirname olmadıkça içeri girmelerine kesinlikle müsaade edilmeyecektir. Bunlardan ruhsatsız geçmek için ısrar edenler olursa birinci bentte belirtildiği gibi ilgili boğazlar muhafızlığı görevlileri aynı muameleyi onlar için de uygulayacaktır.

- Bahsedilen savaş gemileri haricinde yabancı ticaret gemilerinin güneş battıktan sonra boğazlardan geçişi öteden beri yasak olduğundan, ticaret vapur gemilerinin de güneş battıktan sonra boğazlardan girmemesi ve bu aşamada hangi hareketlerde bulunmaları gerektiği dost devlet elçiliklerine resmen bildirilmiş ve onlar tarafından da onaylanmıştır. Bu durumda ticaret gemilerinden güneş battıktan sonra içeri girmeye ısrar eden olur ise ilk önce bunun yasak olduğu boğazlarda ilgili noktalarda bulunan görevlilerce işaret edilecektir. Ancak ısrarlı olmaları durumunda ilgili görevliler iki üç defa güllesiz top atacaklar yine girmekte ısrarcı olurlar ise gerekeni yapacaklardır. Ayrıca güneş battıktan sonra bu gemilerin karanlıkta savaş ya da ticaret gemisi olduğu boğazlar muhafızlığı gözetleme noktalarından fark edilemeyeceğinden savaş gemisi kategorisinden sayılacak ve dolayısıyla da ona göre muamele edecektir. Bu durumda söz konusu o gemiler, gülleli top atışı ile girmekten men edilecektir.

21 BOA, İ.MSM. 17/383, Lef 1. Vasıf Paşa, Mehmed Ali Paşa'nın Tophane Ferikliği dönemi olan Haziran 1842'de Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığına getirilmişti. Bkz. BOA, İ.DH. 61/3028.

22 Tophane-i Amire Müşiri'nin görev ve sorumluluğunda olan Boğazlar Muhafızlığı'nda yabancı gemilerin boğazlardan geçiş esaslarının belirtildiği talimatname, tarafımızdan ilk defa gündeme alınmıştır. Talimatnamenin tamamı için bkz. BOA, İ.MSM. 17/383, Lef 4.

Boğazların Hukuki Statüsüne Göre Yabancı Gemilerin Boğazlardan Geçiş Pratiklerinin Boğazlar Muhafızlığı'nca Tatbiki (1832-1908)

- Karadeniz boğazından girmesi men edilecek gemiler Kal'a-i Sultaniye önlerine geldiğinde men edilmiş ise de farz edelim ki harp gemilerinden biri sert hava ile oralara kadar ilerlemiş olursa Bahr-i Siyah Boğazı Muhafızlığı söz konusu bu harp gemisine evvela güllesiz top atışı yapacaktır. Devam etmeleri durumunda gülleli top atıncaya değin içeriye girebileceği söz konusu olacağından o harp gemilerinin ya da büyük tüccar gemilerinin gireceği Kilibahir ve Kumkale taraflarında görüldükleri anda evvela işaretler çekilecek ve durumu, Kal'a-i Sultaniye'ye haber vereceklerdir. Oradan dahi geçişlerine engel olunamaması durumunda da ilgili görevlilerin top atışı gerçekleştirilmesine müsaade edilmiştir.

- Yabancı devletlerin savaş gemilerinin bu kaidelerden haberi var ise de tüccar gemilerinin haberdar olamayacağı göz önünde bulundurulduğundan onların da haberdar olması için üç ay mühlet verilmiştir. Bu tolerans kapsamında ilgili boğazlar muhafızlıklarına, büyük tüccar gemileri haklarında gülleli top atışı yapılmayıp güneş battıktan sonra girişten men edilmeleri talimatı verilmiştir.

- Akdeniz ve Karadeniz boğazlarından ister savaş gemisi isterse de ticaret gemisi olsun güneş battıktan sonra hiç birisinin geçişine kesinlikle müsaade edilmeyecektir. Ancak Karadeniz Boğazı'nda sert havalara tesadüf eden gemiler, gece Karadeniz Boğazı'nda barınamayacağından ve Büyük Liman'a gelinceye kadar da korumalı uygun bir yer olmadığından, farklı bir uygulama icra edilebilir. Bu durumda da söz konusu boğazda gece gemi görününce Bahr-i Siyah Boğazı Muhafızlığı'nca, Karadeniz Boğazı'nda bulunan fenerlerden maytap ve barut yakılıp durdurulma işareti verilecektir. Buna rağmen gemilerin geçmesi halinde bu gemilerin, Kılburnu ve Büyük Liman tabyalarında durdurulması için işaret gönderilecektir. Yine de geçerlerse gülleli top atılarak tevkif edileceklerdir. Bu şekilde ruhsatsız olarak Büyük Liman'a kadar gelen gemilerin, Büyük Liman'da tevkif edilerek haklarında ne yönde karar verileceği ilgili boğaz muhafızlığı görevlileri tarafından değerlendirilecektir. Bu hassas bir durum olduğundan, Karadeniz Boğazı'nda görevli bulunan boğaz muhafızlığı görevlileri bu gibi hususlara ayrıca ihtimam gösterilecektir.

Tophane Müşiri Mehmed Ali Paşa'nın idaresinde yönetilecek olan Boğazlar Muhafızlığı'nın, yabancı gemilerin boğazlardan geçiş esaslarını içeren talimatname, 13 Mart 1844 tarihinden itibaren tatbik edilmeye başlanmıştır²³. Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah boğazları muhafızlıkları ise Mehmed Ali Paşa'ya vekaleten her iki muhafızlığa tayin edilecek komutanlarca yürütülecektir. Mehmed Ali Paşa'nın Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah boğazları muhafızlığı dolayısıyla boğazlardan yabancı gemilerin geçiş esasları, görev ve sorumluluğu ile ilgili hazırlanan talimatnamenin yanı sıra Müşir Mehmed Ali Paşa da bir talimatname hazırlatmıştır. Bu vazifesini vekaleten tayin edilen her iki boğaz muhafızı ile yürütecek olan Mehmed Ali Paşa, onların da boğazlar üzerindeki "*mevad-ı askeriye*nin" sorumluluğunu belirlemiştir²⁴.

Müşir Mehmed Ali Paşa'nın ardından Tophane-i Amire Müşirliğine getirilen ve uzun yıllar bu görevi devam ettiren Ahmed Fethi Paşa'nın müşirliği süresince Boğazlar Muhafızlığı ile ilgili ilgilendiği en mühim konulardan biri şüphesiz, yabancı devletlerin gerek savaş gemilerinin gerekse de ticaret gemilerinin Akdeniz ve Karadeniz boğazlarından geçiş kontrollerinin icra edilmesidir. Bu konuda bir önceki müşir Mehmed Ali Paşa zamanında 1841 Londra Muahedesi esaslarına uygun olarak tekrar düzenlenen talimatname

23 BOA, İ.MSM. 17/383, Lef 4.

24 BOA, İ.MSM. 17/383, Lef 3.

herhangi bir değişiklik söz konusu olmadan aynı şekliyle uygulanmaya devam ettirilmiştir. Talimatnameye göre, barış zamanlarında her iki boğazdan da her ne sebeple olursa olsun yabancı savaş gemilerinin geçmesi yasaktır. Bunun dışında yabancı devletlere ait ticaret gemilerinin de belirlenen kaideler çerçevesinde boğazlardan kontrollü geçişleri, yine aynı şekilde Boğazlar Muhafızlığı'nca yürütülecektir.

Diğer taraftan yine barış zamanlarında yabancı devletler, boğazlardan savaş gemileri hariç beylik vapurları gibi resmi hüviyetli gemileri geçeceği zamanlarda geçişlerine ruhsat verilmesi için sefaretleri aracılığı ile müracaatta bulunmaktaydılar. Geçişlerinde herhangi bir sakınca görülmemesi durumunda padişahın iradesi ile geçişlerine müsaade edilmesi, boğazlar muhafızlığına bildirilirdi. İlgili boğaz muhafızlığı da verilen izne binaen söz konusu resmi hüviyetli yabancı gemilerin geçişlerini, herhangi bir aksilik yaşanmayacak şekilde gerçekleştirmelerini sağlamaktaydı²⁵.

Tophane Müşiri Fethi Paşa döneminde barış zamanlarında boğazlardan yabancı gemilerin geçiş kaidesi herhangi bir değişiklik olmadan uygulanmaya devam edilmekle beraber her iki müşirin dönem uygulamaları arasında bazı farklılıklar da bulunmaktadır. Fethi Paşa'nın Tophane-i Âmiri Müşiriyeti'nin başında bulunduğu dönemde patlak veren Kırım Harbi süresince, 1841 Londra Antlaşması'nda belirlenen hususlar geçerliliğini devam ettirmiştir. Babialı'nın 4 Ekim 1853 tarihinde savaş ilan etmesi ile birlikte Ruslar tarafından Osmanlı karasularından gelebilecek saldırılara karşı her türlü önlemin alınmasına yönelik kararlar alınmıştır. Buna göre en temel mevzu, boğazların Rus harp gemilerine kapatılmasıydı. Ayrıca boğazlar Rus ticaret gemilerine de kapatılacaktı. Ancak seyir halinde olan Rus ticaret gemileri tevkif edilmemiş, bu gemilerin 15 gün içinde ya da özel bir durum olması ihtimaline karşı daha uzun bir süre içinde Osmanlı sularını terk etmesi istenmiştir²⁶. Diğer taraftan Rusya karşısında Osmanlı Devleti'nin yanında yer alacak müttefik devletlerden Fransa, henüz savaş ilan edilmeden Mayıs 1852'de *Charlemagne* adlı savaş gemisini boğazdan geçirerek esasında 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı hareket etmiştir²⁷. Londra Boğazlar Sözleşmesi'nde Osmanlı Devleti'ne harp zamanlarında boğazları kendi menfaatleri doğrultusunda uygun gördüğü devletlerin harp gemilerine açma hakkı tanınmış ve bu harp gemilerinin geçişleri padişahın vereceği bir fermana veya emirnameye bağlanmıştır. Ancak burada Fransa, padişahın iznini alınmadan ve de resmi olarak savaş ilan edilmeden boğazlardan geçiş yapmıştır. Keza Fransa'yı İngiltere takip etmiş, İngiliz donanmasına ait bir filo da Çanakkale Boğazı önündeki Beşik Koyu'na gelmiştir. Böylece İngiltere'nin girişimleriyle imzalanan 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi hem kâğıt üzerinde hem fiiliyatta İngiltere ve Fransa tarafından ihlal etmiştir²⁸. Üstelik bu geçiş ihlali esnasında ilgili boğazlar muhafızlığı Fransa ve İngiltere'ye ait savaş gemilerinin geçişlerini men etmek üzere gerekli olan muameleyi icra etmemiştir.

25 Mesela Fransa imparatorunun İstanbul'da bulunan büyükelçisi, *Platon* adlı beylik vapuruyla Bahr-i Sefid Boğazı'ndan geçişine ruhsat verilmesine dair Fransa sefaretini müracaatta bulunmuştu. BOA, i.HR. 30/1372, Lef 2.

26 Candan Badem, *Kırım Savaşı ve Osmanlılar*, Çev. Eşref Bengi Özbilen, İstanbul, Türkiye İşbankası Kültür Yay., 2017, s. 106.

27 Alexey Alekseevich Krivopalov, "1853-1856 Kırım Savaşı Arifesinde Rus Savaş Stratejisi ve İstanbul Boğazı Çıkarma Harekâtı", Çarlık Rusyası ve Boğazlar, ed: Gültekin Yıldız-Çoşkun Ünsal, İstanbul, MSÜ Yay., 2022, s. 94-95.

28 Rusya, 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı hareket eden İngiltere ve Fransa'yı protesto etmiştir. Bkz. Şarika Gedikli Berber, *Siyaset, Güç ve Denge Bağlamında Türk Boğazları (1833-1998)*, Ankara, Berikan Yay., 2013, s. 93.

Boğazların Hukuki Statüsüne Göre Yabancı Gemilerin Boğazlardan Geçiş Pratiklerinin Boğazlar Muhafızlığı'nca Tatbiki (1832-1908)

