



**Cilt: 6, Sayı: 11, Ocak 2018 / Volume: 6, Issue: 11, January 2018**

**HASTANE GEMİLERİNİN BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA SAVAŞAN  
TARAFLAR ARASINDA SORUNA DÖNÜŞMESİ**

**Hospitals Ships' Becoming A Problem Between The States In The First World  
War**

Ahmet UYANIKER\*

**ÖZ**

Savaş esnasında orduların ikmal ve lojistik bakımdan desteklenmelerinin yanında önemli bir konu da yaralı ve hasta askerlerin güvenli bölgelere nakledilmesidir. Gelişen silah teknolojisine bağlı olarak savaşlarda yaralıların çok oluşu ve bu yaralanmaların niteliği muharıplerin yaralıları hastaneye nakletmekte Sedye Taşıyıcılar ve Seyyar Hastaneler gibi yeni yöntemler oluşturmalarına neden olmuştur. Yaralı naklinde hayata geçirilen seyyar hastanelerden birisi de bir geminin hastane şeklinde tasarlanmasıyla oluşturulan hastane gemileridir.

Hastane gemilerin temel görevi savaş, doğal afet vb. durumlarda sağlık hizmeti vermek, özellikle savaş bölgelerine yakın sularda hasta ve yaralı taşımak ve bunları tedavi etmektir. Hastane gemilerin savaş esnasında hareket tarzları, yaralı ve hasta taşımada dikkat edecekleri esaslar, renkleri, üzerlerinde taşıyacakları işaretlerle birlikte güvenli bir şekilde seyahat etmeleri Lahey sözleşmesi (1907) ile düzenlenmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nda fazlaca kullanılan bu gemiler hareket tarzları ve kullanım şekilleri bakımından diplomatik sorunlara neden olmuşlardır.

Savaşın başlarında Alman hastane gemisi Ophelia, İngiliz Kraliyet Donanması tarafından, "casus gemi" olma iddiasıyla ele geçirilmiştir. Ophelia, Almanya ile İngiltere arasında büyük bir krize neden olmuştur. Alman Hükümeti savaş esnasında İngiliz hastane gemilerinin Lahey sözleşmesini ihlal ettiğini söyleyerek kuzey denizinin güney bölümünde belli bir deniz sahasını ve İngiliz kanalını hastane gemilerine kapattığını, böylece bu bölgede görülen gemilere savaş gemisi muamelesi yapılacağını ve saldırılacağını beyan etmiştir. Gemi sorunu

---

\* Yrd. Doç. Dr. Ardahan Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, Siyasi Tarih Anabilim Dalı.

zamanla iki devletin müttefiklerine de yansiyacak uluslararası bir soruna dönüşmüştür. Diğer taraftan Osmanlı Devleti Jeopolitik konumu ve toprakları üzerindeki cephelere bağlı olarak savaş esnasında hastane gemilerin kullanımıyla ilgili en fazla muhataplardan biri olmuştur. Devletin denizlere olan konumu kendi gemilerinin kullanımını yanında müttefik ve rakip devletlerin hastane gemi kullanımına yönelik talepleri Osmanlıyı yoğun bir gemi diplomasisi ile uğraşmak zorunda bırakmıştır.

Bu çalışmada Başbakanlık Osmanlı Arşivi hariciye belgeleri ışığında hastane gemilerin Birinci Dünya Savaşı'nda devletlerarasında oynadığı askeri ve diplomatik sorunlar üzerinde durulacaktır.

**Anahtar Kelimeler :** I. Dünya Savaşı, Hastane gemi, Lahey, Ophelia, Almanya, İngiltere, Osmanlı Devleti,

#### **ABSTRACT**

In addition to supporting armies in supply and logistics during the war, an important issue is the transfer of wounded and sick soldiers to safe areas. Due to the developing technology of the weapons, the fact that the number of casualties was high during the wars and the nature of these wounds led to the creation of new methods such as Carriers and Mobile Hospitals in transferring the combatants' wounds to the hospital. One of the mobile hospitals that were put into practice in the transport of the wounded is the hospital ship formed by designing a ship as a hospital.

The main duty of hospital ships was to provide health care in war, natural disasters and similar situations, especially to transport the sick and wounded in waters close to war zones and to treat them. The Hague (1907) contract was designed to allow hospital ship to safely travel during combat, along with the modes of operation, the principles they would take care of in injured and ill transport, their color, and the signs they would carry on them. These ships, which were used extensively in World War I, caused diplomatic problems in terms of modes of operations and modes of use.

At the beginning of the war, the German hospital ship Ophelia was seized by the British Royal Navy, claiming to be a "spy ship". Ophelia caused a major crush between Germany and Britain. The German Government declared that during the war British hospital ship violated the Hague Convention and that it closed a certain maritime area in the southern part of the northern sea and the British channel to the hospital ships so that the ships seen in that area would be treated as war ships and attacked. The ship's problem gradually turned into an international problem that would be reflected on the two states' allies.

On the other hand, the Ottoman State became one of the most interlocutors of the use of hospital ships during the war due to its geopolitical position and the fronts on its territory. Besides the use of its own ships and the position of the state to

the seas, Allied and competing states' demands for hospital ship use forced Ottoman State to deal with an intense ship diplomacy.

In this study, the military and diplomatic problems caused by the hospital ships in the First World War among the states will be focused in light of Ministry of Foreign Relations documents of Prime Ministry Ottoman Archive

**Keywords:** World War I, Hospital ship, The Hague, Ophelia, Germany, England, Ottoman State,

## GİRİŞ

İnsanlık tarihinde kazalar, savaşlar ve afetler sonucu yaralanan ve acil sağlık sorunlarıyla karşılaşan hasta ve yaralılar için çeşitli tıbbi girişimler yapılmıştır. Hasta ve yaralıların en kısa zamanda etkin bir acil tıbbi müdahaleye ulaşabilmesi, tarih boyunca önemli bir sağlık hizmeti olarak kabul edilmiştir (Numanoğlu vd., 1998: 99-100). Yaralı ve hastanın, ilk müdahalenin yanında, uygun bir şekilde taşınması da, özen gösterilmesi gereken en temel sağlık müdahaleleri arasındadır (Batı, 2012: 14).

Hastane gemilerin tarihi Eski Yunan ve Roma'ya kadar götürülebilir. Bu devletlerin filolarında hastane gemileri bulunduğu düşünülmektedir. Altıncı yüzyıl İspanyol Armada filosunun on beş hastane gemisi bulunmaktaydı (Mc Greal, 2008: 9). Dünyanın sayılı donanma güçlerinden biri olan İngiltere'ye ait kaydedilen ilk Hastanesi Gemisi ise 1689 tarihli Goodwill idi. II. Charles ve II. Jones yönetimi boyunca oluşturulan iki hastane gemi Fransa savaşlarında kullanılmıştır. (<http://www.nmrn-portsmouth.org.uk/sites/default/files/Hospital%20ships.pdf>)

İngiltere'de hastane gemilerin sayısı 1793 ila 1854 yılları arasında önemsiz seviyedeydi. Deniz Kuvvetlerine ait yirmi dokuz adet hastane gemi bulunuyordu. 1841-42 Çin Afyon Savaşı'nda 1853-56 Kırım Savaşı boyunca, hastane gemileri önemli görevler yapmıştır. Ancak Birinci Dünya Savaşı'nın başlangıcına kadar İngiliz donanması hastane filosunda kayda değer bir genişleme yoktu (Mc Greal, 2008: 9 vd.).

Birinci Dünya savaşı patlak verince İngiliz seferberlik güçleri yüzlerce deniz taşıtını askeri gemi ve hastane gemisi olarak kimi zaman tek bir sefer için kimi zaman da savaş boyunca kullanmıştır (Mc Cutcheon, 2015:6/30). Savaşta çok sayıda zayıt ve kayıp verilmesi üzerine açık istasyon haline getirilen hastane gemiler hasta ve yaralıları alarak tedavi edilmesinde ve kıyılarına taşınmasında yoğun olarak kullanılmıştır (Mc. Cutcheon, 2013:3-17).

Hastane gemilerin savaş esnasında harekât tarzları, yaralı ve hasta taşımada dikkat edecekleri esaslar, renkleri, üzerlerinde taşıyacakları işaretlerle birlikte güvenli bir şekilde seyahat etmeleri Lahey Sözleşmesi (1907) ile düzenlenmiştir. Buna göre gemiler sağlık görevine uygun olarak milliyet ayrımı yapmaksızın tüm yaralıların temel tedavisini yaparak bunları kıyılarıdaki hastanelere ulaştıracaktır. Hastane gemiler askeri amaçlı kullanılmayacak asker ve askeri malzeme

taşımayacak, silahlandırılmayacak, askeri çatışmaya girmeyecektir. Muharipler veya tarafsız devletler bu gemilerin Lahey Sözleşmesine uygun davranıp davranmadığını kontrol etmek için gemilerde denetleme yapabilecektir. Bu incelemeler sonucunda sözleşmeye aykırı bir duruma rastlanırsa gemilere, savaş gemisi muamelesi yapılarak geminin yönü değiştirilebilecek, gemi alıkonulabilecek veya gemiye ateş açılabilir (Kızılay ve Kızılhaç'ın Milletlerarası Kaynakları, 1964: 24-42).

Birinci Dünya Savaşı'nda fazlaca kullanılan bu gemiler muharip devletler arasında diplomatik sorunlara neden olmuştur. Savaş esnasında Alman hastane gemisi Ophelia, İngiliz Kraliyet Donanması tarafından, "casus gemi" olmak iddiasıyla ele geçirilmiştir. İngiliz Kraliyet Mahkemesi'nin verdiği kararla gemi alıkonulmuştur. Ele geçirilen Alman hastane gemisi Ophelia Almanya ile İngiltere arasında büyük bir krize neden olmuştur. Almanya Amerika Elçiliği aracılığıyla gemisinin Lahey Sözleşmesine aykırı olarak Ekim 1914'te İngiltere tarafından 'boş bahane' ile ele geçirildiğini ve gemisinin iade edilmesini talep etmiştir. İngiltere ise Ophelia'nın İngiliz Kraliyet Mahkemesi tarafından sadece hastane gemisi olarak uyarlanmadığı veya donatılmadığı sonucuna varıldığını, bu nedenle de Cenevre Sözleşmesi uyarınca korumasının geçersiz olduğunu bildirmiştir (Mc. Greal, 2008: 9).

Almanya ile İngiltere arasında başlayan gemi krizi tarafların müttefiklerine de yansımıştır. Savaş esnasında bu konu ayrı bir diplomatik sorun oluşturmuştur. Bu sorunlardan birincisi Ophelia krizinde olduğu gibi savaşan tarafların birbirlerini hastane gemilerini yalnızca, yaralı, hasta ve kazazedelere yardım amaçlı değil aynı zamanda askeri amaçlara yönelik kullanmakla suçlamalarıydı. Bir başka kriz konusu ise hastane gemilerinin sayısıdır. Cenevre ve Lahey Sözleşmelerinin ilgili maddelerine göre muharipler önceden hastane gemilerinin sayısını, isimlerini, boyut ve tonajlarını birbirlerine bildireceklerdir. Fakat belgelerden anladığımız kadarıyla, devletler savaş başında bildirdikleri sayının üzerinde yeni isimlerle hastane gemi kullanmak istemişlerdir. Sonradan ilave edilen gemiler askeri amaçla kullanılmakla suçlanmıştır.

İngiltere, Fransa, Rusya ve Romanya Devletleri Karadeniz, Akdeniz, Boğazlar ile Tuna, Fırat ve Dicle nehirlerinde isimleri aşağıda geçecek olan hastane gemi ve vapurları kullanmak isterken, Almanya, Osmanlı Devleti üzerinden de bir siyaset yürüterek gemilerin kullanımını Ophelia'nın serbest bırakılmasına bağlamıştır.

