B.1658

M. S. B. Dz. Kv. K. Eğitim Şubesi

TÜRK BOĞAZLARI VE ÖNEMİ

YAZAN
Güverte Kıdemli Yüzbaşı
Hilmi Fırat



Akademik Kitap Kulübü



1950

391 Sayılı Donanma Dergisinin ekidir.

İçindekiler

	Sahife numaraaı
Önsöz	IV
Bölüm : I Türk boğazları	1
Türk Boğazlarının tarihî teşekkülü ve tabiî yapısı . . .	1
İstanbul Boğazı	1
Marmara Denizi	2
Çanakkale Boğazı	2
Bölüm : II Türk Boğazlarının türlü bakımlardan önemi .	3
Boğazlara verilecek isim	3
Türk Boğazlarının coğrafî durumu	4
Türk Boğazlarının ekonomik önemi	5
Rusya için ekonomik önemi	5
Başka devletler için önemi	6
Türkiye için ekonomik önemi	7
Boğazların stratejik önemi	8
Boğazlar Türkiye için vatan bütünlüğüdür	8
Boğazlar Türkiye için güvenlik meselesidir.	9
Boğazlar Türkiye için egemenlik meselesidir.	10
Rusya için	11
İngiltere için.	12
Bölüm : III Türk Boğazlarının geçirdiği siyasî safhalar. .	14
I. Devletçe kapalılık	14
II. Sözleşmeli kapalılık	17
III. Mahdut açıklık	21
Montrö sözleşmesi ile hâsıl olan rejim	28
Bölüm : IV Sovyet notaları ve Türk cevapları . . .	29
Sovyet notaları karşısında İngiliz ve Amerikan görüşü . .	35

Önsöz

Tarihin pek eski devirlerindenberi devletler arasındaki askerî, iktısadî ve dolayısile siyasî münasebetlerde rol oynıyan Boğazlar, Türklerin İstanbulu zaptetmesi ile önemini bir kat daha arttırdı. Bu genç devletin kısa bir zamanda bütün Karadeniz kıyılarını zaptetmesi, bu denizi bir Türk gölü haline koydu. Bu suretle, eski medeniyet dünyasının en işlek denizini, Karadenizle Akdenizi birleştiren Boğazlar, yalnızca Türk gemilerinin serbestçe kullanılabileceği bir su yolu haline geldi.

Orta zamanlara son vererek, yeni zamanlar tarihinin açılmasını mucip olan İstanbulun zaptı, sadece Karadeniz veya Akdenizde kıyısı olan devletleri mutazarrır etmedi. Bu Tuna vasıtasile Karadenize inen Orta Avrupa devletlerinin de deniz menfaatlerinden mahrum kalması demekti.

Osmanlı ricali, XV. Asırda Karadenize (Harem Sarayı Hümayunun bikri pâkizesi) dir, demekle bu denize hiçbir devlet harb ve ticaret gemilerinin giremiyeceğini ilân etti. Bu sebeple Tuna vasıtasile Karadenize ulaşabilen gemiler, hamulelerini Türk gemilerine devretmek zorunda kalmışlardı.

Denizler üzerinde menfaatleri bulunan o zamanın devletleri, şüphesiz bu duruma intibak etmek istemiyorlardı. Fakat ne yapalım ki; Türk devletinin kudreti karşısında buna boyun eğmek zorunda idiler ve (Boğazlar meselesi) diye bir meselenin bulunduğunu dillerine alamadılar.

Rusyanın Karadenize inmesi ve bu inişin (1774) Küçük Kaynarca antlaşmasile, Osmanlı İmparatorluğuna kabul ettirilmesi, Boğazlar meselesinin bşlangıcı oldu. İmparatorluğun dışardan ve içerden maruz kaldığı darbelerle zamanla zayıflaması (Boğazlar meselesini) alevlendirdi ve her harbin sonunda, hele Osmanlı İmparatorluğu ve Rusyanın girdiği her harbin sonunda, (Boğazlar Meselesi) mutlaka konuşulan bir dava oldu.

Geçmişin (Boğazlar Meselesi) bugün (Türkiye Meselesi) haline girdi. Zira: II. Dünya Harbinin sonunda dünya, her görüşten birbirine zıt iki zümreye ayrıldı. Türkiye bu iki zıt rejimin tam ortasında ve Kızıl Emperyalizmin istilâ yolları üzerinde bulunmaktadır. Şimdi her iki taraf ta bu önemli coğrafî mevkii kendi coğrafyaları arasında görmek istiyorlar. Bu itibarla biz de gerek boğazlarile ve gerekse kül halinde coğrafyasile büyük ölçüde stratejik ve ekonomik önemi bulunan memleketimizin durumunu incelemiye çalışacağız.

Bölüm 1

TÜRK BOĞAZLARI

Türk Boğazlarının tarihi teşekkülü ve tabiî yapısı

Birinci zamanın (Silüryen) devrinde Avrupa kıt'asının büyük bir kısmı, Anadolu yarımadası ve Boğazlar bölgesi ile birlikte olmak üzere sular altında bulunuyordu. Bu devrin nihayetlerine doğru husule gelen jeolojik değişiklikler neticesinde Balkan yarımadasının güney kısmı, Anadolu yarımadası ve Ege denizinin bulunduğu sahalar meydana geldi. Boğazlar bölgesinin henüz teşekkül etmemiş bulunması dolayısile bu jeolojik değişme sırasında Avrupa ile Asya birbirine bitişikti.

Üçüncü zamanın (Pliosen) devresinde ise bütün batı Anadolu ve onunla bitişik bulunan Ege kara parçası, sayısız volkanik hâdiselere sahne oldu. Bu volkanik hâdiseler sebebile yer yer çöküntüler meydana geldi. Bu jeolojik değişmeler neticesinde Ege ile batı Anadolu arasında teşekkül eden yüksek dağlar, Orta Anadolunun iklimini kurak bir hale sokması sebebile, bu sahada mevcut iç deniz zamanla küçüldü.

Dördüncü zamanın büyük jeolojik hâdiseleri, büyük çöküntüler meydana getirdiğinden, evvelâ Ege denizi ve mütaakıben de Boğazlar ve Marmara denizi teşekkül ederek Karadenizle Akdeniz birleşmiş oldu.

İstanbul Boğazı

Karadenizi, Marmara denizine bağlıyan İstanbul Boğazı, Rumeli fenerinden Saray burnuna kadar olmak üzere 17 mil uzunluğundadır. En dar yeri Hisarlar arası olup (550 m.) ve en geniş yeri de Umuryeri ile Büyükdere arası olup (3520 m.) dir.

Boğazda, Marmaraya doğru olmak üzere saatte (3.5 mil) süratle akan bir akıntı mevcuttur. Bu akıntı ile Marmaraya geçen suyun miktarı, saniyede vasatî olarak (10 000 m./küp) olarak tahmin edilmektedir. Bu akıntı bazen şiddetli, kuzey ve kuzey doğu rüzgârlarının tesirile artar. Karadenizin nispeten az tuzlu olan suları Marmara denizi ve Çanakkale boğazı vasıtasile Egeye akıtan bu akıntının altında aksi bir cereyan vardır.

Satıh akıntısı hiçbir yerde, Boğazın bütün genişliğini kaplamaz. Keza dip akıntısı da aynı şekildedir.

Karadenizden, Marmaraya doğru olan bu akıntı için gösterilen sebep: Karadenize çok adette büyük nehirlerin akması dolayısile meydana gelen

kesafet farkıdır. Keza; Akdenizdeki sühunetin fazla oluşu, bu denizde fazlaca tebahhurata sebep olduğundan, azalan su miktarının, Karadenizden gelen akıntı ile telâfi edildiği de ikinci bir sebep olarak gösterilmektedir.

Büyük ölçüde bir ticaret yolu olan İstanbul Boğazı, yapılışı itibarile tabiî bir limandır. Bunun bir köşesini teşkil eden Haliç, bir limanın teknik ihtiyaçlarını karşılıyacak en elverişli tabiî şartları ihtiva eder. Bu tabiî ve büyük havuzun en geniş yeri (700 m.) ve Galata köprüsünün bulunduğu yerdeki genişliği de (500 m.) dir.

Boğazın her iki kıyısını da, oldukça yüksek bulunan dağ silsilelerinin etekleri teşkil eder.

Marmara Denizi

İstanbul Boğazı ile Çanakkale Boğazı arasında bulunan Marmara Denizi, 11500 Km./kare büyüklüğünde olan bir iç denizdir. En derin yerleri, orta ve daha ziyade doğu kısmına raslar. Vasatî derinlik 350 kulaç olup, Prens adalarının güney batısına raslıyan yerdeki en fazla derinlik (670) kulaçtır.

Marmara denizinin kuzey kıyıları genel olarak alçak ve bu kıyılar üzerindeki limanlar da açıktır. Güney kıyıları ise yüksek ve girintili, çıkıntılıdır. İstanbul boğazından gelmekte olan akıntı Sarayburnunu geçtikten sonra (3) kola ayrılır.

a) Birinci kol İzmit körfezi istikametine gider.

b) İkinci kol, Bozburun, İmralı, Mudanya ve Gemlik istikametine gider.

c) Üçüncü kol, Marmara kuzey kıyılarını takip eder ve İmralı adası kuzeyinde ikinci kolla birleştikten sonra Marmara adaları kıyılarını yalıyarak Geliboluya dahil olur. Marmara denizindeki bu akıntının sürati vasatî olarak bir, bir buçuk mil/saattir.

Çanakkale Boğazı

Çanakkale Boğazı (35) mil uzunluğundadır. En dar yeri, Çimenlik - Kilitbahir arasına raslamakta olup 1260 m. (7 gomina), en geniş yeri ise 7200 m. (4 mil) dir. Çanakkale Boğazında da, Ege Denizine doğru akmakta olan bir akıntı mevcut olup sürati 1.5 - 2.5 mil/saattir. Şiddetli kuzey havalarında akıntının sürati 3 - 4 mile kadar çıkar. Keza, bu boğazında her iki kıyısını; oldukça yüksek bulunan dağların etekleri teşkil eder.

Netice itibarile görülüyor ki; Boğazlar, her büyüklükteki geminin geçişine elverişli derinlik ve genişlikleri ihtiva etmektedir.

B ö l ü m II

TÜRK BOĞAZLARININ TÜRLÜ BAKIMLARDAN ÖNEMİ

Boğazlara verilecek isim:

Boğazların, türlü bakımlardan önemini incelemeden önce devletler arasındaki, ekonomik, askerî ve dolayısile siyasî münasebetlerde daima rol oynıyan ve oynıyacak bulunan bu geçitlere (Verilecek ismi) belirtmeyi faydalı buldum.

Devletler hukukundaki kaidelere göre Boğazlar:

a) Açık denizi, açık denize
b) İç denizi, açık denize
c) İç denizi, iç denize ..... bağlıyan geçitlerdir.

Devletler Hukuku hükümleri arasında, bu geçitlere nasıl isim verileceği hakkında konmuş kaideler bulunmamakla beraber; mevcut Boğazların ekseriyetine verilen isimlerle kıyas etmek, (Boğazlar hakkında) şimdiye kadar yazılmış kitaplarda, bilginlerce kullanılmış tâbirlere bakmak ve son olarak ta kendi mantığımızı kullanmak suretile bu mesele hakkında bir hükme varabiliriz.

1 — Devletler hukukunda, (Türk Boğazlarının) durumuna temas eden ve bunlar üzerinde, kitap veya etüt yazan bilginlerden çoğunun Boğazlarımızı; (Çanakkale ve İstanbul Boğazları) ve bazılarının da (Türk Boğazları) adile andıklarını, deniz hukuku hocamız, sayın Ord. Profesör Cemil Bilsel'den duymuş bulunuyoruz. Sayın hocamızın söylediklerine göre Profesör George Scelle 1943 te basılan (Manuel Elementair de Droit İnternational) adlı eserinde boğazlarımızı (Türk Boğazları) diye isimlendirmiştir. Keza en yetkili, Devletler Hukuku Rus bilgini Fredrik de Martenes bile aynı tâbiri kullanmıştır. Bu bilginin yazıları arasında şu satırlara raslıyoruz. (Eğer boğaz tek bir devletin top menzili içinde bulunursa, bu devlete bağlı ve topraklarının parçalarından sayılır. Bu suretle Türk topraklarile çevrili olan İstanbul ve Çanakkale boğazları, Türk boğazları sayılmıştır.)

2 — Mevcut geçitlere verilen isimlere bakarsak: Cibralta, Mesina, Sunt, Süveyş, Panama, Kiel gibi boğaz ve kanallara verilen isimlerin; boğaz veya kanalı teşkil eden kıyılar üzerindeki şehirlere atfen yapıldığını görüyoruz. Macellan boğazı veya Behrenk boğazı gibi, boğazı keşfeden şahsa veya mevcut denize atfen yapılmış isimlerin istisna teşkil edişi, bizleri ekseriyetten ayırmaya mecbur edemez.

3 — Bu iki şekli delil olarak ele aldıktan sonra, bunlara fikrimizi de ilâve edelim:

Devletler hukukundaki hükümlere göre, bir yerin boğaz olabilmesi için, o yerin, iki açık denizi, iki iç denizi veya bir açık denizi bir iç denize birleştirmesi şarttır. O halde birleştirdiği denizlere atfen isim vermek lâzımgelse, boğazın tarafeyninde bulunan iki denizden hangisini kabul etmek lâzımgelir? Bu takdirde, Cibralta boğazının; Akdeniz veya Atlantik, İstanbul boğazının, Karadeniz veya Marmara, Çanakkale boğazının, Marmara veya Ege gibi iki ismi olması lâzımgelir. Hele bir denizin, birden fazla boğazı olursa (Akdeniz ve Marmara gibi) bu kaideye göre, bir denizde aynı ismi taşıyan birden fazla boğaz bulunur ki; mesele devletler arasındaki münasebetlerde karışıklığa yol açar. Bu sebeplerle: Boğazlara verilecek isim, geçidin kıyıları üzerinde bulunan şehirlere kıyasla olmalıdır.

Bunun en doğru bir şekil olduğunu, ekseri boğazların bu şekle göre isimlendirildiğini göstermekle de ispat edebiliriz.

O halde; Boğazlarımızı (Çanakkale boğazı) ve (İstanbul boğazı) diye anılmalı ve Türk toprakları üzerinde bulunmaları itibarile de her ikisine birden (Türk boğazları) ismi verilmelidir.

İsim meselesini bu şekilde hallettikten sonra şimdi Türk boğazlarının türlü bakımlardan önemini inceleyebiliriz.