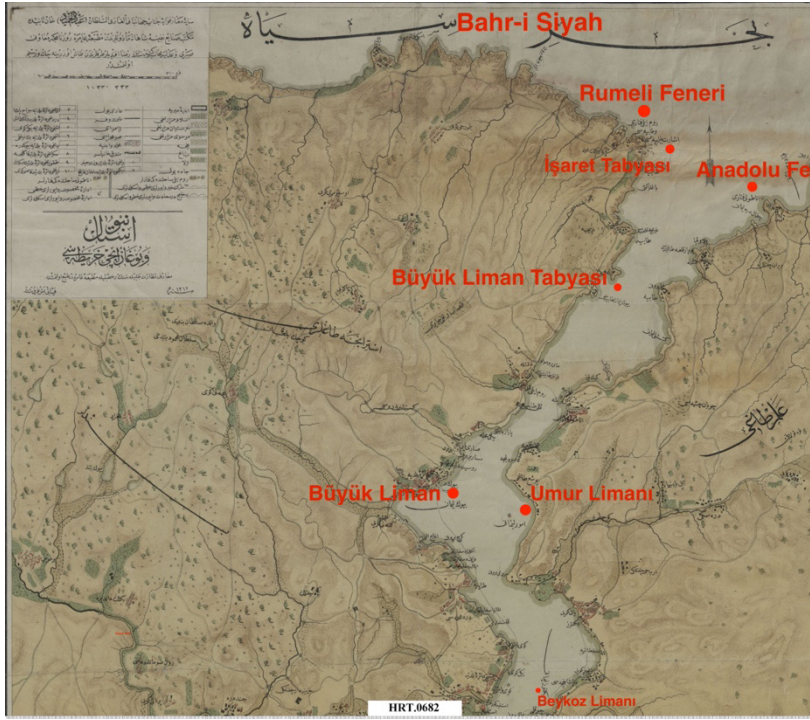
Savaş zamanlarında diğer devletlere ait yabancı gemilerin boğazlardan geçiş kontrolü, barış zamanlarına nazaran çok daha büyük dikkat gerektirmekteydi. 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi gereğince barış zamanlarında da savaş zamanlarında da güneş battıktan sonra yabancı gemilerin geçmeleri yasaktı. Ancak barış zamanlarında yabancı gemilerin boğazlardan geçiş noktalarına yakın yerlerde hava aydınlanana kadar beklemelerine müsaade edilmekteydi. Güneş battıktan sonra gece karanlığında ve güneş doğmadan sabah karanlığında ticaret gemilerinin Karadeniz Boğazı'ndan geçerek içeriye girmeleri, harp dolayısıyla boğazda teyakkuz halinde olan Osmanlı donanmasını ve Tophane Müşiriyeti'nin kontrolünde olan kalelerin muhafazasını sıkıntıya sokacağından, bu yabancı ticaret gemilerinin durdurularak geri çevrilmesi kararlaştırılmıştır. Böyle bir durumun yaşanmaması için 1853 yılının Haziran ayından itibaren boğazlarda bulunan gemilerin hava karardıktan sonra geceleyebileceği yerler gösterilmesine ve bekleme süresinin de yirmi beş gün ile sınırlandırılmasına karar verilmiş ve bu karar Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah boğazları muhafızlıklarınca savaş süresince uygulanmıştır²⁹. Ayrıca ticaret gemilerinin infilak, sabotaj gibi eylemlerde bulunma ihtimallerine karşı Osmanlı harp gemilerinin yakınlara demirlemelerine de müsaade edilmemesine karar verilmiştir. Bu karara istinaden liman kaptanlarına Büyükdere, Umuryeri ve Beykoz açıklarında demirli bulunan Osmanlı donanması yakınlara, yabancı tüccar gemilerinin demir atmalarına engel olunması talimatı verilmiştir³⁰. Harp süresince boğazların sahil kanadında eksikliği hissedilen aydınlatma mevzusu da ayrıca ele alınmıştır. Yabancı gemilerin Karadeniz ve Akdeniz boğazlarından geçişleri esnasında Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah boğazları muhafızlığı memurlarının hem boğazlardaki görüş açılarını genişletmek hem de bu gemiler arasında gece karanlığında meydana gelebilecek kazalara engel olmak amacıyla iyi birer aydınlatıcı olan fenerlerin önemi, harp esnasında bir kere daha anlaşılmıştı. Üstelik Kırım Harbi'nde Rusya karşısında Osmanlı Devleti'nin müttefiki olan İngiltere ve Fransa devletlerine ait gemilerin Karadeniz Boğazı'ndan girişlerinin geniş ölçekli görülmesi ve boğazlardan içeri girmelerinde herhangi bir sıkıntı yaşanmaması da ayrı bir ihtiyaç olarak ele alınmıştır. Bu gerekçeler göz önünde bulundurularak ilk etapta Anadolu ve Rumeli fenerlerinin yenilenmesi kararlaştırılmıştır³¹. Bu kapsamda Anadolu ve Rumeli taraflarında bulunan fenerlerin ışığının 25-30 mil uzaktan görülmesi için 1855 yılının Ağustos ayında Rumeli tarafına Londra'dan son teknoloji fenerlerden bir adet satın alınması ve uzaktan görülen fenerlerin birbirine karıştırılmaması için de Anadolu tarafı fenerinin yerinde bırakılması yönünde Tophane-i Amire Müşiriyeti tarafından bir karar alınmıştır³².

29 BOA, İ.DH. 329/21228.

30 Besim Özcan, *Rus Donanmasının Sinop Baskını (30 Kasım 1853)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 1990, s. 51-52; Badem, a.g.e., s. 107.

31 M. Taner Albayrak, "Doğu Akdeniz'de Deniz Fenerleri", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu II*, 2010, s. 270.

32 BOA, A.}AMD. 59/12.



Resim 1. Anadolu ve Rumeli fenerleri ile önemli limanların gösterildiği İstanbul Boğaziçi Haritası³³.

2. 1856 Paris Antlaşması ile Belirlenen Boğazların Statüsü Kapsamında Yabancı Gemilerin Boğazlardan Geçiş Rejiminin Tatbiki

1853'te başlayan ve Osmanlı Devleti'nin koalisyon güçlerinin yardımıyla kazandığı Kırım Harbi sonrasında toplanan Paris Konferansı'nda, boğazlarla ilgili hususlar da ele alınmıştır. Osmanlı Devleti; İngiltere, Fransa, Piyemonte ve Rusya'nın katılımıyla 30 Mart 1856'da Paris Antlaşması'nı imzalamıştır. Antlaşma'nın 10. maddesinde boğazların durumu ile alakalı husus yeniden görüşülmüş³⁴ ve antlaşma metnine, boğazların durumunu daha detaylı bir şekilde açıklayan ek maddeler konulmuştur. Buna göre 13 Temmuz 1841'de Osmanlı, Fransa, Avusturya, İngiltere, Prusya ve Rusya'nın da dahil olduğu Londra Antlaşması gereğince Osmanlı Devleti'nin, boğazları barış zamanlarında harp gemilerine kapatma hakkı ana hatları ile teyit edilmiştir³⁵. Ancak bununla beraber bu prensip savaş zamanlarına da teşmil edilerek Osmanlı Devleti'nin hükümlerlik hakkı biraz daha sınırlandırılmıştır. Hükme göre Osmanlı Devleti, barış zamanlarında hiçbir devletin savaş gemisinin boğazlarından geçişine izin vermemekle beraber savaş zamanlarında da savaş gemilerinin boğazlardan geçişine kapallığı ilkesini uygulayacaktır. Yalnız eskiden de olduğu gibi elçiliklere ait küçük savaş gemileri ve bu antlaşmada yer alan devletlerin Tuna Nehri girişinde bulunduracakları ikişer savaş gemisi ile dost ülkelerin diplomatik faaliyetlerinde kullanılmakta olan belirli sayıdaki hafif harp gemilerinin geçişi, padişahın iznine tabi olacaktır. Padişahın vereceği özel izin sayesinde bu gemilerin geçişlerine

33 BOA, HRT.h. 0682.

34 Beydilli, "Boğazlar Meselesi", s. 185-192.

35 Aşen Müderrisoğlu Esiner, *Kırım Savaşı'nda İngiliz Politikası*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2017, s. 258; Kocabaş, a.g.e., s. 84.

Boğazların Hukuki Statüsüne Göre Yabancı Gemilerin Boğazlardan Geçiş Pratiklerinin Boğazlar Muhafızlığı'nca Tatbiki (1832-1908)

müsaade edilecektir³⁶. Söz konusu bu antlaşma ile Osmanlı padişahı, boğazların yabancı harp gemilerine kapalılığı ilkesini kesin olarak uygulayacağını taahhüt etmekte iken bu antlaşmayı imzalayan diğer devletler de boğazların harp gemilerine kapalılığı ilkesinin uygulayıcısı olan Osmanlı Devleti'ni zor durumda bırakmayacağını taahhüt etmiştir³⁷. Ayrıca boğazların korunmasına yönelik olarak Karadeniz de tarafsız ve silahlı bir hale getirilmiştir³⁸. Osmanlı ve Rusya devletleri dahil olmak üzere hiçbir devletin Karadeniz'de harp gemisi bulundurmaması ve inşa edilmemesi taahhüt altına alınmıştır. Bu özel durum nedeniyle Karadeniz, Osmanlı ve Rus gölü olmaktan çıkarılıp Avrupa gölü haline getirilmeye çalışılmıştır³⁹. Yapılan antlaşma gereği İngiltere, Karadeniz'in silahsızlaştırılarak tarafsız bir statü kazanmasında büyük bir rol oynamıştır. Boğazlar üzerinde Osmanlı Devleti'nin hakimiyetinin kesin bir şekilde korunmasında İngiltere'nin, Rusya'nın denizlerdeki gücünü kırma isteği etkili olmuştur⁴⁰.

Boğazlardan yabancı gemilerin geçiş rejimini kontrol altında tutan birim olan boğazlar muhafızlığı, Tophane-i Âmire Müşiriyeti'nin idaresinde bulunarak Kırım Harbi'nden önceki şekilde barış zamanı kaidelerine uygun olarak faaliyetlerine devam etmiştir. Her iki boğazlar muhafızlığı da boğazları tüm harp gemilerine tamamen kapalı tutmakla beraber ticaret gemilerinin de belirlenen kaideler çevresinde boğazlardan kontrollü geçişlerinin temin edicisi olarak görülmüştür. Barış zamanlarında tüccar gemilerinin boğazlardan geçişinde boğazlar muhafızlığının uyguladığı en temel kurallardan biri, şüphesiz güneş battıktan sonra gemilerin geçişine engel olmaktır. Ancak kimi zamanlarda yabancı devletler, Akdeniz ve Karadeniz boğazlarından geceleri tüccar gemilerinin geçişlerinin yasak olması nedeniyle ticaretin aksadığını ve bu durumun tazminat ödemelerine neden olduğunu ifade ederek bu mağduriyetlerinin giderilmesi için bir çare bulunmasına dair sefaretleri aracılığı ile müracaatta bulunmaktaydı. Ayrıca ticaret gemilerinin geceleri boğazlardan geçmesine izin verilmemesi nedeniyle haber işinin geciktiğini de özellikle belirtmişlerdi. İstekleri, bu yasağın kaldırılmasıydı. Yapılan görüşmeler neticesinde geceleyin yabancı gemilerin geçişlerinin serbest bırakılması halinde karantina gibi uygulamaların sıkıntıya gireceği muhtemel görüldüğünden bu istek kabul edilmemiştir⁴¹. Ancak ilerleyen süreçlerde konuyla ilgili mağduriyetlerin en aza indirilmesi için farklı alternatifler üretilmeye çalışılmıştır. Normal şartlarda boğazdan içeriye girmek isteyen gemiler, karantina işlemlerinin yapılması için Kal'a-i Sultaniye'de ve boğazdan dışarıya çıkacak olan gemiler de Bigalı istihkamında durdurulur ve gemilerin karantina işlemleri Kal'a-i Sultaniye'deki karantinahanede yapılırdı. Alınan karar gereği buna ilave olarak Namazgah ile Bigalı istihkamları arasında bulunan gemilerin de oradaki karantinahane yakınında durdurulup karantina işlemlerinin yapılmasına karar verilmiştir. Orada bulunan karantinahaneye de askerî idare tarafından uygun memurlar yerleştirilecektir. Bu sayede boğazlardan geceleyin geçişe engel olacak olan gemilerin karantinahane yakınında durdurularak karantina memurları tarafından patentaları muayene edilecek ve sonrasında

36 Beydilli, "Boğazlar Meselesi", s. 266-269; Tuken, a.g.e., s. 339; Erdoğan Keleş, *Osmanlı, İngiltere ve Fransa İlişkileri Bağlamında Kırım Savaşı*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2009, s. 371.

37 Vank, a.g.e., s. 47.

38 Kemal Beydilli, "Paris Antlaşması", *DiA*, C. 34, 2007, s.169-172; Cemil Bilsel, *Türk Boğazları*, İstanbul, İsmail Akgün Matbaası, 1948, s. 35; Hakan Emanet, *Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları*, İstanbul, IQ Kültür-Sanat Yay., 2003, s. 66; Rusya bu antlaşma ile Karadeniz sahilindeki donanmasını kaldırmaya ve sahil istihkamlarını yıkmaya zorlanmıştır. Emir Yener, "Deniz Muharebeleri ve Müsterek Harekât (1792-1912)", ed. Gültekin Yıldız, *Osmanlı Askerî Tarihi: Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri (1792-1918)*, İstanbul, Timaş 2013, s. 236.

39 Kocabaş, a.g.e., s. 84.

40 Esiner, a.g.t., s. 259.

41 BOA, İ.DH. 532/36846; BOA, A.İMKT.MHM. 322/40.

Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı, söz konusu gemide gerekli olan incelemeyi yaptıktan sonra herhangi bir sıkıntı görülmemesi durumunda gemilerin geçişine izin verecekti⁴². Bu durumda yabancı gemilerin boğazlardan geçiş rejimini tatbik eden boğazlar muhafızlığı yine Tophane-i Amire Müşiriyeti'ne bağlı olarak yürütülen karantina işlerinin deniz karantinası kısmında bir iş birliği yürütmeye başlamıştır.

Uygulamaya konulan alternatif çözümlere rağmen ilerleyen yıllarda dayabancı devletler, bu defa karantina uygulamaları dolayısıyla Akdeniz ve Karadeniz boğazlarından geçecek olan tüccar gemilerinin karantinada bekletilme süreleri ile alakalı şikayetlerde bulunmaya devam etmişlerdir. Ancak ne var ki çağın koşulları göz önünde bulundurulduğunda bulaşıcı hastalıkların yayılım hızının en önemli etkeni deniz aşırı seyahatlerdi. Dolayısıyla bu durum, etrafı denizlerle çevrili olan Osmanlı Devleti'nin yabancı gemilerin geçiş rejimini karantina kaidelerine uygun bir şekilde yürütmeye zorunluluğunu doğurmuştur.

XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren kurumsal bir işlev kazandırılarak devam ettirilen karantina uygulamaları, bilhassa deniz karantinası açısından 1870'li yıllardan itibaren daha fazla önem arz etmeye başlamıştır. Hem söz konusu yıllarda salgın hastalıkların çoğalması hem de deniz aşırı ticaretin yaygınlaşması, bunun nedeni olarak gösterilebilir. Bu kapsamda yabancı gemilerin geçiş noktaları olan boğazlarda gemilerin geçiş kontrolleri işini yürütmekte olan Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah boğazları muhafızlıkları gerek barış gerekse de savaş zamanlarında, yabancı gemilerin geçiş kontrollerini sağlarken deniz yoluyla ülkesine giriş yapabilecek bulaşıcı hastalıkların ülkeye girişini de engellemiş oluyordu. Her iki boğazlar muhafızlığı, deniz karantinası olarak adlandırabileceğimiz bu uygulamaları, karantina memurlarıyla yürüttükleri iş birliği sayesinde belirlenen kaideler çerçevesinde tatbik etmekteydi. Söz konusu bu kaideler, salgın hastalıkların türlerine göre yıllar içerisinde yeniden düzenlenebiliyordu. Örneğin Umur-ı Sıhhiye Nezaretî, Akdeniz ve Karadeniz boğazlarından gelip geçen gemiler hakkında boğazlar muhafızlığının uygulayacağı sıhhi işlemlere dair mevcut nizamnameyi ilerleyen tarihlerde yeniden düzenlemişti. Söz konusu bu nizamnamede, kolera salgınının görüldüğü yerlerden gelen gemilerin boğazlardan geçişleri esnasında⁴³ karantina memurları tarafından uygulanacak prosedürlerin nelerden ibaret olduğu belirlenmiştir. Karantina memurlarının uygulayacakları karantina işlemleri ve sürecin bitiminde düzenleyecekleri patentaya göre Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah boğazları muhafızlıkları, gemilerin boğazlardan geçişini sağlamaktaydı. Ancak herhangi bir gemi patenta almaksızın boğazlardan geçmeye yeltenirse, ilgili boğazlar muhafızlığı söz konusu geminin boğazlardan geçişine mâni olmaktadır⁴⁴.

