T.C.
KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TÜRK DIŞ POLİTİKASINDA DENİZ KUVVETLERİNİN ROLÜ 1939-1960

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HASAN KULAÇ

ANA BİLİM DALI: ULUSLARARASI İLİŞKİLER
PROGRAM : SİYASİ TARİH

KOCAELİ - 2006

T.C.
KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TÜRK DIŞ POLİTİKASINDA DENİZ KUVVETLERİNİN ROLÜ 1939-1960

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HASAN KULAÇ

ANA BİLİM DALI: ULUSLARARASI İLİŞKİLER
PROGRAM : SİYASİ TARİH

DANIŞMAN

YRD.DOÇ.DR. BEKİR GÜNAY

KOCAELİ - 2006

T.C.

KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TÜRK DIŞ POLİTİKASINDA DENİZ KUVVETLERİNİN ROLÜ 1939-1960

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tezi Hazırlayan: HASAN KULAÇ

Tezin Kabul Edildiği Enstitü Kurulu tarih ve Nu: ……/…../2006 –

2006/…..

Hasret ÇOMAK	**Kenan DAĞCI**	**Bekir Günay**
Prof.Dr.	**Yrd.Doç.Dr.**	**Yrd.Doç.Dr.**

KOCAELİ - 2006

SUNUŞ

Birçok kişi için deniz, sayesinde ulaşım sağlanan bir düzlem veya kıyısında hoşça vakit geçirilen büyük bir su birikintisi olarak görülür. Oysa denizler bazıları için bir gelir kaynağı, bir tutku ve gücünü ispatlayacağı arenadır.

Ulusu oluşturan bireylerin denize bakışı, devletlerinin de denize bakışını etkilemiş ve şekillendirmiştir. Bizim denize bakışımız daha çok kıyıdan değil, denizin içinden kendimize bakış şeklinde olmuştur. Denizi güç gösterisi yapılacak arena olarak görmüş, bu güç gösterisini yaparken de, denizlerin bir nevi nimetlerinden faydalanmaktayız.

Tarih boyunca denizi kontrol eden uluslar büyük ve kalıcı devletler kurabilmişlerdir. Türk tarihi incelendiğinde, Türklerin bir çok büyük devlet kurduğu görülmektedir. Kurulan bu devletlerden en uzun ömürlü olanı Osmanlı İmparatorluğu'dur. Bunun nedenlerinden birinin de güçlü bir donanmaya sahip olmasından kaynaklandığını değerlendiriyorum. Donanma demek, bir devletin savunma hattını anakarasından, donanmanın menzili kadar uzağa taşımasıdır. Yine o devletin ilgi alanları da donanma menzili ile sınırlıdır.

Denizde, devleti temsil eden "Harp Gemisi"dir. Harp gemisi, uluslararası hukuk normlarında, bir devletin ülke parçası olarak değerlendirilir. Ana ülkesinden belki de binlerce mil uzakta, bir yabancı devletin hükümranlık alanı olan limanda, devletinin küçük bir parçasını temsil eder ve çok istisnai haller dışında gemi içinde kendi devletinin kanunları geçerlidir.

Denizciliği ile öne çıkmış devletler, harp gemisini savaşlar dışında da diplomatik baskı aracı olarak kullanmışlardır. Bir dönem bunu Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşundan hemen sonra Gazi Mustafa Kemal Atatürk de bu aracı çok iyi kullanmışlardır.

Çalışmamızın amacı, çok fazla üzerinde çalışılmayan ve hafızalardan bir çoğu silinmemiş olan hatıraların bir kaynak olarak ortaya konularak, daha sonraki araştırmacılar için başlangıç belgesi oluşturmaktır.

Çalışmamızın sınırını çizdiğimiz 1939-1960 dönemini; Türk Deniz Kuvvetleri'nin diplomasi açısından irdelenmediği ve çok yakın bir dönem olmasına rağmen; birkaç üzücü kaza dışında Denizcilik adına akılda bir şeylerin olamaması nedeniyle seçtik.