Devletler arasındaki anlaşmazlıkları doğuran sebeplerin başında (Ekonomik) meselelerin geldiği şüphesizdir. (Saraybosna) ve (Danzing koridoru) gibi zâhirî harb sebeplerinin altında, hakikî harb sebebi olarak (Ekonomik) meselelerin bulunduğunu göstermek için I. ve II. Dünya harblerini misal olarak zikretmek kâfidir kanaatindeyiz. Her nekadar coğrafî mevki, herhangi bir yerin ekonomik önemi üzerinde büyük ölçüde rol oynamazsa da, (Türk boğazları) gerek ekonomik ve gerekse askerlik bakımından malik oldukları önemi, (Coğrafî mevkilerinden) alırlar. Bu itibarla herşeyden evvel, Boğazların coğrafî durumunu belirtmek ve mütaakıben bu coğrafî durumun, devletler arası, ekonomik, askerî ve dolayısile siyasî münasebetlerde oynadığı rolü meydana çıkarmak daha uygun olacaktır, kanaatindeyim.

Türk Boğazlarının coğrafî durumu

Boğazlar tâbiri ile ifade edilen yer, Çanakkale boğazı, Marmara denizi ve İstanbul boğazıdır. Haritaya baktığımız zaman, Türk boğazlarının ekonomik ve askerî bakımdan dünya ölçüsünde kıymet taşıyan, deniz ve kara yollarının birleştiği bir mevkide bulunduğunu ve ayrıca bir hava yolunu da ihtiva ettiğini görürüz. Bu deniz yolu; dünyanın en işlek olan iki denizini, Karadenizle Akdenizi birbirine birleştirdiğinden, Karadenize sahildar olan devletlerle Tuna vasıtasile bu denize ulaşan devletlerin diğer denizler üzerindeki menfaatlerile olan irtibatını ve keza diğe devletlerin de, Karadeniz devletlerile olan rabıtasını sağlar.

Anadolu yarımadasile, Trakyayı birbirinden ayıran bu geçit üzerindeki kara yoluna gelince: Bu yol Avrupayı; İrak, Mısır, İran ve Hindistan olmak üzere dünyanın belli başlı zengin ham madde kaynaklarına ulaştırır.

Bir kara yolu olması itibarile bu yolun barış ekonomisinde ifade ettiği kıymet azdır. Fakat yukarda saydığımız zengin ham madde kaynaklarının karadan istilâsı için takip edilecek bir yol olması sebebile, yine bu kara yolunun askerlik bakımından değeri pek büyüktür ki; biz bunu (Türkiyenin stratejik önemi) başlığı altında ayrıca kıymetlendirmeğe çalışacağız.

Görülüyor ki; Türk boğazları, kara, deniz ve gün geçtikçe ekonomik mübadelede değeri artan hava yollarının birleştiği yerdedir. Şimdi bu yolların değerine göre, boğazların türlü bakımlardan önmini inceliyelim.

Türk Boğazlarının ekonomik önemi

Boğazların coğrafî durumunu incelerken, bu geçidin dünyanın en işlek bir denizini, Karadenizle, Akdenizi birleştirdiğini arzetmiştim.

Akdeniz; tarihin pek eski devirlerindenberi medeniyet ve ticaret havzasıdır. Doğu ile batı, yetiştirdiklerini hep bu denizde birbirine ulaştırmış ve üç eski kıt'a, Avrupa, Asya ve Afrika bu denizle birbirine bağlanmıştır.

Dünya ticaret ve ekonomik münasebetlerine baktığımız zaman Akdenizi; bugün de pek büyük menfaatlerin; üzerinde toplanmış bulunduğu bir deniz olarak görürüz. Bittabi: Karadenizde kıyısı olan veya Tuna vasıtasile bu denize ulaşabilen devletlerin, Akdenize ve oradan da dünya denizlerine ulaşabilmesi veya diğer dünya devletlerinin, Karadeniz devletlerile münasebette bulunması için, bu denizleri birleştiren boğazlardan geçmesi zarurîdir. O halde Boğazların, denizde gemisi olan veya bu denizler arasında mübadele yapan her devlet için ekonomik önemi vardır. Bu önem, denizler üzerinde büyük menfaatleri bulunan, Amerika, İngiltere, Fransa, İtalya için daha da fazladır. Bununla beraber, Boğazları devletler arası münasebetlerde bir mesele yapan asıl sebep, Türkiye, Rusya ve İngiltere menfaatlerinin bu mevki üzerinde çarpışmasıdır.

Fakat hemen şunu da ilâve edelim ki: Başka devletler için ekonomik menfaat ifade eden veya emperyalist siyaset için bir basamak noktası olan (Türk Boğazları) Türk vatanı için bir ekonomik menfaat değil bilâkis (**Vatan bütünlüğü, İstiklâl ve güvenlik meselesidir.**) Şimdi boğazların, muhtelif devletler için ekonomik değerini teker teker inceliyelim.

Rusya için ekonomik önemi

Bugün ülkesi Avrupanın ortasından, Asyanın sonuna kadar uzanan bu büyük devletin, kuzeyinde Buzdenizi ve bundan ayrılan Beyazdeniz. Batısında Baltık denizi, doğusunda Pasifik Okyanusu ve güneyinde de Hazer denizi ve Karadeniz vardır.

Bir kapalı deniz olması itibarile Hazer denizi, Rusyanın ithalât ve ihracatında direkt bir rol oynamaz. (İrana yapılacak ihracat müstesna) Buzdenizi, Beyazdeniz ve Baltık denizindeki Rus limanları (Kroştant, Arkanjel ve Murmansk) olmak üzere mahduttur ve bunlardan senenin ancak muayyen zamanlarında istifade edilir. Viladivostok, Rusyanın ancak Uzakdoğu münasebetleri için faydalıdır. Bu liman, Rus istihsal ve servet merkezlerini temsil eden Ukrayna ve Donetz havzalarından uzaktır ve bir tek demiryolu ile bu merkezlere bağlıdır. Bu sebeple Viladivostok üzerinden yapılan mübadele, Rus ithalât ve ihracatının pek az bir yüzdesini teşkil eder. Görülüyor ki; Rusyanın en işlek limanları Karadenizdedir. Hattâ diğer limanlarda donma hâdisesi olmasa dahi, Ukrayna, Donetz ve Kafkasya gibi başlıca, tarım endüstri ve maden merkezlerinin Karadeniz kıyılarına yakın olması ve daha kuzeyde bulunan merkezlerin de nakliyata elverişli büyük nehirlerle bu denize bağlı bulunması sebebile, Karadeniz limanlarının diğer limanlara nispetle işlek olması Rusya için bir zarurettir. Bu sebepler dolayısiledir ki; deniz yolu ile yapılan Rus ithalât ve ihracatının büyük bir kısmı boğazlardan geçer Lozan konferansında Rus Dış işleri komiseri Çiçerin (Rus buğdaylarının yüzde yetmişi Boğazlar yolu ile dünya pazarlarına ulaşır) demiştir.

Beyaz Rusların 1919 da Paris barış konferansına verdikleri muhtıraya göre; Rus petrollerinin % 88 i, Manganezinin % 93 ü, demirinin % 61 i boğazlardan geçer ve umumî Rus deniz ihracatının % 54 ü bu yoldan yapılır.

Türkiye - İtalya ve Balkan harblerinde boğazların ticaret gemilerine kapatılması sebebile, Rus ticaretinin gördüğü zararı, Dış İşleri Bakanlığı Muhaberat müdürü yardımcısı Bazili'nin 1914 Kasım ayında neşrettiği muhtırada da görmek mümkündür. Bu muhtırada Bazili (Boğazlardan geçen ticaret yolunun bizim için birinci derecede nasıl bir ehemmiyet arzettiği, bunların Türkiye tarafından 1912 ve 1913 te muvakkaten kapatılmış olmasından dolayı, iktisadî hayatımızın maruz kaldığı tesirlerle ölçülebilir. Bu muvakkat kapatılıştan çıkan zararlar ayda 30 milyon Ruble'den fazla olmak üzere tahmin edilmiştir.) diyor.

Bu rakamlar Çarlık Rusyasına aittir, rejimin değiştiği gündenberi her sahada kalkınan ve otark bir memleket olmağa namzet sayılan Sovyet Rusyanın, bilhassa tarım ve maden istihsalini arttırdığını ve endüstrisini de muhasır devletler seviyesine çıkardığını düşünürsek, bu rakamların (%) de itibarile ifade ettiği keyfiyet değişmese bile, her halde bu (%) delerin karşılığı olan kemiyet değişmiştir ve Boğazlar üzerinden yapılan Rus nakliyatı artmıştır kanaatindeyiz. Bu sebeple, Boğazların bugünkü Rus ekonomisi için ifade ettiği kıymet, Çarlık Rusyasının ekonomik hayatına nispetle çok daha fazladır.

Başka devletler için önemi

Boğazlarda başka devletlerin de önemli menfaatleri vardır. Lozan kon-

feransında İngiliz baş murahhası ve Dış İşleri Bakanı Lort Kürzon, Boğazlardan geçen gemilerden % 20 nin Karadenizde kıyısı olan Devletlere ve % 80 nin de diğer devletlere ait olduğunu söylemiştir.

Romanyanın buğday ve petrolünü, Rusyanın buğday, petrol ve her türlü maden cevherlerini alacak ve karşılığında bu devletlere gerekli mamul maddeleri verecek veya bu mübadele gemilerini de vasıta olarak kullanacak her devletin, Boğzalar üzerinde ekonomik menfaatleri vardır.

O halde görülüyor ki; Karadenizde ve Akdenizde kıyısı olan ve hattâ bu denizlere sahildar olmadığı halde, denizler üzerinde menfaatleri bulunan her devlet Türk boğazları ile alâkadardır.

Türkiye için ekonomik önemi

Boğazlar memleketimiz ekonomisinde de büyük rol oynarlar. Zira Türkiye, Karadeniz, Ege denizi ve Akdeniz olmak üzere üç ayrı denizde kıyısı olan bir yarımadadır. Bu sebeple; dış ticaretimizi bir an için dikkate almasak bile, Boğazlar bu üç ayrı kıyı üzerinde ve bunların hinterlantında çıkan her türlü yiyecek ve ham maddeleri, gerek barış ve gerekse harb yıllarında, memleketin muhtelif yerlerine sevketmek için, kullanılması zarurî olan bir yoldur. Görülüyor ki; diğer devletlerin sadece dış ticaretinde önem taşıyan boğazlar, Türkiyenin iç mübadelesi için dahi başlı başına bir kıymettir.

Keza, bu üç ayrı deniz üzerindeki muhtelif bölgelere yapılacak ithalât veya bu bölgelerden yapılacak ihracat için Boğazların ekonomik hayatımızda yine önemi vardır. İstanbul Türkiyenin, ticarî faaliyetini temsil eden en büyük bir şehridir. Gerek kıyı bölgelerimizden ve gerekse Orta Anadoludan ihraç edilecek bütün maddeler evvelâ bu şehirde toplanır ve Deniz Ticaret Filomuzun zayıf olması sebebile, bu maddeler yabancı sancaklara hep bu limanda teslim edilir.

O halde görülüyor ki; değil Boğazların, hattâ yalnız olarak bile İstanbul şehrinin, memleketimiz ekonomisinde aldığı yer; elden çıkmasile Türkiyeyi büyük ekonomik kayıplara uğratacak kadar fazladır.

Boğazların ve Marmara denizinin, kendine has olan zengin ve mütenevvi balıkçılığını da dikkate alırsak bu ekonomik değer daha da artar.

Boğazların, memleketimiz ticaret hayatında oynadığı rolü ifade etmesi bakımından 1939 yılı, Marmaraya girip çıkan gemi tonajını bildirmek faydalı olur.

1939 yılında Marmara bölgesine, 4 273 176 tonu Türk olmak üzere ceman 8 179 531 ton gemi girmiş ve bunun 5 894 749 tonluk kısmı: İstanbul limanına girip çıkmıştır.

Memleketimiz 1939 yılında 127 388 997 liralık mal ihraç etmiştir. Bunun 125 269 207 lira değerinde olan kısmı denizden yapılmış ve bu

miktarın 55 000 000 liralık kısmı da İstanbul ve Marmara bölgesinden çıkmıştır. Keza ithalât rakamlarının tetkiki de bizleri yine aynı neticeye götürür.

Boğazların stratejik önemi

Boğazlar sadece ekonomik olması sebebile siyasî hâdiseler arasında yer almış değildir. Türk Boğazlarının devletler arası münasebetlerde daima bahis konusu oluşu ve tarihe (Boğazlar meselesi) diye bir metnin girişi bu mevkiin ekonomik önemi kadar, stratejik önemin de bulunması sebebiledir. (Türk Boğazlarının coğrafî mevkii) başlığı altında, Boğazların:

1 — Karadenizi, Akdenize ve dolayısile açık denizlere bağlıyan deniz yolu üzerinde,

2 — Avrupa devletlerini, Balkan yarımadası üzerinden, İrak, İran, Mısır ve Hindistan gibi zenginlik kaynaklarına bağlıyan kara yolu üzerinde.

3 — Yine her iki yolun mütenazırı olan hava yolları üzerinde bulunduğunu görmüştük. Bu sebeple Boğazlar, büyük devletlerin emperyalist siyasetlerini tahakkuk ettirmek için bir basamak noktası veya vaktile bu siyaseti tahakkuk ettirmiş olan için, rakiplerinin hareketlerini önleyici bir kilit noktasıdır.

Görülüyor ki; Boğazlar, büyük devletler menfaatlerinin birbirile çarpıştığı bir noktadadır. İşte bu sebepledir ki; Boğazlar meselesi deyince bütün siyasî ve askerî çevrelerde, akla ilk defa gelen (Türk Boğazları) olur.

Fakat bütün bunlara rağmen, **Boğazların Türkiye için önemi,** büyük ekonomik menfaatlerin bulunması veya emperyalist siyasetin tahakkuku için bir basamak noktası olması itibarile değildir, bilâkis **Boğazlar Türkiye için vatan bütünlüğü, egemenlik ve güvenlik meselesidir.** O halde boğazların; Rusyadan, İngiltereden veya her devletten de daha fazla olmak üzere Türkiye için önemi vardır ve beş asırdanberi, Türkiyenin bütün varlığı ve güvenliği Boğazlara bağlanmıştır.

Boğazlar Türkiye için vatan bütünlüğüdür

Zira, Boğazlar, Balkan yarımadası üzerinde bulunan Türk toprakları ile Anadolu yarımadası üzerinde bulunan Türk topraklarının birbirile olan irtibatını temin eder.

Boğazlar vasıtasile, Anadoluya bağlanmıyan Avrupa Türkiyesi kısa zamanda Avrupa devletinin ve daha doğrusu boğazları elinde bulunduran devletin eline geçer ki; bu Türkiye için vatan bütünlüğünün parçalanması demektir.