3. 1871 Londra Antlaşması'na Göre Yabancı Gemilerin Boğazlardan Geçim Rejiminin Tatbiki

1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'nin bir nevi teyidi manasına gelen 1856 Paris Antlaşması sonrasında Rusya'nın, dönemin şartları gereği ilk fırsatta söz konusu bu antlaşmanın feshini sağlamak amacıyla olduğunu tahmin etmek zor değildi⁴⁵. Zira Paris'te imzalanan bu antlaşma ile Rusya, kendi kara ve deniz savunma vasıtaları açısından bizzat kendi karar verme hakkından mahrum bırakılmış oluyordu⁴⁶. 1870 yılında Alman-Fransız savaşıyla Avrupa'nın bozulan siyasi durumunu fırsat olarak kullanan Rusya, 31 Ekim 1870'de, 1856 Paris Antlaşması'nın Karadeniz ile alakalı maddelerini tanımadığını

42 BOA, A.}MKT.MHM. 322/40.

43 BOA, İ.ŞD. 121/7221, Lef 14.

44 BOA, İ.ŞD. 121/7221, Lef 3-12.

45 Kocabaş, a.g.e., s. 85.

46 Tukin, a.g.e., s. 346, 361,

ilan etmişti. Rusya'nın bu hareketinin Almanya tarafından desteklenmesi neticesinde bu dönemde Rusya ile savaşmayı göze alamayan Mehmed Emin Alî Paşa'nın İngiliz siyasetine uygun hareket etmesi neticesinde, İngiltere'nin ev sahipliğinde Londra'da bir konferans toplanmıştı⁴⁷. 17 Ocak 1871'de başlayan konferans, 13 Mart 1871'de sona ermiş ve dokuz maddeden oluşan 1871 Londra Antlaşması hazırlanmıştı⁴⁸.

Osmanlı, Rusya, İngiltere, Fransa, Avusturya, İtalya ve Prusya devletleri arasında imzalanan bu antlaşmaya göre, boğazların savaş zamanlarında bütün devletlerin harp gemilerine kapalı olacağı ilkesine tekrar yer verilmesinin yanında Osmanlı padişahına, barış zamanlarında dost ve müttefik olduğu devletlerin harp gemilerinin boğazlardan geçişine izin verme yetkisi tanınmıştır⁴⁹. Osmanlı Devleti'nin gerekli gördüğü durumlarda dost ve müttefik devletlerin savaş gemilerinin boğazlardan geçişini serbest bırakması, Osmanlı için çok kritik bir taviz olmakla birlikte diğer taraftan Rusya için de yeni bir tehdit unsuru olmuştur⁵⁰. Ayrıca bu antlaşmanın birinci maddesi ile 1856 Paris Antlaşması'nın 11,13,14'üncü maddelerinde belirttiği üzere Osmanlı Devleti ile Rusya'nın Karadeniz'de karşılıklı olarak deniz kuvvetlerinin sınırlandırıldığı ve bu sayede Karadeniz'in tarafsızlaştırıldığı hükmü ortadan kaldırılmıştı⁵¹.

4. 1878 Berlin Antlaşması'na Göre Boğazlardan Yabancı Gemilerin Geçiş Rejiminin Tatbiki

1871 Londra Antlaşması'ndan sonra barış zamanında yabancı gemilerin boğazlardan geçiş rejimi bu antlaşmanın hükümlerine göre Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah boğazları muhafızlıkları tarafından tatbik edilmekte iken 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı patlak vermiştir. Zira Rusya, yukarıda da belirtildiği üzere 1856 Paris Antlaşması'ndan duyduğu rahatsızlığı, 1871 Londra Antlaşması ile bertaraf etmekten aldığı güç sayesinde Osmanlı Devleti'ne karşı daha aktif bir siyaset takip etmeye başlamıştır. Rusya, Balkanlarda yürüttüğü Panslavizm siyaseti kapsamında Osmanlı Devleti'nin tasfiyesi anlamına gelen şark meselesini halletmek üzere desteklediği ve silah yardımıyla bulunduğu Balkan milletlerini isyana yönlendirmiştir. Hersek ve Bulgar isyanlarını kendi çıkarına kullanmak suretiyle Osmanlı Devleti'ni Avrupa siyasetinde yalnız bırakmak için yoğun bir faaliyete geçmiştir. Bu süreçte ilgili devletler meselelerin halli için Aralık 1876'da İstanbul'da ve Mart 1877'de Londra'da bir araya gelse de Rusya 24 Nisan 1877'de Avrupa'nın hukukunu koruma iddiasıyla Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmiştir⁵².

93 Harbi olarak da bilinen Osmanlı-Rus Harbi'nin başlamasıyla beraber Osmanlı Devleti, barış yapıncaya kadar 17 Nisan 1877'den itibaren geçerli olmak üzere boğazlarda uygulanacak tedbirleri belirlemiştir. En son imzalanan 1871 Londra Antlaşması'nda bir kez daha teyit edilen boğazların savaş zamanlarında bütün devletlerin harp gemilerine kapalılığı temel prensibi kapsamında harp gemisi haricindeki gemilerin boğazlardan geçiş kaidelerinin savaş zamanı uygulanacak hükümlerine uygun olarak düzenlenen bu tedbirler kapsamında boğazlar muhafızlığının yabancı gemilerin geçiş kontrollerinde uygulayacakları bu prosedürler şu şekilde belirlenmiştir⁵³;

47 Beydilli, "Boğazlar Meselesi", s. 266-269; Bilsel, a.g.e., s. 36.

48 Tuken, a.g.e., s. 346, 361,

49 Vank, a.g.e., s. 47.

50 Beydilli, "Boğazlar Meselesi", s. 266-269.

51 Tuken, a.g.e., s. 362; Paris Antlaşması ile belirlenen boğazların statüsünün değiştirilmesi için baskılarını artıran Rusya, bu madde ile kısmen de olsa istediğini elde etmiştir. Bkz. Ali Fuat Öreç, "Boğazlar ve Ege Adaları", Türk Boğazları, der: Nur Jale Ece, İstanbul, Deniz Klavuzluk A.Ş., 2011, s.46-55.

52 Mahir Aydın, "Doksanüç Harbi", DİA, C.9, 1994, s. 498-499.

53 BOA, HR.TO. 496/44.

- Her iki boğazlar muhafızlığı, tüm vapur ve yelkenli gemilerin fark ve istisna olmaksızın güneş doğmadan evvel ve güneş battıktan sonra Akdeniz ve Karadeniz boğazlarından girip çıkmalarına mâni olacaktıdır.

- Boğaziçi'nin Karadeniz tarafında bulunan iki büyük fenerleri (Rumeli ve Anadolu) ile Kal'a-i Sultaniye'nin Seddülbahir ve Kumkale'deki diğer iki büyük fenerinden başka fenerlerden birisinin yakılması yasaktır. Bu dört fener de boğazlar muhafızlıkları kumandanlarının emriyle söndürülebilecektir.

- Barış zamanlarında her iki boğazlar muhafızlığınca sisli havalarda alamet olmak üzere atılan toplar savaş süresince atılmayacaktır.

Ayrıca 1871 Londra Antlaşmasının barış zamanı kaidelerine göre muhabere başlamadan evvel Haliç ve Dersaadet'e gitmek üzere akşam üzeri saat beşten güneş doğana kadar Akdeniz ve Karadeniz boğazlarına gelen gemiler, bu boğazlardan girerek Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı'nca Kal'a-i Sultaniye yakınlarında ve Bahr-i Siyah Boğazı Muhafızlığı'nca da Büyük Liman adlı mevkide bekletilmekteydi. Bu şekilde bekletilen gemiler, güneş doğduktan sonra pasaportlarını vize ettirir ve sonra Haliç'e gelir, Haliç'ten hareket eden gemiler de ilgili boğazlar muhafızlığının kontrolünde söz konusu boğazlardan çıkıp gitme iznine sahip olurdu. Ancak muharebenin başlaması nedeniyle 17 Nisan'dan itibaren boğazlarda bulunan fenerler söndürülmüş ve gemilerin boğazlardan gece geçişleri tamamıyla durdurulmuştur⁵⁴.

Osmanlı Devleti, savaşın başlamasıyla her ne kadar 1871 Londra Antlaşması kapsamında gemilerin boğazlardan geçiş rejimi için savaş zamanı kararlarını almışsa da İngiliz donanması, izinli ya da izinsiz boğazlara girmek üzere Londra'dan emir almıştır. Bunu emri müteakiben İngiliz donanması, anlaşmanın savaş zamanlarında boğazların tüm devletlerin harp gemilerine kapalılığı ilkesini çiğnemiş ve izinsiz bir şekilde Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapmıştır. Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı, İngiliz donanmasının kaideleri çiğneyerek boğazdan geçişini engellemek için herhangi bir mukavemette bulunamamakla birlikte Babiali bu zorla geçişi protesto etmekten başka bir şey yapamamıştır⁵⁵. Boğazların uluslararası antlaşmalarla belirlenen ilkeleri, Kırım Harbi'nde olduğu gibi ikinci defa çiğnenmiştir. Bu, gerek 1856 Paris Antlaşmasıyla gerekse de 1871 Londra Antlaşmasıyla Osmanlı Devleti'ne tanınan boğazları savaş zamanlarında tüm harp gemilerine kapatma hakkının, her iki antlaşmanın oluşturulmasında etkin rol oynayan İngiltere tarafından ihlal edildiği anlamını taşımaktadır. Muhatap devletlerin baskınlığı ve Osmanlı Devleti'nin bu süreçteki politik pozisyonu, rejimin uygulayıcısı olan Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah boğazları muhafızlıklarının da elini kolunu bağlamış ve bu durumda kaidelere aykırı bir şekilde gerçekleştirilen geçişler karşısında herhangi bir mukavemette bulunmalarının önü kesilmiştir.

Harp süresince bir yandan savaş zamanı boğazlardan yabancı gemilerin geçiş kaideleri çerçevesinde gerekli protokoller uygulanmaya çalışılırken diğer taraftan denizlerden gelebilecek saldırılara karşı deniz savunma stratejileri geliştirilmiştir. Bu kapsamda Boğazlar Muhafızlığı'nı idaresinde bulunduran Tophane-i Amire Müşiriyeti boğazlarda

54 BOA, İ.MMS. 59/2795, Lef 2.

55 İngiliz donanmasının Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Adalar önüne demirlemesi, Rusların da askeri kuvvetlerinin bir bölümünü İstanbul'a nakletmesi gerekliliğini doğurmuştur. Tam da bu sıralarda Rus askerlerinin İstanbul'a sevkı esnasında yaşanan güçlükler Osmanlı Devleti'ne zaman kazandırmış ve bu boşlukta kazanılan zaman sayesinde gerekli noktalara asker sevk etme fırsatı bulanabilmiştir. Bkz. Sergey Goryanof, *Rus Arşiv Belgelerine Göre Boğazlar ve Şark Meselesi*, haz: Ali Ahmetbeyoğlu-İshak Keskin, Ötügen Yay., İstanbul 2006, s.399.

Boğazların Hukuki Statüsüne Göre Yabancı Gemilerin Boğazlardan Geçiş Pratiklerinin Boğazlar Muhafızlığı'nca Tatbiki (1832-1908)

ve sahillerde gerekli askeri tertibatı sağlamıştır. Yabancı devletlerin donanmalarına karşı sahillerin muhafazasında o yıllarda büyük bir güç unsuru olarak yer edinmeye başlayan torpidolar da ilk olarak bu savaşta kullanılmaya başlanmıştır⁵⁶. Harp süresince Osmanlı kara sularında kullanılan torpido yani günümüz deyimiyle mayın, stratejik geçiş güzergahları ile liman ve sahillerin müdafaasında Ruslar kadar olmasa da aktif olarak kullanılmıştır⁵⁷.

1877 yılının Nisan ayında başlayan savaş, 3 Mart 1878'de imzalanan Ayastefanos Antlaşması ile son bulmuştur⁵⁸. Ancak savaş sona erdiren antlaşma imzalanmasına rağmen boğazlarda ve sahillerde uygulanmakta olan tedbirler bir süre daha uygulanmaya devam etmiştir. Kritik mevkilere yerleştirilen torpidolar yerlerinde bırakılmış ve fenerlerin kapalılık hali devam ettirilmiştir. Lakin 1878 yılının Eylül ayına gelindiğinde boğazlardan geceleri gemi geçişini engellemek için söndürülen fenerlerin yakılması ve seçilen mevkilere yerleştirilen torpidoların da kaldırılması gündeme alınmıştır⁵⁹. Fenerlerin yakılması konusunda Fenerler Müdürü Mösyö Michel tarafından da yoğun bir talep söz konusu olmuştur. Diğer taraftan savaş hali bitmiş olmasına rağmen gemilerin gece saatlerinde geçişinde uygulanan sınırlandırmalar şikayetlere sebebiyet vermiştir. Rus gemilerinden birinin savaş bitmiş olmasına rağmen geceleyin Karadeniz Boğazı'ndan geçişine engel olunması üzere Rusya Sefareti, Tophane-i Amire Müşiriyeti'ne bu durumun yaşanmasına neyin sebep olduğunu sormuştur. Tophane-i Amire Müşiri Ali Saib ve Bahriye Nazırı Ahmed Vesim paşalar, harbin başlamasından itibaren boğazlardaki fenerlerin kapalı tutulduğu ve oralara düşman gemilerinin geçişlerine engel olmak için torpidolar yerleştirildiğini ifade etmişlerdir. Ancak gelinen noktada savaşın bitmesi ve barış antlaşmasının imzalanması nedeniyle alınan karar gereği, fenerlerin harp öncesinde olduğu gibi yakılması ve savaş esnasında yerleştirilen torpidoların da herhangi bir kazaya sebebiyet verilmeden kaldırılması konularında gerekenin yapılması, Tophane-i Âmire Müşiriyeti ve Bahriye dairelerine bildirilmiştir⁶⁰. Bu kapsamda hem savaş süresince gemilerin boğazlardan gece geçişlerine teşebbüste bulunmamaları için kapalı tutulan fenerlerin yakılması hem de kritik mevkilere yerleştirilen torpidoların kaldırılması Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah boğazları muhafızlıklarına bildirilmiştir. Bundan sonrasındaki süreçte her iki boğaz muhafızlığı da boğazlardan yabancı gemilerin gündüz ve gece geçişlerinde savaş öncesindeki kaideleri tatbik etmeye devam etmiştir.