### **1. Hastane Geminin Tanımı ve Savaş Esnasında Kullanımı**

Günümüzde uluslararası deniz hukukunda bütün durumlar için geçerli olan bir gemi tanımı yapılmamış olmakla birlikte genel bir tanımla, gemi denizde (altında veya üstünde) insanların arzı ve iradesine bağlı olarak insan ve eşya taşıyan bir ulaşım aracıdır. Araca hareket veren güç sisteminin, örneğin; motorun olup olmaması önem taşımaz. Buna göre, insanın hareket ettirebildiği ve yön verebildiği basit bir tekneden nükleer güç ile işleyen denizaltıya kadar bütün deniz araçları gemi

tanımı içine girmektedir. Uluslararası deniz hukukunda tek bir gemi tanımı yapılmaması nedeniyle, her devlet kendi iç hukukunda gemi tanımını kendi yapma yoluna gitmiştir (Kuran, 2016: 13-14).

Bu bağlamda hastane gemiler, Savaş, doğal afet vb. durumlarda sağlık hizmetleri verebilecek donanımlara sahip özellikle savaş bölgelerine yakın sularda hasta ve yaralı taşımak ve bunları tedavi etmek amacıyla düzenlenmiş yüzer hastanelerdir (Gemi sicili için gemi cinsleri tanımlamaları, Deniz ve İç sular Düzenleme Genel Müdürlüğü, 2017: 26).

Denizler insanlık var olduğundan beri yararlanılan alanlar olmasına rağmen denizlerin devletler tarafından kullanımının birtakım kurallara bağlanması modern devlet anlayışından kaynaklanmaktadır. Modern devletler arasında denizlerden yararlanmaya yönelik XVII. Yüzyılın başlarından XIX. Yüzyılın sonlarına kadar geçerli olan hukuksal prensip, denizlerin serbestliği olarak kabul edilmekteydi. XX. Yüzyıla gelindiğinde teknolojik değişim, güvenlik, doğal kaynakları elde etme ve denizlerin korunması gibi konular uluslararası antlaşmaların doğmasına neden olmuştur (Acer ve Kaya, 2015: 192-193). Deniz hukuku, genel olarak, deniz alanlarının hukukî rejimini, kullanımlarını ve denizdeki gemilerin seyrüseferini düzenleyen kuralların bütünü şeklinde tanımlansa da (Kuran, 2016: 1). Uluslararası deniz hukuku, denizlerin kullanımına ilişkin her türü konuyu düzenlemektedir (Acer ve Kaya, 2015: 192-193).

Birinci Dünya savaşı öncesi dönemde, savaş hukuku alanında benimsenen önemli belgelerin ilki 1856 Paris Bildirgesi olup diğerleri şunlardır:

I. Savaş yöntem araçlarını ilk kez düzenleyen 22.08.1868 tarihli Saint Petersburg Bildirisi,

II. 29.07.1899<sup>1</sup> tarihli Kara Savaşlarına İlişkin II sayılı Lahey Sözleşmesi (The Hague Convention) ile 1864 Cenevre Sözleşmesi'nin deniz savaşlarına uygulanmasını düzenleyen III sayılı Lahey Sözleşmesi,

III. 06.07.1906 tarihli Cenevre Savaş Alanında Yaralıların Ve Hastaların Durumunun İyileştirilmesi Sözleşmesi,

IV. 18.10.1907<sup>2</sup> tarihli Lahey Sözleşmeleri (Sav, 2015: 20).

---

<sup>1</sup>1899 tarihli La Haye Sözleşmeleri şu sözleşmelerden oluşmaktadır:

1.II Nolu Kara Savaşının Yasa ve Teamüllerine Dair Sözleşme ve eki,

2.III Nolu Deniz Savaşı Kurallarını Düzenleyen Cenevre Sözleşmesinin Uyarlanmasına Dair Sözleşme,

3.IV Nolu Balonlardan Mermi ve Patlayıcıların Fırlatılmasının Beş Yıl Süreyle Yasaklanmasına, Boğucu Gazların ve Vücutta Genişleyen Mermilerin Kullanılmamasına Dair Sözleşmeler (Aslan,2008:237).

<sup>2</sup>1907 tarihli La Haye Sözleşmeleri ise şu sözleşmelerden oluşmaktadır:

1.III Nolu Çatışmaların Başlamasına Dair Sözleşme,

2.IV Nolu Kara Savaşı Kuralları Sözleşmesi,

Hastane Gemilerinin Birinci Dünya Savaşı'nda Savaşan Taraflar Arasında Soruna Dönüşmesi  
/ Ahmet Uyanıker

1907 Lahey Sözleşmeleri, kara savaşına ilişkin düzenlemeleri deniz savaşlarını da kapsayacak biçimde genişletmiştir (Sencer, 1990: 16).

6 Temmuz 1906'da, Cenevre Sözleşmesi, 29 Temmuz 1899 tarihli sözleşmeyi hastane gemilerine özel önem veren maddeler içermiştir. Bunların ilk beşi en önemli unsurlardır (Mc Greal, 2008: 9 vd.).

Birinci Madde: Askeri hastane gemileri, yani devletler tarafından özellikle sadece ve sadece, hasta kişilere ve batık gemilere yardım etmek amacıyla inşa edilen veya takviye edilen gemiler. Bunların adları savaşın başlangıcında rakip devletlere bildirilecektir. Savaşan taraflara bildirilen gemiler saygınlık kazanır ve düşmanlıklar sürerken yakalanamaz, alıkonamaz.

Dahası, bu gemiler, tarafsız bir limanda kalmaları bakımından savaş gemileri ile aynı temelde değildir.

İkinci Madde: Özel kişi veya resmi olarak kabul edilmiş yardım toplulukları tarafından teçhiz edilmiş hastane gemileri, savaşan devletler tarafından devlet hizmetinde hastane gemi olarak kullanılacaklarsa bunların isimleri ve görevleri rakip devletlere önceden bildirilecektir.

Bu gemilere yetkili makamlar tarafından gemi uygun raporu, son kalkış kontrollerinin bulunduğunu bildiren bir sertifika verilmelidir.

Üçüncü Madde: Tarafsız devlet tarafından veya resmen tanınmış bir cemiyet tarafından donatılan hastane gemileri taarruzdan masum oldukları gibi zorla alıkonulamaz. Ancak bu gemiler tarafsız hükümetinin rızasıyla ve savaşan devletlerin kabulüyle, savaşan devletlerden birisinin kullanımına verilirse düşmanlıkların başında veya sırasında, ya da herhangi bir durumda adları düşmana bildirilecektir (Kızılay ve Kızıllaç'ın Milletlerarası Kaynakları, 1964: 24-42).

Dördüncü Madde: Birinci, ikinci ve üçüncü maddelerde belirtilen gemiler, milliyet ayrımı yapmadan yaralıları, hasta kişilere ve savaş gemilerinin batıklarına rahatlama ve yardım sağlayacaktır. Hükümetler, bu gemileri herhangi bir askeri amaçla kullanmamayı taahhüt eder. Bu gemiler savaşçıların hareketlerini hiçbir şekilde

- 
- 3.V Nolu Kara Savaşında Tarafsızların Hak ve Yetkilerine Dair Sözleşme,
  - 4.VI Nolu Çatışmaların Başlangıcında Ticaret Gemilerine Uygulanacak İşlemlere Dair Sözleşme,
  - 5.VII Nolu Ticaret Gemilerinin Savaş Gemisi Durumuna Sokulmasına Dair Sözleşme,
  - 6.VIII Nolu Denizaltı Mayınlarının Dökülmesine Dair Sözleşme,
  - 7.IX Nolu Savaş Zamanında Denizden Bombalamaya Dair Sözleşme,
  - 8.X Nolu Deniz Savaşı Kuralları Sözleşmesi,
  - 9.XI Nolu Deniz Savaşında Müsadere Hakkının Sınırlanması Sözleşmesi,
  - 10.XII Nolu Uluslararası Zorlun Mahkemesi Kurulmasına Dair Sözleşme,
  - 11.XIII Nolu Deniz Savaşında Tarafsız Devletlerin Hak ve Görevlerine Dair Sözleşme,
  - 12.XIV Nolu Balonlardan Patlayıcı Madde Atılmasının Yasaklanmasına Dair Sözleşme,(Sav ,2015 :21).

engellememelidir. Bir angajman sırasında ve sonrasında kendi riski altında ve tehlikede hareket edeceklerdir. Savaş gemileri, onları kontrol etme ve arama hakkına sahip olacak, yardımlarını reddedecek, emir verebilecek, belirli bir seyir izlemesi ve komisyon üyesi bulması sağlanacak ve koşullar gerektiriyorsa onları tutabilecekler. Muharipler, mümkün olduğunca, hastane günlüğü kayıtlarına kendilerine verdikleri emirleri girmelidir (Düstur, I. Tertip, Cilt 7, 1941: 307-341).

Beşinci Madde: Askeri hastane gemileri, dış yüzeyi bir buçuk metre genişliğinde, yatay bir yeşil bant ile boyanarak ayırt edilecektir. İkinci ve üçüncü maddelerde sözü edilen gemiler, dışarısında bir buçuk metre genişliğinde yatay bir kırmızı bant ile boyanarak ayırt edilecektir. Hastane gemilerinin tekneleri ve hastane çalışması için kullanılacak küçük tekneler benzer resim ile ayırt edilirler (Silahlı Çatışma Hukuku İle İlgili Uluslararası Hukuk Metinleri, 2010: 19).

Hastane gemileri, ulusal bayrağı, Cenevre Sözleşmesi'nin yayımladığı beyaz haçlı beyaz bayrak ve ayrıca tarafsız bir ülkeye mensup oldukları takdirde, savaş gemisinin bayrağı altındaki ulusal bayrağı dalgalandırarak bilinir hale getireceklerdir (Kızılay ve Kızılhaç'ın Milletlerarası Kaynakları, 1964: 24-42).

## **2.Birinci Dünya Savaşı'nda Hastane Gemilerin Diplomatik Soruna Dönüşmesi**

### **2.1.Alman Hastane Gemisi Ophelia'nın İngiliz Gemisi Meteor Tarafından Yakalanarak Esir Edilmesi**

Ophelia, Hamburg'da bulunan Alman firması olan Kierstein Şirketine ait buharlı ticaret gemisiydi. Bu gemi Londra ile Hamburg arasında sefer yapıyordu. Savaş çıktığında Londra'da demirli bulunan yolcu gemisi 4 Ağustos 1914'te İngiltere, Almanya'ya savaş ilan etmesinin ardından Alman askeri yedek birlikler dâhil 344 yolcu ile öğleden sonra Thames'ten demir almıştır. Ağustosta Alman Marine torpido teknesinin kendisini yönlendirmesiyle Heligoland'a oradan Elbe Nehri üzerinden Hamburg'a ulaşmıştır. Burada Alman Hükümetinin isteğiyle Hamburg-Amerika vapur şirketi tarafından Ophelia'nın hastane gemisine dönüşümü başlatılmıştır. Gemi 12 Ağustos'ta Kiel'e gelmiş ve orada montajı devam etmiştir (McGreal, 2008: 9-10 ). Bu işlemlerin arkasından Ophelia Cenevre Sözleşmesine uygun olarak, düşman tarafından 11 Eylül'de usulüne uygun olarak akreditasyon sertifikasına sahip bir hastane gemisi olarak kayda geçmiştir (BOA. HR. SYS.2181.00002.001).

Savaş esnasında 18 Ekim 1914 de Meteor isimli bir İngiliz savaş gemisi tarafından Ophelia casusluk yaptığı gerekçesiyle esir edilerek ganimet olarak alıkonulmuştur. Bu gelişme üzerine Alman Hükümeti bir açıklama yaparak geminin Alman Hükümetine ait bir hastane olduğu ve bu yüzden de 1907 yılındaki Lahey Kongresinde kabul edilen Cenevre Konferansı Deniz savaş gücü intibak ilkelerinin

Birinci maddesine göre<sup>3</sup> gemisinin tutsak edilemeyeceğini İngiltere'ye beyan etmiştir. (BOA. HR. SYS.2181.00002.002).