Halbuki; Tük milleti, aleyhe olarak asla değişmiyecek olan hudutlarını kanı ile çizmiştir ve bu vatan birliğini, fütuhat ihtirası ile bozacak olanlara

karşı da kararını vermiştir. Türk milletinin bu kararı, Sayın Cümhur Başkanımız tarafından (Şerefli insanlar gibi yaşadık, şerefli insanlar gibi öleceğiz.) şeklinde olmak üzere ifade edilmiş ve bu karar II. Dünya harbinin hemen sonunda, yani Türkiyenin siyaseten yapayalnız kaldığı bir zamanda bütün dünyaya ilân edilmiştir.

Boğazlar Türkiye için güvenlik meselesidir

Boğazlar bölgesi, memleketimizin en hassas bir noktasıdır. Zira:

a) Çatalca ve Demirkapı tahkimliği mevzilerinin gerileri, Boğazlar Türk vatanının bir parçası olduğu takdirde emniyette bulunur.

b) Balkan yarımadası üzerinde bulunan Türk Kuvvetleri, Boğazlar yolu ile Anadoludan beslendikçe kuvvet bulur. O halde; Boğazlar. Türk vatanının bir parçası olmadıkça buradaki kuvvetlerimizin beka bulunmasına imkân yoktur.

c) Marmara kuzey kıyıları, Türk Avrupa topraklarının, güney kıyıları ise Anadolu topraklarının istilâsı için stratejik giriş istikametlerini ihtiva eder. Kuzey kıyılarının hemen her yeri, Türk Avrupasının kısa zamanda istilâsı için müsaittir.

Güney kıyılarındaki giriş istikametleri ise

1 — İzmit - Adapazarı - Bolu

2 — İzmit Geyve boğazı - Eskişehir.

3 — Gemlik - Mudanya - Bursa - Eskişehir olmak üzere üç tanedir.

Bu yollardan 1. ve 2 nci üzerinde, girişi güçleştirici ârızalar mevcutsa da, 3 üncü yol üzerinde, yapılacak istilâ teşebbüslerini güçleştirecek ârızalar yoktur.

Nitekim, İstiklâl harbinde, Yunanlılar, İzmite bir tümen çıkardılar ve buradan Eskişehire hiçbir hareket yapmadılar. Bursa civarında ise 4 - 5 tümenli büyük kuvvetleri vardı. I. ve II. İnönü muharebeleri ile Eskişehir ve Kütahya muharebelerinde, büyük kuvvetlerle hep Bursa üzerinden İnönü ve Eskişehir istikametinde taarruz ettiler.

Görülüyor ki; Marmara güney kıyıları, Anadolunun istilâsı için elverişli giriş yollarından bir tanesidir. O halde; Boğazları ihtiva etmiyen Türk vatanı, bu yoldan da istilâya maruzdur.

d) Boğazlar Türk deniz kuvvetlerinin konsantre edilmesine imkân veren geçitlerdir. Bu sebeple boğazların Türk vatanı içinde bulunması, Türkiyeyi iki ayrı denizde kuvvet bulundurmaktan kurtarır. Türkiye malî durumu itibarile iki ayrı denizde arzu ettiği kadar kuvvetli bulunamıyacağına veya iktidarı dahilinde yapabileceği kuvveti ikiye bölmek zorunda kalacağına göre, boğazların elden çıkması ile, deniz kuvvetimizin sevk ve idaresi bakımından karşılaşacağımız müşküller kendiliğinden meydana çıkar.

Görülüyor ki; Boğazlar Türkiye için bir güvenlik meselesidir ve hattâ bu vadide (Boğazların müdafaası demek, Türkiyenin müdafaası demektir.) ibaresini kullanmakla, hiçbir ifrata kaçmış olmayız.

Boğazlar Türkiye için egemenlik meselesidir

Boğazları ihtiva etmiyen Türkiyeyi, egemen bir devlet olarak tasavvur etmek mümkün değildir. Zira: Boğazları elinde bulunduran devlet, Türkiyenin gerek diplomatik ve gerekse politik faaliyetlerine müessir olur ve onu her vadide kendine bağlı bir devlet haline sokar.

Bu mertebeye düşmüş olan bir Türkiye, gerek iki ayrı deniz üzerindeki menfaatlerini birleştirebilmek ve gerekse, mevcut toprakları istilâ etmek üzere daima vesile arıyacak olan böyle bir devletin hırsını tahrik etmemek için bu devletin her isteğine boyun eğmek zorunda kalacaktır. Bittabi: Hiçbir devlet böyle bir Türkiyeyi egemen olarak tanımaz ve mevcut olduğu farzolunan (Egemen Türk devleti) zamanla (Yarı egemen devlet) ve nihayet istiklâlini kaybetmiş bir millet haline girer.

O halde; Boğazları ihtiva etmiyen Türkiye, kökü kurumuş bir ağaca benzer. Bu ağaç nasıl zamanla, kurumağa, çürümeğe ve nihayet devrilmeğe mahkûm olursa, böyle bir Türkiye de, zamanla istiklâlini kaybetmeğe ve nihayet haritadan silinmeğe mahkûm bulunur. Nitekim Lozan konferansında, Türk baş murahhası, bu hakikati şöylece ifade etmiştir.

(Boğazlar Türkiyenin tam ve mutlak egemenliğini temsil eden topraklar arasındadır. Bu itibarla ülke sahibi olan devletin tasarruf hakları, bu bapta açılacak her müzakerenin temeli olması lâzımdır. Bu geçitlerden faydalanmak isteyen milletler, Türkiyeden bazı kolaylıklar veya teminat isteyebilirler. Türkiye buraların sahibi olmak sıfatile bu istekleri tetkik eder. Bu sebeple kendisi bütün teklifleri bilmek ve bunları Türkiyenin egemenlik hakları ve mutlak istiklâli ile sıkı sıkıya bağlı olarak tetkik etmek ister.)

Montrö konferansında, Romanya baş delegesi Titulescu (Bogazlar Türkiyenin hattâ kalbidir.) demiştir.

Evvelce de temas edildiği gibi boğazları (Boğazlar meselesi) yapan hâdise, bu mevkiin sadece Türkiye için, büyük stratejik önemi ihtiva etmesi itibarile değildir. Boğazlar, birbirine zıt olan büyük devletler menfaatlerinin çarpıştığı bir noktadır.

XX. Asra kadar, birbirine zıt olan bu menfaatlerin, Rusya ve İngiltereye ait olduğunu gördük.

Boğazlar meselesi hakkındaki siyasî mücadeleleri tetkik edersek, Rusyanın, boğazları zaptetmek istediği, kendi lehine açık veya her devlete açık olmasını arzu ettiği devirlerde İngilterenin, (Mutlak kapalılık) tezine sadık kaldığını İngilterenin (Mutlak açıklığı) arzu ettiği devirlerde ise Rusyanın Mutlak kapalılığa iltizam ettiğini görürüz. Bu, boğazlar üzerindeki Rus ve

İngiliz menfaatlerinin birbirine zıt olduğunu gösterir en kuvvetli bir delildir.

Şimdi boğazların bu iki devlet stratejisinde oynadığı rolü görelim.

Rusya için

Evvelce de temas edildiği gibi boğazlar, Rusyanın emperyalist siyasetini tahakkuk ettirebilmesi için, elde edilmesi gerekli bir basamak noktasıdır. Yoksa; Rusyanın daima ileri sürdüğü gibi burası, Rus ithalât ve ihracatını tanzim edebilmek üzere zaptedilmesi zarurî olan bir yer değildir. Ruslar bu gibi sebepleri, fütuhatçı emellerini gizleyebilmek üzere ileri sürmüşlerdir.

Rusyanın emeli (Cihan hâkimiyetini) kurabilmektir. Şüphesiz böyle bir isteğin yerine getirilebilmesi, sadece Boğazların zaptile mümkün olamaz. Bunu genişletmek lâzımdır.

Boğazlar Rusya eline geçerse; Balkanlar ve Anadolu kısa zamanda Rusyanın hükmü altına girer. Bu suretle yakın ve Orta doğuyu elde etmiş olan bir Rusya, Akdenize yerleşmiş bulunur. Sadece Akdenize yerleşmiş bulunmak (Cihan hâkimiyetinin) kurulması demek değildir. Bu hal (Cihan hâkimiyetine) ulaşmak üzere bir merhaledir. O halde; Boğazların ve Anadolunun istilâsını tamamlıyan Rusya, bu plâtforma istinaden, İranı, Arabistan yarımadasını, Mısırı, Kuzey Afrika kıyılarını istilâ etmek imkânlarına sahip olur. Bu suretle Rusya, Hindistana, Hint denizi ve Atlantiğe ulaşmış demektir. Görülüyor ki; Rusyanın cihan hâkimiyetini kurabilmesi, herşeyden evvel Akdenize, dolayısile Boğazlara ve Anadoluya yerleşmesile mümkün olur.

Boğazlar, taarruzî stratejinin tahakkuku için bir merhale olduğu kadar, Rus harb gücünün korunması için de bir emniyet unsurudur. Zira:

Donetz, Ukrayna ve Kafkasya bölgelerile, buna katılan Romen topraklarını, Rusyanın harb gücünü temsil etmesi itibarile, en hassas bölge olarak tanıyoruz. Her nekadar; II. Dünya harbinin tecrübelerine göre Rusların, Karadeniz kıyılarına yakın olan bölgelerdeki endüstri merkezlerini Uralların gerisine nakletmekte olduğunu duyuyorsak ta; maden cevherlerini de ihtiva etmesi sebebile bu bölgenin kâmilen boşaltılacağını kabul etmekteyiz. Bu nakil belki de münhasıran harb sanayiine aittir. O halde, Donetz, Ukrayna, Kafkasya ve Baserabyayı, yine de hassas bölgeler olarak tanımalıyız.

Bu sebeple; denizde halen zayıf olan Rusya, Boğazları elde etmekle, Karadenizi, düşmanlarının deniz kuvvetlerine ve dolayısile bu hassas bölgeleri, denizden yapılacak taarruzlara karşı korumuş olur.

Boğazlar, tabiî yapılışları itibarile savunmaya elverişlidirler. Binaenaleyh bu mevkiin Rusya eline geçmesi, yukarda saydığımız iktısadî harb merkezlerinin, daha az para, insan ve malzeme ile daha emin olarak korunması demektir.

Boğazların Rusya elinde bulunması, harb zamanında bu devlete, muhtelif denizlerde bulunan kuvvetlerini konsantre etmek imkânını verir. Rus - Japon harbi, Boğazlara sahip olamayışı sebebile, Rusyanın Karadenizdeki kuvvetlerinden faydalanamadığını gösterir güzel bir misaldir.

Nihayet Rusya, her türlü maden cevherlerine ve endüstri merkezlerine yakın olan Karadeniz kıyılarında tesis edeceği tezgâhlarla, diğer denizlerdeki kuvvetlerin her türlü ihtiyaçlarını sağlıyabilir. Boğazlar hakkında en son konmuş olan hükümler gereğince, Rusya barış zamanında böyle bir isteği yerine getirebilirse de, harb zamanında, Karadenizdeki tezgâhlarda inşa edilecek olan gemilerini diğer harekât sahalarına gönderemez.

İngiltere için

Yukarıdanberi, boğazları Rusyanın emperyalist siyasetini tahakkuk ettirebilmesi için bir basamak olarak gösteriyoruz. Bu istilâ kimin aleyhine olacaktır? Bu istilâ teşebbüsü karşısında Rusya hangi devletlerle karşı karşıya bulunmak zorunda kalacaktır?

Şüphesiz bu vadide Rusyanın karşısına çıkacak olan ilk devlet İngiltere ve ekonomik menfaatleri dolayısile bugün için bütün dünya meseleleri ile ilgili bulunan Amerika olacaktır.

İngilterenin, asırlardanberi devam etmekte olan siyaseti (Deniz yolu Hint yolu ve Flander yolu) olmak üzere özetlenebilir.

İngiltere, Türk boğazlarını, Hindistan ve Mısırı müdafaa eden manzumeye dahil olarak görmektedir.

O halde; İngiliz İmparatorluğunun en büyük zenginlik merkezlerini teşkil eden İrak, Mısır ve Hindistanı, Rusyanın gelişi güzel istilâ etmesine veya bu istilâya başlangıç olarak herhangi bir çıkış mevziine yerleşmesine göz yumamaz. Bugün bu Rus yayılmasına mâni olmak üzere çalışan İngiltereyi ve hattâ ondan daha fazla uğraşan bir devlet olarak Amerikayı görüyoruz. Zira; refahını, serbest ticaret prensibinde gören bu devlet Rusya eline geçmesile kendisine kapanacak olan bu pazarlardan elbette mahrum kalmak istemez. Bu sebeple Amerika da, Boğazlar meselesi ile İngiltere kadar ilgilidir.

İşte, Türk boğazlarını, tarihe (Boğazlar meselesi) olarak geçiren hâdise bu mevkiin büyük ölçüde olmak üzere hem ekonomik ve hem de stratejik önemi bulunuşu sebebiledir. Bu konudan sonra, Boğazların geçirdiği daha ziyade siyasal safhaları inceliyeceğiz. Yalnız bu kısmın takibini kolaylaştırmak üzere, tarafların Boğazlar için takip ettikleri siyaseti ana hatları ile çizelim.

a) **Rusya kuvvetli iken:**

Hemen söyleyelim ki; takip ettiği siyaset tecavüzîdir. Bu siyaset Boğazların Rusya eline gemesini veya Rus harb gemilerine açık, diğer devlet-

ler harb gemilerine kapalı tutulmasını amaçlar. Çarlık Rusyası bu siyaset ile Osmanlı İmparatorluğunu daha zayıf düşürmeyi ve onun güç durumundan faydalanarak amaçlarını gerçekleştirmeyi aramıştır.

Kızıl emperyalizmin de bugün aynı siyasete döndüğünü muhtelif vesilelerle gördük.

b) **Rusya zayıf iken:**

Boğazların bütün harb gemilerine mutlak olarak kapalı tutulmasını ister.

İngiltereye gelince:

Bir deniz yolu olması ve Mısır, İran ve Hindistanı müdafaa eden manzumeye dahil bulunması sebebile, İngilterenin de burasını elinde bulundurmak isteyeceği tabiîdir. Buna muvaffak olamadığı takdirde; bu siyaset, Rusyanın takip ettiği siyasetin tamamile aksi olur. Bu itibarla; Rusya tecavüzî siyaset takip ettiği vakit İngiltere, bu Rus yayılmasına mâni olmak üzere (Mutlak kapalılığı), Rusya tedafüî bir siyaset takip ettiği zaman ise, İngiltere Karadenizi Rus egemenliğine terketmemek üzere (Mutlak açıklığı) istemiştir. Bu iki zıt istek, Boğazların geçirdiği siyasî safhalarda (Mukaveleli kapalılık) ve (Mahdut açıklık) şeklinde tecelli etmiştir.