Bu incelemede, geçimini bir şekilde denizden elde eden bana, denizci atalarının hatırası önünde; sadece, ben de bir şeyler yaptım tesellisini sağlayacak; bir konuyu seçmemde ve çalışmamda yardımcı olan, tez danışmanım Yrd.Doç.Dr. Bekir Günay'a teşekkür ve saygılarımı sunmayı borç bilirim.

Ayrıca Yüksek Lisans eğitimim sırasında, yoğun mesai ortamımın gereği olarak, çalışmalarımı taşıdığım evimde, üç çocuğumuzun babalık görevlerinin büyük bir kısmını da üstlenen ve evimizin her türlü ihtiyacına yetişmeye çalışan muhterem eşim Banu Kulaç ile varlıkları ile çalışmama ivme kazandıran çocuklarımız, Emre, Ayşe ve Elif'e müteşekkirim.

Kocaeli/Gölcük, Haziran 2006

Hasan KULAÇ

İÇİNDEKİLER

SUNUŞ I

İÇİNDEKİLER III

ÖZET VIII

ABSTRACT XI

KISALTMALAR XIII

GİRİŞ 1

I. DENİZİN VE DENİZ GÜCÜNÜN DÜNYA STRATEJİSİNDEKİ YERİNE GENEL BAKIŞ 2

A. Denizlerin Siyasi Önemi 7

B. Denizlerin Ekonomik Olarak Etkileri 9

C. Askeri ve Diplomatik Açıdan Denizlerin Önemi 11

D. Denizcilik Gücü ve Deniz Kuvvetlerinin Kavramsal Analizi 12

1. Deniz Kuvvetinin Deniz Gücü İçindeki Yeri 18

2. Deniz Kuvvetlerine Verilebilecek Görevler 20

E. Deniz Kuvvetlerinin Dış Politika Aracı Olarak Kullanılması 23

F. Dünyada Deniz Gücü Diplomasisi Uygulamaları 26

II. OSMANLI'DAN CUMHURİYETE(1939'A KADAR) DİPLOMASİDE TÜRK DENİZ KUVVETLERİNİN KULLANILMASINA GENEL BAKIŞ 33

A. Türklerin Denizle Buluşması 33

B. Osmanlı Denizciliğinin Gelişimi ve Dış Politika Aracı Olarak Kullanılması 36

1. Kuruluş Dönemi Donanması 36

2. Yükseliş Dönemi Donanması 37

3. Denizlerin Kontrolünün Kaybedilmesi ve Çöküş 41

4. I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Mücadelesinde Deniz Kuvvetleri 46

C. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Deniz Kuvvetleri ve Dış Politika Aracı Olarak Kullanılmasına Bakış (1923-1938) 48