İngiliz Kraliyeti öncelikle Lahey sözleşmesinin birinci maddesince yakalanmaktan muaf tutulmuş bir gemiye konferansın ilkelerinin tam olarak uygulanmasını istediğini vurguladıktan sonra Ancak Ophelia'nın görünüşte bir hastane gemi olduğu bu yüzden Lahey Konferansının dördüncü maddesi<sup>4</sup> uyarınca tutuklanmaktan muaf olmadığı belirtilmiştir (The American Journal of International Law, 1916: 170).

Ophelia'nın İngiliz savaş gemisi tarafından ele geçirilerek İngiliz mahkemesi tarafından alıkonulmasını gerekçe gösterilen olaylar ve deliller şu şekilde gelişmiştir;

İngiliz raporlarına göre 6 Ekim'de İngiliz denizaltısı E9, Ems nehri ağzında Alman torpido gemisi S116'yı batırmıştır (McGreal, 2008: 9-10 ). Aynı günün akşamı Ophelia Alman torpido botunun batırıldığı deniz muharebesinin yakınlarda görünmüştür (The American Journal of International Law,1916:170). Gemide yapılan incelemede Ophelia'nın Donanma Personeli Cerrah ve Kaptanı Pfeiffer, kurtarılanları aramak için Alman Hükümeti tarafından Ems'e nehrine gidilmesi yönünde emir aldığı söylemiştir. Fakat geminin seyir defterinde Wesser'in batısındaki bir konumda, kayıtları “alınan emirler iptal edildi, geri döndü” yazmaktadır. 7 Ekim sabahı kaptan Pfeiffer, Alman Schellinghorn Sinyal İstasyonundan “Olayın yerine gidilmesi” için emir aldığı söylemiştir. Fakat bu emirler geminin kayıtlarına girilmemiştir. Garip bir şekilde ne kaptan ne de yerel pilot, gidecekleri harita pozisyonunu bilmemektedir. Ophelia, Ems'ten saat 18.20'de gelerek 8 Ekim'de 6.50'da demir atmıştır. Bu durum Kara ve deniz işaretleri ile batık bir torpido gemisi aranırken Ems'in dışına Pilot'unun talimatları doğrultusunda gidildi diye seyir defterine kaydedilmiştir (McGreal, 2008: 9-10 ).

İngiliz Mahkemesine göre geminin işletilmesine yarayan emirlerin belirsizliği ve gemi kaptanının sorulara verdiği cevaplardaki tutarsızlığı, geminin düşman kuvvetlerine bilgi taşıdığı yolunda şüphe uyandırmıştır (The American Journal of International Law, 1916: 170).

---

<sup>3</sup>Askeri hastane gemileri, yani devletler tarafından özellikle sadece ve sadece düşmanlara, hasta kişilere ve batık gemilere yardım etmek amacıyla inşa edilen veya takviye edilen gemiler. Bunların adları savaşın başlangıcında rakip devletlere bildirilecektir. Savaşan taraflara bildirilen gemiler saygınlık kazanır ve düşmanlıklar sürerken yakalanamaz, alıkonamaz.

<sup>4</sup>Hastane gemiler hiçbir şekilde askeri maksatla kullanılmayacaklardır. Gemiler muhriplerin hareketlerini engelleyecek manevralarda bulunmayacaktır. Savaş esnasında ve sonrasında hastane gemilerin uğrayabileceği zarar ve tehlike kendilerine ait olacaktır. Muhripler gemilerde teftiş yapabilecekleri gibi bunların yardımlarını red edebileceklerdir. Şüpheli bir durumda gemilerin başka istikamete gitmeleri istenebileceği gibi güçlük çıkarılması durumunda gemi alıkonulabilecektir.



İngiliz Mahkemesine göre gemi batık bir Alman denizaltısından sağ kalanları kurtarmak üzere arama yaparken 60 millik bir uzaklığı 6 saatten az bir sürede gidebilecekken bu süre 48 saati bulmuştur. “ Hayatta kalanları kurtarmak üzere görevde olduğu söylenen bir hastane geminin bu üzücü ve muhtemelen ölümcül hatasının hiçbir izahı yoktur. Gemi arama esnasında ne hayatta kalanları bulabilmiş ne de bir ölüye rastlayabilmiştir ki arama yalnızca geç kalmamış aynı zamanda kısa ve yetersiz sürmüştür”. Böyle bir aramada olması gereken ihtimam, ihtiyat, titizlik ve teçhizat bütünlüğünün kesinlikle bulunmadığı sonucuna varılmıştır (The American Journal of International Law, 1916: 171).

8 Ekim'de Ophelia kendisine yaklaşmakta olan İngiliz denizaltısı D4'ü keşfedince Kızılhaç bayrağını çekerek kaçmaya çalışmıştır (BOA. HR. SYS.2181.00002.001). D4 kaptanı Moncreiff, Ophelia'nın beyaza boyalı, huni üzerinde kırmızı bir haç ve yeşil yatay bir bant bulunmasına rağmen ulusal bir bayrak taşımadığını, güçlü telsizi ve sinyalleme aygıtının desteğiyle, keşif yaptığı konusunda hiç kuşkusu olmadığını ifade etmiştir (Mc Greal, 2008: 9-10).

Ophelia'nın kaptanı İngiliz denizaltısını gördükten kısa süre sonra olay yerini terk ettiğini belirtmişse de kaçtığını kabul etmemiştir. Bunun üzerine mahkeme şu yorumu getirmiştir; “Kaptanın verdiği bilgiler üzerine ortaya şöyle bir soru çıkıyor niçin gemi hastanesi denizaltını birkaç kez gördüğü halde ona doğru yönelerek denizcileri ve hayatta kalanları kurtarmak üzere kaza yerinin koordinatlarını istememiştir. İnsani bir amaçla hizmet eden gemi hastanesinin İngiliz denizaltısından ya da herhangi bir savaş taşıtından kötü muamele ve zarar görmekten korkmaması gerekir (The American Journal of International Law, 1916: 171-172).

İngiliz raporlarına göre Pfeiffer, denizaltından kaçtıktan sonra kazanları temizlemek için Hamburg'a ulaşma adına bir sinyal almıştır. Ziyaretin asıl amacı direklerinin uzatılmasıydı. Bu da kablosuz ağının alım kapasitesinin artırılması demekti. 17 Ekim'de Alman torpido teknelerinden oluşan bir filo Ems'ten çıkış yapmış; kuzeye doğru takip edilmiş ve Ophelia'nın tekrar görüleceği konuma yakın bir yerde İngiliz filosunca batırılmıştır. Muhtemelen Ophelia bu filoya İngiliz denizaltılarının nerede olduğuna yönelik sinyal gönderecekti (BOA. HR. SYS.2181.00002.001). Fakat Almanlar İngiliz donanmasının Ems'in ağız bölgesi yakınlarında olup olmadığını saptamak için Ophelia'yı kullanmak yerine keşif yapmak için torpido botlarından birini göndermişlerdir. Bu hata onların S116 ile aynı kaderi paylaşmalarına neden olmuştur. Bu gelişme üzerine Cenevre Sözleşmesi'nin Dördüncü Maddesi uyarınca 18 Ekim'de destroyer HMS Meteor [Komutan AFW Howard] Goodwin Sands'ta Ophelia'yı durdurmuştur. Teğmen Frederick Thornton Peters gemiye binmiş ve evrakları incelemiş, komutan cerrahı sorgulamadan önce gemiye, enlemi elli iki derece Kuzey ve üç derece boylam elli bir dakika Doğu pozisyonuna araştırma amacıyla gitmesini emretmiştir (Mc Greal, 2008: 9-11).

İngiliz Kruvazöründen Ophelia'ya çıkmak için yanaşan kişileri görünce Ophelia'nın kaptanı telsiz istasyonlarını içeren bir liste, mayınlı bölgeleri gösteren bir defter ve sinyal seyir defterini güverteden atmıştır (BOA. HR. SYS.2181.00002.001). (The American Journal of International Law, 1916: 171).

Peters, birkaç Alman torpido botunun batırıldığı ve henüz bitmiş olan bir deniz muharebesinin yakınlarında durdurulan, herhangi bir hastası olmayan geminin ya istihbarat iletimi ya da savaş levazımını uygunsuz biçimde taşıyarak tarafsız olmayan bir hizmet sunmaktan suçlu olduğuna karar vermiştir. Komutan AFW Howard'ın emri ile Ophelia'yı, telsizini sökülmesini emrettikten sonra yakından korunan Ophelia'yı Thames'in haliçinde izole edilmiş bir demirleme yeri olan Nore'ya taşımıştır. 5 Kasım günü öğleden sonra, yaklaşık elli kişilik yolcu kadrosunu ve mürettebatı indirmek için bir dizi sivil, iki diğer subay ve yaklaşık yirmi denizci, Kaptan Ritter'e eşlik etmiş, Ophelia'nın subayını esaret altına almıştır. Adamlar daha sonra demiryoluyla savaş esir kampına gönderilmiştir (McGreal, 2008: 9-10).

Almanya'nın mahkemeye itirazı üzerine temyiz davası 3 Mayıs 1915'te açılmış ve sonraki üç gün boyunca her iki ülke de taraflarını büyük ölçüde savunmuştur. 21 Mayıs'ta temyiz mahkemesi Başkanı şu kararı vermiştir; (McGreal,2008:9-11): Ophelia yaralıları hastalara ve gemi enkazına yardım etmek gibi tek bir amaç için donatılmamış ve kullanılmamıştır. Gemi askeri amaçlarla diğer gemilere sinyal vermek için kullanılmıştır. Bu yüzden de gemi İngiliz mahkemesinin koruması altına alınmıştır. Mahkemenin kararı Ophelia'nın bir düşman gemisi olması dolayısıyla ganimet sayılması yönündedir (The American Journal of International Law, 1916: 175).

İngiliz mahkemesine göre Ophelia'nın göreve atıldığı günden beri hiçbir sağlık hizmeti vermediği tesadüfen öğrenilmiştir. Geminin yapısı ve ekipmanı ayrıca bu duruma delil olarak gösterilebilir (McGreal, 2008: 9-1). Geminin yapısı ve ekipmanında gerçekleştirilen bir inceleme sonucunda geminin hastane olarak hizmet vermek için İngiliz Amiralliğinin getirdiği şartlara uygun olmadığı fakat Ophelia'nın yalnızca hastaları nakletmek ve yaralıları karaya çıkarmak için bir destek gemisi olduğu iddia edilmiş ve mahkeme "geminin ne yapı ne de ekipman itibarıyla her ne kadar hastane gemisi olmaya adapte edilmişse de gemi hastane olmanın gereklerini yerine getirmek için yetersiz ve mükemmeliyetten uzaktır demektedir (The American Journal of International Law, 1916: 175).

Almanya, davalarını Lahey Sözleşmesinin Birinci Maddesine atıfta bulunarak tartışmıştır. Almanya Ophelia'nın hastane olarak teçhiz edilmesi için her ne lazımsa yapıldığını belirttikten sonra Ophelia'nın Cenevre Sözleşmesine uygun olarak, düşman tarafından 11 Eylül'de usulüne uygun şekilde akreditasyon sertifikasına sahip bir hastane gemisi olarak kaydedildiğini belirtmiştir. Bununla beraber üçüncü Lahey sözleşmesinde telsiz ve telegramların hastane gemisinde kullanımına izin verildiğini ayrıca geminin askeri keşif için müsait olamayacağını hızının 10 mil olduğunu belirtmiştir (BOA. HR. SYS.2181. 00002.002).