Boğazların statüsü hakkında belirleyici düzenlemeler içeren 1871 Londra Antlaşması sonrasında yaşanan 1877-1878 Osmanlı Rus Harbi bitiminde Osmanlı Devleti; Rusya, İngiltere, Fransa, Almanya, İtalya ve Avusturya devletlerinin katılımlarıyla toplanan konferansın sonunda 13 Temmuz 1878'de Berlin Antlaşmasını imzalanmıştır⁶¹. Rusya, 93 Harbi'nde büyük bir yenilgi alan Osmanlı Devleti'nden boğazlar konusunda birtakım

56 Osmanlı Devleti'nde ilk defa teşkil edilen torpido bölükleri ve torpido komisyonunun faaliyetleri ile 93 Harbi süresinde Boğazlar Muhafızlığı idaresi dolayısıyla Tophane-i Amire Müşiriyeti'nin boğazların müdafaası adına yürüttüğü askeri faaliyetlerin detayları için bkz. Çevik Azap, a.g.e., s. 191-192; 219-222. Torpido, günümüz deyimi ile mayın olarak sınıflandırabileceğimiz ve sahillerin güvenliği için denizde sabit duran ve temas neticesinde veya uzaktan kontrolle patlatılan bir silah türüdür. Bkz. Evren Mercan, *II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi*, İstanbul, Dergâh Yay., 2018, s. 37.

57 Evren Mercan, *93 Harbi'nde Deniz Harekâtı*, İstanbul, Selenge Yay., 2020, s. 82.

58 Osmanlı Devleti'nin ateşkes teklifinin kabul edilmesi ile 31 Ocak 1878'de Edirne Ateşkes Mütarekesi imzalanmıştır. Ancak Ruslar bu ateşkesle rağmen İstanbul'a doğru ilerleyişini devam ettirdiğinden İngiltere'nin de müdahalesiyle 3 Mart 1878'de Ayastefanos Antlaşması imzalanmıştır. Bkz. Kübra Gövez, *Osmanlı Devleti'nin 93 Harbi'nde Silah ve Mühimmat Tedariki*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2022, s. 76.

59 BOA, MB.İ. 47/16.

60 BOA, İ.MMS. 59/2795, Lef 4.

61 Ali İhsan Gencer, "Berlin Antlaşması", *DİA*, C.5, 1992, s. 516-517.

tavizler koparmak istediye de İngiltere'nin ciddi tehditleri karşısında herhangi bir şey elde edememiştir. Berlin Antlaşması'nın 63. maddesine göre, 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiş olan boğazların barış zamanlarında yabancı devletlerin harp gemilerine kapalılığı ilkesi tekrarlanarak 1856 Paris ve 1871 Londra antlaşmalarının boğazlarla ilgili hükümleri aynı şekilde yürürlükte kalmıştır. Yani boğazlar, barış ve savaş zamanlarında tüm devletlerin harp gemilerine kapalılığı ilkesi korunmuştur. Ayrıca Osmanlı padişahına barış zamanlarında dost ve müttefik devletlerin harp gemilerinin boğazlardan geçişine izin verme yetkisi devam ettirilmiştir. Bunun haricinde boğazlarla ilgili başka bir düzenleme yapılmamıştır⁶². Boğazlar Muhafızlığı, boğazlardan yabancı gemilerin geçiş kaidelerini, savaştan önceki şekilde uygulanmaya devam etmiştir.

Sonraki süreçte yabancı gemilerin boğazlardan geçiş kaideleri, bir sonraki savaş olan 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'na kadar barış zamanı kaideleri çerçevesinde yürütülmüştür. Bu süreçte Boğazlar Muhafızlığı, yabancı tüccar gemilerinin kontrollü geçişlerinin temini yanında yabancı devletlere ait hafif harp gemilerinin geçiş izinlerini, padişahın vereceği emre göre uygulamaya devam etmişlerdir. Tophane-i Âmire Müşiriyeti ve ona bağlı olarak bu görevleri ifa eden Boğazlar Muhafızlığı, yabancı tüccar gemileri dışında harp gemileri, sefaretlere ait resmi hüviyetli gemiler ve sairleri hakkında padişahın iradesi doğrultusunda olumlu olumsuz geçiş işlemlerini uygulamıştır. Örneğin Japonya Devleti'ne ait bir harp gemisi İstanbul'a gelmek üzere Akdeniz Boğazı'na girdiğinde, Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı Vekaleti söz konusu harp gemisinin geçişine izin verilip verilmeyeceğini Tophane-i Âmire Müşiriyeti'ne sormuştur⁶³. Yapılan görüşmeler neticesinde ve padişahın onayı ile bu Japon harp gemisinin İstanbul'a giriş ve çıkışına izin verilmesi hususu, Tophane-i Âmire Müşiriyeti'ne ve Müşiriyet'ten de Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı Vekaleti'ne bildirilmiştir. Böylece Japon harp gemisi özel izin ile boğazdan geçebilmiştir⁶⁴.

Boğazların güvenliğinin sağlanması direkt başkent İstanbul'un güvenliğini sağlamak olduğundan, kaideler çerçevesinde gün içinde gemilerin boğazlardan geçişi sağlandığı gibi güneş battıktan sonra mahzurlu durumların yaşanmaması ve geçişlerin kontrolden çıkmaması için gemilerin gece geçişlerine izin verilmemekte ve bu durumla karşılaşan gemiler Akdeniz ve Karadeniz boğazlarında belirlenen mevkiilerde bekletilmekteydi. Bu durum kimi zaman diplomatik temaslara varan bir iletişimin kurulmasına sebebiyet veriyordu. Örneğin Mısır Hidivi'nin boğazdan geçeceği ve bu geçişin geceye denk gelmesi halinde geçmesine engel olunmaması şeklinde bir müracaatta bulunulmuştu. Ancak Boğazlar Muhafızlığı'nın söz konusu bu talebi Tophane-i Âmire Müşiriyeti'ne aktarması sonrasında, her kim olursa olsun geceleri boğazdan geçiş yasak olduğundan Hidiv Paşa'nın da sabahleyin geçmek üzere boğazda tutulması gerektiğinin kendisine münasip bir lisanla açıklanması gerekmişti. Ayrıca söz konusu kaidenin herhangi bir değişiklik olmadan aynı şekilde devamlılığının sağlanması hususunda titiz davranılması da yine Tophane-i Âmire Müşiriyeti'ne tebliğ edilmişti⁶⁵. Bu kapsamda Boğazlar Muhafızlığı, barış zamanı kaideleri çerçevesinde güneş battıktan sonra ve güneş doğana kadar hiçbir geminin boğazlardan geçişine izin vermemiştir. Ancak barış zamanı olması nedeniyle boğazlardan geçiş yapacak gemilerin, boğazların belirlenen mevkiilerinde güneşin doğuşunu beklemeleri de yine Boğazlar Muhafızlığı tarafından sağlanmıştır. Savaş zamanında ise ister ticaret gemisi olsun ya da ister özel izinli harp gemileri, zaten geceleri boğazlardan geçiş hakkına sahip olmamakla birlikte harp zamanı olması nedeniyle aksi durumların yaşanmaması için

62 Armaoğlu, a.g.e., s. 517; İnan, a.g.e., s. 19; Bilsel, a.g.e., s. 36; Emanet, a.g.e., s. 68.

63 BOA, İ.DH. 776/63117, Lef 1.

64 BOA, İ.DH. 776/63117, Lef 3.

65 BOA, BEO, 655/49109.

Boğazların Hukuki Statüsüne Göre Yabancı Gemilerin Boğazlardan Geçiş Pratiklerinin Boğazlar Muhafızlığı'nca Tatbiki (1832-1908)

boğazda beklemelerine de izin verilmemekteydi. Bu sebeple söz konusu yabancı gemilerin, gün aydınlanana kadar boğazda beklemeye teşebbüs etmemeleri için savaş zamanlarında fenerlerin söndürülmesi uygulamasına geçilmekteydi.

Boğazlar Muhafızlığı'nın en mühim görevi, yukarıda da detaylarıyla anlatıldığı üzere boğazların antlaşmalarla belirlenen hukuki statüsüne göre boğazlardan barış ve savaş zamanlarında yabancı gemilerin geçiş rejimini tatbik etmektir. Harp gemilerinin geçişlerinin katiyen yasak olduğu boğazlardan, yabancı devletlere ait ticaret ve posta gemileri ile elçilikler tarafından görevlendirilen resmi gemilerin bilhassa 1880'li yıllardan itibaren geçişleri esnasında uygulanan rejimin tatbikinde Boğazlar Muhafızlığı, dolayısıyla Tophane-i Amire Müşiriyeti ve Hariciye Nezareti koordineli çalışmaktaydı. Çünkü yabancı devletlere ait resmi hüviyetli gemiler, elçilikler vasıtasıyla ticari gemiler de bağlı oldukları yabancı kumpanyalar vasıtasıyla gemilerin boğazlardan geçişiyle alakalı resmi işlemlerini Hariciye Nezareti üzerinden gerçekleştirmektedirler. Evvela boğazlardan gemisi geçecek olan devlet, İstanbul'daki sefareti aracılığıyla Hariciye Nezareti'ne müracaatta bulunarak belirli bir yerden gelmekte olan gemisine boğazlardan geçişi esnasında engel olunmamasını talep etmekteydi. Hariciye Nezareti bu talebi uygun görmesi durumunda, konuyu Sadaret makamına havale etmekteydi⁶⁶. Sadaret makamı da padişahın onay vermesi durumunda söz konusu geminin boğazdan geçişine engel olunmamasını, Tophane-i Amire Müşiriyeti'ne bildirmektedir. İlgili boğaz muhafızlığı da Tophane-i Amire Müşiriyeti'nden aldığı direktif üzerine bahsi geçen geminin sorunsuz bir şekilde geçişini temin etmekteydi⁶⁷.

Diğer taraftan yabancı gemilerin de boğazlardan geçişlerinde herhangi bir sıkıntı ve aksama yaşamamaları için yerine getirmeleri gereken birtakım prosedürler bulunmaktaydı. En temelde her gemi, işlevine uygun olarak tescilli bir bandıra taşımak mecburiyetindeydi. Gemilerin sahip olduğu harp ve ticaret bandıralarının şekilleri, ait oldukları devletlerin Hariciye nezaretleri tarafından Osmanlı Hariciye Nezareti'ne ve Hariciye Nezareti'nden de Tophane-i Amire Müşiriyeti'ne bildirilmekteydi⁶⁸. Bu şekilde devletlere ait harp, ticaret ve de beylik, tenezzüh gibi resmi hüviyetli gemilerin sahip oldukları bandıraların şekilleri listeler halinde her iki boğazlar muhafızlığının elinde bulunmaktaydı. Bu suretle herhangi bir bandırayı taşıyan gemi, boğazlardan geçmek üzere henüz sahile yanaşmadan, ilgili boğazlar muhafızlığı gözlem noktalarından gemiyi görür ve taşıdıkları bandıraya uygun olarak muamele edilmek üzere ilgili boğazlar muhafızlığı memurlarınca hazırlıklar başlatılmaktaydı⁶⁹. Zira barış zamanlarında yabancı ticaret gemileri haricinde boğazlardan geçiş yapmak isteyen padişah tarafından izinli harp gemileri, elçiliklere ait resmi hüviyetli gemiler ile beylik ve tenezzüh vapurları, yukarıda da bahsedildiği üzere ilgili prosedürü takip etmek koşuluyla izin almak mecburiyetindeydiler. Bu işlemi önceden yapan gemilerin geçişlerine engel olunmaması ilgili boğazlar muhafızlığına bildirildiğinden, herhangi bir aksamanın yaşanmaması için söz konusu geminin bandırasının görülmesi ile ona göre muameleleri hazır edilmekteydi⁷⁰. Diğer yandan aksi durumların yaşanması halinde de boğazlardan yabancı gemilerin geçişleriyle alakalı hükümlere uygun hareket edilmekteydi. Mesela sefaretlere ait küçük harp gemileri kategorisinden iki direkli, iki bacalı ve bacalarının üzerlerinde ikişer beyaz çizgili ve siyah bordalı bandırasız bir adet römorkörün Kal'a-i Sultaniye'den izinsiz bir şekilde karantinaya uğramaksızın doğrudan İstanbul Boğazı'na doğru ilerlemesi üzerine, söz konusu römorkörün durdurulması için

66 BOA, İ.HR. 292/18429, Lef 1.

67 BOA, İ.HR. 292/18429, Lef 2, 3.

68 İtalya ve Romanya devletlerine ait harp gemisi, tenezzüh gemisi ve ticaret gemisi bandıraları, Kasım 1893'te Osmanlı makamlarına bildirilmiştir. Bkz. HR.TH. 135/28, Lef 4,5.