NOT: İngilterenin arzu ettiği (Mutlak açıklık) rejimi, Lozanda Türk tezi ile de mezcedilerek (Mahdut açıklık) şekline inkılâp etmiştir ki; buna daha sonraki bahislerde tafsilâtlı olarak incelemeye çalışacağız.

B ö l ü m III

TÜRK BOĞAZLARININ GEÇİRDİĞİ SİYASÎ SAFHALAR

Devletler hukukunda Boğazlar için konmuş olan kaidelere göre, Boğazların geçirmiş olduğu siyasî safhalar, başlıca üç devreye ayrılır.

I. Devletçe kapalılık
II. Mukaveleli kapalılık
III. Mahdut açıklık

Lozanda kurulmuş olan ve Montröde, Karadeniz devletleri lehine olmak üzere tadil edilmiş bulunan (Mahdut açıklık) bugünün kaidesidir. Şimdi bu devreleri gözden geçirelim.

I. Devletçe kapalılık

Bu devre, İstanbulun zaptı tarihi olan 1453 ten 1841 e kadar sürer. Dört asır süren bu devreyi de (1453 - 1774) (1774 - 1829) (1829 - 1841) olmak üzere üçe ayırmak lâzımdır.

a) **1453 - 1774:**

Çanakkale boğazı (1356) da ve İstanbul boğazı da (1453) te Osmanlı İmparatorluğunun ülkesine dahil olmuştu. İmparatorluk payitahtının kapılarını teşkil etmesi itibarile , devlet; İstanbulun zaptından sonra her iki boğazı da harb gemilerine karşı mutlak olarak kapadı.

1475 senesinde, Karadeniz kıyılarının kâmilen, İmparatorluk hudutları arasına girmesi sebebile, bu deniz de, Marmara gibi bir iç deniz haline geldi. Ve (Harem sarayı Hûmayunun bikri pakizesi) diye anıldı. Kıyılarının Türk ülkesi olması ve Karadenizi diğer denizlere bağlıyan Boğazların Türk ellerinde bulunmasından dolayı, yabancı devlet ticaret gemilerinin de bu denize girmesi yasak edildi ve hattâ Tuna vasıtasile bu denize ulaşan gemiler, hamulelerini Tuna ağzında Türk gemilerine boşaltmak mecburiyetinde idiler.

İç deniz olması, yani Osmanlı İmparatorluğunun su ülkesine dahil bulunması sebebile konmuş olan bu kaide bugünkü devletler hukuku hükümlerine dahi tamamen uygundur.

İç deniz olması dolayısile, nasıl bugün yabancı harb ve ticaret gemilerini Azak denizine sokmamak Rusyanın hakkı ise, o gün de yabancı harb ve ticaret gemilerini Karadenize sokmamak, Osmanlı Devletinin hakkı idi. Devletler hukuku Rus Profesörü Frederik de Martins dahi, o devre için konmuş olan bu kaideyi haklı görüyor ve bunu şöylece ifade ediyor. (Kara-

denizin bütün kıyılarına sahip olduğu zamanlarda, Türkiyenin Boğazlardan gemi geçişini keyfine göre düzenleme hakkı itiraz götürmez surette vardır.)

Karadeniz, bir iç deniz vasfını haiz oldukça İmparatorluğun bu (Kadîm kaidesine - Mutlak kapalılık) hiçbir devletin itiraz etmek hakkı olamazdı ve olmadı da.

Rusya, ilk defa olarak Karadenize, Azof'u zaptederek indi ve bunu Karlofça andlaşmasile (1696) Osmanlı devletine kabul ettirdi. Bu vadide Osmanlılarla Ruslar arasında yapılan mücadele (1774) senesine kadar sürdü.

1798 Osmanlı - Rus andlaşması:

Napolyonun Mısırı istilâsı, Osmanlı devletini, o zamanın diğer en kuvvetli kara devleti olan Rusyaya yaklaştırdı. Yapılan sözleşme gereğince, **Rus harb gemileri, yalnız ittifak hükmünün icrası için Boğazlardan geçebilecekti.** Nitekim, bu maddeye istinaden, Rus donanması İstanbula gelmiş ve Türk donanmasile birleşerek Akdenize çıkmıştı. Müştereken yapılmış olan bu harekât sonunda Fransızların işgalinde bulunan (7) Yunan adası zaptedildi.

Yedi yıl müddetle yürürlüğe konmuş olan bu sözleşme (1805) senesinde yenilendi. Burada belirtilmesine lüzum gördüğümüz nokta şudur: Gerek (1798) ve gerekse onun devamı olan (1805) sözleşmelerile Osmanlı devleti, Rus harb gemilerine her zaman için giriş ve çıkış müsaadesi vermiş değildir. Bu donanma, yalnız, (Sözleşme hükmünün icrası için) Boğazlardan geçebilir.

İmparatorluğun kapalılık kaidesi hilâfına ilk defa hareket eden İngiltere oldu ve Amiral Duck Worth emrindeki filo (1807) tarihinde Çanakkale boğazından geçerek İstanbula geldi (1809) tarihli andlaşma ile, İngiltere kapalılık kaidesine riayet etmeyi taahhüt etti.

Bu suretle (Devletçe kapalılık) kaidesi (Sözleşmeli kapalılık) sistemine doğru gidiyordu. Maamafih; sözleşmeli kapalılığın meydana gelmesine sebep olan asıl hâdise, Hünkâr İskelesi andlaşmasile (1833), Boğazlarda, Rusyaya verilen imtiyazdır.

(1809) andlaşmasile, Boğazlar hakkında konmuş olan hükümler, Edirne (1829) andlaşmasına kadar devam etti. O halde; Edirne andlaşmasına kadar olan devredeki Boğazlar rejimini: Rusyadan gayrı devletlerin ticaret gemilerine (Kapalı) ,bütün devletler harb gemilerine (Kapalı) ..... şeklinde özetliyebiliriz.

b) **1774 - 1829:**

1774 senesinde imzalanan (Küçük Kaynarca) andlaşmasile Azof, Ruslarda kaldı ve bu suretle Rusya kesin olarak Karadenize yerleşmiş bulunuyordu. Azak kalesinin zaptı, Karadenizi, bir iç deniz olmak vasfından çıkar-

dığı ve Küçük Kaynarca andlaşmasının hükümleri arasına **(Rus ticaret gemilerinin, Karadenizde ve Marmarada işleme hakkı)** konuldu ki; bu hal Boğazlar meselesine başlangıç teşkil etti.

Yalnız Rus ticaret gemilerine verilen bu serbestî, diğer devlet ticaret gemilerine verilmediği gibi, harb gemileri için tatbik edilecek kaide, yine İmparatorluğun kadîm kaidesi, yani (Kapalılık) idi. Boğazlar hakkında konmuş olan bu hükümler (1798) Osmanlı - Rus andlaşmasına kadar devam etti.

c) **1829 - 1841:**

Devletçe kapalılık devresinin sonunu teşkil eden bu safhanın bariz vasfı, ticaret gemilerinin geçişine ait olarak şimdiye kadar konmuş olan hükümlerin, Edirne andlaşmasile değişmesidir. Ticaret gemilerinin geçişine ait bu radikal değişikliği ihtiva etmesi itibarile, bu antlaşmanın Boğazlara ait hükmünü buraya koyuyoruz.

1829 Edirne antlaşması:

Yunan ihtilâlinin sonunu getiren bu antlaşmanın 7. maddesi, Boğazlara aittir. Evvelce yalnız Rus ticaret gemilerine vrilmiş olan (Boğazlardan geçiş ve Karadenizde seyrüsefer) hakkı, bu madde gereğince, bütün devletler ticaret gemilerine verilmiştir. Binaenaleyh; Boğazların, yabancı devletler ticaret gemilerine açıklığı bu tarihte konmuştur ve bugün de devam etmektedir.

O halde; Edirne antlaşmasile, Boğazlarda hâsıl olan rejimi (Ticaret gemilerine açıklık, harb gemilerine kapalılık) şeklinde özetliyebiliriz. Harb gemileri için devam eden kapalılık kaidesi, Hünkâr İskelesi (1833) antlaşmasına kadar devam etti ve bu antlaşmanın hükümleri arasına gizli olarak konan (Rus harb gemilerinin geçişine ait) madde, şimdiye kadar devam eden (Devletçe kapalılık) devresine son verildi ve zıt olan İngiliz - Rus menfaatleri, Boğazları (Sözlemeli kapalılık) rejimine sürükledi.

1833 Hünkâr iskelesi antlaşması:

Mısır Valisi M. Ali, Mora isyanında yapmış olduğu yardıma mukabil, Babıâliden, oğlu İbrahim Paşanın, Suriye Valiliğine tâyinini istemişti. II. Mahmut buna muvafakat etmeyince, M. Ali isyan etmiş ve evvelâ Akkâyı, sonra da Şamı zaptederek, Anadolu üzerine yürümüştü. İbrahim orduları, Kütahyaya kadar ilerliyerek, İzmiri ve İstanbulu almak ve devletin mevcudiyetini tehlikeye koymak istidadını gösterdiğinden, güç durumda kalan II. Mahmut, İngiltere ve Fransadan, bu vâdide bir yardım alamıyacağını anlayınca, zarurî olarak Rusyaya yaklaştı. Yapılan ittifak antlaması gereğince, Rus Donanması ile bir tümen kadar kara kuvveti, İstanbula geldi, Osmanlı

ve Rus kuvvetleri, müştereken M. Ali kuvvetlerini yendiler. Yapılan barış antlaşması gereğince, Rus kuvvetlerinin Türkiyeyi terketmesi gerekiyordu. Kara kuvvetleri hakikaten tahliyeye başladılar. Fakat İstanbulda bulunan Rus donanması çekilmiyordu. Neticede, Ruslar ile Osmanlılar arasında, Hünkâr İskelesi (1833) antlaşması imzalandı. Antlaşma ahkâmının gizli olan maddesi Boğazlara aittir. Bu antlaşma gereğince:

1 — Memleketlerinin emniyeti için âkit taraflar yekdiğerine yardımı taahhüt ederler.

2 — Rusya, Osmanlı Devletinin yapacağı bu yardımdan feragat eder, fakat buna mukabil Osmanlı Devletinden, Boğazları Rusya lehine kapalı bulundurmasını ister.

Görülüyor ki; harb gemileri hakkında şimdiye kadar tatbik edilen kapalılık kaidesi, bu defa Rusya lehine olarak tatbik ediliyor. Rusya, nasıl Küçük Kaynarca antlaşması gereğince, yabancı ticaret gemilerinin (Boğazlardan geçişi) hususunda diğer devletlere takaddüm etmişse; Hünkâr İskelesi antlaşması gereğince de (Harb gemilerinin Boğazlardan geçişi) hususunda diğer devletlere takaddüm etmiştir.

II. Sözleşmeli kapalılık

1792 - Yaş antlaşmasile neticelenen Osmanlı - Rus harbine kadar, İngiltere, Doğu işlerine karşı lâkayt kalmış ve hattâ 1768 de Rusya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında çıkan muharebede, Yunanistanı ayaklandırmak için Akdenize gelen Rus Donanması, İngiliz sularından geçerken hüsnü kabul görmüş ve hattâ bu donanmaya bir İngiliz amirali de refakat etmiştir.

XIX. Asrın başlarında, Hindistandaki İngiliz menfaatlerinin artması ve Süveyş Kanalının henüz açılmamış olmasına rağmen, bu yolun Hindistan ve Uzak Doğu ticaretinde kullanılması, İngiliz siyasetini, bu yolun korunması üzerinde toplamıştır.

NOT: (Süveyş Kanalı 1869 da açılmıştır, fakat 1830 dan itibaren, Hindistan ve Uzak Doğu ticaretinin - İskenderiye - Süveyş - arasındaki kısmı karadan, mütebaki kısmı ise, Akdeniz - Kızıldeniz ve Hint Okyanusu olmak üzere denizden yapılıyordu. Görülüyor ki; bunların gemilere tatbiki, yelken devrinin Afrikayı güneyden dolaşan ticaret yolunu değiştirmiş ve bu yol, Akdeniz - Kızıldeniz ve Hint Okyanusuna intikal etmiştir.)

Bu itibarla İngiltere, evvelâ Fransa, daha sonra Fransa ve Avusturya ile birleşerek, bu yolu tehdit eden ve Kafkasya ve Orta Asyaya doğru genişliyerek Hindistana ulaşmakta olan Rus yayılmasına set çekmeğe çalışmıştır.

Görülüyor ki; Boğazlarda Rus harb gemilerine karşı, kısmî de olsa imtiyaz veren (1798) ve (1805) Osmanlı - Rus antlaşmaları, İngilterenin endişesini mucip olmadığı halde, Hünkâr İskelesi antlaşması, İngilterenin de, Fransanın da endişesini mucip olmuştur. Zira: Rusyanın, Akdenize ulaşma-

sındaki zarar, İngilterenin Karadenize ulaşmasile temin edeceği menfaatten çok daha fazladır.

O halde: İngiltere, Boğazları sadece Rus harb gemilerine açık, diğer devletler harb gemilerine kapalı bulunduran Hünhâr İskelesi antlaşmasını hazmedemezdi ve edemedi de. O tarihteki İngiliz menfaati, istilâcı Rusyanın Akdenize çıkamamasında olduğu için; Boğazları bütün devletler harb gemilerine kapıyan eski rejimin iadesi, İngiltere için ilk fırsatta halledilmesi lâzımgelen bir mesele idi. Bu sebepler; I. Mısır buhranında, Osmanlı Devletinin, yardımına koşmıyan İngiltereyi, II. Mısır buhranında zarurî olarak Osmanlı Devletine yaklaştırdı. II. Mısır buhranı (1839) da başladı, yukarda belirtmeğe çalıştığımız sebepler dolayısile, İngiltere ile Avusturya, Osmanlı Devletine yardım ettiler ve İmparatorluğun ülke bütünlüğünü Teminat altına almağa çalıştılar. Bu işin bir Avrupa konferansında görüşülmesi ileri sürüldüğü vakit Rusya itiraz etti: Fakat; Boğazlar meselesinin de görüşüleceği bu konferansa iştirak etmekten geri kalamazdı.

(1841) Londra konferansı ile başlıyan (Sözleşmeli kapalılık) devresi I. Dünya harbine kadar devam etti. Bu devre zarfında (1841 Londra) (1856 Paris) ve (1871 Londra) olmak üzere üç konferans toplandı.