İngiliz mahkemesine göre gemideki alet ve edevatın sinyal göndermeye uygun yeterlilikte olması mahkemede geminin yalnız hastane amacıyla kullanılmak üzere inşa edilip edilmediği hususunda ciddi bir kuşkunun doğmasına yol açmıştır. Gemide olağan dışı büyüklükte, sayıda ve renkte sinyal lambaları bulunması üzerine İngiliz donanma uzmanları geminin kuşkusuz bir biçimde sinyal göndermek amacıyla donatıldığına tanıklık etmişlerdir. Geminin sinyal verme amacıyla bu ışıkları ne kadar kullandığı konusundaki bilgi tatmin edici değildir ve bu konuda bilgi veren kayıtlar gemi tutuklanıp gümrükte bekletilirken el altından yakılmıştır. Mahkeme bu belgelerin yakılması konusuna ağırlık vermiş ve gemiyi mahkûm etmiştir (The American Journal of International Law, 1916: 175).

Ophelia, görevleriyle ilgili talimatları almak için standart sinyal cihazlarına ek olarak ya da bunların yürütülmesinde yardım istemek için Ophelia, huniden destekler üzerinde çalışan alışılmadık miktarda sinyal hatları bulunduyordu. Alman savunma tanıkları, bunların kablolu cihaza müdahale eden başka bir dizi hatların yedeği olduklarını iddia etmiştir. İngiliz mahkemesine göre geminin özellikle sinyal verme donanımına sahip olduğunun pratik kesin kanıtı, taşıdığı 600 yeşil, 480 kırmızı ve 140 Özel Sinyal fişekleri idi. Aynı sınıftaki bir İngiliz gemisi, her birinden bir düzine kadar taşıyordu. Almanlar bunların geminin aydınlatması olmadığı için, yeşil ve kırmızı ışıkların batık denizcileri veya cesetlerini araştırırken geceleri deniz aydınlatması için tasarlandığını iddia etmişti. Mahkeme, özel ışıkların, gemide taşıyabilecekleri Mors lambasından çok daha uzak bir mesafede alınan Mors sinyallerini onaylamak için kullanıldığı sonucuna varmıştı (Mc Greal, 2008: 9-11).

6 Ekim'de E9, EMS Nehri ağzında Alman torpido gemisi S116'nın batırıldığı bölgeye Ophelia'nın geç gelme nedeni telegram ve telsiz sistemindeki bir arıza nedeniyle gerekli emirin geç gelmesinin yanında geminin hızının az olmasıdır. Geminin burada yaralıları arama görevinden şüphe edilmemelidir. 8 Ekim'de Ophelia kendisine yaklaşmakta olan İngiliz denizaltısı D4 keşfedince, Kızılhaç bayrağını çekerek kaçmaya çalıştığını iddia eden D4 kaptanı Moncreiff mahkemeye bizzat katılmamıştır. Ayrıca Ophelia'nın Meteor gemisi tarafından yakalandığında bir takım evrakları yok etmesi askeri bir zarurettir. Malum olduğu üzere düşmanın eline geçerek ona rakibi hakkında bilgi verecek belgelerin yok edilmesi askeri bir gerekliliktir. Almanya Hükümeti Ophelia hastane gemisinin tevkif edildiği zaman ne halde bulunur ise öylece teslimini ve mürettebatının serbest bırakılmasını talep etmiştir (BOA. HR. SYS.2181.00002.006).

İngiliz Mahkemesine göre askeri olaylara karışan hastane gemilerin masumiyeti hakkında bir şüphe olmamalıdır. Bunların kayıtları temiz olmalıdır. Eğer bu gemiler temizlerse bunların tutuklanmaya karşı ekstra korunmaları gerekir, korunmayıp batırılmışlarsa kendileri susturulmuş olabilir ama suç eylemlerine tanıklık eden kişiler dinlenir. Telsiz için kullanılan gizli kodlar gibi bir takım belgelere gelince, Kraliyet hukuk yetkilileri bunların imhasına ses çıkarmamıştır.

Mahkemeye göre, bu türden belgeler bile imha edilmemelidir (The American Journal of International Law, 1916: 175).

Mahkemenin kanıtlar doğrultusunda edindiği sonuca göre Ophelia yaralılara hastalara ve gemi enkazına yardım etmek gibi tek bir amaç için donatılmamış ve kullanılmamıştır. Gemi askeri amaçlarla diğer gemilere sinyal vermek için kullanılmıştır. Bu yüzden de gemi İngiliz mahkemesinin koruması altına alınmıştır. Mahkemenin kararı Ophelia'nın bir düşman gemisi olması dolayısıyla ganimet sayılması yönündedir. Bu dava, hala deniz tarihçileri arasında tartışmalı bir konudur (Mc Greal, 2008: 9-11).

## **2.2.Düşman Hastane Gemilerinin Suiistimallerine Yönelik Alman Hükümetinin Raporları**

Başbakanlık Osmanlı arşivindeki belgelere göre Alman Hükümeti Düşman Hastane gemilerinin suiistimaline ilişkin hazırladığı raporda şu konulardan bahsetmektedir uyandırmaktadır (BOA. HR. SYS.02181.00013.001):

Alman Hükümetine göre uzun bir süreden beri düşman hükümetler özellikle de İngilizler hastane gemilerini yalnızca, yaralı, hasta ve kazazedelere yardım amaçlı değil aynı zamanda askeri amaçlara yönelik kullanmış, bu itibarla Cenevre sözleşmesi prensiplerinin deniz savaşlarına uygulanmasına dair Lahey sözleşmesi ihlal edilmiştir.

Gelibolu yarımadası seferi sırasında İngiliz hükümetinin dörtlü ittifaka orantısız olarak bildirdikleri gemi sayısı şüphe uyandırmakta, savaşın başlangıcından itibaren yaralıların sevki ve bakımı için sayısını 40 olarak bildirdikleri hastane gemilerinin sayısı yalnızca 1915 yılında 59 olarak gösterilmiştir. Hatta Türk Hükümeti de bir protesto notuyla tarafsız devletlere, İngilizlerin geri çekilirken hastane gemilerini asker ve askeri malzemeler için kullandığını bildirmiştir.

İngiliz yönetimi bilinenin aksine, hastane gemisi olarak donatarak listeye kaydettiği gemileri, savaş boyunca bu nitelikte kullanma yerine, sonradan bu listeden çıkarmıştır. Durum böyle olunca Alman hükümetinin kendi deniz birliklerine uygun mesajları zamanında göndermesi imkânsızlaşmıştır<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup>Bu hususla ilgili olarak Amerikan Elçiliği'nden Osmanlı Hariciye nezaretine gelen yazışmalar görülmektedir. 956 nolu ve 2 Aralık 1915 tarihli ABD Elçiliği'nden Osmanlı Hariciyesine gelen Şifai Notta İngiliz Kızılhaç cemiyetinin "Startbay" adlı hastane gemisini 1907 10.Lahey Konferansının 2. Maddesi uyarınca hastane gemi olarak donattığı ve İngiliz Amirallikinden bir sertifika verildiğini İngiliz Hükümeti adına Osmanlı hariciye nezaretine bildirilmiştir. 1854 nolu 10 Ekim 1916 tarihli Şifai not ile ABD elçiliği İngiliz Hükümetinin "Startbay" gemisi görevden alındığını Osmanlı Hariciye Nezaretine bildirmiştir (BOA. HR. SYS. İŞO.2178. 0001.063).

989 nolu 13 Aralık 1915 tarihli Şifai not ile ABD elçiliği İngiliz Dış işleri elçiliğinin isteği üzerine 1907 Lahey 10. Sözleşmesinin birinci maddesi uyarınca İngiliz Hükümetinin "Britannic" adlı buharlı gemiyi hastane gemi olarak hizmete koymak üzere olduğunu Osmanlı

Hastane Gemilerinin Birinci Dünya Savaşı'nda Savaşan Taraflar Arasında Soruna Dönüşmesi  
/ Ahmet Uyanıker

İngiltere tarafından nakliye gemisi olarak kullanılan “Kopenhag” gemisi bu duruma bir örnektir. Gemi Berlin Amerikan Büyükelçiliğinin diplomatik notasıyla 14 Ekim 1914 tarihinde hastane gemisi olarak bildirilmiş, 6 Şubat 1915 tarihinde ise listeden çıkarıldığı belirtilmiş, 1 Ocak 1916 tarihinde yeniden listeye alınmış ve 4 Mart 1916 tarihinde yine listeden silinmiştir. Bu durum savaşçı ya da barışçıl amaçlara uygun donatılan gemilerin karakteri hakkında bir güvensizlik ve belirsizlik izlenimini uyandırmaktadır (BOA. HR. SYS.02181.00013.001)

Ayrıca henüz 1915 yılında İngiliz hastane gemilerinin büyük ölçüde Fransız-Belçika bölgesinde savaşan İngiliz kara ordusunu Fransız limanlarından aldığı ve İngiliz limanlarına sevk ettiği, geminin İngiltere'den Fransa'ya gidişte ağır yüklü olduğu ancak dönüşte hafiflediği yönünde Alman Hükümetine çok sayıda güvenilir istihbarat ulaştırılmıştır (BOA. HR. SYS.02181.00013.001).

Bu istihbarat raporları şunlardır: Alman İmparatorluğu Madrid Büyükelçiliği tarafından gönderilen 1 Mart 1915 tarihli Telgraf Raporuna belirtildiği üzere Wight adasında esir düşen Alman Kaptanlar, “Buradan ağır yüklü olarak çıkış yapan hastane gemilerini gözetlediklerini ve bu gemilerin sevkiyat amaçlı kullanıldığından şüphelendiklerini” ifade etmişlerdir.

Wesel Deniz Kuvvetleri Donanma Kurmaylığı İstihbarat Subayı Deniz Yüzbaşı D. R Freyer'in sunduğu ve Wesel Deniz Kuvvetleri Donanma Kurmaylığı

---

Hariciyesine bildirmiştir. 1538 nolu ve 6 Haziran 1916 tarihli Şifai not ile ABD elçiliği İngiliz Hükümetinin isteği üzerine “Britannic” görenden alındığını Osmanlı Hariciye Nezaretine Bildirmiştir (BOA. HR. SYS. İŞO.2178. 0001.070).

1019 nolu ve 21 Aralık 1915 tarihli Amerikan Elçiliğinden Osmanlı Hariciyesine gelen Şifai notla ABD elçiliği “Mauretania” “Lanfranc” “Morea” Braammer Castle” Kildonan Castle” ve “Dunvegon Castle” adlı gemilerin hastane gemi olarak detaylarını Osmanlı hariciyesine bildirmiştir. (BOA. HR. SYS. İŞO.2178. 0001.077).

1305 nolu 11 Mart 1916 tarihli şifai notla ABD elçiliği İngiliz Hükümetinin isteği üzerine “Kildonan Castle” adlı buharlı geminin görevinden azledildiğini Osmanlı Hariciyesine bildirmiştir.

1220 nolu ve 11 Mart 1916 tarihli şifai notla ABD elçiliği İngiliz Hükümetinin isteği üzerine “Mauretania” nin İngiliz hastane gemisi görevinden alındığını Osmanlı Hariciyesine bildirmiştir. (BOA. HR. SYS. İŞO.2178. 0001.078).

1336 nolu ve 29 Mart 1916 tarihli şifai not ile ABD elçiliği İngiliz Hükümetinin isteği üzerine “Morea ,Targus, Seang, Choon” adlı buharlı gemilerin görevinden azledildiğini Osmanlı Hariciye nezaretine bildirmiştir (BOA. HR. SYS. İŞO.2178. 0001.079).

989 nolu 13 Aralık 1915 tarihli Şifai not ile ABD elçiliği İngiliz Dış işleri elçiliğinin isteği üzerine 1907 Lahey 10. Sözleşmesinin birinci maddesi uyarınca İngiliz Hükümetinin “Britannic” adlı buharlı gemiyi hastane gemi olarak hizmete koymak üzere olduğunu Osmanlı Hariciyesine bildirmiştir. 1538 nolu ve 6 Haziran 1916 tarihli Şifai not ile ABD elçiliği İngiliz Hükümetinin isteği üzerine “Britannic” görenden alındığını Osmanlı Hariciye Nezaretine Bildirmiştir (BOA. HR. SYS. İŞO.2178. 0001.070).