69 BOA, HR.ID. 998/19.

70 BOA, BEO, 1682/126148.

Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı, römorkörün izinsiz ilerleyişini durdurmak üzere ikaz manasında dört kundalık iki adet güllersiz top atışı yapmıştır. Ancak bu atışlara aldırış etmeyen römorkör yoluna devam etmiş ve İstanbul Boğazı'ndan içeri girmeyi başarmıştır. Normal şartlarda yabancı gemilerin barış zamanlarında boğazlardan geçişle alakalı Boğazlar Muhafızlığı'nın görev ve yetkilerinin belirlendiği talimatnameye göre ilgili boğaz muhafızlığının ilk ihtar atışına aldırış etmeden ilerleyen geminin üzerine ikinci seferinde bu defa gülleli atış yapma yetkisi bulunmaktadır. Ancak Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı bunu yapmaktansa yaşanan bu durumu telgrafla Tophane-i Amire Müşiriyeti'ne bildirmiş ve izinsiz bir şekilde geçiş yapan küçük harp gemisi kategorisindeki bu römorkörün hangi sefarete ait olduğunun araştırılmasını ve gerekli cezanın uygulanmasını istemiştir⁷¹. Yapılan tahkikat neticesinde söz konusu römorkörün İngiliz bir kimsenin kumandası altında Batum'da arızalanmış olan Pake [Paquet] Kumpanyası'nın *Armani* isimindeki vapurunu Marsilya'ya götürmek üzere boğazlardan geçtiği anlaşılmıştır. Neticede römorkörün ait olduğu sefarete bir daha böyle bir hadisenin tekrar yaşanmaması tebliğ edilmiş ve sefaretten top atışından kaynaklanan on iki Osmanlı lirasının nakdi ceza olarak ödenmesi sağlanmıştır⁷².

Diğer taraftan ticaret gemileri de bandıralarını mutlaka taşımak mecburiyetindeydi. Ticaret gemisinin tabi olduğu devlete ait bandıra, *usul-i bahriye* gereğince geminin *grandi* yani kıç direğine çekilmekteydi⁷³. Yabancı devletler, kendi ülkelerine ait ticaret gemilerinin taşıyacağı bandıranın rengini ve şeklini mutlaka Osmanlı makamlarına bildirmek zorundaydı. Örneğin Rusya'ya ait ticaret gemilerinin çekecekleri bandıra koyu mavi ve sol köşesinin yukarısında Rus ticaret bayrağına mahsus olan beyaz, mavi ve kırmızı renkte üç çizgi bulunmaktaydı⁷⁴. Bu bandıralar kimi zamanlarda değiştirilmekteydi. Örneklerine erken tarihlerde de denk geldiğimiz bu gibi durumlarda yeni bandıranın şekli ve rengi mutlaka ilgili makamlara bildirilmekteydi⁷⁵.

Belirli esaslara uygun olarak icra edilmekte olan bu prosedürlerin kimi zamanlarda suiistimal edildiği durumlar da yaşanmaktaydı. Örneğin normal koşullarda her bir vapurun tescilli tek bir bandırası bulunmaktaydı. Ancak yer yer bazı vapurların, tescilli bandıraları haricinde başka bir vapura ait bandırayı çekerek boğazlardan geçmeye çalıştıkları tespit edilmekteydi. Örneğin İngiltere'nin ticaret bandırasını taşıyıp 15 Mart 1892'de Akdeniz Boğazı'ndan geçerek İstanbul'a gelen *Yuridan* adlı tenezzüh vapurunun, 23 Mart 1892'de bu defa İngiltere Devleti'nin Royal Times Boat Club adlı mavi bandırasını açarak boğazdan çıktığı anlaşılmıştır. Bu gibi durumların önüne geçilmesi için bir çare düşünülmesi gerektiğinin Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı'ndan bildirilmesi üzerine dönemin Tophane-i Amire Müşiri Zeki Paşa, bu örnekte olduğu gibi tenezzüh vapurlarının iki türlü bandıra kullanmalarının boğazların harp gemilerine karşı olan kapalılığını ihlal edeceği kanısında olduğunu ifade ederek ne yapılması gerektiğini Hariciye Nezareti'ne sormuştur⁷⁶. Bunun üzerine Hariciye Nezareti de bu gibi sakıncalı durumların önüne geçilmesi için gemilerin boğazlardan hangi bandıra ile giriş yaparlarsa aynı bandırayı taşıyarak çıkış yapmalarının, İstanbul konsolosları tarafından lazım gelenlere tebliğ edilmesi gerektiğini bildirmiştir⁷⁷.

71 BOA, İ.HUS. 36/45, Lef 1.

72 BOA, İ.HUS. 36/45, Lef 2.

73 BOA, DH.MKT. 358/56, Lef 3.

74 BOA, BEO. 3265/244852.

75 BOA, HAT, 203/10506; BOA, HR.İD. 998/19.

76 BOA, BEO, 22/1634, Lef 3.

77 BOA, BEO, 22/1634, Lef 4.

5. 1897 Osmanlı-Yunan Harbi Süresince Geçiş Rejiminin Tatbiki

Yapılan antlaşmalarla barış zamanlarında boğazlardan geçecek olan yabancı gemilerin geçiş kaideleri bu şekliyle uygulanmaya devam ederken harp çıkması durumunda bu kaideler savaş zamanına uygun hale getirilmekte ve o şekliyle uygulanmaktaydı. 1897 Osmanlı-Yunan Harbi'nin patlak vermesi ile denizden gelebilecek her türlü saldırıya karşı bir yandan boğazlar ve sahil şeridi güçlendirilmeye çalışılırken⁷⁸ diğer taraftan Yunan harp gemilerinin boğazdan geçiş yapmaya yeltenmesi durumunda bu hareketlerine engel olunması için gerekli askeri tedbirler alınmıştır⁷⁹. Ayrıca barış zamanlarında da geceleri boğazlardan geçiş iznine sahip olan yabancı posta vapurlarının, harp dolayısıyla gece geçişlerinin durdurulması yönünde bir girişim de söz konusu olmuştur. Nitekim barış zamanlarında Akdeniz Boğazı'ndan Fransa, Avusturya ve İtalya posta vapurlarının, *işaret-i mahsus*a çekmek kaydıyla geceleri boğazlardan geçme imkanları bulunmaktayken harp dolayısıyla posta vapurlarının bu gece geçişlerinin durdurulmasına karar verilmiştir. Çünkü harp dolayısıyla söz konusu işaretleri çeken bir Yunan gemisinin boğaza girmesi olası görüldüğünden ve gece münasebetiyle işaret çekerek geçen vapurların Yunanlı olup olmadığının kestirilmesi imkânsız görüldüğünden, bir yanlışa mahal verilmemek üzere posta vapurlarının geceleri boğazda geçmemeleri gerektiği yönünde Tophane Müşiri Zeki Paşa müracaata bulunmuştur⁸⁰. Aslında Tophane-i Âmire Müşiriyeti'nin bunu talep etmesinin çok geçerli bir sebebi de bulunmaktaydı. Çünkü boğazdan geçmek isteyen bir İtalya posta vapurundan düzenli olarak verilen işarete itibar edilmeyerek Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı'nca üzerine kaleden top atılmıştır. Yaşanan olayda herhangi bir zayıt olmamakla beraber İtalya Sefareti'nin durumdan ilgili makamları haberdar ettiği şikâyeti üzerine bir kaza yaşanmasına ramak kaldığı anlaşılmıştır⁸¹.



Resim 2. Dersaadet Limanı'na giren Çıkan gemilerin geçiş güzergahlarının ve demirledikleri mevkiele gösterildiği harita⁸².

78 BOA, Y.MTV. 154/116.

79 BOA, Y.PRK.BŞK. 50/56.

80 BOA, BEO, 940/70442.

81 BOA, Y.PRK.BŞK. 50/56.

82 BOA, HRT.h. 721.

Geceleri boğazlardan yabancı posta vapurlarının geçişlerinin harp süresince durdurulması yönünde Tophane-i Âmire'nin talebi ilk önceleri kabul edilmemişse⁸³ de ilerleyen süreçte bu talep kabul edilmiş ve harp süresince uygulanmıştır. Buna göre 29 Nisan 1897'den itibaren geçerli olmak üzere barış antlaşması imzalanıncaya kadar bütün vapur ve yelkenli gemilerin hiçbir fark olmaksızın geceleyin saat beşten yani güneş doğmadan evvel ve güneş battıktan sonra Akdeniz ve Karadeniz boğazlarından girip çıkmaları Boğazlar Muhafızlığı tarafından engellenmiştir. Ayrıca diğer savaş zamanlarında olduğu gibi fenerlerin söndürülmesi gündeme alınmıştır. Çünkü barış zamanlarında güneş battıktan sonra boğazlardan geçiş yapamayan gemiler, güneş doğana kadar kendilerine ayrılan yerlerde güneşin doğmasını bekleme imkanına sahipti. Bu noktalarda bekleyen gemiler, fenerlerin aydınlatması sayesinde birbirlerini görebiliyorlar ve böylece olası bir kazanın önüne geçilmiş oluyordu. Ancak savaş zamanında Akdeniz Boğazı'nda merkez fenerlerin yakılması halinde geceleri oraya gelecek gemiler, boğazdaki bekleme noktalarının açık olduğu için aydınlatıldığı zannıyla girip çıkmaya yelteneceğinden ve içlerinden herhangi birinin sabotaj amacıyla içeriye sızmaya çalışan bir gemi olduğu anlaşılacağından barış antlaşması imzalanana kadar fenerlerin söndürülmesi kararlaştırılmıştır⁸⁴. Bu karara göre Kilidbahir ile Kal'a-i Sultaniye arasındaki fenerler ile Selanik Limanı'nın harp mevkiine yakın olması nedeniyle Karaburun ve yakın sair fenerler Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı'nca söndürülmüştür⁸⁵.

Böylece bir önceki harp olan Rusya savaşında olduğu gibi Seddülbahir ve Kumkale'den itibaren tüm sahil fenerleri söndürülmüştür⁸⁶. Ayrıca Rumeli ve Anadolu fenerlerindeki iki büyük fenerden başka Karadeniz Boğazı dahilinde bulunan fenerlerden hiçbiri yakılmayacaktır. Gerekli görülmesi durumunda Bahr-i Siyah Boğazı Muhafızlığı'nın emriyle bahsi geçen bu iki büyük fener dahi söndürülecektir⁸⁷.

83 BOA, MV. 92/81; BOA, BEO. 948/71094.

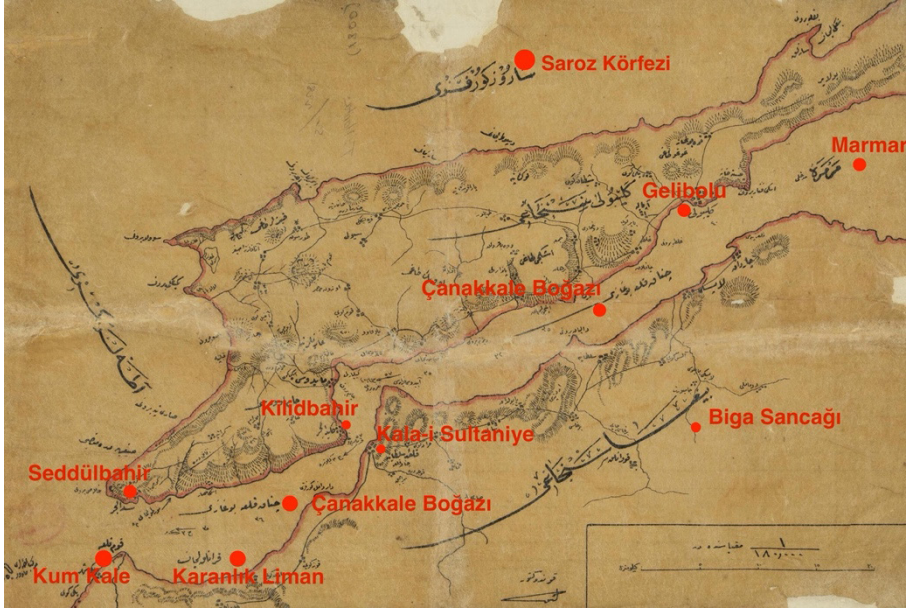
84 BOA, BEO, 938/70311, Lef 6.

85 BOA, BEO, 943/70718; BOA, BEO. 942/70614, Lef 2.

86 BOA, BEO. 948/71100.

87 BOA, BEO, 938/70311, Lef 1, 2 ve 5; Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı Vekaleti'nce uygulanacak bu kararlar, Osmanlı Hükümeti tarafından yabancı sefirlere tebliğ edilecektir. BOA, BEO, 938/70311, Lef 6.

Boğazların Hukuki Statüsüne Göre Yabancı Gemilerin Boğazlardan Geçiş Pratiklerinin
Boğazlar Muhafızlığı'nca Tatbiki (1832-1908)



Resim 3. Çanakkale Boğazı Haritası⁸⁸.

Diğer taraftan barış zamanlarında tüm devletlerin ticaret gemilerine açık olan boğazlar, harp süresince Yunan ticaret gemilerine kapatılmıştır. Harp nedeniyle her iki ülke arasındaki ticari münasebetler sekteye uğrayacağından, İstanbul başta olmak üzere Osmanlı karasularında bulunan tüm Yunan tüccar gemilerinin memleketlerine iadeleri hakkında bir karar almıştır. Bu karara göre 17 Nisan 1897'den itibaren on beş gün zarfında Yunan gemilerinin Osmanlı limanlarından ve Osmanlı ticaret gemilerinin de aynı şekilde Yunan liman ve sularından çekilmeleri sağlanmıştır⁸⁹. Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı, harp süresince Yunan gemilerini Osmanlı limanlarına kabul etmemiştir⁹⁰. Ancak Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı bu konuda ne kadar titiz çalışsa da bir şekilde farklı yollardan Yunan askeri ve mühimmatı transferinin sağlandığı durumlar da yaşanmıştır. Örneğin Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı görevlileri, Pire'den gelerek Varna'ya hareket eden bir Gürcü vapurunda yaptıkları muayene neticesinde elbise ve şapkalarından Yunanlı oldukları anlaşılan yüz otuz Yunanlı askerini tespit etmiştir. Boğazlar Muhafızlığı görevlileri, bu kadar Yunanlının Varna'ya gitmelerinden şüphe duyduklarından, bu vapuru Akdeniz Boğazı içinde durdurarak kapsamlı tahkikat yapma gereği hissetmiştir. Boğazlar Muhafızlığı yetkililerinin yaptıkları bu tahkikat neticesinde Pire'den binmiş olan yüz yirmi beş Yunan askerini taşıyan *Girid* adındaki Gürcü posta vapurunun, İstanbul'a yönelerek boğazdan geçtiği anlaşılmıştır. Yani Yunanlılar, boğazlardan geçmenin yolunu Gürcü bir posta vapurunda kaçak yoldan geçmekte bulmuştur. Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı'nın dikkatli takibi neticesinde olayın iç yüzü anlaşılmıştır. Olayın, ilgili makamlara bildirilmesiyle beraber vapur içinde bulunan kaçak Yunanlı askerlerinin karaya çıkarılmamaları için Polis Müdüriyeti, Tophane-i Amire Müşiriyeti ve Harbiye Nezareti'ne gerekli tertibatı almıştır⁹¹. Harp süresince bu gibi münferit olayların tekrarlanmaması için her iki boğazlar muhafızlığı, boğazlardan geçmek isteyen diğer devletlere ait tüm ticaret gemileri ile posta vapurlarındaki muayenelerini daha fazla titizlikle yürütmüşlerdir.