13 - Temmuz - 1841 Londra sözleşmesi:

Madde: 1 — Bir taraftan Sultan Hazretleri, yabancı devletler harb gemilerini İstanbul ve Çanakkale boğazlarına girmesi her zaman memnu olduğuna dair İmparatorluğun değişmez kaidesi olarak kurulmuş olan kadîm prensibini, gelecekte de tutmak kararında olduğunu ve Osmanlı Devleti sulh halinde bulunduğu müddetçe hiçbir yabancı harb gemisini kabul etmiyeceğini beyan etmiştir ve öbür taraftan Avusturya İmparatoru Macaristan ve Bohemya Kıralı, Fransa Kıralı, Büyük Britanya ve İrlanda Birleşik Kıralıkları Kıraliçesi Rusyalar İmparatoru ve Prusya Kıralı Sultanın bu kararına riayet etmeyi ve yukarıda yazılı prensibe imtisal eylemeyi taahhüt eylemişlerdir.

Madde: 2 — Şurası mukarrerdir ki; bundan evvelki maddede zikredilen Osmanlı İmparatorluğu kadîm kaidesinin, taarruzdan masunluğunu tebyin etmekle beraber Sultan, geçmişte olduğu gibi dost devletler elçiliklerinin, âdet veçhile hizmetinde bulunan harb bayrağı altında küçük gemilere, geçme fermanı vermeyi mahfuz bulundurur.

Madde: 3 — Sultan hazretleri bu mukaveleyi, Babıâlinin dostça münasebetlerde bulunduğu bütün devletlere bildirmeyi ve kendisini bu mukaveleyi kabul eylemeye davet etmeyi mahfuz bulundurur.

Madde: 4 — Bu mukavele tasdik olunacak ve tasdiknameler iki ay içinde ve mümkün olursa daha evvel, Londrada teati edilecektir.

Görülüyor ki; Hünkâr İskelesi antlaması gereğince, yabancı devletler harb gemilerine kapalı ve fakat Rus harb gemilerine açık olan Boğazlar,

Londra sözleşmesile, Rusya da dahil olmak üzere bütün yabancı devletler harb gemilerine kapanıyor ve dolayısile Rusya, evvelce temin etmiş olduğu imtiyazdan mahrum bırakılıyor. Bu hükümler 1856 Paris sözleşmesine kadar tatbik edildi.

30 - Nisan - 1856 Paris sözleşmesi:

Müttefiklerin de iştirak ettiği (1853 - 1855) Osmanlı - Rus harbi, Rusyanın mağlûbiyetile neticelendi. Karadenizin silâhtan tecridi ve Boğazlara tatbik edilecek rejimin de olacağı, barış konferansı meselelerinin en önemlileri idi. Barış antlaşması ile aynı günde imza edilen, Paris Boğazlar sözleşmesi 4 maddedir.

Birinci madde, 1841 Londra sözleşmesi madde: 1 in aynıdır. İkinci maddede (Şurası mukarrerdir ki; bundan evvelki maddede zikredilen Osmanlı İmparatorluğu kadîm kaidesinin taarruzdan masunluğunu tebyin etmekle beraber) ibaresi kaldırılmıştır.

Üçüncü maddedeki istisnaya; Tunadaki seyrüseferin serbestliğine ait yapılan nizamnamenin icrasını temin için, âkit devletlerin Tunada bulundurabilecekleri ikişer hafif harb gemisi de ilâve edilmiştir. Bu söşleşmenin hükümlerini şöylece özetliyebiliriz:

Boğazlar yabancı devletlerin harb gemilerine kapalıdır, İstanbuldaki elçilik hizmetinde kullanılan küçük harb gemilerile, Tuna dökümünde bulunacak olan küçük harb gemileri bundan istisna edilmiştir.

13 - Mayıs - 1871 Londra sözleşmesi:

1856 Paris barış antlaşmasının imza edildiği günden itibaren Rusya, Karadeniz hakkında konmuş olan hükümlerden kurtulmak istiyor ve çıkan her buhranı fırsat addediyordu.

1859 da İtalyan millî birliği için yapılan muharebede, Avusturya tarafından Rusyaya vait yapıldığı gibi 1866 buhranında da Rusya ümide düşmüş ve hattâ bu vesile ile Bismarktan da vait almıştı.

Fakat; İngilterenin şiddetli itirazı. Rusyanın cesaretini kırdı. (Fransa - Prusya) harbinde, Fransanın mağlûp oluşu ve Prusyanın da müzahir bulunuşu Rusyaya, beklediği fırsatı vermişti. Rusya 19 - Ekim - 1870 te devletlere bir nota gönderdi. Bu nota ile:

(Paris antlaşmasının imzasından sonra, Rusyanın Karadenizde donanma bulunduramadığı, halbuki Türkiyenin Boğazlar dahilinde ve Akdenizde istediği gibi donanma inşa ettirmekte olduğu ve Rusyanın en küçük bahrî devlete karşı bile müdafaasız bir halde bulunduğu, binaenaleyh, Karadenizdeki tahdidata riayet etmiyeceğini) bildiriyordu.

İngiltere yine şiddetle itiraz etti ve hattâ umumî efkâr o derece galeyana geldi ki; Rusya ile harb etmek dahi bahis konusu olmuştu. Fakat ne

çare ki; Avrupa muvazenesi Rusya lehine bozulmuş, Prusya Rusyaya müzaheret etmiş ve hiçbir devlet te harbi göze alamamıştı. Nihayet Paris antlaşmasını akteden devletler, Londrada toplanarak (Sözleşmeli kapalılık) devresinin son mukavelesini imzaladılar.Boğazlar hakkında, Paris sözleşmesinde konmuş olan hükümler bu sözleşmede şöylece değiştirildi.

Madde: 1 — 1856 tarihli Paris ahidnamesinin 13 ve 14. üncü bendleri ile Devleti Aliyye ile Rusya Devleti beyninde aktolunan mezkûr 14. üncü bende munzam olan mukavelenamei mahsusa fesih ve ilga olunmuş ve yerlerine bendi âti vazı ve ikame kılınmıştır.

Madde: 2 — Kal'ai Sultaniye ve Bahrisiyah boğazlarının 30 - Mart - 1856 tarihli mukavelei mahsusa ile vazı ve tesis kılınmış olan mesdudiyeti, kaidei ahitnamei mezkûrun ahkâmına muhafazaten Babıâlice lüzum görüldüğü halde Zatı Şevketmeap Hazreti Padişahinin mezkûr Boğazları vakti hazarda düveli mütehabe ve müttefikasına fetih ve küşat etmek hak ve salâhiyeti ile muhafaza ve ipka olunmuştur.

Görülüyor ki; her üç sözleşmede de, Türkiye, kapalılık kaidesini her devletin harb gemilerine karşı tatbik edeceğini beyan ediyor, devletler de buna riayet etmeyi taahhüt ediyorlar. Evvelki sözleşmelerden farklı olarak, 1871 Londra sözleşmesi, Osmanlı Devletine bir taviz olmak üzere Paris antlaşması hükmünün icrası için Boğazları, dost ve müttefik devletler harb gemilerine açma salâhiyetini verdi.

Sözleşmeli kapalılık devresi I. Dünya Harbine kadar devam etti. I. Dünya Harbinin başlangıcında Boğazlar; Goeben ve Breslavın girmesi ve daha sonra da tarafımızdan kapatılmasile, devletlerin nazarı dikkatini celbetti, gerek bu giriş ve gerekse kapatılış bir hiyanet olarak gösterildi. Bu hiyanet midir? Yoksa Osmanlı Devletinin hakkı mıdır? Meselesini incelemek, ihtisasımızın dışındadır. Yalnız Sayın Profesör Cemil Bilsel, Lozan adlı eserinde, bu meseleyi şöyle inceliyor (Cilt II. sahife 374)

Hiyanet yoktur:

Ne hiyanet ve ne de muahedelere muhalefet yoktur. Bütün taahhütler sulh zamanına ait olduğuna göre, harb zamanında devletin serbestliğini kazanması asıldır. Bu halde, harb gemilerine Boğazları açması caizdir. Harbin mutlaka kendisinin girdiği bir harb olmasını tasrih eden bir hüküm yoktur. Yine harb-zamanında devletin kendini koruma hakkı itibarile Boğazları kapatabilmesi en tabiî hakkıdır. Rusyanın veya başka bir devletin İstanbulu zaptetmesi için, Boğazları açık tutmasını, Türkiyeden istiyebilecek bir hukuk kaidesi bilmiyoruz. Bazili bile harb zamanında Boğazları kapatmış olmamızın mukavelelere aykırı olmadığını itiraf eder görünmektedir.

Hiyanet ve ahde muhalefet iddiası, daha ziyade siyaset adamlarının dilinde, Türklüğe karşı tatbik olunacak ağır hükümlere; fikirleri hazırlamak için bir propaganda olarak kullanılmıştır. Bu propaganda o kadar iyi kullanıldı

ki; hakikatin sesini Türklerin duyurabilmesine imkân yoktu.

Kurtuluş Savaşı, bu propagandayı maharetle kullanan siyaset adamlarını devirdikten sonradir ki; meselenin hakikati münakaşa edilebilir oldu ve Lozanda bunlar çok itidal ile söylendiği zaman bile, İsmet Paşa tarafından reddedildi.

I. Dünya harbinin, İtilâf devletlerinin galibiyetile bitmesi üzerine. gerek Mondros mütarekesi ve gerekse Sevr antlaşması hükümleri arasına, Boğazlara tatbik edilecek rejimin ne olacağı meselesi hemen girdi.

Her maddesi ile Türk Devletinin istiklâlini tahdit eden, Türk Vatanını parçalıyan, Türk milletinin bekasına hak tanımıyan, nihayet **Türkiyeyi lâfzan devlet, fiilen müstemleke yapan bu antlaşmanın** hükümleri elbette Boğazlarda, galip zümreye menfaatler vadeden kaideleri ihtiva edecekti. Sevr sistemile Boğazlarda tatbik edilecek kaide (Mutlak açıklık) idi. Bu prensibe göre:

1 — Boğazlar her şart altında, yabancı devletlerin gerek harb ve gerekse ticaret gemilerine açık olacak.

2 — Bunu temin etmek üzere (Boğazlar Komisyonu) kurulacak.

3 — Komisyonun özel bir bayrağı bütçesi ve teşkilâtı bulunacak.

4 — Boğazlar Bölgesindeki zabıta işlerini görmek üzere gemilerden vergi alınacak.

Bir milletin hayatına son veren hükümleri ihtiva etmesi itibarile, Türk Milleti Sevr antlaşmasını hiçbir zaman kabul etmedi ve (8) sene müddetle fâsılasız döktüğü kanı azımsıyarak, maddî ve manevî her türlü varlığın üstünde tuttuğu istiklâli uğrunda yeniden mücadeleye atıldı. Sonu malûm. Sevr yırtıldı ve Türk milleti, galip bir devlet sıfatile Lozanda masa başına oturmaya hak kazandı.

Lozan konferansında da Boğazlar meselesi görüşüldü ve pek çok devletin menfaatini ilgilemesi itibarile mesele konferansın en önemli konularından birini teşkil etti. Yapılan tartışmaların sonunda (Sözleşmeli kapalılık) rejimi, yerini (Mahdut açıklık) rejimine terketti.

III. Mahdut açıklık

Boğazlar hakkında kabul edilmiş olan bu sistemin ne gibi hükümleri ihtiva ettiğini incelemeden evvel bu şeklin nasıl meydana geldiğini kısaca görelim.

Lozan konferansında; ticaret gemilerinin geçişine ait hükümler kolayca tesbit olundu. Fakat asıl güçlük harb gemilerinin geçişine ait hükümler ile, Boğazların askersizleştirilmesi ve bir komisyonun kurulmasında idi.

İngiltere ve diğer devletler (Amerika, Fransa, Bulgaristan, Romanya) Boğazların harb gemilerine mutlak açık olması prensibini ileri sürdüler ve iki açık denizi, Karadenizle Akdenizi birleştirmesi itibarile, Boğazlar hakkında konacak olan bu sistemi, devletler hukukuna en uygun olan bir şekil olarak gösterdiler.

Sovyet Hariciye Komiseri Çiçerin ise, bunun aksi olan tezi yani harb gemilerine karşı (Mutlak kapalılığı) ileri sürdü ve fikrini; (Mutlak kapalılık) çarpışan siyasî menfaatler arasında bir duvar olacak ve barışı koruyacaktır. Esasen bu, asırlardanberi tatbik edilen kaidedir. Şeklinde müdafaa etti.

Lord Kürzona göre; (Mutlak kapalılık) Karadenizi bir Rus gölü haline koyuyordu. Amerika mümessili de (Harb gemileri yalnız yıkıcı âmiller değildir, koruyucu âmiller de olurlar, vatandaşlarımızla, gemilerimizin gidebilecekleri her yerde, harb gemilerimiz dolaşmaz ise memnun olmıyacağız) demekle (Mutlak açıklığa) iltizam etti.

Çiçerine göre de; (Mutlak açıklık) Karadenizi İtilâf devletlerinin ve bilhassa bu zümrenin deniz cephesini teşkil eden İngilterenin hükmüne koyuyor ve dolayısile, Rus kaynaklarını, Rus inkişafını yabancı devletler donanmalarının tehdidi altında bulunduruyordu.

Diğer devletler de (Mutlak açıklık) tezini müdafaa ettiler. (Mutlak açıklık) ve (Mutlak kapalılık) tezleri arasındaki tartışmalardan sonra, Türk heyeti İngiliz ve Rus noktai nazarlarının ortasında bulunan bir hal tarzını teklif etti ki; bu da (Mahdut açıklık) tır. Bu sistemin nasıl teşekkül ettiğini kısaca gördükten sonra şimdi Boğazlar hakkında konmuş olan hükümleri görelim.

Sözleşmenin 20 maddesi vardır ve (4) esas hüküm altında toplanırlar.

A) Geçişe ait hükümler
B) Askersizliğe ait hükümler
C) Boğazlar komisyonuna ait hükümler
D) Teminat

A) **Geçişe ait hükümler:**

Bu hükümler

a) Barış zamanında
b) Türkiyenin girmediği harb halinde
c) Türkiyenin girdiği harbte ..... olmak üzere üç ihtimale göre ayrı ayrıdır ve keza ticaret gemilerile harb gemilerinin tâbi olacağı kaideler ayrılmıştır. Şimdi bunları sırasile inceliyelim.

I. Ticaret gemileri:

a) **Barış zamanında:**

1 — Sancak ve yüke bakılmaksızın, gece gündüz geçiş ve gemi işletme serbesttir.

2 — Sağlığa dair beynelmilel hükümlere riayet olunur.

3 — Yalnız hizmet mukabili resimler alınır.