İstihbarat Subayı Alman Gemi Doktoru Frike'nin 10 Mart 1915 tarihli sorgu ifadesine göre : “ Frike,Wight adasında esir düştüğü sırada buraya günde aşağı yukarı üç geminin giriş-çıkış yaptığını, büyük gemilerin üzerinde Southampton küçüklerin üzerinde ise Rude yazdığını gözlemlediğini, ayrıca hastane gemilerinin Fransa'ya seyahatinde yükleme çizgisine kadar (load line) dolu olduğunu esirlerin İngiliz askerleriyle konuşmalarından bu gemilerin mühimmat sevkiyatında kullanıldığını” beyan etmiştir.

Freyer'in 16 Nisan 1915 tarihli raporuna göre İngiltere'den geri dönen sivil esir Rudolf Strauss sorgulamasında şunları ifade etmiştir: “Wight adasında “Ascania” adlı gemide tutuluyordum, orada genelde pazar günleri Southampton ve Portsmouth hastane gemilerinin çıkış yaptıklarını gözlemledim. Benim gibi “Ascania” gemisinde bulunan tüm mahkûmların açık bir şekilde ikna olduğu; gemilerin asker ve mühimmat sevkiyatı yaptığı idi.”

Yine Freyer 15 Ocak 1916 tarihli bir başka tutanağına göre 10 Ocak 1916 tarihinde, Goch'da sorgulanan Alman mübadele esiri Julius Schwarz ifadesinde; “Tutsaklığım sırasında Mart 1915 tarihinde Wight adasında bir gemide, Portsmouth'dan hareket eden bütün hastane gemilerinin ağır yüklü olduğunu, dönüşte daha da ağırlaştığını, bu gemilerde çok sayıda teçhizatlı askerlerin olduğuna tanık olduğunu ifade etmiştir.”(BOA. HR. SYS.02181.00013.003).

Alman hükümeti bu raporlara göre İngiliz hastane gemilerinin Kızıl Haç'ı suiistimal ettiğini kanısındadır. Yine Alman Hükümetine göre bu varsayım daha sonra bir dizi şüphe götürmez delille onaylanmıştır Bu deliller şunlardır:

Berlin Kara Kuvvetleri Genel Kurmaylığı İstihbarat Subayının 14 Ocak 1917 Tarihli Resmi Raporuna göre “Aberdonian”, “St. Georg”, “Western Astralia”, “St. Andrew” gibi İngiliz senatör gemileri Fransız limanlarına mühimmat, tombaz (duba), yaşam malzemesi, otomobil, demonte uçak aparatları taşımaktadır” (BOA. HR. SYS.02181.00013.003).

Alman İmparatorluğu Belin Ataşeliğinden Kara Kuvvetleri Kurmay Şefliğine gönderilen 25 Aralık 1916 Tarihli Resmi Rapor da yer alan 23 Aralık tarihinde İsviçre'de esir alınan yaralı Alman Rintleff sorgusunda şunları beyan etmiştir: “France” adlı hastane gemisine Marsilya'da mühimmat sandıklarının yüklendiğini” başka bir görgü tanığın ifadesine göre beyan etmiştir.

İtalya'da savaş esiri düşen bir Avusturyalı subayın 27 Kasım 1916 Tarihli mektubunda “Mart 1916 tarihinde Napoli'de, “Mauretania” gibi diğer hastane gemilerinin asker ve mühimmatla Selanik'e gittiğini, dönüşte yaralı ve hastalarla geri geldiğini gördüm...” demektedir.

Berlin Kara Kuvvetleri Genel Kurmaylığı İstihbarat Subayının 2 Aralık 1916 resmi raporuna göre: Marsilya'dan geri dönen mübadele esiri “La France “ adlı büyük Fransız hastane gemisini yine Marsilya limanında gördüğünü ifade etmiştir. Bir Fransız çavuş kendisine “La France” hastane gemisinin alt kamaralarına yüksek

Hastane Gemilerinin Birinci Dünya Savaşı'nda Savaşan Taraflar Arasında Soruna Dönüşmesi  
/ Ahmet Uyanıker

miktarda mühimmat yüklendiğini anlatmış; kendisi de gece araçlarla bu mühimmatların gemilere taşındığını net olarak gözetlemiştir.

Askeri Mahkeme Üyesi Wilhelm, Askeri Mahkeme Kâtibi olarak: Seferberlik Askeri Elias'ının şahitliği huzurunda alınan Hollanda Vatandaşı A.....S'nin Deniz Kuvvetleri Genel Kurmaylığına hitaplı 27 Mart 1915 tarihli yazılı beyanında “İngiliz denizciler bana İngiliz birliklerinin ve mühimmat sevkiyatının hastane gemileriyle gerçekleştiğini, bu yüzen Alman denizaltı ablukasının önemsiz olduğunu anlattılar. İngiliz tutsaklara ve yaralılara Almanya’da kötü muamele yapılması da uluslararası hukukun çiğnenmesi anlamına gelir” ifadelerini kullanmıştır (BOA. HR. SYS.02181.00013.004).

Yukarıdaki raporlar çerçevesinde Alman hükümetine göre İngiliz askerleri gemilerden askeri amaçlı istifade edildiğini Doktor Frike'nin sorgulamasına ilişkin 10 Mart 1915 tarihli resmi raporu açıkça itiraf etmiştir. Yine 2 Aralık 1916 tarihli resmi rapora göre Fransızlar bu gemileri mühimmat taşımak amaçlı kullanmışlardır.

Yine Alman Hükümetine göre görgü tanıklarının hâlihazırdaki yasal ifadeleri, hastane gemilerinin limanlarda mühimmatlarla doldurulduğunu doğrulamaktadır. Bu hususta 7 Ekim 1915 tarihli Prusya Krallığı 33. Piyade Tugayı Temsilciliği Mahkeme Tutanağı, delil olarak öne sürülmektedir. Alexander Buttler isimli, 35 yaşındaki Rus vatandaşı şahıs ifadesinde, Belçika bandıralı “Escout” adlı gemide lostromo olarak çalıştığını geminin Brooklyn'den La Rochelle'ye seferinde savaş ve askeri malzemeler taşıdığını söylemiştir. La Rochelle'ye Temmuz 1915 ortalarında vardıklarını kendi gemilerine bir İngiliz hastane gemisinin yanaştığını kendi gemilerindeki mühimmatın bu gemiye aktarıldığını mühimmat bulunan varillerin üzerinde: “Soft soap England” yazılı olduğunu içinde patlayıcı bulunan sandıkların üzerinde ise “England” yazılı olduğunu. Tahminime göre hastane gemisine yüklenen yükün 400-500 ton civarında olduğunu ifade etmiştir (BOA. HR. SYS.02181.00013.005).

5 Ocak 1917 Viyana Avusturya-Macaristan İmparatorluğu Tümen Mahkemesi Protokolü Viyana, Tanık Sorgulamasında Adalbert Franz Messany isimli şahıs ifadesinde, “Savaş patlak verdiğinde Mısır'da El Uksur'da bulunduğunu İngiliz makamları tarafından tutsak edildiğini ve 1 Aralık 1915 tarihinde Malta'ya götürüldüğünü buradan daha sonra 1 Kasım 1919 da “Brittanic” gemisine götürüldüğünü gemide 2500 İngiliz silahlı askerinin sevk edildiğini belirtmiştir (BOA. HR. SYS.02181.00013.006; BOA. HR. SYS.02181.00013.007).

Alman hükümetine göre bu raporlar ile İngiliz ve Fransız hükümetlerinin birçok durumda asker sevkiyatında hastane gemilerini kullanıyor olmaları, Lahey sözleşmesinin ciddi bir şekilde ihlal edildiğini göstermektedir.

Bunlardan başka Alman hükümetine göre üst rütbeli subaylar seyahatlerinde hastane gemileri kullanmaktadır, bu hususta 13 Ocak 1916 tarihli Wesel Deniz Kuvvetleri Donanma Kurmaylığı istihbarat subayını Freyer resmi raporuna göre Cardiff'te “Formosa” adlı bir Kızılhaç gemisinde askerler ve çok

Hastane Gemilerinin Birinci Dünya Savaşı'nda Savaşan Taraflar Arasında Soruna Dönüşmesi  
/ Ahmet Uyanıker

sayıda deniz subayı bulunmaktadır (BOA.HR. SYS.02181.00013.008). Yine aynı gemi Amsterdam Alman İmparatorluğu Başkonsolosluğu'nun 15 Şubat 1916 tarihli bir Hollanda vatandaşını sorgulamasına dair tutanağında Hollanda uyruklu bir tüccarın ifadesine göre 29 Aralık ta 300 piyade ve 50 deniz subayı ile Cardiff'e gelmişti (BOA. HR. SYS.02181.00013.008). Lahey Donanma -Ataşesinin 12 Aralık 1915 tarihli Resmi Raporunda şunlar yazılıydı: "...adında bir Hollandalı elçiliğe dün şunları bildirdi: 29 Kasım 1915 sabahı "Kavi" adlı Rotterdam Lloyd vapuru ile Hindistan'dan Napoli limanında geldim. Orada Kızılhaç gemileri olarak teçhiz edilmiş "Mauretania" ve "Aquitania\*" ve "Regina d'Italia" adlı dev gemiler bulunuyordu. "Mauretania" gemisinde göze çarpan özel bir şey yoktu, gerçekten Kızılhaç gemisi olarak kullanılmış olması muhtemeldir. "Kavi" gemisine 40 m mesafede bulunan, 29 Kasım'da saat 8 de Napoli limanından ayrılan Aquitania" gemisine ise -hiçbiri yaralı olmayan- İngiliz askerleri dolduruldu. Deniz Binbaşı V. Müller" (BOA. HR. SYS.02181.00013.009).

Yine Alman Hükümetine göre bu gemilerin silahlandırıldığı tespit edilmişti. 30 Kasım 1915 I. Bahriye Müfettişliği Protokolü Engelhart'ın ifadesinde şunları söylemiştir;

"5 Kasım 1915 tarihinde sorgumda belirtilen hastane gemisini Cebelitarık Limanının önünde turlarken gördüm, gemi İngiliz ticaret gemisi bayrağı taşıyordu. Tipine bakıldığında bana Pacific Steam Navigation Company'e aitmiş gibi geldi.

Gemiyi 200 metre uzaklıkta turlarken gördüm. Geminin iskele ve sancak tarafına 4 metrekare büyüklüğünde uzaktan görülebilen haç takılmıştı. Geminin kıçında bir top vardı; tahminime göre 8,8 veya 10,5 cm.lik seri ateşleme topuydu. Bu konuda yanılmış olmam olanaksız. "Van Hogendorp" gemisinin tayfaları-hepsi silahlıydılar- sohbet sırasında söylediler.

Hastane gemisinin mürettebatı İngiliz donanmasındanmış gibi görünüyordu; ancak bunu kesin söyleyemem. Gözüme çarpan, geminin hastane gemisi gibi turlamasıydı. Sanırım 12-14.000 ton büyüklüğündeydi".

Muhbir ve tanıkların ifadeleri, Alman Hükümetinin elindeki raporların yalnızca küçük bir kısmını oluşturmaktadır. Bu kişilerin isimleri belirtilmemiş, doğrudan veya dolaylı olarak düşman bölgesinde bulduklarından ağır misilleme ile karşı karşıya kalacakları düşünülmüştür. Her halükarda, Alman Hükümeti düşman hükümetlerin bu davranışlarıyla Lahey Anlaşmasının Cenevre Sözleşmesinin uygulanmasına yönelik maddesini şüphe götürmez bir biçimde ihlal ettiğini düşünmektedir.