1. Başlangıç Evresi 49

2. Gelişim Evresi 51

III. 1939-1960 YILLARI ARASINDA TÜRK DIŞ POLİTİKASINDAKİ SİYASİ GELİŞMELERİN GENEL DEĞERLENDİRMESİ 61

A. II. Dünya Savaşındaki Türk Dış Politikası 61

B. II. Dünya Savaşı Sonrası Türk Dış Politikasındaki Gelişmeler (1945-1950) 69

1. ABD Türkiye İlişkilerinin Gelişimi 70

2. Kore Savaşı 73

3. Türkiye'nin NATO'YA Girişi 75

C. **1950-1960 Yılları Arası Dış Politik Olaylara Genel Bakış** 77

1. Balkan Paktı 77

2. Bağdat Paktı, CENTO 78

3. Ege Ve Kıbrıs Sorunları Kapsamında Yunanistan ile İlişkiler 80

IV. II. DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİNDE TÜRK DENİZ KUVVETLERİ FAALİYETLERİ (1939-1945) 83

A. Deniz Kuvvetlerinin Aldığı Savaş Tedbirleri 83

B. II. Dünya Savaşı Sırasında Türkiye'de İnşa ve Yurt Dışından Tedarik Edilen Savaş Gemileri 87

1. Savaşın Başlangıcında Almanya ile Başlatılan Gemi İnşa Faaliyetleri 87

2. İngiltere'den Tedarik Edilen Gemi ve Malzemeler 89

a. Gemi Tedarikleri 90

b. Fabrika ve Malzemeler 92

3. Milli Gemi İnşa Faaliyetleri 95

C. II. Dünya Savaşı Sırasında Türkiye'nin Çevre Denizlerinde Yaşanan Kaza ve Kayıplar 97

1. Meçhul Denizaltı Faaliyetleri 97

2. Refah Faciası 99

3. Atılay Denizatlısının Batışı 104

D. Savaş Sırasında Yürütülen Öğretim Faaliyetleri 105

E. Savaş Sırasında Esir Mübadelesi ve Enterne Faaliyetleri 106

V. II. DÜNYA SAVAŞI SONRASI SİYASİ GELİŞMELERE PARALEL DEĞİŞEN DENİZ KUVVETLERİ (1945-1950) 109

A. Savaşın Denizler Üzerindeki Etkisini Azaltma Arayışları 111

B. Batı ile İlişkilerin Gelişimi Paralelinde Deniz Kuvvetlerinin Değişimi 114

1. Yeni Stratejik Ortak ABD ve Deniz Kuvvetlerine Destek/Yardım Faaliyetleri 116

2. Muharip Unsurlardaki Değişim 120
a. İngiltere'den Alınan Gemiler 120
b. Deniz Kuvvetleri Envanterine ABD menşeli Gemilerin Girişi 122
c. Kadrodan Çıkarılan Gemiler 125
3. Üs Geliştirme ve Yenileştirme Faaliyetleri 125
4. Eğitim Kurumlarındaki Yapılanmalar 128
C. 1945-1950 Dönemimde Bayrak Gösterme Kapsamında Denizlerde İcra Edilen Tatbikat ve Faaliyetler 129

VI. TÜRK SİYASAL HAYATINDAKİ DEĞİŞİMİN DENİZ KUVVETLERİNE YANSIMASI (1950-1960) 131
A. Artan ABD-Türkiye İlişkilerinin Deniz Kuvvetlerine Etkisi 137
1. ABD tarafından Türkiye'ye verilen Gemiler 138
2. Lojistik ve Üs Geliştirme Alanındaki Faaliyetler 140
a. Gölcük Üssü Geliştirme Faaliyetleri 143
b. İstanbul ve Marmara Bölgesi 144
c. İskenderun ve Akdeniz Bölgesi 144
d. Karadeniz Bölgesi ve Ereğli 145
B. NATO ile Birlikte Tekrar Akdeniz'e Açılan Türk Denizcileri 146
1. Deniz Kuvvetlerinde NATO Kuvvet Yapısına Uygun Olarak Teşkilat Değişimleri 147
2. Değişen Donanma Yapısı 152
3. NATO Bünyesinde İcra Edilen Tatbikatlar ve Bayrak Gösterme 154

C. Türkiye'nin Ortadoğu Politikaları Kapsamında Hint Okyanusunda Deniz Kuvvetleri 156

D. Deniz Kuvvetlerinin Milli Deniz Faaliyetleri ve Diplomatik Görevler 158

1. Deniz Kuvvetleri Emrindeki Gemilerin Yaptıkları Diplomatik Görevler 159

2. Deniz Kuvvetlerinin Milli Tatbikatları 162

SONUÇ 164

KAYNAKÇA 169

EKLER 188

ÖZGEÇMİŞ

ÖZET

Verimli alanlara sahip olan denizler, kendisini kullanmasını bilenlere büyük imkanlar sağlayan, onların önlerine dağlar, vadiler gibi engeller koymayan bir coğrafyadır. İnsanoğlundan istediği onun kurallarına uygun olarak hareket etmesidir.