88 BOA, HRT. h. 2281.

89 BOA, BEO. 938/70315.

90 BOA, BEO, 968/72550; BOA, İ.MTZ. (01). 20/947.

91 NOA, BEO. 1020/76474.

17 Nisan 1897 tarihinde Osmanlı Devleti'nin Yunanistan'a savaş ilan etmesi ile başlayan çatışmalar otuz günün ardından Yunan kuvvetlerinin geri çekilmesiyle sona ermiştir. 18 Mayıs 1897'de İstanbul'dan gelen telgraf üzerine Osmanlı kuvvetleri harekâtı durdurmuştur⁹². 20 Mayıs 1897 tarihinde de her iki taraf delegeleri bir araya gelmiş ve imzaladıkları protokolle bu tarihten itibaren geçerli olmak üzere muharip devletler arasında mütarekeye karar verilmiştir⁹³. Bu tarihten sonraki süreçte, iki devlet de sulh şartnamesinin müzakeresini yapmak üzere Tophane Kasrı'nda bir araya gelmiştir. Ancak ne var ki 4 Haziran 1897'de başlayan oturmelerde bir türlü uzlaşmaya varılamadığı için oturumlar bir hayli uzun sürmüştür⁹⁴. Osmanlı Devleti ile Yunanistan arasındaki harbi sona erdiren barış antlaşması, 4 Aralık 1897'de imzalanabilmiştir⁹⁵.

1897 Osmanlı-Yunan Harbi'nden sonra boğazların statüsü enson 1871 Londra Antlaşması ve bu antlaşmanın teyidi olan 1878 Berlin Antlaşması'nda boğazların statüsünün belirlendiği şekliyle kalmıştır. Buna göre, boğazların barış ve harp zamanlarında tüm devletlerin harp gemilerine kapalılığı ilkesi teyit edilmiştir. Boğazların hukuki durumu ve buna uygun olarak belirlenen geçiş rejimi, Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na girişine kadar aynı şekliyle muhafaza edilmiştir⁹⁶. Bundan sonraki süreçte Yunan Harbi dolayısıyla savaş zamanına uygun olarak tatbik edilen boğazlardan geçiş ve fenerlerle ilgili durumların barış zamanlarında uygulanan şekline dönüştürülmesiyle ilgili girişimler söz konusu olmuştur. Barış anlaşmasının imzalanması üzerine Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı, harp süresince söndürülen İzmir ve Selanik haricindeki tüm fenerleri aktif hale getirmiştir⁹⁷. Buna ilave olarak haftada bir gece *ışaret-i mahsusa* ile boğazdan geçmeye izinli olan posta vapurları hakkındaki muamelenin eskiden olduğu gibi uygulanacağı da her iki boğaz muhafızlığına bildirilmiştir⁹⁸. Ancak daha sonra İzmir ve Selanik fenerlerinin henüz ihtiyaten yakılmamış olmasıyla beraber nihai barış anlaşmasının imzalanmasına rağmen Yunan harp gemilerinin Osmanlı sularına geçme ihtimali göz önünde bulundurulduğunda posta vapurlarının gece geçişlerinin de sıkıntı oluşturacağı düşünülmüştür⁹⁹. Yapılan müzakereler neticesinde postaların artık şimendiferle nakledilmesinden dolayı posta vapurlarının haftada bir gece boğazlardan geçmelerine mahal kalmadığından, bu uygulamanın tamamen kaldırılması kararlaştırılmıştır¹⁰⁰. Bu durumda Boğazlar Muhafızlığı'na, barış zamanlarında boğazlardan gece geçiş serbestliği taşıyan posta vapurlarının gece geçiş teşebbüslerine mâni olma yetkisini tanınmıştır.

Bundan sonraki süreçte Boğazlar Muhafızlığı'nın vazifelerinden olarak boğazlarda bulunan kale ve tabyalar, asker ve mühimmat açısından güçlendirilmeye devam

92 Adem Ölmez, "1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Epir Cephesinin Savaşı Sonucuna Etkileri", Şarkiyat İlmi Araştırmaları Dergisi, S.1 Nisan 2009, s. 81-87.

93 Fatma Ürekli-Muzaffer Ürekli, "Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Yardım Kampanyaları ve Toplumsal Dayanışma Üzerine Değerlendirme", Osmanlı Dönemi Balkanlar'da Kültürel ve Sosyal Hayat, Editörler: Zafer Gölen-Abidin Temizer, Ankara, Gece Kitaplığı, 2008, s. 207; Adem Ölmez, *93 Harbinden Otuz Bir Mart Olayına Gazi Ethem Paşa ve Dönemi*, Ankara, TTK, 2013, s. 164.

94 Ürekli, Ürekli, a.g.m., s. 152.

95 BOA, MHD. 368.

96 Beydilli, "Boğazlar Meselesi", s. 185-192.

97 BOA, BEO. 1194/89527, Lef 9; İzmir Körfezi'nde söndürülen Denizkalesi, Pelikan, Meremmetci fenerlerinin yeniden yakılması ve Denizkalesi geçidinden de geceleri geçiş olmaması için çekilen seddin kaldırılarak geçidin geceleri gemi geçişine açılması yönünde Fransa Sefareti 1898 yılının Ocak ayında yazılı müracaatta bulunmuştur. Fransa'nın bu müracaatı uygun görüldüğü Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı bahsi geçen fenerleri açmakla birlikte gece geçişini engellemek üzere çekilen seddi de kaldırmıştır. BOA, BEO. 1065/79823.

98 BOA, BEO. 1062/79627.

99 BOA, BEO. 1194/89527, Lef 9.

100 BOA, BEO. 1194/89527, Lef 12.

Boğazların Hukuki Statüsüne Göre Yabancı Gemilerin Boğazlardan Geçiş Pratiklerinin Boğazlar Muhafızlığı'nca Tatbiki (1832-1908)

edilmiştir. Karadeniz ve Akdeniz boğazlarının en kuvvetli donanmalarının bile geçmelerine engel olacak şekilde tahkimi için Tophane-i Amire Müşiriyeti'nin isteği üzerine Siemens Fabrikası'ndan 300 adet torpido sipariş edilmiştir¹⁰¹. Bu torpidolar, boğazların ve sahillerin en kritik mevkilerine yerleştirilmiştir. Böylece boğazlar ve sahil şeridi, denizlerden gelebilecek her türlü saldırıya karşı hazırlıklı hale getirilmeye çalışılmıştır¹⁰². Çünkü bilhassa XIX. yüzyılın son on yılında Osmanlı Devleti'nin boğazlar üzerindeki hakimiyeti, Rusların aleni tehdidinin artması yüzünden daha da kritik bir hal almıştır¹⁰³. Osmanlı Devleti, muhtemel Rus saldırılarına karşı boğazları ve sahillerin kritik mevkilerini askeri teçhizat açısından kuvvetlendirmeye çalışırken Rusya da etkin saldırı planları yapmaktaydı¹⁰⁴.

Diğer taraftan boğazlardan yabancı gemilerin geçiş rejimi, Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na girişine kadar, en son 1878 Berlin Antlaşması'nın boğazlarla ilgili hükümlerine uygun olarak her iki boğaz muhafızlığı tarafından tatbik edilmeye devam edilmiştir. İlk 1871 Berlin Antlaşması ile tasdik edilen ve 1878 Berlin Antlaşması ile teyit edilen "barış zamanlarında Osmanlı padişahına boğazlardan geçiş yapmak isteyen dost ve müttefik devletlerin harp gemilerinin geçişine izin verme yetkisi" hususu bilhassa 1890'lı yıllardan itibaren geçiş iltimaslarının aşırıya kaçmasına ve geçişlerin kontrolden çıkmasına olanak sağlayan bir araç haline gelmiştir. Bu kapsamda Osmanlı sultanı ve Rus çarının yapmış oldukları bir anlaşma ile Rus Gönüllü Filosu'na ait gemiler, boğazlardan geçiş yapabilmıştır¹⁰⁵. Babialı, Berlin Antlaşmasını imzalamış olan diğer devletleri, Rusya ile yapılan bu anlaşmadan haberdar etmek durumunda kaldığında İngiltere, Osmanlı Devleti ile Rusya arasında yapılan bu anlaşmanın Berlin Antlaşması'nın boğazlarla ilgili maddelerine aykırı olarak değerlendirilmediğini lakin Rusya'ya tanınan bu iltimastan diğer devletlerin de yararlanabileceğini ileri sürmüştür¹⁰⁶. Neticede yaptıkları anlaşma gereği Flot Volunter Kumpanyası (Gönüllü Filo), Rusya'nın Uzakdoğu politikası çerçevesinde Rus askerlerini Uzakdoğu'ya taşıyan ve görev süreleri dolanları da geri getiren yarı remi bir nakliye ajansı olarak etkin bir şekilde çalışma imkanına sahip olmuştur¹⁰⁷. Rus askerlerini taşıyan vapurların Uzakdoğu'ya gitmek üzere birbirlerinin peşin sıra boğazlardan geçmesine izin verilmiştir. Bu bahisten yüklü miktarda Rus askerini taşıyan Flot Volunter

101 BOA, Y.PRK.BŞK. 53/72.

102 BOA, Y.MTV. 206/60; BOA, Y.PRK.BŞK. 59/9.

103 Gedikli Berber, a.g.e., s. 111.

104 Sergey Çekmarev, "Boğaz Seferi Hazırlığının Bir Parçası Olarak 1902 Harp Oyunu", Çarlık Rusyası ve Boğazlar, ed: Gültekin Yıldız-Çoşkun Ünsal, İstanbul, MSÜ Yay., 2022, s. 186-188; Rusya, 1884'te İstanbul Boğazı üzerine incelemelerini yoğunlaştırmış ve çıkarma harekâtı için Karadeniz filosunun teknik açıdan güçlendirilmesi için çalışmalarını devam ettirmiştir. Oleg Rudolfoviç Ayrapetov, "Rusya'nın 1878'de İngiltere, Avusturya-Macaristan ve Osmanlı Devleti Koalisyonuna Karşı Savaş Planı ve İstanbul Boğazı'nın İşgal Edilmesi Sorunu", Çarlık Rusyası ve Boğazlar, ed: Gültekin Yıldız-Çoşkun Ünsal, İstanbul, MSÜ Yay., 2022, s. 135; Osmanlı Devleti, İstanbul ve Çanakkale boğazları ile Selanik ve İzmir limanlarını güçlendirmek için bilhassa Almanya, İngiltere ve Fransa'daki askeri fabrikalardan deniz savunmasına yönelik modern askeri teçhizat ve mühimmat satın almıştır. Bkz. Aleksandr Tomilin, "Rus Askeri İstihbaratının İstanbul Boğazı'na Yönelik Faaliyetleri (1878-1885)", Çarlık Rusyası ve Boğazlar, ed: Gültekin Yıldız-Çoşkun Ünsal, İstanbul, MSÜ Yay., 2022, s. 162-163.

105 Gültekin Yıldız, "Boğazların Ruslara Karşı Savunması: Avrupalı Güçler ve Osmanlı Devleti'nin Askeri İstihbarat Faaliyetleri ve Harekât Planları (1815-1914)", Çarlık Rusyası ve Boğazlar, ed: Gültekin Yıldız-Çoşkun Ünsal, İstanbul, MSÜ Yay., 2022, s. 43; Sultan II. Abdülhamid ile Rus çarının anlaşması üzerine 1891 yılında Babialı ile İstanbul Rus Büyükelçiliği arasında antlaşma yapıldı. Buna göre ticaret bandırasını taşıyan Rus Gönüllü Filo bünyesindeki gemilerin, Rusya ile Uzakdoğu arasında asker veya mahkûm taşımalarına izin verildi. Bkz. Ökte Soysal, a.g.t., s. 40; s. Gedikli Berber, a.g.e., s. 111.

106 Keza İngiltere de bu bahsin üzerinden geçen bir senenin sonunda, Orta Asya'daki çıkarları doğrultusunda boğazların kapalılık ilkesine aykırı hareket etmeye başlamıştı. Bkz. Ökte Soysal, a.g.t., s. 39-40.

107 Yıldız, a.g.m., s. 43.

Kumpanyası¹⁰⁸ bünyesinde çalışan Rus vapurlarıyla yine binlerce Rus askerini taşıyan Alman ve İngiliz vapurlarının Çin'e gitmek üzere Karadeniz Boğazı'ndan geçmesi hakkında Rusya Sefaret'i'nden talep edilen iltimaslar, yapılan anlaşma çerçevesinde padişah tarafından geri çevrilmemiştir. Gerekli iznin padişah'tan alınmasıyla bu gemilerin geçişine engel olunmaması, konunun muhatabı Tophane-i Amire Müşiriyeti ve Hariciye Nezaret'i'ne bildirilmekle beraber geçiş rejiminin uygulayıcısı Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah boğazları muhafızlıkları da konudan haberdar edilmiştir¹⁰⁹.

Diğer taraftan Flot Volunter Kumpanyası'na ait bu gemilerin geçişlerinin fazlalığı, temelde uluslararası Boğazlar Antlaşması'nın bir şekilde ihlal edildiği düşüncesinin yaygınlaşmasına neden olmuştur. Bu sebeple, durumdan rahatsızlık duyan devletler arasında bir dizi görüşmeler gerçekleşmiştir. Buna göre Babıali'den, padişahın boğazlardan yılda en fazla bin beş yüz asker taşıyan geminin geçmesine izin vermesi yönünde yaptırım uygulaması kararına varılmıştır. En önemlisi, boğazların karasuları göz önünde bulundurulduğunda Osmanlı Devleti'nin, boğazlardan geçen ticaret gemilerinin taşıdıkları yükü denetleme ve her türlü askeri malzemelerin geçişini engelleme hakkı sabit tutulmuştur¹¹⁰. Bu noktada yabancı gemilerin boğazlardan geçiş rejiminin uygulayıcısı Boğazlar Muhafızlığı'nın sorumluluğu bir kat daha artmıştır.