Alman hükümeti de anlaşmayı ihlal imkânına sahip olduğu halde, insanlık adına bu yola başvurmadan geri durduğunu belirtiyordu. Diğer yandan İngiliz hükümetinin Kızıl Haç kisvesi altında savaş bölgesinde asker ve mühimmat sevkiyatına daha fazla izin verilmeyeceğini; bir taraftan Flamborough ve Terschelling diğer taraftan Ouessant ve Landsend hattında yer alan düşman hastane gemilerine müsamaha edilmeyeceğini beyan etmiştir. Belirlenen makul bir sürenin



ardından yine bu türden hastane gemilerine rastlanırsa bu gemilere savaş gemisi muamelesi yapılacak ve saldırılacaktı. Alman hükümeti düşman hastane gemilerine batı ve güney Fransa'dan İngiltere'nin batısına olan yolu serbest bırakılırsa eskisi gibi güvenli bir şekilde yaralı İngilizlerin memleketlerine sevkiyatının gerçekleşeceği kanısındaydı (BOA. HR. SYS.02181.00013.002).

Alman hükümeti muhtırasında 29 Ocak 1917 tarihinde hastane gemilerinin kötüye kullanımını kanıtlamış, buna göre; düşman İngiliz hükümetinin hastane gemilerini yalnızca yaralı, hasta ve kazazedeler için değil ayrıca askeri amaçlar doğrultusunda kullanmış ve böylece Cenevre sözleşmesinin deniz harbine tatbikine dair Lahey sözleşmesi ağır şekilde ihlal edilmişti. Bu nedenden dolayı Alman Hükümeti kuzey denizinin güney bölümünde belli bir deniz sahasını ve İngiliz kanalını hastane gemilerine kapattığını, böylece bu bölgede görülen gemilere savaş gemisi muamelesi yapılacağını ve saldıracağını beyan etmiştir.

Düşman güçleri muhtıra hakkındaki ifadelerinde, kendilerinden beklenildiği üzere hastane gemilerinin kötüye kullanımını inkâr etmişlerdir. İngiliz tarafının ifadeleri ise çarpıcıdır, İngiliz Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yalnızca asker sevkiyatını yalanlarken, buna karşın İngiliz hükümeti mühimmat sevkiyatını da inkâr etmiştir (BOA. HR. SYS.02181.00013.053).

29 Ocak 1917 tarihli muhtıradan Akdeniz'de düşman hastane gemilerinin suiistimalini açıklayan birçok örnek bulunmaktadır. Yeni deliller ışığında sözde hastane gemilerinin Akdeniz de hala bozgunculuğa devam ettikleri, böylelikle Almanya ve müttefiklerinin askeri çıkarlarına zarar verdikleri için, Alman hükümeti 31 Ocak 1917 tarihli beyanatıyla Akdeniz'in bir kısmına ayrıca Yunanistan'a geçişi yasaklı bölge olarak belirlemiştir (BOA. HR. SYS.02181.00013.054).

1 Şubat 1917 de Almanya belirlenmiş bir bölgede tüm müttefik devlet gemileri ile tarafsız gemiler üzerinde kısıtlamasız savaş halini ilan etmiş, bu aynı zamanda hastane gemilerini de içermiştir. Birinci Dünya Savaşı esnasında, 5 tanesi 1917 deklarasyonundan sonra olmak üzere 11 İngiliz hastane gemisi batırılmıştır ([http://www.nmrn-portsmouth.org.uk/sites/default/files/Hospital %20s hips.pdf](http://www.nmrn-portsmouth.org.uk/sites/default/files/Hospital%20s%20hips.pdf)).

### **2.3.Osmanlı Devleti'nin Hastane Gemilerin Kullanımına Yönelik Karşılaştığı Sorunlar**

Osmanlı Devleti'nin savaş boyunca gemilerin kullanımına yönelik olarak karşılaştığı sorunlar kendi gemilerini kullanımı ve İtilaf Devletlerinin gemilerinin kullanımına yönelik taleplerdir.

Osmanlı Devleti tarafından Gülnihal gemisinin hastane gemisi olarak kullanılacağı Bahriye nezaretinin 31719/193, numaralı ve 7 Şubat 1915 tarihli evrakla Almanya ve Amerika elçiliklerine bildirilmiştir. (HR. HMS.00067.00014.001.001). 3 Haziran 1915 de Harbiye nezaretinin evrakıyla Gülnihal, Edremit Şirketi Hayriye'ye ait 61 ve 63 numaralı vapurların hastane gemisi olduğu Amerikan Elçiliğine iletilmiştir. Bu gemilerin dokunulmazlığının

İlgili devletlerce garanti edilmesini aksi bir durumda Osmanlı Devleti'nin de gerekli devletlerin gemilerinin dokunulmazlığını kabul etmeyeceğini bildirmiştir. İsmi geçen Osmanlı vapurlarının Boğazlar ile Akdeniz arasında Hilâl-i Âhmer (Kızılay) bayrağı ile yaralı ve hasta taşıyacağı Marmara Havzası dâhilinde taşıtlara herhangi bir denizaltısı zarar verecek olursa bu durumdan düşmanların sorumlu olacağı Amerikan elçiliğine bildirilmiştir (HR. HMŞ.00067.00014.004.002).

Amerikan elçiliği bu gemilerin tanınıp tanınmaması hususunu ilgili devletlere iletmiş, Rusya bu gemilerin Karadeniz'de kullanımını uygun görmediğini bildirmiştir. İngiltere'nin mütekabiliyet şartıyla bu gemilerin dokunulmazlığını tanıyacağını bildirmesi üzerine Fransa da mütekabiliyet şartıyla Osmanlı gemilerin Akdeniz'de kullanılabileceğini belirtmiştir. Rusya ise Akdeniz'de Rus Kruvazörleri bulunduğu sürece Osmanlı hastane gemilerinin dokunulmazlığını tanıyacağını belirtmiştir (HR. HMŞ.00067. 00014.005.004).

Savaş boyunca devletlerin birbirleri ile gemilerin kullanımları ile ilgili olarak talepleri devam etmiştir. İngiltere hükümeti, Savaş esnasında bazı hastane gemileri nehirler ve denizlerde yaralı ve hasta naklinde kullanmak için Amerikan Elçiliği aracılığıyla Almanya ve Osmanlı Devletine bildirdiği gemiler hakkında dokunulmazlık istemiştir. Berlin'deki Amerikan Elçiliği 13.Mayıs. v. M. – F. O. No: 9235 sayılı sözlü nota ile -İngiliz H.S.1 ve H.S.2 Nehir-Hastane gemilerini Lahey Sözleşmesinin Birinci maddesince hastane gemi olarak kullanmak istediğini belirtmiştir.

Alman Hükümeti, Dışişleri Bakanlığı aracılığıyla Berlin'deki Amerikan Elçiliğine 30 Mayıs 1916 da verdiği cevapta İngiliz Nehir-hastane gemilerinin, 18 Ekim 1907 tarihli 10. Lahey sözleşmesinde belirtildiği üzere hastane gemisi olarak kullanılmadığı görüşünde olduğunu bu sözleşmenin, daha ziyade deniz savaşı sahasının kullanımını ilgilendirdiği görüşündedir. Bu nedenle Alman Hükümetinin, bundan böyle İngiliz Hükümetinin nehir-hastane gemisi olarak hizmete soktuğu gemileri, Lahey Sözleşmesi çerçevesinde hastane gemisi olarak tanımayacağını belirtmiştir (BOA. HR. SYS.02181.00003.089).

Hint Hükümeti İngiltere Hükümetinin kullanımına sunulmak üzere Amerika Birleşik Devletleri Elçiliğinin 28 Nisan d. J. V. – F. O. No: 9562 sayılı sözlü notasına “Coromandel” Nehir-Hastane gemisinin donanımına ilişkin görüş istemiştir. Alman Hükümeti, Dış işleri Bakanlığı aracılığıyla Berlin'deki Amerikan Elçiliğine 6 Haziran 1916 da verdiği cevapta İngiliz nehir gemileri hs1 ve hs2 için sunulan nedenlerden ötürü- “Coromandel” gemisi ve diğer eşlik eden botları da 10. Lahey Sözleşmesi çerçevesinde hastane gemisi olarak tanımayacağını belirtmiştir (BOA. HR. SYS.02181.00003.090).

İngiltere Hükümeti, Amerika Birleşik Devletleri Elçiliğinin 11 Temmuz d.J.-F.O. Nr. 1139 sayılı sözlü notasıyla -“H.S. 1-5” ve “Coromandel” nehir hastane gemilerine ilişkin tekrar görüş istemiş Alman Hükümeti 11 Ekim 1916 da verdiği cevapta Merkezi Hükümet, hukuka aykırı olarak el konulan Alman Hastane Gemisi

“Ofelya” için tazminat ödeyene kadar, adı geçen gemiler hakkında malumat vermeyi reddettiğini belirtmiştir (BOA. HR. SYS. 02181.00003.109).

Alman Hükümeti, Amerika Birleşik Devletleri Elçiliğinin 5 v.M- F.O. 14666 sayılı sözlü notasından, Hint Hükümetinin “Ailie” buharlı gemisini hastane gemisi olarak teçhiz ettiğini aktarmıştır. Dış İşleri Bakanlığının 30 Mayıs v. J. –IIIa. 8048 nolu sözlü notasından-İngiliz hastane gemileri hs1 ve hs2 için verilen-anlaşıldığı üzere, 10. Lahey Sözleşmesi uyarınca gemiler yalnızca deniz savaşlarında savaş sahaları içerisinde kullanılabilir. Hindistan Hükümeti tarafından teçhiz edilen “Ailie” buharlı gemisi savaş sahası dışında hastane gemisi olarak kullanıldığı sürece, Alman Hükümeti Lahey Sözleşmesinde atıfta bulunan korumayı sağlama durumunda olmayacaktır cevabını vermiştir (BOA. HR. SYS. 02181.00003.146).

İngiltere'nin hastane gemilerin kullanımına yönelik Almanya'ya ilettiği talepler Osmanlıya da iletilmiştir. Osmanlı Dışişleri Bakanlığında Harbiye Nezaretine gelen 20 Nisan 1916 tarihli yazıya göre İngiltere hükümeti bazı nehirlerinde kullanılmak üzere 5 tanesi hazır H.S. 1-5 işaretli gemileri hasta ve yaralı naklinde kullanılacağını ve bunların her biri için salapurya bulunacağını İstanbul'daki Amerika elçiliği aracılığıyla bildirmiştir. (BOA. HR. SYS.2181.00003.006). Osmanlı Dışişleri Bakanlığında Harbiye Nezaretine gelen 4 Mayıs 1916 tarihli evraka göre Lahey Sözleşmesine göre Hindistan Hükümeti “Coromandel” vapuru ile iki adet salapuryayı İngiltere adına nehirlerde kullanmak için hastane gemisi olarak teçhiz etmiştir ve bu husustaki talebini Amerikan Elçiliği ile ilettiği (BOA. HR. SYS.2181.00003.0017; BOA. HR. SYS.2181.00003.021).

Harbiye Nezareti 22 Mayıs 1916 tarihinde Amerika elçiliği aracılığıyla İngiltere'ye verdiği cevapta, Gelibolu'da düşmanlarımızın hastane gemiler ile asker ve mühimmat taşıdıklarını, bu gemilerin Osmanlı Hükümetince tanınmasının sadece hasta ve yaralı naklinde kullanılması şartıyla olabileceği aksi takdirde tanınmayacaklarını bildirmiştir (BOA. HR. SYS.2181.00003.007). Ayrıca hastane olarak kullanılacak gemilerin şekil, ebat, tonajlarının ve bu gemilerin hangi denizlerde hangi mntıklarda kullanılacağını açıklanması gerektiği, İngiltere'nin ise Coromandel vapuru ile iki salapuryanın ebatlarıyla birlikte hangi nehirlerde görev yapacağını belirtmediği için bu gemilerin hastane gemi olarak kullanılmalarıyla ilgili henüz bir karar verilemeyeceği bildirilmiştir. (BOA. HR. SYS.2181.00003.022; BOA. HR. SYS.2181.00003.023; BOA. HR. SYS.2181.00003.025).