4 — Ticaret gemilerine, hastane gemileri, yatlar, balıkçı gemileri ve askerî olmıyan hava gemileri dahildir.

b) **Türkiyenin girmediği harb halinde:**

Bitaraf bir devlet sıfatile, Türkiyenin hukuk ve vazifeleri, harb içinde Türkiye bitaraf olduğu takdirde suları ve havası sulh zamanında olduğu gibi tamamen serbest kalması lâzımgelen Boğazlarda, gemi işletmeyi güçleştirecek mahiyette hiçbir tedbir almasına salâhiyet verilmiyecektir.

c) **Türkiyenin girdiği harbte:**

Tarafsız devlet ticaret gemileri, kaçak eşya, asker veya düşman tebaası taşımamak şartile geçiş serbestisini haizdirler.

II. Harb gemileri:

a) **Barış zamanında:**

1 — Her devlet, Karadenizde mevcut en kuvvetli donanma kadar bir kuvveti Boğazlardan geçirir.

2 — Karadeniz devletleri donanma bulundurmadıkları takdirde; her devlet, her biri 10000 tonu geçmiyen üç gemi geçirebilir.

3 — Boğazlardan geçecek gemiler için, Türkiyeye bir mesuliyet terettüp etmez.

4 — Boğazlar komisyonu, bunu tâyin için her sene, her tipte gemilerin miktarını ister ve Karadenizdeki en kuvvetli donanmayı tesbit eder. Yapılacak hesapta, geçecek kuvvetin adedi ve tipi alınır.

b) **Türkiyenin girmediği harb halinde:**

1 — Tarafsız devletler harb gemileri, barış zamanındaki şartlara göre geçiş serbestisine sahiptirler.

2 — Muharip devletler harb gemileri, hiçbir tahdide tâbi olmaksızın Boğazlardan geçerler.

3 — Geçecek harb gemileri Boğazlarda, zapt, müsadere ve muharebe yapamazlar.

Bu kısımda, Türkiyenin egemenliği ve emniyeti ile kabili telif olmıyan kısım, ikinci maddedir. Bu maddeye göre İngiltere ile Rusya arasında çıkacak bir harbte, bütün İngiliz Donanması Karadenize veya bütün Rus Donanması Akdenize çıkabilecektir.

c) **Türkiyenin girdiği harbte:**

1 — Tarafsız devletler harb gemileri, barış zamanındaki şartlara göre geçiş serbestisini haizdir. Tarafsız hava gemileri teftişe tâbidir ve hazırlanmış yerde karaya veya denize inmeğe mecburdur. Denizaltı gemileri su üstü seyrile geçerler.

2 — Boğazlar methalindeki işaret istasyonuna geçecek kuvvetin miktarı bildirilecektir.

3 — Transit halinde geçen harb gemileri geçiş için lüzumlu müddetten fazla duramazlar, ârıza hali müstesnadır.

4 — Türk limanlarına ve menzillerine gelecek gemilerin miktarını ve müddetlerini Türkiye tâyin eder. Karadenizdeki devletler de bu hakka haizdir. Devleterce, Tuna komisyonunda bulundurulan gemiler hesaba dahil değildir.

5 — Türkiye; emniyetinin icap ettirdiği bütün tedbirleri alır.

B) **Askersizliğe ait hükümler:**

İtilâf devletleri, Boğazların askersizleştirilmiş bir mıntaka haline getirilmesi fikrini (Boğazlardan geçiş serbestliğinin ve açıklılığın) zarurî bir mütemmimi olarak müdafaa ettiler.

Türk Baş Murahhası ise; bu usulün hiç te zarurî olmadığını, bilâkis askersizliğin, Türkiye için de, dünya barışı için de tehlikeli olduğunu anlattı. Yapılan uzun tartışmalardan sonra, İtilâf devletleri, tatbik etmek istedikleri askersizliğe ait hükümleri değiştirmek zorunda kaldılar. Hattâ müttefiklerin; kabulünü istedikleri proje o kadar fazla değişikliğe uğradı ki; Fransız murahhası Barer (Askersizliğe ifrağdan, bir sembolden başka birşey kalmadı) dedi.

İtilâf devletlerinin; Boğazları askersizleştirmek hususundaki ısrarları, Boğazlar önündeki mağlûbiyetin bir reaksiyonu veya tahkim edilmiş Boğazların, ilerde, Türkiye ve Rusya elinde kendileri için daha büyük tehlikeler doğuracağı şüphesine atfedilebilir. İtilâf devletlerinin, böyle bir hissin tesirile hareket ettiklerini Sayın Profesör Cemil Bilsel, Lozan adlı eserinde şöyle izah ediyor. (Cilt II. sahife 386)

(Askersizliğin yalnız Türkiye için değil, dünya barışı için de tehlikeli olduğunu gösteren İsmet Paşanın çok doğru ve reddedilmez delilleri karşısında devletlerin ısrarlarını, Garp profesörleri, Türkiyeye itimatsızlıktan ziyade müstahkem Boğazlar mıntakasının Rusya elinde, büyük tehlike olacağı düşüncesile izah ediyorlar.)

Maamafih, Sovyet Dış İşleri Komiseri Çiçerinin (Mutlak kapalılık) rejimine Türkiyeden daha fazla taraftar olması sebebile, İtilâf devletlerinin böyle bir fikre kapılması makul karşılanır. Fakat Türkiye; hiçbir devletin

peyki olmadığını sadece kendi menfaatlerini müdafaa eden müstakil bir devlet olduğunu, ileri sürdüğü (Mahdut açıklık) rejimi ile ispat etmiştir.

Bir devletin egemenlik haklarına karşı konmuş bir servitüt olması sebebile Türkiyeye yüklenmiş olan bu tahdit acı idi. Fakat Türk heyeti, bu his düşünce altında bulunan İtilâf devletlerine karşı o tarihte daha da fazla müessir olamazdı. Şimdi Lozanda askersizliğe ait konmuş olan hükümleri görelim.

1 — Türkiye İstanbulda kuvvet bulunduracak (12 000 kişi)

2 — Bir tersane ve bir üssübahrî bulundurabilecek.

3 — Askerini, Boğazlardan veya Marmara kıyılarının bir tarafından diğer tarafına geçirebilecek.

4 — Donanmasını, askersiz kabul edilen mıntakalarda bulundurabilecek.

5 — Hava gemileri, askersiz kabul edilen mıntaka üzerinde uçabilir ve inebilir.

6 — Tayyare ve balonlarla, buralarda denizin yüzünü ve dibini tarassut edebilir.

7 — Marmaranın güney kıyıları, askersizleştirilmiş mıntakaya dahil değildir.

8 — Türkiye, Trakyada istediği kadar kuvvet bulundurabilir.

9 — İmroz ve Bozcaada Türkiyeye verilmiştir.

10 — Askersizleştirilmiş bölge (İstanbul Boğazında 15 ve Çanakkalede 20 Km. dir. İstanbulun doğusunda ve Darıcaya kadar olan yerde daimî top bataryası ve torpil atma mevkileri tesis olunmıyacak.)

C) **Boğazlar komisyonu:**

Romanya murahhası M. Duka, Boğazlar için tam bir serbesti usulü isterken bunun kuru bir temenni ve muahedeye bağlı bir prensip olarak derci, elvermiyeceğini, Boğazların serbestliğini fiilen ve hakikaten temin edilmek lâzımgeleceğini ileri sürmüş ve en evvel bir Boğazlar komisyonuna temas eylemiştir.

İtilâf devletleri teklifini izah ederken de Lort Kürzon, Çanakkale ve İstanbul Boğazlarile Marmara Denizi sularında, deniz işaretleri, elektrikle aydınlatma ve sıhhî himaye gibi teknik işleri temin etmek kara mıntakalarının askersizliğini teftiş ve nezaret altında tutmak için beynelmilel bir komisyon teşkil edilmesi lâzımgeleceğinden bahsetti.

Türk Baş Murahhası; her defasında olduğu gibi, bu defa da, Türkiyenin dahilî işlerine karışacak ve İstiklâlini tahdit edecek hükümlerin kabul edilmiyeceğini anlattı ve kurulacak böyle bir komisyona ait vazifenin ne olacağını da şu sözlerile sarih olarak bildirdi. (Harb gemileri adedinin mahdutluğunu murakabe etmek, Boğazlar komisyonunca icara olunabilecek yegâne iştir.)

Tartışmaya sebep olan asıl hâdise (Komisyona askersiz mıntakaların murakabesi salâhiyetini verilmesinde idi) neticede bu mesele de, arzu ettiğimiz şekilde halledildi. Tartışmalar sonunda Lort Kürzon, Türk Baş Murahhasının bu başarısını şöylece ifade etti. (İsmet Paşanın, bu şartı havi bir muahedeyi imza etmiyeceğini işittik ve bu şartı geri almağa muvafakat ettik, Türkiyenin taahhüdünü ifa için namusuna itimat ettik.)

Netice itibarile (Harb gemilerinin geçişlerine ait hükümlere bakacak ve vazifelerini Boğazların suları üzerinde ifa edecek bir komisyonun teşekkülü kabul edildi. Bu komisyonun reisi Türk olacak ve komisyonda âkit devletlerin birer mümessili bulunacaktı.

D) **Teminat:**

Lozan konferansındaki tartışma konularından birini de askersizleştirilmiş bir bölge haline getirilen Boğazları, türlü taarruzlara karşı masun bulundurmak üzere, Türkiyeye verilecek teminat meselesi teşkil ediyordu.

Türk murahhas heyeti; taarruza pek müsait olan ve savunma vasıtalarından mahrum bırakılan bu bölgenin emniyeti için (Devletlerin taarruz etmiyeceklerine dair) teminat verilmesini istedi. Daha sonraki oturumda İtilâf devletleri, metnini aşağıya sunduğumuz şu projeyi verdiler:

(Boğazların ve askersizleştirilen civar mıntakaların, askerlik noktai nazarından Türkiye için haksız bir tehlike teşkil etmemesini temin için yüksek âkitler aşağıdaki hükümleri kararlaştırmışlardır.)

Serbest geçiş hakkındaki hükümlere bir tecavüz veya bir harb, Boğazlarda gemi işletmenin serbestliğini veya askersiz mıntakaların emniyetini tehlikeye koyacak olursak âkitler, alınacak tedbirleri kararlaştırmak için Milletler Cemiyeti meclisine gerek münferiden ve gerekse müştereken, hemen müracaat edebileceklerdir.

II nci maddede derpiş edilen (Boğazlar komisyonu) dahi Boğazlarda gemi işletmenin serbestliğini veya askersiz mıntakaların emniyetini tehlikeye koyacak mahiyette göreceği her hali mezkûr meclise bildirmeğe mezun olacaktır.

Yüksek âkitler, meclisin bu hususta vereceği tedbirlere yardım etmeği taahhüt ederler. Eğer ittifak hâsıl olmazsa yüksek âkitlerden her biri meclisin % de çokluk reyile tavsiye edeceği tedbirleri münferiden almağa mezun olacaktır. Hareketi; Boğazlarda gemi işletmenin serbestliğini veya askersiz mıntakaların emniyetini tehlikeye koymuş sayılan devletin reyi, gerek ittifak ve gerekse 2/3 çokluk reyinde hesaba katılmıyacaktır.)

Projenin okunmasını mütaakıp Lord Kürzon; askerî mıntakalar ordu ve donanma hususunda, Türkiyeye pek çok serbestî verildiğini ve bunlara bu teminatı da ilâve edersek dünyada hiçbir devletin Türkiye gibi tam bir teminat elde edemediğini söylemiş ve hattâ (Türkiye bana etrafı hendeklerle çevrilmiş eski derebeyleri şatosunu hatırlatıyor) demiştir.

Türk Baş Murahhası ise; bu teminatın hiç te sanıldığı kadar güvenilir olmadığını şöylece iddia etmiştir.

(Serbest geçişe ve askersiz mıntakaların emniyetine dokunan bir hale karşı devletlerin harekete gelebilmesi için proje hükmünce lâzım olan muamelelerle uzun bir zaman geçeceğini, meclis karar verinceye kadar Türkiyeye karşı olan tecavüzde çok ağır neticeler çıkabileceğini mecliste kararın herhangi bir devletçe reddedilmesi üzerine muattal kalacağını, çünkü; 2/3 rey ile kararlaştırılan tedbirleri tatbik hususu, devletlerin tamamile ihtiyarına bırakıldığını bu 2/3 çokluğunun da hâsıl olmaması mümkün bulunduğunu anlatmış ve teminatın her halde gerek barış zamanında ve gerekse Türkiyenin gireceği harb halinde tatbik olunmak lâzımgeleceğini ve Türkiyenin gireceği harb hali hariç tutulursa, teminatın kıymetini kaybedeceğini ileri sürdü.

Netice itibarile Türk heyeti: (Devletler; bu mıntakaların masuniyetine riayet ettirmeyi münferiden ve müştereken taahhüt eylemelidirler) şeklindeki teminat prensibini ortaya atmış oluyordu.

Uzun tartışmalardan sonra, İtilâf devletlerinin verdiği muahede projesinde, eski şekil değişmiş ve ilk projedeki (Harb kelimesi, Milletler Cemiyetine müracaat ve 2/3 rey ile karar verme) meseleleri kaldırılmış, Milletler Cemiyetinin karar vereceği bütün vasıtalarla âkitlerin ve her halde dört devletin müştereken menedecekleri şekil konmuş ve harekete sebep olan fiiller bittikten sonra mukavele hükümlerinin yeniden tamamile tatbik edileceği ilâve edilmiştir. Bu suretle, tarafımızdan alınan teminatın tatbikatı şöyle olacaktı.

Türkiye herhangi bir devletle harb halinde olursa:

1 — Bu devlet, âkitlerden ise, Boğazlara tecavüz etmemekle mükelleftir.

2 — Türkiye de bu devletin, kuvvetlerini ve gemilerini Boğazlardan geçirmemek için her tedbiri almak, Boğazları tahkim etmek hakkına haizdir.

3 — Bu devlet tarafından, Boğazlara bir tecavüz halinde, Türkiye bütün vesaitile bunu reddetmek salâhiyetine haizdir.

4 — Türkiyenin müracaati ve Milletler Cemiyetince verilecek karar üzerine devletler de bu tecavüzü defedecektir.

5 — Türkiyenin gemi işletme serbestliğini ihlâl etmesi halinde de devlerler, Milletler Cemiyetine müracaat edebilirler.