Denizin üzerinde, insanoğlunun faaliyetlerini icra etmesinde en önemli aracı gemidir. Gemi öyle bir vasıtadır ki ayrıldığı limandan, varacağı limana sadece nesnel bir varlık taşımaz aynı zamanda kültür ve medeniyet transfer eder. Bunun en güzel örnekleri de deniz kıyılarında oluşan denizci medeniyetlerdeki çok kültürlülük ve dışa açık olmanın yanında, hızlı gelişimdir.

Bu engin mekanın, yani denizlerin kullanımının ölçüsünü belirleyen ve bu mekandaki etkinliği sağlayan güç de denizcilik gücü olarak ifade edilmektedir. Gerek askeri açıdan gerekse ticaret maksatlarıyla, milletlerin bu gücü ilk çağlardan itibaren kullanmaları ile karşılıklı olarak birbirinden istifade etmeleri ve güç aktarımına esas bir alan olarak denizlerin stratejik araç olarak kullanılması sağlanmıştır. Dünyanın gelişmesi paralelinde, teknolojik evrimle doğrudan alakalı olarak kaynak ihtiyaçlarının karşılanmasında da denizlerin anlamı ve işletimi devletlerin bütün fonksiyonlarını, özellikle iktisadi kazanımlarını etkilemektedir. Ayrıca, denizler konuşlanma ve geçişler için izin alınmasını gerektirmemektedir. Zararsız geçiş ve transit geçişler ile yabancı ülke karasuları ile boğaz ve kanallarından geçiş yapılabilir.

Deniz kendisinden yararlanmasını bilen uluslara sağladığı sonsuz kaynaklar ve çıkarlarla uygarlıkların doğuşu ve gelişimine en büyük desteği oluşturduğu gibi bunların yayılmalarına ve kaynaşmalarına da yol açmıştır. Bu bakımdan rahatlıkla diyebiliriz

ki, çağlar boyunca deniz yolu ile ulaştırılan değerlerin en büyükleri bilim kültür ile uygarlık olmuştur ve olagelmektedir.

Gelecek için yapılan bütün temennilerde Büyük Türkiye–ekonomisi güçlü, uluslararası sistemlerde etkin ve refaha kavuşmuş–idealinin varlığı görünmektedir. Bu maksatla ekonomik, siyasi, teknolojik, bilgi üretimi ve askeri açılardan tüm maddi ve manevi araçların denizler üzerindeki koordinasyonunu sağlayacak stratejik bir açılım, bu vizyonun gerçekleşmesini sağlayabilecektir.

Soğuk Savaş Dönemi olarak adlandırdığımız süreçte, iki stratejik paktın dengeleri üzerine kurulan dünya ekonomik ve politik sisteminin 1989 yılından itibaren değişmesiyle, dünya yeni dengeler arayışına girdiğinden; Yeni Dünya Düzeni döneminde veya soğuk savaş sonrası dönemde Türkiye'nin bu denge arayışlı durumdan siyasi, sosyal, kültürel, askeri, ekonomik, doğal kaynaklar olarak zor coğrafyasının getirdiği şartlara uyum sağlaması gerektiği ortaya çıkmıştır. Bu nedenle de, soğuk savaş döneminin iyi irdelenerek günümüz olaylarına ayna tutmak gerekmektedir.

Bir devletin savunması silahlı gücünün korunma maksadıyla konuşlandırdığı hatlardan başlar. Hareketlilik özelliği ile deniz kuvvetleri, savunma hattını ülkenin anakarasından daha ileride oluşturmaktadır. Bunun en güzel örneklerini kendi tarihimizde de görmekteyiz. Osmanlı Donanması'nın güçsüz olduğu dönemlerde Başkent İstanbul dahi yabancı donanmaların etkisine açık olmuştur.