Diğer taraftan aşırıya kaçan bu geçişleri Osmanlı Devleti gizli olarak takip ederek kontrol altında tutmaya çalışmıştır. Bilhassa şehbenderlik ve sefaretleri aracılığıyla Flot Volunter Kumpanyası'na hizmet etmekte olan tüccar gemilerinin bizzat padişah'tan alınan izinler haricinde gizli bir şekilde her türlü askeri malzeme ile mahkûm ve gardiyan taşıdığına dikkat çekilerek geçiş kontrollerinde özenli olunması bildirilmiştir¹¹¹. Keza yapılan usulsüz geçişlerin farkında olan ilgili boğaz muhafızlığının bu gibi durumların yaşandığına dair raporları da bulunmaktadır. Bilhassa Hocabey ile Vladivostok hattında işletilmekte olan Rusya kumpanyasına ait ticaret gemilerinin boğazlardan geçiş esnasında söz konusu gemilerin asker ve mühimmat yüklü olduğu ve padişahın izni alınmaksızın bu unsurların boğazlardan geçirilmeye çalışıldığı, Bahr-i Siyah Boğazı Muhafızlığı tarafından pek çok defa rapor edilmiştir.

Tüm bu sakıncalı durumlar neticesinde 1900'lü yılların başından itibaren barış zamanlarında boğazlardan yabancı gemilerin geçiş kontrolleriyle alakalı her iki boğaz muhafızlığını en fazla meşgul eden mevzu gemilerin ne taşıdığı mevzusu ydu. Geçiş serbestliği bulunan ticari ve resmi hüviyetli gemiler ile yukarıda da bahsedildiği gibi padişahın iltiması ile geçişlerine izin verilen ya da izinsiz bir şekilde geçiş yapmaya teşebbüs eden gemilerin içerisinde kaçak olarak geçirilmeye çalışılan *eşya-yı memnua* diğer bir deyişle *efvah-ı nariyye* yani silah, mermi, barut gibi muhtelif mühimmata el konulması ile yıllık kotanın üstünde nakledilmeye çalışılan askerlerin tespit edilmesi işi, Boğazlar Muhafızlığı'nı en fazla meşgul eden işler olarak yer almıştır. Zira o dönemde Osmanlı Devleti'nin, Yunanistan ve Rusya başta olmak üzere her an bir düşman saldırısı tehlikesiyle karşı karşıya bulunması ve ayrıca içeride her an ayaklanmaya fırsat kollayan milletlerinin olması, içten ve dıştan gelebilecek her türlü tehdite karşı tüm önlemlerin almasını gerektirmekteydi. Üstelik deniz aşırı transfer ile bir coğrafyadan başka bir coğrafyaya asker ile her türlü ateşli silah ve mühimmatın kaçak yollarla nakledilmesi devletler arasında güç dengelerinin değişmesine

108 BOA, İ.HUS. 55/89; Flot Volunter Kumpanyası çok kısa bir sürede on binlerce askerin Batum üzerinden sevk edilmesinde kullanılmıştır. Bkz. Resul Turan, *Çarlık Rusyası Döneminde Batum Vilayeti (1878-1914)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2019, s. 80.

109 BOA, BEO. 1542/115576; BOA, BEO. 1602/120099; 1611/120765.

110 Ökte Soysal, a.g.t., s. 40.

111 Yıldız, a.g.m., s. 43.

Boğazların Hukuki Statüsüne Göre Yabancı Gemilerin Boğazlardan Geçiş Pratiklerinin Boğazlar Muhafızlığı'nca Tatbiki (1832-1908)

de zemin oluşturunuyordu. Tüm bu faktörler göz önünde bulundurulduğunda deniz yolu ile bir şekilde devletler arasında transfer edilmeye çalışılan mühimmatın ve her türlü ateşli silahın, boğazlardan geçişine mâni olmak, Boğazlar Muhafızlığı'nın yüksek dikkat gerektiren bir vazifesi haline gelmiştir¹¹².

Boğazlar Muhafızlığı bu noktada Tophane-i Amire Müşiriyeti ile koordineli bir çalışma yürütmekteydi¹¹³. Evvela Boğazlar Muhafızlığı, boğazlardan geçiş yapmak isteyen gemileri muayene ederek geminin içerisinde ne yüklü olduğunu tespit etmekteydi. İlgili boğaz muhafızlığı tarafından gemilerin muayeneleri neticesinde tespit edilen envai çeşit mühimmat, kayıt altına alarak müsadere edilmekte ve Dersaadet Liman Dairesi'ne gönderilmekteydi. İstanbul'a gönderilen bu eşyalar, gerekli işlemlerin yapılmasının ardından muhafaza edilmek üzere Tophane-i Amire Müşiriyeti'ne teslim edilmekteydi¹¹⁴.

Bu gibi olayların zamanla çoğalması üzerine Tophane-i Amire Müşiriyeti, ilgili makamları konudan haberdar ederek birtakım tedbirler alınması yönünde girişimlerde bulunmuştur. Çünkü askeri sanayiye telekinde bulduran Tophane-i Amire Müşiriyeti'nin imalatı veya ithalatı haricinde Osmanlı topraklarına *efvah-ı nariyye*'nin girişi katiyen yasaktır. Tophane-i Amire Müşiriyeti'nin bu girişimi neticesinde yasaklı maddeleri taşıyan vapurların Kal'a-i Sultaniye boğazından geçişlerinin yasaklanması hakkında uygulanan usule ek olarak 9 Ocak 1905'te alınan kararlara göre top-tüfek gibi ateşli silahlar ve mühimmatın boğazlardan geçişi hakkındaki yasak tamamen korunarak Boğazlar Muhafızlığı görevlilerinin vapur içinde tahkikat yapılması ve gemi kaptanlarının onlara yöneltilen suallere tereddütsüz cevap vermeleri gibi hususlar yabancı elçiliklere bildirilmiştir¹¹⁵. Alınan bu kararlara uygun olarak gerekenin yapılması Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah boğazları muhafızlıklarına da iletilmiştir. Bu konudaki kararlılığa binaen her türlü patlayıcı madde taşıyan gemilerin Akdeniz ve Karadeniz boğazlarında ilgili boğaz muhafızlığınca muayeneleri yapılmadıkça boğazlardan geçişine müsaade edilmediği gibi şüphe duyulan gemiler de boğazlar dışına çekilerek tevkif edilmeye ve kaçak bir şekilde geçirilmeye çalışılan yasaklı eşyalar müsadere devam edilmeye devam edilmiştir¹¹⁶. İçlerinde yasaklı eşyaları bulduran gemiler, bu eşyaların gemiden indirilmesinin ardından yollarına devam edebilmektedirler¹¹⁷.

Kaçak yollarla boğazlardan geçirilmeye çalışılan askeri malzemelerin müsadere edilmesi hadiseleri, söz konusu devletlerin sefaretleri aracılığı ile birçok defa şikâyet konusu olmakla beraber¹¹⁸ kimi zaman da diplomatik bir soruna sebebiyet vermiştir¹¹⁹.

112 Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı, 1904 yılının Aralık ayında Fransız Pake Kumpanyası'nın Akdeniz Boğazı'ndan geçerek Kala-i Sultaniye'ye gelen *İmeres* adlı vapurunda yaptığı muayenede, 400 adet top mermisiyle bir adet top, 12 sandık içinde mitralyöz toplarına mahsus zerre ve 6 sandık tapalı tane, 3 sandık mermiye mahsus boş kovan ve dolu kovan ile bir şişe içinde dumansız barut ele geçirmiştir. BOA, BEO. 2458/184326.

113 Bu uygulamadan bahisle Pake adlı Fransız Kumpanyası'nın *İmeres* isimli vapuruna Marsilya'da yüklenen ve İran Hükümeti adına sipariş edildiği anlaşılan topların Kal'a-i Sultaniye'den geçmesi hakkındaki müracaatları uygun görülmemiş ve bu şekilde geçişlerine müsaade edilmemesi Tophane-i Amire Müşiriyeti tarafından Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı'na bildirilmiştir. BOA, BEO. 2498/187316, Lef 6.

114 Alman Sefareti maiyetine ait *Lorelay* adlı beylik vapuru ile Levant Line Kumpanyası'na ait *Lizbon* adlı vapurda ilgili boğaz muhafızlığının yaptığı tahkikat neticesinde 23 sandıkta 2150 ağırlığında 265 adet mermi, 7 sandıkta toplara mahsus 10.000 adet kapsül, 7 sandıkta 680 kilo ağırlığında top barutu, 3 sandıkta 270 kilo ağırlığında 3890 adet tüfek fişeği ve 20 kilo ağırlığındaki bir sandıkta havai fişeği olduğu anlaşılmıştır. Söz konusu bu vapurlar, Akdeniz Boğazı'nda Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı'nca tevkif edilmiş ve tespit edilen mühimmat müsadere edilerek Tophane-i Amire Müşiriyeti'ne teslim edilmiştir. BOA, BEO. 2573/192905; BOA, BEO. 2456/184173; BOA, BEO. 2573/192907.

115 BOA, BEO. 2493/186974; BOA, BEO. 2498/187316, Lef 7.

116 BOA, BEO. 2718/203833.

117 BOA, BEO. 2914/218502.

118 BOA, HR.HMŞ.İŞO. 172/5.

119 *Flot Volunter Kumpanyası'na mensup Moskova isimli vapurun Karadeniz Boğazı'nda tevkif edilmesi olayında Rusya Sefareti, Hariciye Nezareti'ne bir nota dahi vermiştir.* BOA, İ.DH. 1238/96946.

Konuya muhatap devletler, kimi zaman da diplomatik yollarla Tophane-i Amire Müşiriyeti tarafından el konulan mühimmat ve sair ateşli silahların kendilerine iadeleri hakkında müracaatta bulunmaktan geri durmamışlardır¹²⁰. Ancak tüm girişimlerine rağmen bu konuda taviz verilmemiştir.

SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin İstanbul'u fethetmesi ve ardından Karadeniz'in Türk gölü haline gelmesi ile boğazlar üzerinde kadim kaide olarak uygulana gelmekte olan mutlak egemenlik hakkı önce ikili, ardından birçok devletin katılımı ile 1841, 1871 ve 1878 yıllarında imzalanan anlaşmalarla sınırlandırıldı.

Boğazların anlaşmalarla belirlenen hukuki statüsüne göre yabancı gemilerin boğazlardan geçiş rejimi, barış ve savaş zamanlarında olmak üzere Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah boğazları muhafızlıkları ile tatbik etmekteydi. Aynı zamanda boğazların ve boğazlarda bulunan kale ve tabyaların askeri ve idari anlamda kontrolünü elinde bulunduran Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah boğazları muhafızlıkları bu vazifesini, 1832 yılında müşiriyet olarak tesis edilen Tophane-i Amire'nin bir birimi olarak yürütmüştür. Tophane-i Amire Müşiri'nin idaresine her iki boğazlar muhafızlığı bağlanmakla beraber, Tophane Müşiri'nin bu görev ve sorumluluğuna boğazlar muhafızlığına tayin edilen komutan vekalet etmiştir. Damad Mehmed Ali Paşa'nın 1844 yılındaki Tophane-i Amire Müşirliği esnasında 1841 Londra Antlaşması esas alınarak yabancı gemilerin boğazlardan geçiş rejiminin ne şekilde tatbik edileceği hakkında kaleme alınan talimatname, kendisinden sonraki Tophane müşirleri tarafından da esas alınmıştır. Yabancı gemilerin boğazlardan geçiş ilkelerine göre düzenlenen bu talimatnamede, rejimin uygulayıcısı Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah boğazları muhafızlarının görev ve sorumlulukları da belirlenmiştir. 1841 Londra Antlaşması'na göre düzenlenen bu talimatname, ilerleyen yıllarda imzalanan antlaşmalara göre yeniden gözden geçirilirse de kurallar esas itibarıyla aynı şekliyle uygulanmaya devam etmiştir.

Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah boğazları muhafızlıkları, yabancı gemilerin boğazlardan geçiş rejimini, 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi, 1856 Paris Antlaşması ve 1871 Londra Antlaşması hükümlerine göre barış zamanları kaidelerine uygun olarak tatbik etmekle beraber bahsi geçen periyot içinde meydana gelen Kırım Harbi, Doksan Üç Harbi ve Teselya Savaşı'nda savaş zamanı kaidelerine dönüştürülmüş şekliyle tatbik etmiştir. Temel ilke olarak barış zamanlarında da tüm harp gemilerine kapalı olan boğazlar, savaş zamanı olması dolayısıyla muharip durumda bulunan devlet/devletlerin ticaret gemilerine de kapatılmıştır. Diğer taraftan uluslararası ticaretin aksamaması için savaş halinde olunmayan devletlere ait ticaret gemilerinin geçişleri de barış zamanlarındaki geçişlere nazaran harp süresince daha fazla titizlikle takip edilmiştir. Ayrıca barış zamanlarda güneş battıktan sonra gece karanlığında ve güneş doğmadan sabah karanlığında ticaret gemilerinin boğazlardan geçişi yasak olduğundan, boğazlarda belirlenen mevkiilerde bekletilen gemilerin, savaş zamanı olması dolayısıyla bekletilmemesi savaş zamanı kaideleri olarak bahsi geçen harpler süresince ilgili boğaz muhafızlıklarınca tatbik edilmiştir. Bu kapsamda gemilerin geceleri boğazlardan geçmeye yönelik bir teşebbüsü olmasın diye boğazlarda ve önemli mevkiilerde bulunan fenerler de ilgili boğazlar muhafızlığınca harp sürelerinde söndürülmüştür. Harp süresince uygulanan bu kaideler, harp sonunda imzalanan antlaşmaların ardından barış zamanı geçiş hükümlerine dönülerek tatbik edilmeye devam edilmiştir. Savaş sürecinde boğazların savunulmasının öneminin bir kere daha anlaşılması nedeniyle boğazlarda bulunan kale ve tabyalar askerî açıdan güçlendirilmekle beraber torpedo gibi deniz savunmasının son model araç-gereçleri gerekli mevkiilere yerleştirilerek savunma hattı güçlendirilmiştir.