Mahdut açıklık rejimi Lozanda bu suretle kurulmuştur. Bu rejim; egemenlik haklarına konmuş bazı servitütleri ihtiva etmesi ve geçiş hükümleri itibarile, ülke sahibi devleti emniyette bulundurmaması sebebile Türkiyeyi; barışta ve harbte Karadenizi bütün devletler donanmalarına açık bulundurması sebebile de Rusyayı tatmin etmedi. Biri yaşama haklarına diğerinin askerlik menfaatlerine uygun olmıyan bu rejimin yıkılması için hakikî unsurun, zaman olacağı da daha o günden belli idi ve nitekim de öyle oldu. Aradan (13) sene geçti, dimağlarda, harb dolayısile teşekkül eden (Kin ve garez)

hisleri silindi. Türkiyenin, Rusya ile olduğu gibi batı devletlerile de dostça münasebetler tesis etmesi ve siyasî olsun, iktısadî olsun, her türlü münasebetlerde iyi niyet göstermesi, bütün devletlerde Türkiyeye karşı bir sempati uyandırdı. Nihayet Türkiye, egemenlik haklarını tahdit etmesi ve geçiş şartları itibarile ülkesini emniyette bulundurmaması sebebile, Lozan antlaşmasının Boğazlar hakkındaki hükümlerini, günün şartlarına uygun olarak tanzim edilmesi lâzımgeldiğini, Milletler Cemiyetine bildirdi.

I. Dünya harbinden sonra, taahhütlerinin ifasında dürüstlüğü kendine rehber etmiş olan genç Türkiyenin bu yoldaki hareketi dünyaca iyi karşılandı ve Lozanda kurulmuş olan (Mahdut açıklık) rejimi, Türkiyenin de, Karadenizde kıyısı olan devletlerin de menfaatleri gözönünde tutularak 1936 senesinde, Montröde yeniden ele alındı ve bu suretle (Türk Boğazları) bütün devletlerin bir defa görüştüğü mesele oldu.

Montrö sözleşmesi ile hâsıl olan rejim

Kabul edilen sözleşmenin (29) maddesi, (4) eki ve bir de protokolu vardır. Âkit devletler, Türkiye, İngiltere, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Japonya, Romanya, Sovyet Rusya ve Yugoslavyadır. İtalya da sonradan katılmıştır.

Sözleşme, geçiş prensibini (Serbestlik) olarak koyduktan sonra bunu, Lozan sözleşmesinde olduğu gibi, ticaret gemileri ve harb gemileri için ayrı ayrı olmak üzere aşağıdaki dört hale göre tesbit edilmiştir.

A) Barış zamanında

B) Türkiyenin girmediği harb halinde

C) Türkiyenin girdiği harb halinde

D) Türkiye kendini yakın bir harb tehlikesine maruz telâkki ettiği takdirde.

Boğazlar hakkında halen yürürlükte olan Montrö sözleşmesinin hükümleri muhtelif vesilelerle yayınlanmış olması sebebile burada bir defa daha tekrarına lüzum görmedik.

B ö l ü m IV

SOVYET NOTALARI VE TÜRK CEVAPLARI

(Türk Boğazlarının geçirmiş olduğu siyasî safhalar) başlığı altında da incelediğimiz gibi, XIX. Asırda, Avrupa Genel siyasetinin bir düğüm noktası olan Boğazlar, XX. Asırda da, muhtelif vesilelerle Sevr, Lozan ve Montreux'de görüşüldü. Bu görüşmeler; (Boğazlar meselesini) ihtiva eden her konferansta olduğu gibi bu defa da, tartışma konularının en önemli bir kısmını teşkil etti.

Dünya muvazenesinin altını üstüne getiren II. Dünya harbi sona erince; teyit edici müteaddit belirtilerile, Çarlık siyasetine döndüğünü gördüğümüz Sovyet Rusya, Boğazlara ait görüşünü, 7 - Ağustos - 1946 da Türkiye hükûmetine verdiği nota ile resmî sahaya soktu.

Türkiye hükûmeti bu notaya 22 - ağustosta cevap verdi. Sovyet Rusya bu cevabı yeter bulmıyarak 24 - eylûlde yeni bir nota verdi. Türkiye hükûmeti de 18 - ekimde bunu cevapladı. Bu vâdide, Birleşik Amerika ve İngiltere de Sovyet Rusyaya notalar verdiler. Bu suretle (Türk Boğazları) yeniden dünya siyasî meseleleri arasına girdi. Şimdi Sovyet istekleini ihtiva eden notaları ve bunlara verilen Türk cevaplarını görelim.

Birinci Rus notası (7 - Ağustos - 1946):

Sovyet Rusya bu notasında; Montreux sözleşmesile tesis edilen Boğazlar rejiminin; Karadeniz devletlerinin güvenlik menfaatlerine uymadığını ve Boğazlarının, Karadeniz devletleri aleyhine kullanılmasını önliyecek şartları temin etmediğini ileri sürmüş ve buna ilâveten II. Dünya harbi içinde, Türkiye hükûmetinin, Mihver devletlere ait bazı harb ve muavin harb gemilerin, Montreux sözleşmesi ahkâmına aykırı olarak, geçiş Boğazlar serbestisi verdiğini bildirmiş ve (Seefalke) ile (Taravisio) gemilerinin geçişini de misal olarak göstermiştir.

Keza notada; Montreux sözleşmesinin Boğazları, Sovyet Rusya ve müttefiki olan devletlerin aleyhine kullanılmasını önleyici hükümleri ihtiva etmemesi sebebile, bu meselenin Potsdam'da üç devlet (Birleşik Amerika - Büyük Britanya - Sovyet Rusya) görüşüldüğü ve

a) Üç hükûmet, Boğazlara müteallik olarak Montreux'de imzalanan anlaşmanın bugünkü şartlara tekabül etmemesi hasebile, tadil edilmesi lâzımgeldiğini kabul eylemiştir.

b) Üç hükûmet, mütaakıp merhalede bu meselenin, üç devletin her birile, Türk hükûmeti arasında doğrudan doğruya görüşmelere konu teşkil etmesini .....

Şeklinde karara vardıkları ve binaenaleyh, Sovyet Rusyanın, aşağıdaki şartlara müstenit yeni bir rejimin kurulmasını istediği yazılıdır.

1 — Boğazlar bütün memleketlerin ticaret gemilerinin geçişine daima açık olmalıdır.

2 — Karadenizle sahili bulunmıyan devletlere ait harb gemilerinin Boğazlardan geçmesi, hususî surette derpiş edilen haller müstesna memnudur.

3 — Karadenize girmek ve Karadenizden çıkmak için tabiî su yolu olan Boğazlara müteallik rejimin tesisi Türkiyenin ve Karadenizde sahili bulunan diğer devletlerin salâhiyeti dahilinde olmalıdır.

4 — Boğazlarda ticarî seyrüseferin serbestisini ve Boğazların güvenliğini temin hususunda en fazla alâkadar ve bunun icraya en kadir olmaları sıfatile Türkiye ve Sovyetler Birliği, işbu Boğazların Karadenizde sahili bulunan devletler aleyhine diğer devletler tarafından kullanılmasının önüne geçmek için bunların müdafaasını müşterek vasıtalarile temin ederler.

Sovyet hükûmeti bu deklerasyondan, Birleşik Amerika ve Büyük Britanya hükûmetlerini haberdar eder.

Birinci Rus notasına Türkiyenin cevabı:

Türkiye hükûmeti, birinci Rus notasına 22 - Ağustos - 946 tarihinde cevap vermiştir. Bu cevapta; Sovyet isteklerinin şekil ve esası hakkında incelemeye girmeden evvel, Montreux sözleşmesinin, Türkiye tarafından ihlâl edilmediğini, Sovyet Rusyanın delil olarak ileri sürdüğü vak'aları zikretmek suretile açıklamış ve bilâhara, yürürlükte olan rejim hakkında Türkiye hükûmetinin düşüncelerini bildirmiştir. Bu hususlar notada şöylece açıklanıyor.

Seefalke motorunun geçişi:

Harb filoları salnamesinde mukayyet bulunmıyan ve Alman Ticaret Bandrasını taşıyan 37 tonilâtoluk (Seefalke) motoru, 6 - Temmuz - 1941 tarihinde Çanakkale Boğazının önüne gelerek Köstenceye gitmek üzere Boğazlardan geçiş talebinde bulunmuştur. Motor silâhla mücehhez değildi ve içinde büyük bir cankurtaran simidi ile bir tahlisiye sandalından başka birşey bulunmuyordu. Harb gayeleri yolunda kullanılacağını tahmin ettirebilecek hiçbir emareyê desteres olunamadığı ve harb gemilerinin hususiyetlerine müteallik 2 numaralı lâhikada zikrolunan vasıflardan hiçbirini haiz bulunmadığı cihetle işbu motorun Boğazlardan geçmesine müsaade edilmiştir.

Tarvisio adlı İtalyan petrol gemisi meselesinde ise:

Bu gemi, Haziran 1941 de ticaret gemisi olarak Boğazlardan geçmiştir. Bu gemi, İtalyan Harb Filosu muavin gemileri listesinde de kayıtlı bulunduğu cihetle, geçişin hileli bir fiil teşkil ettiği hususunda Dış İşleri Bakanlığının nazarı dikkati celbedilmiştir. İtalyan Büyük Elçiliğinden izahat istenilmesi üzerine, mezkûr Büyük Elçilik (Tarvisio) nun muavin gemiler listesinden çıkarılmış bulunduğunu ve sırf ticarî maksatlarla seferler yaptığını kat'iyetle ifade etmiştir. Buna rağmen Cümhuriyet Hükûmeti, yetkili makamlara, bir daha geçmek teşebbüsünde bulunduğunda (Tarvisio) yu durdurmaları emrini vermiştir. Filhakika 9 - Ağustos - 941 de (Tarvisio) ikinci defa olarak Çanakkale Boğazının önüne gelmiş fakat geçmesine müsaade olunmamıştır. İtalyan Büyük Elçiliğinin ısrarına rağmen Cümhuriyet Hükûmeti, harb zamanında, muavin gemileri ticaret gemisine kalbetmek hakkını tanımamak hususundaki noktai nazarını değiştirmemiştir. (Tarvisio) telsiz cihazları mühürlü bir halde 25 gün Çanakkale limanında kaldıktan sonra 2 - eylûl tarihinde Akdenize dönmüştür.

Sovyet Büyük Elçisi, 25 - Ağustos - 1941 tarihinde vâki ziyareti esnasında Dış İşleri Bakanına, Cümhuriyet Hükûmetinin bu meseledeki kararı dolayısile Sovyet Hükûmetinin minnettarlığını ifade ve Türk Hükûmetinin, muavin gemilerin ticaret gemisine kalbinin kabul edilemiyeceği hususundaki noktai nazarına hükûmetinin tamamen iştirak ettiğini teyit eylemiştir.

Sözleşmenin, Türkiye tarafından ihlâl edilmediği bu şekilde açıklandıktan sonra, Türkiye Hükûmetinin, Montreux sözleşmesi ve kurulması istenilen yeni rejim hakkındaki düşüncelerini şöylece izah etmiştir.

Yukarki izahattan da anlaşılacağı veçhile, Montreux sözleşmesine atfedilen kusur, rejimin tamamen hukukî çehresini tanzim ve olayların icapları karşısında kıymetini ispat eden öz hükümlerinden ziyade, sözleşmenin sırf teknik zeylini teşkil eden harb gemilerinin tarifini, evsafını ve tonajının hesaplanmasını istihdaf etmektedir. Muhtelif şekillerile harb zaruretleri, taktik ve stratejik ihtiyaçlar, bazı muharipleri savaş esnasında evsaf ve tonaj noktai nazarından Montreux sözleşmesinin tarif ettiği harb gemileri tipinden tamamen uzaklaşan ve bu itibarla sözleşmenin 7. maddesi şümulüne giren zararsız ticaret gemileri evsafını arzeden yeni tip gemiler kabulüne sevketmiştir. Montreux sözleşmesi hükümlerile mukayyet olan Türkiye Cümhuriyeti Hükûmeti ise Boğazlara gelen gemilerin harb veya ticaret gemisi evsafını, elinde mevcut bu ahdî kıstaslarla tâyin etmiş ve ona göre geçiş müsaadesini ya reddetmiş yahut ta vermiştir. Şu halde bu bakımdan tevcih edilecek hiçbir tariz olamaz. Diğer taraftan Boğazlardan transit geçen gemiler üzerinde Türk makamlarının murakabesi de, sözleşme mucibince bahis mevzuu gemilerin tâbi olacağı yegâne kontrol nev'inin (Gece ve gündüz ve mümkün olduğu kadar süratle) yapılması lâzımgelen sıhhî kontrola inhisar etmesi do-

layısile bir kat daha güçleşmiş bulunuyordu. Nezaret ve kontrolun fevkalâde güç şartları içinde, birkaç nadir gemi, sözleşmenin geçişe cevaz verdiği bir şekle bürünerek Boğazlardan hile ile geçebilmiş ise de, Türkiye Cümhuriyet Hükûmeti daima iyi niyetle hareket ederek bu hususdaki taleplerden haberdar olur olmaz, hilenin tekerrürüne mâni olacak tedbirlerin alınmasına müracaat eylemiştir. Sovyet Hükûmeti sırf özel menfaatlerine uygun düşen bir Boğazlar rejimi elde edebilmek hususundaki bütün delillerini Montreux sözleşmesile kurulan rejimin Boğazların, Karadeniz devletlerine karşı hasmane gayelerle kullanılmasını önliyen şartları temin etmediği iddiasına istinat ettirmektedir. Gerçekte Sovyet Büyük Elçiliğinin teşebbüslerine mevzu teşkil eden hileli birkaç geçiş vak'asından başka II. Dünya harbi sırasında Sovyet Hükûmeti, bir defa bile Karadenizde kendi emniyetini tehlikeye koyabilecek bir durum için Türkiye Hükûmetine müracaatte bulunmamıştır. Türkiyenin dürüstlüğü hususunda esaslı bir derunî huzur hissinin mevcudiyetini gösteren bu hareket tarzı kolaylıkla anlaşılabilir. Zira komşusunun asla inhiraf kaydetmiyen siyasî hareket tutumunu takip hususunda fevkalâde ilgili bir devlet sıfatile Sovyet Rusya, stratejik ve taktik hedefler için Boğazların serbestçe kullanılmasının arzettiği ölçülmiyecek derecede önemli faydalara rağmen, Mihver devletlerinin, asla harb gemilerini geçirmek üzere Boğazları zorlamağa cesaret edemediklerini en evvel müşahede eden memleket olmuştur. Boğazların serbestçe kullanılması imkânının Mihver devletlerince azımsanmasından ileri gelmediği pek tabiî aşikâr olan bu istinkâf keyfiyetini, Türkiye Cümhuriyeti tarihinin kendisine tevdi ettiği Boğazları bekçiliği vazifesinin ifasında gösterdiği iktidar ve hattâ bazen bizzat kendi menfaatleri aleyhine taassuba kadar varan mutlak dürüstlükten mülhem genel kanaatin en parlak delili olarak tebarüz ettirmeyi lüzumlu saymaktadır. Türkiye Hükûmetinin bu hususdaki dürüst durumu karşısında tarihin vereceği hükmü, hiç şüphesiz ki; ticaret gemileri şeklinde maskelenmiş bir iki Mihver gemisinin Türk Makamlarının iyi niyet ve istekleri haricinde hileli bir şekilde geçişleri değiştirmeğe kâfi gelemez.