Harbiye Nezareti İngiliz gemilerinin kullanımına dair kesin bir cevaptan kaçınmasının asıl nedeni, Almanya'nın aynı konuyla ilgili red cevabı vermesinin hukuki gerekçelerini öğrenerek adım atmak istemesidir. Burada Osmanlı Devleti müttefiki olan Almanya'ya ters düşecek bir uygulamaya girmek istememektedir. Fakat kendisi de Boğazlarda bazı vapurlarını yaralı nakli ve tedavisinde kullanmak istemektedir ve bunun için de İngiltere ve müttefiklerinin olurlarını alması gerekmektedir.

Hastane Gemilerinin Birinci Dünya Savaşı'nda Savaşan Taraflar Arasında Soruna Dönüşmesi  
/ Ahmet Uyanıker

Başkomutan Vekili Enver Bey Hariciye Nezaretine bir yazı göndererek Almanya'nın İngiltere'ye red cevabı vermesiyle alakalı Cenevre Sözleşmesi'nin ilgili maddesinin Bab-ı Ali hukuk müşavirliğince mütalaa edilmesini istendiği gibi (BOA. HR. SYS.2181.00003.035). Konuyla alakalı olarak Almanya'nın red cevabı vermesinin uluslararası hukuk yönünden gerekçelerini öğrenmek için Berlin Elçisi Hakkı Paşa'dan bilgi alınması istenmiştir (BOA. HR. SYS.2181.00003.027; BOA. HR. SYS.2181.00003.029).

11 Haziran 1916 tarihinde Berlin Elçisine telgraf çekilerek konu ile ilgili olduğu gibi Hakkı Paşa'ya ayrıca Enver Bey'in meselenin mütalaa edilmesi yönündeki talebiyle Bab-ı Ali Hukuk Müşavirliğinin konuya yönelik değerlendiresi mektupla gönderilmiştir. Mektupta Almanya'nın İngiltere'nin "Coromandel", "H.S.1" ve "H.S.2" Nehir-Hastane gemileri ile "Aile" gemisinin kullanımına yönelik olarak 10. Lahey Sözleşmesi uyarınca gemiler yalnızca deniz savaşlarında savaş sahaları içerisinde kullanılabilir. Maddesini gerekçe göstererek reddettiğinin Osmanlı istihbarat bilgilerine göre bilindiği, Osmanlı Devleti'nin ise İngiltere'ye cevap olarak Lahey Sözleşmesi gereğince gemilerin şekil, ebatların ve kullanılacağı yerlerin belirtilmediği gerekçesiyle bir karar vermenin mümkün olmayacağını bildirildiği belirtilmiştir.

Osmanlı hukuk müşavirliğinin mütalaaasına göre sözleşmede devletler ya da cemiyetler tarafından donatılan hastane gemilerden bahsedilirken gemiler hususunda nehir ya da deniz ayrımı yapılmamıştır ve sözleşme her ikisini de kapsamaktadır. Diğer taraftan Cenevre Sözleşmesinin Altıncı maddesi<sup>6</sup> açık bir şekilde seygar sıhhiye birliklerine imtiyaz tanımaktadır (BOA. HR. SYS.2181.00003.034). Bundan dolayı İngiltere Hükümetinin gemilerle ilgili isteklerinin reddedilmesinde Berlin Kabinesince ne gibi hukuki delillerin gerekçe gösterildiği Almanya Hükümetine sorulmuştur (BOA. HR. SYS.2181.00003.030; BOA. HR. SYS.2181.00003.032).

Almanya Hükümetinden alınan cevapta Almanya'nın İngiliz nehir gemilerinin kullanımına yönelik olarak 10. Lahey Sözleşmesi uyarınca gemiler yalnızca deniz savaşlarında savaş sahaları içerisinde kullanılabilir. Maddesini gerekçe göstererek uygun bulmamıştır. Bunun üzerine İngiltere ise Almanya'nın itirazını kabul etmediğini Cenevre Sözleşmesi'nin (6 Temmuz 1906 ) 17. Maddesiyle bu gemilerin, hasta, yaralı, mürettebat nakline tahsis edileceğini delil göstermiştir<sup>7</sup>. Almanya Hükümeti 17 maddenin bu derece geniş ve bu şekilde yorumunu tasdik ve kabule hazır olduğunu ancak kendisinin alıkonulan Ophelia gemisinin serbest bırakılmadıkça nehirlerde kullanılacak gemilere izin verilmeyeceğini İngiltere Hükümetine bildirmiştir. Osmanlı Devleti'nden de Almanya'nın muhtırasına bir cevap verilene kadar. Gemilerin kullanımına yönelik beyanattan kaçınılması ayrıca İngiltere Hükümeti tarafından Osmanlıya bu yolda

<sup>6</sup> Seygar sıhhiye teşkilatlarına karşı muharipler koruma göstereceklerdir.

<sup>7</sup> Cenevre Sözleşmesinin 17. Maddesi Tahliye kafileleri, seygar sıhhiye teşkilatı gibi tarafsız kabul edilecektir.

Hastane Gemilerinin Birinci Dünya Savaşı'nda Savaşan Taraflar Arasında Soruna Dönüşmesi  
/ Ahmet Uyanıker

talep vaki olduğu takdirde İngiltere hükümetine Almanya hükümeti görüşünde ve etütünde bir cevap verilmesi istenmiştir (BOA. HR. SYS.2181.0003.100-115).

Bab-ı Ali hukuk müşavirliği Almanya'nın isteğini mütalaa etmiştir. Buna göre eğer Osmanlı Devleti gemilerin kullanımına yönelik beyanattan kaçınırsa İngiltere Hükümeti bu durumu gemilerin masumiyetine red olarak algılayabilirdi. Bu durumda İngiltere kendisini Osmanlı hastane gemilerine taarruz etme salahiyetinde görebilirdi. Almanya'nın coğrafi şartları ile Osmanlı'nın ki aynı değildi, bu durum ciddi sorunlar doğurabilir, İngiltere Kızılaiy gemilerine dahi taarruzda bulunabilirdi. Bütün bu noktalar ayrıntılı bir şekilde düşünülmesi gereken konulardı. Ayrıca Rusya, Osmanlı hastane gemilerinin masumiyetini reddettiği halde müttefiki olan Fransa ve İngiltere Rusya ile aynı görüşte olmamıştır. Bu gibi konularda her devlet kendi harekât tarzını kendi belirleyecekti. Bu yüzden Almanya gibi red cevabı verilmesi ya da konuya cevapsız kalınması uygun değildi. Cenevre Sözleşmesine uygun bir şekilde cevap verilmesi gerek müttefiklerimiz gerekse düşmanlarımız açısından iyi olacaktı. Alman hükümetine bu yolda bilgi verilmesi gerektiği Başkomutanlık vekâletine emredilmiş, Başkomutanlık vekâleti de mütakabiliyet politikası çerçevesinde gemilerin kullanılabilceğini İngiltere Hükümetine bildirmiştir (BOA. HR. SYS.2181.0003.115-120).

Osmanlı Devleti'nin hastane gemilerin kullanımına yönelik karşılaştığı bir başka sorun, Romanya gemilerinin kullanımıyla ilgilidir. 20 Eylül 1916 da Hariciye Nezaretinden Başkomutanlığa gönderilen 12786/772 kayıt numaralı evraka göre Amerikan Elçiliğinden gelen yazıda, Romanya Hükümeti "Principol Carol" isimli vapuru hastane gemi, 10 adet salapuryayı da gemiye yardımcı olarak kullanmak istemiştir. Hariciye nezareti Harbiye bakanlığına bu talebi iletmiştir (BOA. HR. SYS.2181.00003.043).

Harbiye bakanlığı Romanya'nın bu kadar gemi ve vapuru kullanacak kadar sahile bulunmadığını, bu vapurların Rusya tarafından kullanılabilceğini düşünmekteydi. Rusya Osmanlı hastane gemilerini Karadeniz'de tanımamaktaydı, bunun bir sonucu olarak Osmanlı da Rus gemilerini tanımamaktaydı. Romanya'nın müttefiki Rusya'nın Osmanlı gemilerini tanımaması dolayısıyla teklifin kabulüne imkânsız kılıyordu (BOA. HR. SYS.2181.00003.044). Bununla birlikte Osmanlı Hükümeti 1 Ekim 1916 da Osmanlı'nın Reşid Paşa vapurunu tekrar hastane gemisi olarak kullanmak istediğini Rusya'ya iletmiş bu konuda Rusya'dan gelecek cevaba göre hareket edilecekti (BOA. HR. SYS.2181.00003.057). Ancak Osmanlı Devleti tarafından Romanya gemilerine sadece Romanya sahillerinde hasta ve yaralı taşınmasına izin verilmesi durumunda askeri açıdan ne gibi sorunların çıkabileceği iyi değerlendirilmeli, bunun için de Bulgar Hükümetinin fikri alınmalıydı (BOA. HR. SYS.2181.00003.044; BOA. HR. SYS.2181.00003.053; BOA. HR. SYS.2181.00003.055).

Bulgaristan'dan Sofya Elçiliğinden konuyla ilgili gelen cevapta Romanya tarafından aynı teklifin geldiği ve konunun hukuk dairesince mütalaa edildiği bildirilmiştir. Buna göre Tuna üzerinde seyredecek gemiler hakkında nehir gemileri muamelesi

Hastane Gemilerinin Birinci Dünya Savaşı'nda Savaşan Taraflar Arasında Soruna Dönüşmesi  
/ Ahmet Uyanıker

yapılarak izin verilmeyecek, ancak Karadeniz'de kullanımlarına izin verilecekti (BOA. HR. SYS.2181.00003.060; BOA. HR. SYS.2181.00003.062).

Osmanlı Devleti aynı konuda Berlin elçiliğine Almanya'nın konu hakkındaki mütalaasını sormuştur. Aynı teklif Romanya'nın Berlin elçiliği tarafından 1 Eylül 1916 senesinde Almanya Hükümetine de iletilmiştir. Almanya 17 Eylül tarihli Romanya Elçiliğine cevabında Lahey Sözleşmesi gereği nehir üzerinde meydana gelen muharebelerin deniz savaşları kapsamına girmeyeceğini ve nehirlerde meydana gelen muharebelerin kara muharebeleri kapsamında olacağını belirtmiştir. Almanya Tuna üzerinde seyredecek gemiler hakkında nehir gemileri muamelesi yapılarak izin verilmeyeceğini ancak Karadeniz'de kullanım ile ilgili bir karar alınmadığını belirtmiştir (BOA. HR. SYS.2181.00003.067). Ayrıca Osmanlı Hükümeti Almanya'nın Romanya gemilerine yönelik Lahey mütalaasına katıldığını belirtmiştir. Bununla birlikte Rusya Hükümeti önceden kendisine bildirilmiş hastane gemileri Osmanlı yaralılarını Köstence ve Varna Limanlarından serbestçe taşıma hususunda izin vermesi durumunda Romanya gemilerine izin verilip verilemeyeceği sormuş Almanya bu konuda iltimas olunabileceğini belirtmiştir. (BOA. HR. SYS.2181.00003.069).

Osmanlı bir başka gemi sorununu İtalya ile yaşamıştır. Harbiye nezaretinin 25 Kasım 1916 Tarihli teskeresi ile Yemen'e çıkarma yapmak için Asker taşıyan "Kayseri" gemisi kanala yaklaştığı sırada İtalya'nın harp ilan etmesi üzerine kanalda kalmış, Kızıldeniz'de İtalyan savaş gemisi tarafından esir edilmiştir. Hariciye nezaretinin geminin serbest bırakılması yönündeki teşebbüse henüz bir cevap verilmemiştir. Osmanlı Devleti, belgelerden anladığımız kadarıyla bu gemiyi kiralamıştır ve kira sözleşmesine göre gemiye düşman tarafından verilecek bir zarar Osmanlı Hükümeti tarafından karşılanacaktı. Bu hususta İtalya hükümeti tarafından geminin iade edilmemesi durumunda geminin bedelinin harbiye bütçesinden ödenmesi, gemi ve mürettebatın kurtarılması hususunda gerekli çalışmaların devam etmesi istenmiştir (BOA. MV.00162.00034.001.001).