120 BOA, BEO. 2705/202869.

Boğazların Hukuki Statüsüne Göre Yabancı Gemilerin Boğazlardan Geçiş Pratiklerinin Boğazlar Muhafızlığı'nca Tatbiki (1832-1908)

Osmanlı Devleti'nin XVIII. yüzyılın son çeyreğinden itibaren yapılan ikili antlaşmalarla sarsılan egemenlik hakları, birçok devletin katılımı ile imzalanan 1841, 1856, 1871 ve 1878 antlaşmalarıyla büyük oranda sınırlandırılmıştır. 1841 Londra Antlaşması'nın barış zamanı kaidelerine göre tüm devletlerin harp gemilerine kapalı tutulan boğazlar, aynı antlaşmanın savaş zamanlarında uygulanacak hükümlerine göre Osmanlı Devleti'nin menfaatlerine uygun gördüğü devletlerin gemilerine açık hale getirilmiştir. Boğazların stratejik önemine ve Rusya'nın boğazlar üzerinde elde ettiği avantajlara göre duruma müdahil olan İngiltere, 1856 Paris Antlaşması ile boğazların barış zamanlarındaki tüm harp gemilerine kapallığı ilkesinin savaş zamanlarına da tekml edilmesini sağlamıştır. Üstelik aynı antlaşmada, Karadeniz'in silahsızlandırılması ile Karadeniz'in Türk ve Rus Gölü olmasının önüne geçen İngiltere, Karadeniz'i Avrupa gölü haline getirerek Rusya'nın denizlerdeki gücünü kırmış ve buna mukabil Osmanlı Devleti'nin boğazlar üzerindeki hakimiyetini koruma taahhütünde bulunmuştur.

1871 Londra Antlaşması ve 1878 Berlin Antlaşması ile savaş zamanlarında boğazların tüm devletlerinin harp gemilerine kapallığı ilkesi karşında barış zamanlarında Osmanlı padişahına dost ve müttefik devletlerin harp gemilerinin boğazlardan geçişine izin verme yetkisine dönüştürülmesi bilhassa Rusya'nın bu tarihlerden itibaren asker ve her çeşit silah ve mühimmat boğazlardan geçirerek Uzakdoğu'ya taşınmasına olanak sağlamıştır. Osmanlı padişahının içi asker ve mühimmat dolu gemilerin boğazlardan geçişine müsaade etmiş olması, zamanla daha fazla gemi geçişinin gerçekleşmesine neden olmuştur. Her ne kadar 1871 ve 1878 antlaşmalarını imzalayan diğer devletlerin müdahalesiyle, boğazlardan geçişine izin verilecek olan asker sayısına yıllık bir kota konulmuşsa da bu kota bilhassa ticaret gemilerinin içerisinde kaçak bir şekilde asker ve mühimmat taşınması teşebbüsü vakalarının çoğalmasına neden olmuştur. Barış zamanlarında boğazlardan geçen izinli harp gemilerinin ya da izinsiz bir şekilde içi mühimmat ve asker dolu ticaret gemilerinin geçiş kontrollerinin sıkıntıya düştüğü bu dönemde, Boğazlar Muhafızlığı'nın görev ve sorumluluğu bir kat daha artmıştır. Osmanlı Devleti'nin askeri imalatından ve ithalatından sorumlu yegâne kurum olan Tophane-i Amire Müşiriyeti, bu kapsamda idaresine bağlı olan Boğazlar Muhafızlığı ile koordineli bir mesai yürütmüştür. Boğazlar Muhafızlığı, boğazlardan geçiş yapmak isteyen tüm gemileri kaidelere uygun bir şekilde sıkı bir muayeneden geçirmiş ve içerisinde tespit ettiği her türlü askeri malzemeyi kayıt altına alarak müsadere etmiştir. Gemilerden karaya çıkarılan bu yasaklı eşyalar, Dersaadet Liman İdaresine oradan da depolarında muhafaza edilmek üzere Tophane-i Amire Müşiriyeti'ne teslim edilmiştir. Böylece devletin iç ve dış güvenliği açısından önem taşıyan bu gibi faaliyetler, boğazlar muhafızlığının titiz çalışmaları sayesinde kontrol altında tutulmaya çalışılmıştır.

Boğazlar Muhafızlığı, en son imza edilen anlaşma hükümlerine uygun olarak barış ve savaş zamanları kaidelerine göre yabancı gemilerin geçişlerini kontrollerini sağlarken, diğer taraftan çağın ihtiyacı ve hastalıkların cinsi doğrultusunda boğazlardan geçmek isteyen gemiler üzerinde deniz karantinası kaidelerinin uygulanmasında karantina/sıhhiye memurlarıyla koordineli bir mesaiye yürütmüştür. Salgın hastalıkların yoğun olduğu dönemlerde denizsızı seyahat eden yabancı gemilerin karantinalarını tamamlamaları ardından aldıkları pratikalardan sonra gemilerin boğazlardan geçişlerine ya da karayla irtibat kurmasına müsaade ederek salgın hastalıkların deniz yoluyla Osmanlı topraklarına girişine mâni olmak için çaba göstermişlerdir.

Osmanlı Devleti'nin, Akdeniz ve Karadeniz boğazlarında uluslararası antlaşmalarla yabancı gemilerin geçiş rejiminin uygulayıcısı olan Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah boğazları muhafızlıkları, bu vazifesini müşiriyet 1908 yılında lağvedilene kadar Tophane-i Amire'ye bağlı bir birim olarak devam ettirmiştir. Bundan sonrasındaki süreçte yabancı gemilerin boğazlardan geçiş kontrolleri, Harbiye ve Hariciye nezaretlerince ortak olarak yürütülmüştür.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

A.}AMD. 36/85, 59/12.

A.}MKT.MHM. 322/40.

BEO: 22/1634, 568/42599, 603/45183, 655/49109, 646/48450, 678/50822, 938/70311, 938/70315, 940/70442, 942/70614, 943/70718, 948/71094, 948/71100, 968/72550, 1020/76474, 1062/79627, 1065/79823, 1194/89527, 1542/115576, 1602/120099, 1682/126148, 1611/120765, 3265/244852, 2456/184173, 2458/184326, 2493/186974, 2498/187316, 2573/192907, 2573/192905, 2705/202869, 2718/203833, 2914/218502, 3265/244852,

C.DH. 31/1510.

DH.MKT. 358/56.

HAT, 203/10506

HR.HMŞ.İŞO. 172/5.

HR.İD. 998/19.

HR.TH. 77/11, 135/28.

HR.TO. 496/44.

HRT.h. 682, 706, 2281.

İ.HUS. 49/131, 36/45, 55/89.

İ.DH. 61/3028, 532/36846, 594/41377, 617/42945, 618/43015, 776/63117, 329/21228, 1238/96946.

İ.HR. 30/1372, 38/1789, 417/50, 292/18429.

İ.MMS. 59/2795.

İ.MSM. 17/383.

İ.MTZ. (01). 20/947.

İ.ŞD. 121/7221.

MB.İ. 47/16.

MHD. 368.

MV. 92/81.

Y.MTV. 94/65, 154/116, 206/60.

Y.PRK.BŞK. 50/56, 53/72, 59/9.

Y.PRK.ZB. 1/67.

Araştırma ve İnceleme Eserler

Albayrak, M. Taner (2010), "Doğu Akdeniz'de Deniz Fenerleri", Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu II, s. 268-287.

Boğazların Hukuki Statüsüne Göre Yabancı Gemilerin Boğazlardan Geçiş Pratiklerinin
Boğazlar Muhafızlığı'nca Tatbiki (1832-1908)

- Armaoğlu, Fahir (2016), *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1789-1914*, İstanbul: Timaş Yayınları.
- Ayrapetov, Oleg Rudolfoviç (2022), "Rusya'nın 1878'de İngiltere, Avusturya-Macaristan ve Osmanlı Devleti Koalisyonuna Karşı Savaş Planı ve İstanbul Boğazı'nın İşgal Edilmesi Sorunu", *Çarlık Rusyası ve Boğazlar*, Editörler: Gültekin Yıldız ve Çoşkun Ünsal, İstanbul: MSÜ Yayınları. s. 109-141.
- Badem, Candan (2017), *Kırım Savaşı ve Osmanlılar*, Çeviren: Eşref Bengi Özbilen, İstanbul: Türkiye İşbankası Kültür Yayınları.
- Belik, Mahmut R. (1962), *Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü*, İstanbul: Sermet Matbaası.
- Beydilli, Kemal (1992), "Boğazlar Meselesi", *DİA*, C.6, s. 266-269.
- Beydilli, Kemal (2007), "Paris Antlaşması", *DİA*, C. 34, s. 169-172.
- Bilsel, Cemil (1948), *Türk Boğazları*, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası.
- Çekmarev, Sergey (2022), "Boğaz Seferi Hazırlığının Bir Parçası Olarak 1902 Harp Oyunu", *Çarlık Rusyası ve Boğazlar*, Editörler: Gültekin Yıldız ve Çoşkun Ünsal, İstanbul: MSÜ Yayınları.
- Çevik Azap, Pınar (2023), *Tophane-i Amire Müşiriyeti*, İstanbul: Timaş Akademi.
- Emanet, Hakan (2003), *Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları*, İstanbul: IQ Kültür-Sanat Yayınları.
- Eren, Emine (2008), "Kavalalı Mehmed Ali Paşa İsyanı ve Mısır Meselesi", Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Eskişehir.
- Gedikli Berber, Şerika (2013), *Siyaset, Güç ve Denge Bağlamında Türk Boğazları (1833-1998)*, Ankara: Berikan Yayınları.
- Gencer, Ali İhsan (1992), "Berlin Antlaşması", *DİA*, C.5, s. 516-517.
- Goryanof, Sergey (2006), *Rus Arşiv Belgelerine Göre Boğazlar ve Şark Meselesi*, Hazırlayan: Ali Ahmetbeyoğlu ve İshak Keskin, İstanbul: Ötügen Yayınları.
- Gövez, Kübra (2022), "Osmanlı Devleti'nin 93 Harbi'nde Silah ve Mühimmat Tedariki", Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Konya.
- İnan, Yüksel (1995), *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, Ankara: Turhan Kitabevi.
- Karaoğlu, Fazilet (2019), "Kırım Savaşı Sırasında Eflak-Boğdan (1853-1856)", Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Zonguldak.
- Keleş, Erdoğan (2009), "Osmanlı, İngiltere ve Fransa İlişkileri Bağlamında Kırım Savaşı", Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara.
- Kocabaş, Süleyman (1994), *Türkiye'nin Canı Boğazlar*, İstanbul: Vatan Yayınları.
- Krivopalov, Alexey Alekseevich (2022), "1853-1856 Kırım Savaşı Arifesinde Rus Savaş Stratejisi ve İstanbul Boğazı Çıkarma Harekâtı", *Çarlık Rusyası ve Boğazlar*, Editörler: Gültekin Yıldız ve Çoşkun Ünsal, İstanbul: MSÜ Yayınları, s.93-107.
- Kurat, Akdes Nimet (2011), *Türkiye ve Rusya XVIII. Yüzyıl Sonundan Kurtuluş Savaşına Kadar Türk-Rus İlişkileri (1798-1919)*, Ankara: TTK.
- Kurumahmut, Ali ve Tosun, Sinan Azmi (1999), *Uluslararası Boğazlardan Geçiş ve Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü*, İstanbul: Harp Akademileri Basım Evi.
- Mercan, Evren (2018), *II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi*, İstanbul: Dergâh Yayınları.

- Mercan, Evren (2020), *93 Harbi'nde Deniz Harekâtı*, İstanbul: Selenge Yayınları.
- Müderrişoğlu Esiner (2017), Ayşen, "Kırım Savaşı'nda İngiliz Politikası", İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul.
- Ökte Soysal, Nebahat (2002), "Türk Hakimiyetine Geçişinden Günümüze Boğazlar Sorunu", Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Edirne.
- Ölmez, Adem (2009), "1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Epir Cephesinin Savaşı Sonucuna Etkileri", Şarkiyat İlmî Araştırmaları Dergisi, S.1.
- Ölmez, Adem (2013), *93 Harbinden Otuz Bir Mart Olayına Gazi Ethem Paşa ve Dönemi*, Ankara: TTK.
- Örenç, Ali Fuat (2011), "Boğazlar ve Ege Adaları", *Türk Boğazları*, Derleyen: Nur Jale Ece, İstanbul: Deniz Klavuzluk A.Ş.
- Özcan, Besim (1990), "Rus Donanmasının Sinop Baskını (30 Kasım 1853)", Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Erzurum.
- Tomilin, Aleksandr (2022), "Rus Askeri İstihbaratının İstanbul Boğazı'na Yönelik Faaliyetleri (1878-1885)", *Çarlık Rusyası ve Boğazlar*, Editörler: Gültekin Yıldız ve Çoşkun Ünsal, İstanbul: MSÜ Yayınları, s. 143-170.
- Tukin, Cemal (1999), *Boğazlar Meselesi*, İstanbul: Pan Yayınları.
- Turan, Resul (2019), "Çarlık Rusyası Döneminde Batum Vilayeti (1878-1914)", İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul.
- Ürekli, Fatma ve Ürekli, Muzaffer (2008), "Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Yardım Kampanyaları ve Toplumsal Dayanışma Üzerine Değerlendirme", *Osmanlı Dönemi Balkanlar'da Kültürel ve Sosyal Hayat*, Editörler: Zafer Gölen ve Abidin Temizer, İstanbul: Gece Kitaplığı, s. 141-214.
- Vank, M.Deniz (1998), *Boğazların Hukuki Rejimi ve Türk Boğazları*, Ankara: Us-A Yayınları.
- Yener, Emir (2013), "Deniz Muharebeleri ve Müşterek Harekât (1792-1912)", *Osmanlı Askeri Tarihi: Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri (1792-1918)*, Editör: Gültekin Yıldız, İstanbul: Timaş Yayınları.
- Yenidünya, Süheyla (2009), "Kale-i Sultaniye Anlaşması'nın Gizli Görüşmeleri", Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C.11, S.1, s. 309-325.
- Yıldız, Gültekin (2022), "Boğazların Ruslara Karşı Savunması: Avrupalı Güçler ve Osmanlı Devleti'nin Askeri İstihbarat Faaliyetleri ve Harekât Planları (1815-1914)", *Çarlık Rusyası ve Boğazlar*, Editörler: Gültekin Yıldız ve Çoşkun Ünsal, İstanbul: MSÜ Yayınları.