Şu halde, bugünkü şarttara uymadığı şeklindeki Montreux sözleşmesine yapılan tenkidi, Türkiye Cümhuriyeti Hükûmeti bu sözleşmenin harb gemilerini tarifine vasıflarına ve tonajına taallûk eden teknik kısmile transit olarak geçen gemilerin kontrolüne ait hükümlerini hedef tuttuğu nispette kabule değer görmektedir. Türk Hükûmeti vak'alar karşısında eskiyen ve tecrübelerle kusurları meydana çıkan yukarda mezkûr tarif ve hükümlerin bugünkü teknik mütalâalara ve şartlara uygunlaştırılması gerektiğini teslim etmektedir. Ancak, münferit ve istisnaî kalmaları zarurî bulunan bu vak'aların muvazeneli bir vesika olan sözleşmeyi ortadan kaldırmaya sebep teşkil etmesini ve hassaten bunlardan kendisi aleyhine sözde bir mesuliyet tevcih olunmasını kabul edemez. Türk Hükûmeti, gayet mahdut olan ve esasen süratle tashih edilmiş bulunan Boğazlardan hileli geçiş vak'alarını harb harekâtının

umumî çerçevesi dahilinde Sovyetler Birliğinin emniyetini haleldar edecek bir vüs'ati bulmuş olmasını tasavvur edemez. Türk Hükûmeti, Montreux rejiminin tatbikında iyi niyetle ve milletlearası mesuliyetleri üstün ölçüde müdrik olarak Boğazların muhafızlığını yapmaktan asla fariğ olmadığını dünya efkârı umumiyesi muvacehesinde teyit ve icabında bir tahkim mercii huzurunda ispat edebilecek durumda bulunduğuna kaildir.

Ortaya atılan meselenin esasına gelince:

Cümhuriyet Hükûmeti Sovyet tadil tekliflerini teşkil eden 5 prensipten bilgi edinmiştir. Cümhuriyet Hükûmeti, ilk üç noktada Amerika Birleşik Devletleri Hükûmeti tarafından Montreux sözleşmesinin bugünkü şartlara uygunlaştırılması hakkında 2 - Kasım - 1945 tarihinde yapılmış olan tekliflerin aşağı yukarı aynı ifadelerle tekrarlandığını müşahede etmektedir. Amerikan telkinlerine zamanında verdiği cevapta Türk Hükûmeti bilhassa şunları bildirmişti:

Ticaret gemilerinin ve harb gemilerinin Boğazlardan geçiş serbestisi prensibinin Türkiyenin Egemenlik ve güvenlik haklarile en iyi tarzda telifi bizzat Montreux sözleşmesinin bünyesinde derpiş edilmiş bulunan vaziülimza devletler arasında aktedilecek büyük bir konferansa terettüp eder.

Türkiye Hükûmeti, Postdam'da temsil edilmiş olan üç devletin, Boğazlar meselesi hakkındaki tam noktai nazarlarını öğrenince meseleyi esaslı bir şekilde ele almaktan fariğ olmıyacak ve bunun neticesinde tezini yukarda zikri geçen devletlere bildirmeğe müracaat edecektir. Bununla beraber Türk Hükûmetinin Amerikan tekliflerini müsait surette karşılamakta olduğu ve bu tekliflerin bazı şartlar ve ihtirazî kayıtlar altında müzakereye esas teşkil etmeğe lâyık bulunduğunu şimdiden söyliyebilir.

Amerika Birleşik Devletlerinin mutasavver bir konferansa iştirakine gelince, Türk Hükûmeti bunu sadece hararetli bir temenni tahakkuku olarak değil aynı zamanda mutlak bir milletlerarası zaruret olaraktan mütalâa eder. Aynı cevap bugün Sovyet notasındaki ilk üç teklif hakkında da muteberdir.

4 ve 5 inci maddedeki taleplere dair:

Rus notasının 4 ve 5. maddelerindeki teklifler üzerinde daha derin düşünmek gerekmektedir.

4. noktada, diğer bütün ilgili devletlerin hariç bırakılması suretile yalnız Türkiye ile Karadenizde sahili bulunan devletler yeni esaslara göre bir Boğazlar rejimini tanzim etmeleri ileri sürülmektedir. Böyle bir telâkki evvel emirde en aşağı 1956 ya kadar sürmesi lâzımgelen Montreux sözleşmesinin müddetini ve umumî ahenk ve çerçevesi, Montreux rejiminden ayrılan bir rejimin tesisini esas itibarile reddeden tadil teklifini, tadili ancak bazı hükümlere inhisar ettiren vasfını kale almak gibi gözükmektedir. Bundan başka

müzakerelere ve muaddel metnin imzasına iştirake eşit hakları bulunan ve müzakerelere iştirak etmek arzularını en açık bir tarzda ifade etmiş olan sözleşmeyi imzalamış diğer devletlerin menfaatlerinden tegafül eder görülmektedir.

5 inci prensibe gelince:

Boğazları müştereken müdafaa teklifi Türkiyenin hiçbir suretle feragat edemiyeceği ve kayıtlandırılmasını kabul eyliyemiyeceği egemenlik haklarına ve güvenliğine aykırıdır. Cümhuriyet Hükûmeti, memleketi nereden gelirse gelsin her tecavüze karşı var kuvvetile müdafaa vazifesinin kendisine ait olduğu kanaatindedir. Şayet Türkiye Boğazlar üzerinde haiz olduğu egemenlik haklarını kendi vasıtalarile korumak iktidarında olmasa idi geçen harbte tecavüze uğrayan komşularının âkıbetinden kurtulamazdı.

Türk notasının birer sureti Montreux sözleşmesini imza etmiş olan devletlere ve keza Montreux sözleşmesinin tadili için toplanacak milletlerarası bir konferansa iştirak edecek Amerika Birleşik Devletleri Hükûmetine gönderilmiştir.

İkinci Rus notası (24 - Eylûl - 1946):

Sovyet Hükûmeti 24 - Eylûl - 1946 günü Dış İşleri Bakanlığımıza ikinci notasını vermiştir. Birincisine nazaran daha uzun olan bu notada; ileri sürdükleri beş prensipten ilk üçünün, Türk Hükûmeti tarafından müzakere mevzuu olarak kabul edilmesinden dolayı Sovyet Hükûmetinin memnun olduğu yazılıdır.

Türk Hükûmetinin 4 - 5 inci maddeleri, bahis mevzuu olarak ele alamıyacağını beyan etmesini teessürle karşılamışlar ve bu noktalar üzerinde israr ettiklerini teyit etmişlerdir.

Keza notada; Boğazların Türkiye ve Rusya tarafından müdafaa edilmesi ve aynı zamanda, Boğazlar meselesini görüşecek olan konferans toplanmadan evvel iki devlet arasında özel konuşmaların yapılması lâzımgeldiği de yazılıdır.

İkinci Rus notasına Türkiyenin cevabı:

Birinci cevapta olduğu gibi, Türk Hükûmeti bunda da hiçbir noktaya temas etmeden geçmemiş ve Sovyet iddialarına birer birer cevap vererek hakikati hak ve mantık erbabının gözleri önüne sermiştir.

Türk Hükûmetinin en ince bir tetkik mahsulü olarak hazırladığı bu cevabın ana hatları şunlardır.

1 — Türkiye Hükûmeti Boğazların müşterek müdafaası hakkındaki Rus isteklerini bir defa daha kesin olarak reddeder ve bunun Türk egemenliğini ve güvenliğini ihlâli demek olduğunu açıkça ifade eder.

2 — Türkiye Hükûmeti; Türk ve Rus Hükûmetleri arasında bu konuda açılması arzu edilen görüşmeleri reddeder ve bu meselenin, Birleşik Amerika Devletinin de bulunacağı milletlerarası bir konferansta ele alınmasını ileri sürer.

3 — Türkiye Hükûmeti, Montreux sözleşmesinin tadiline hazır olduğunu ve fakat tadil şekli ile İstiklâl ve egemenliğine dokunacak herhangi bir hal suretini asla kabul etmiyeceğini bir kere daha teyit eder.

4 — Türkiye Hükûmeti, Sovyet Hükûmetine, Karadenize sahildar diğer devletler adına konuşmak yetkisi bulunmadığını hatırlatır.

5 — Türkiye Hükûmeti; Lozanda Rus Murahhası Çiçerinin, Boğazlardan geçiş kontrolunun Türkiyenin elinden alınması tasavvuruna karşı (Bu Türkiyenin egemenlik ve bağımsızlığının açık bir ihlâli olur) dediğini hatırlatır.

6 — Türk Hükûmeti; Sovyetler tartışma konularının artık tarihî olduğunu ve arzu edilirse hakeme müracaat edilebileceğini kesin olarak ifade eder.

Sovyet notaları karşısında İngiliz ve Amerikan görüşü

Sovyet Rusya ile Türkiye arasında bu notalar teati edilirken Birleşik Amerika Devleti resmî beyanatta bulunmadan evvel bir Amerikan filosu Akdenize geldi. Ayrıca Rendolph uçak gemisi ile bir kruvazör, bir muhrip ve bir çıkarma gemisinden mürekkep bir filo da İzmiri ziyaret etti.

Bu hâdiseler, Rus notalarına karşı Amerikanın Türkiyeyi tutacağına birer delildi. Amerikan gemilerinin Türk Limanlarını ziyaret edişini bahis mevzuu eden bir Amerikan gazetesi de şöyle demekte idi:

(Bu ziyaret, Boğazlar meselesi dolayısile hâdiselerin aldığı şekle, Birleşik Amerikada atfedilen ehemmiyete en mükemmel bir delildir.

Birleşik Amerika 9 - Ekim - 1946 da Sovyet Hükûmetine bir nota verdi. Bu notadan şu neticeleri çıkarabiliriz.

1 — Boğazların müdafaası Türkiyeye ait olmalıdır.

2 — Boğazların kontrolu, yalnız Karadeniz devletlerine değil; Amerika da dahil olmak üzere bütün devletleri ilgilendirir.

3 — Boğazlar, herhangi bir şekil ve suretle tecavüze uğrarsa, bu durumun birleşmiş milletler güvenlik konseyini harekete geçireceği tabiîdir.

İngiliz noktai nazarına gelince:

22 - Ekim - 1946 tarihinde İngiliz Dış İşleri Bakanı M. Bevin, Avam Kamarasında şöyle söylemiştir: (Büyük Britanya Hükûmeti açıkça bildirir ki; Ruslara Boğazda üs verilmesi, Türkiye hükümranlığını haksız olarak ihlâlidir ve Türkiyenin bir yabancı hâkimiyeti altına girmesidir. Bundan başka, Boğazarla alâkalı diğer bütün devletlerin de hakları ihlâl edilmiş olur.)

Yine İngiliz görüşüne göre; Montreux sözleşmesi tadile muhtaçtır, fakat

Büyük Britanya Hükûmeti bu su yolunun milletlerarası veçhesini daima gözönünde tutmak ister. Harb sırasında Montreux sözleşmesinin tatbikı bahsinde Türk Hükûmetile, birkaç görüş ayrılıklarına rağmen Büyük Britanya hükûmeti genel olarak, sözleşmenin hükümlerine büyük bir itina ile riayet olunduğu kanaatindedir. Boğazların; Türkiye ve Rusya tarafından müştereken müdafaasını, Büyük Britanya Hükûmeti kabul edemez ve bu vâdide Birleşik Amerika devleti ile mutabıktır.

Notaların dünya basınındaki tesirleri:

İngiltere ve Amerika başta olmak üzere, bütün dünya basını, Boğazlar hakkındaki Sovyet talebini haksız bulmuşlar ve bunu, Türkiyeyi, hegemonya altına almak için ileri sürülmüş bir vesile olarak vasıflandırmışlardır.

Türk basınındaki tesirleri:

Notalar karşısında, gerek efkârı umumiyede ve gerekse bunun tercümanı olan matbuatta, Rusyaya karşı nefret hisleri belirmiştir. Türk Basını büyük bir basiret ve itidalle, davamızın her noktasında haklı olduğumuzu bütün delillerile izah etmiştir. Bu konuda Rus gazetelerile Türk Basını arasında tartışmalar da olmuştur.

Sovyetler ikinci notamıza cevap vermemişlerdir. Fakat bu sükût, Sovyetlerin isteklerinden vazgeçtiğine delâlet etmez, 20 - Eylûl - 1947 de Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun son toplantısında, Sovyet Delegesi Vichinsky'nin söylediği nutuk mânidardır.

Vichinsky nutkunda; Türkiyeyi tuttuklarından dolayı, İngiltere ve Amerikaya şiddetle hücum etmiş ve ezcümle şöyle demiştir:

(İngiltere ve Amerika kendi hodgâm ve dar emelleri uğrunda Birleşmiş Milletler Teşkilâtını kullanmak ve dışına çıkmaktadır. Marchall Plânı ve Truman doktrini ile Birleşik Amerika, milletlerarası işbirliği ve Birleşmiş Milletlerin müşterek hareketleri prensibini terkediyor. Birleşik Amerika, Sovyetler Birliğine karşı harb hazırlıyor.)

Radyo Gazetesi bu nutku tahlil ederek şöyle cevap vermişti:

(Sovyet Diplomatının sözlerile vak'alar arasındaki tezat bütün dünyanın malûmudur. Vichinsky'nin Amerika, Türkiye ve Yunanistanda bir harb havası estiğini iddia etmesi ve bu memleketler basın ve radyolarının yayınlarına karşı Birleşmiş Milletler Genel Kurulundan vaziyet almasını istemesi kanaatimizce, Rus politikasına karşı sezilen infialden doğma, telâş ve korkunun açık misalidir. Türkiyenin millî varlığına ve toprak bütünlüğüne yöneltilen istekleri, Türkiyenin şiddet ve vakarla reddedişi, Sovyet basın ve radyolarının, Türkiyeye karşı, milletlerarası nezaket kaidelerine değil, aynı zamanda basit terbiye kaidelerine dahi uygun olmıyacak şekilde hücuma geçmelerine sebebiyet vermiştir. Tabiî, bu basın ve radyolar lâyık oldukları cevabı almışlar ve almağa da devam edeceklerdir.)