600 yıl boyunca süper güç olarak ayakta kalan Osmanlı Devleti'nin yıkılış süreci de uzun olmuş ve bu süreçte bölgesel güç rolünde devam etmiştir. Osmanlı Devleti'nden bölgesel güç mirasını devralan Türkiye Cumhuriyeti, bağımsızlık mücadelesini tamamlar tamamlamaz rolünün gereği olan refleksleri Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK'ün üstün öngörüsü ile göstermiştir. Yok olmak üzere olan bir donanmadan, Akdeniz'de hatırı sayılır bir donanma oluşturan ATATÜRK, bu donanmayı diplomatik güç unsuru olarak kullanmıştır. Cumhuriyeti kuran kadrolarda kara kuvvetleri kökenli subayların

oluşu, daima donamaya karşı ihtiyatlı yaklaşımı getirmiştir. Gazi'nin vefatı ile donanmanın kullanım konseptinde anlayış değişikliğine gidildiği görülmektedir.

Bu çalışmamızda, Gazi'den sonraki dönemde deniz kuvvetlerinin kullanımının nasıl olduğu konusuna açıklık getirmek hedeflenmiştir. Bu maksatla da, çalışmamızda denizcilik gücü ile diplomasi alanında kullanımını öncelikle detaylı olarak ele alınmıştır. II. Bölümde ise günümüze yansıması konunun deniz gücü değişimi kapsamında daha iyi irdelenmesi amacıyla Türk deniz gücünün tarihsel değişimi anlatılmıştır.

Konu kapsamı olan, 1939-1960 yılları arasındaki Türk dış politikası, bilinen ve açık yönleri ile verilerek, Deniz Kuvvetlerinin gelişimine paralel dış politika aracı olarak kullanılması irdelenmeye çalışılmıştır. Çalışma ilerledikçe, Türk Deniz Kuvvetleri'nin, Türk Dış Politikasına etkisinin ötesinde dış politik gelişmelerin, Deniz Kuvvetlerine etkilerinin daha fazla olduğu anlaşılmıştır.

Bu çalışma bir anlamda, Deniz Kuvvetlerinin Dış Politikaya değil, dış politik gelişmelerin de deniz kuvvetlerine etkisini ortaya koymuştur.

ABSTRACT

Sea, having productive fields, is a geography giving great opportunities to ones who know how to use it and not obstructing people by mountains and valleys. What sea want from human being is obeying the rules of it.

The ship is the most important vehicle for human being to operate the activities on sea. After the ship leaves the port, not only transfers an objective existence but also transfers culture and civilization at the same time. The best example of this situation is the cultural wealth and extraversion in the civilizations on the seaside, and rapid development besides.

The power identifying the usage measurement of this wide space, namely the sea, and provide the affectivity is expressed as the maritime power. For both military and commercial purposes, the usage of this power by nations from the ancient times, by interacting with each other in a useful way and establishing a base for power transfer provided the usage of sea as a strategic tool. Parallel to improvement of world and directly related to technical evolution in responding the resource requirements the importance and the management of sea affect all of the functions of the government, especially economic acquisitions. Besides, there is no need to take permission for deployment and passage on sea. With innocent passage and transit passage, the passage can be done on foreign country territorial waters through straits and channels.

The sea supported the ones who know to make use of it in a great way for rise of civilization and development with the endless sources and benefits. In addition to this it helped dispersing and joining of the civilizations. From this point of view it can easily be

said that the biggest values transported by sea throughout the ages have been science, culture and civilization.

In all earnest desires for the future Big Turkey- powerful economy, effective and wealthy in international systems- idealism existence is present. With this aim, a strategic expansion that can provide the coordination of all materialistic and spiritual tools, economical, political, technological, information production and military on sea can make this vision become real.

In the process called Cold War Period, the world's economic and politic system established according to the balances of two strategic pact started to change from 1989 and the world started to look for new balances. Because of these changes, in the period of changing environment and balance seeking in New World Order and after Cold War time, the fact that Turkey must be in harmony with conditions, like political, social, cultural, military, economical, natural sources due to the hard geographical structure is appeared. For this reason, the cold war period must be studied carefully and must be used as a mirror to today's events.