Osmanlı Devleti gemi diplomasi hususunda Amerikan Elçiliği aracılığı ile yoğun ilişki içerisindeydi. Bunun farklı bir örneği Amerika Birleşik Devletleri'nin Bombay Konsolosluğundan gelen bir yazıdır. 6 Temmuz 1906 Cenevre Sözleşmesinin 4. Maddesinde göre vefat eden askerlerin kimlikleri ile özel eşyaları memleketlerini iletilecektir Amerika Birleşik Devletlerinin Bombay Konsolosluğundan Hariciye nezaretine gelen yazıda "Madras" isimli hastane gemisinde esirken vefat eden 4 Osmanlı askerine ait özel eşyalar ve nüfus cüzdanları gönderilmiştir. Evraka göre vefat eden askerlerin isimleri ve ölüm nedenleri aşağıdaki gibidir konu hakkında harbiye nezaretine bilgi verilmiştir (HR. SYS.2194.00010.006).

1-28 Mayıs 1915 tarihinde kalça kırılması nedeniyle Abdulahmet Mustafa'ya ait 1166 numaralı kimlik belgesi

2-30 Haziran 1915 tarihinde sebebi bilinmeyen bir nedenle vefat eden Subresi? İsmindeki birine ait 1135 numaralı kimlik belgesi ve bir küçük torba

3-30 Haziran 1915 tarihinde sağ kalça kemiği kırılması nedeniyle vefat eden Ahmet İsmindeki birine ait 1113 numaralı kimlik belgesi

4-31 Mayıs 1915 tarihinde kalça kemiği kırılması nedeniyle vefat eden Osman ismindeki birine ait 1130 numaralı kimlik belgesi (BOA. HR. SYS.2194.00010.008).

Harbiye Nezareti konuya ilişkin olarak Askerlere kimlik belgeleri üzerinde latin rakamları yazılı olduğunu Osmanlı hükümetince bireylere bu tarz kimlik belgesi verilmediği için bu askerlerin Osmanlı askeri olmadığı bildirilmiştir (BOA. HR. SYS.2194.00010.0010).

### SONUÇ

Hastane gemiler yaralı tedavisi naklinde Birinci Dünya Savaşıyla birlikte yoğun olarak kullanılmıştır. Bundaki etken silah teknolojinin bağı olarak yaralanmaların artmasının yanında savaşın kıtalararasında genişlemesine bağı olarak deniz taşımacılığına duyulan ihtiyacın artması olarak görülebilir. İngiltere ve Almanya özellikle donanım açısından oldukça gelişmiş hastane gemiler teçhiz ederek bunları savaş boyunca kullanmışlardır. Ancak bu gemiler zaman zaman asıl amaçları dışında asker ve mühimmat taşınmasında kullanıldıkları için devletlerarasında diplomatik sorunlara neden olmuştur.

Birinci Dünya Savaşı devletlerarasında farklı mücadele alanlarına sahne olmuştur. Amerika Birleşik Devletleri'nin savaşa girmedeki nedenlerinden birinin yolcu gemilerinin Alman denizaltıları tarafından batırılmasının olduğu göz önüne alındığında sivil gemilerin savaşta önemli bir rol oynadığı düşünülebilir Almanya'nın Ophelia gemisiyle başlayan hastane gemi krizi taraflarını da içine alan uluslararası bir boyuta dönüşmüştür. Nitekim Almanya'nın 29 Ocak 1917 tarihli muhtıra ile İngiliz kanalını hastane gemilerine kapatması, 31 Ocak 1917 tarihli beyanatıyla Akdeniz'in bir kısmına ayrıca Yunanistan'a geçişi yasaklı bölge olarak belirlemesi, Hastane gemi olarak ortaya çıkan sorunun bir nevi İngiltere ve Almanya arasındaki denizlerde üstünlük mücadelesinin farklı bir yansıması olarak görülebilir.

Diğer taraftan Cenevre ve Lahey Sözleşmeleriyle Hastane Gemilerin savaş esnasında harekât tarzları, yaralı ve hasta taşımada dikkat edecekleri esaslar, renkleri, üzerlerinde taşıyacakları işaretlerle birlikte güvenli bir şekilde seyahat etmeleri düzenlenmişse de Ophelia sorununda olduğu gibi devletlerin uluslararası hukukun maddelerini farklı yorumlaması gemi krizini tırmandırmıştır.

Osmanlı Devleti savaşın büyük bir bölümünün kendi topraklarında sürmesi ve bu toprakların denizlere olan konumu nedeniyle hastane gemilerin kullanımı hususunda yoğun bir diplomasi yürütmüştür. İtilaf Devletleri'nin taleplerine Müttefiklerine ters düşmeyecek çözümler ararken kendi hastane gemilerinin kullanımını tanıtmaya gayreti içeresine girmiştir. Hastane gemilerle ilgili olarak denge politikası uygulamaya çalışmıştır. İtilaf Devletleri'nin Osmanlı'nın taleplerine

yönelik tutumları mütekabiliyet politikası çerçevesinde şekillenmiştir. Birinci Dünya Savaşında hastane gemilerin kullanımı devletlerarasında ayrı bir krize dönüşmüştür.

## **KAYNAKÇA**

### **Arşiv Belgeleri:**

#### **Başbakanlık Osmanlı Arşivi**

**Tarih: 1915, Dosya No: 2181, Gömlek No: 2, Fon Kodu: Hariciye Siyasi HR. SYS.**

02181.00013.001;02181.00013.002;02181.00013.003;02181.00013.004;02181.00013.005;02181.00013.006;02181.00013.007;02181.00013.008;2181.00003.006;2181.00003.007;2181.00003.0017;2181.00003.021;2181.00003.022;2181.00003.023;2181.00003.025;181.00003.027;2181.00003.029;2181.00003.030;2181.00003.032;2181.00003.034;2181.00003.035;2181.00003.043;2181.00003.044;2181.00003.057;2181.00003.044;2181.00003.053;2181.00003.055;2181.00003.060;2181.00003.062;2181.00003.067;2181.00003.069;2181.00003.069;2181.00003.089;2181.00003.090;2181.0003.100-115;2181.00003.109;2181.0003.115-120;2181.00003.146;2194.00010.0008;2194.00010.0010.

**Tarih: 1915, Dosya No: 2181, Gömlek No: 1, Fon Kodu: Hariciye Siyasi. HR. SYS.**

2181.00002.001;2181.00002.002;2181.00002.006.

**Tarih: 1915, Dosya No: 2178 Gömlek No: 1 Fon Kodu: Hariciye İstişare Odası, HR. İŞO**

2178.0001.063;2178.0001.070;2178.0001.077;2178.0001.078;2178.0001.079.

**Tarih: 1333,Dosya No: 64, Gömlek No: 74, Fon Kodu: Hariciye Hukuk Müşavirliği İstişare Odası HR. HMS. İŞO**

00067.00014.004.002;00067.00014.005.004.

#### **BOA. MV Meclisi Vala**

00162.00034.001.00.

### **Kitaplar ve Araştırma Eserleri:**

Aslan, M.Y. (2008). Savaş Hukukunun Temel Prensipleri, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Sayı 79.s.235-274,Ankara.

Cutcheon, C. (2013). Port Southamton, Amberley Publishing, British.



Hastane Gemilerinin Birinci Dünya Savaşı'nda Savaşan Taraflar Arasında Soruna Dönüşmesi  
/ Ahmet Uyanıker

Cutcheon, C. (2015). Hospital Ship&Troop Transport of The First World War, Amberley Publishing, British.

Çanakkale Deniz Savaşları 1915, (2008), Güncellenmiş 2.Basım, Kültür Yayınları Tarih Dizisi No.51, Deniz Basımevi Müdürlüğü, Çanakkale.

Düstur I. Tertip. (1941). Cilt 7,Ankara Başvekâlet Devlet Matbaası: Ankara.

Gemi Sicili İçin Gemi Cinsleri Tanımlamaları,(2017). Deniz ve İç sular Düzenleme Genel Müdürlüğü, Ankara

Kızılay ve Kızıllaç'ın Milletlerarası Kaynakları Sözleşmeler-Tüzükler- Kararlar, (1964). Türkiye Kızılay Derneği, Ankara.

Kuran. S. (2016). Uluslararası Deniz Hukuku, Beta Yayınları, İstanbul.

Mcgreal, S. (2008). The Waron Hospital Ships1914-1918,Pen&Sword Books Limited,South Yorkshire. British.

Sav, Ö. (2015) . Uluslararası İnsancıl Hukuk Açısından Savaş ve Barış Hukuku, Şen Matbaa, Ankara.

Silahlı Çatışma Hukuku İle İlgili Uluslararası Hukuk Metinleri (2010).Genel Kurmay Başkanlığı, Cilt 1,Ankara.

#### **Makaleler**

Sencer, M. (1990). İnsan Hakları ve Savaş İnsan Hakları Yıllığı, Cilt:12,ss.15-63.Ankara.

#### **Tezler**

Batı, S. (2012), Sağlık Bakanlığına Bağlı Hastane Öncesi Acil Sağlık Hizmetlerinde Görev Yapan Personelin Hastalara Müdahalelerinin Hastane Öncesi Acil Tıbbi Bakım Yetişkin ve Çocuk Uygunluğunun Değerlendirilmesi, (Basılmamış Yüksek lisans Tezi), Konya: Selçuk Üniversitesi.

#### **Elektronik Kaynak:**

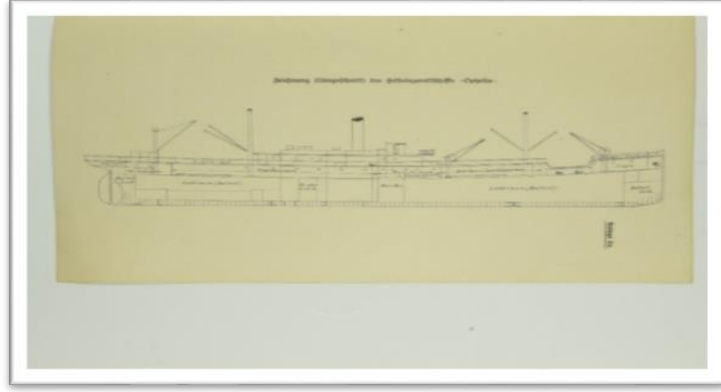
<http://www.nmrn-portsmouth.org.uk/sites/default/files/Hospital%20ships.pdf>

The American Journal of International Law, Vol. 10, No. 1 (Jan., 1916), pp. 170-175  
Published by: American Society of International Law; Cambridge University Press Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/2187381> Accessed: 02-11-2017 20:42 UTC

Hastane Gemilerinin Birinci Dünya Savaşı'nda Savaşan Taraflar Arasında Soruna Dönüşmesi  
/ Ahmet Uyanıker

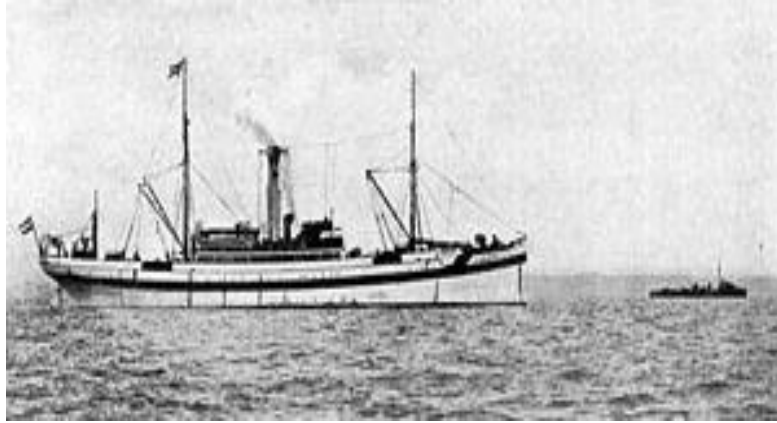
## **EKLER**

Ophelia'nın Krokisi



(BOA. HR. SYS.2181.00002.032).

Ophelia'nın Resmi



**Mc. Greal,2008:10.**