Defense of a government starts from the lines where the armed forces are deployed in order to be protected. Because of the mobility feature, Naval Forces form the defense line farther than the country's continent. We can see the best examples in our history. In the periods when Ottoman Navy was weak, even Capital City Istanbul was receptive to foreign navy's effects.

The demolishing period of The Ottoman Empire, which was the superb power for 600 years, was also a long period and in this period The Empire carried on the role of regional power. Turkish Republic that received the regional power inheritance from Ottoman Empire showed the reflexes in accordance with the role of regional power immediately after the independent war with the great foresight of Mustafa Kemal ATATURK. ATATURK who constitutes a considerable Navy in Mediterranean from almost a vanishing navy,

used this navy as a diplomatic power. Because the officers from Army took place mostly in Establish of Republic, approach to navy was cautious always. It is seen that after the death of Gazi using concept of Navy was changed.

In this study, it is aimed to throw light on how Navy was used after Gazi's death. With this purpose, in our study, first of all maritime power and its usage in diplomacy are detailed. In the second chapter reflection of it to today and in order to study the subject in the scope of changing maritime power carefully Turkish Maritime Power's historical change is explained.

Usage of Turkish Foreign Politics, in the scope of the subject, between the years 1939-1960 given with known and clear sides, as a foreign politics tool, which is parallel to Naval Forces development, is tried to study carefully.

In this study it is seen that not only Naval forces affected foreign politics but also foreign political developments affected Naval Forces. Especially in the period of study, as the study proceeded the weight of this effect became more visible.

KISALTMALAR

a.g.e.	:	Adı geçen eser
a.g.m.	:	Adı geçen makale
a.g.r.	:	Adı geçen rapor
a.g.t.	:	Adı geçen tez
b.	:	Baskı, basım
bkz.	:	Bakınız
BCA	:	Başbakanlık Cumhuriyet Arşivleri
çev.	:	Çeviren
D.	:	Dosya
DKDTA	:	Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi
Dz.K.K.	:	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
ed.	:	Editör
F.D.N.	:	Fotoğraf Demirbaş Numarası
F.K.	:	Fon Kodu
HAK	:	Harp Akademileri Komutanlığı
İDMA	:	İstanbul Deniz Müzesi Arşivi
O.N.	:	Oda No
R.N.	:	Raf No
s.	:	Sayfa
S.	:	Sayı
S.N.	:	Sıra No
t.y.	:	Tarih yok

vd. : ve devamı

Y.N. : Yer No

y.y. : Yer Yok

GİRİŞ

Deniz, kendisini kullanmasını bilenlere büyük imkanlar sağlayan, onların önlerine dağlar, vadiler gibi engeller koymayan ama zemini gevşek coğrafyadır. Sizden istediği sadece onun kurallarına uygun olarak hareket etmenizdir.

Denizi, kuralına uygun olarak kullanmaya başlayanlar, onu daha da çok sever ve hayatının ayrılmaz bir parçası olarak ona uygun olarak yaşamlarını devam ettirirler. Denizin farklılığı sadece kendisinin coğrafik özelliklerinin karalardan farklı olması değil, üzerinde yaşayanların yaşam biçimlerini de etkilemesidir. Denizle birlikte yaşayan insan onu sevmek, onu sevmenin yanında onunla da mücadele etmek zorundadır. Belki de bu mücadelenin insanda oluşturduğu alışkanlık nedeniyledir ki denizci insanlar ve onların oluşturduğu topluluklar yerinde duramayan ve devamlı ileriye doğru atılım içindedirler.

Denizin üzerinde insanın faaliyetlerini icra etmesinde en önemli aracı gemidir. Gemi öyle bir vasıtadır ki ayrıldığı limandan, varacağı limana sadece nesnel bir varlık taşımaz aynı zamanda kültür ve medeniyet transfer eder. Bunun en güzel örnekleri de deniz kıyılarında oluşan denizci medeniyetlerdeki çok kültürlülük ve dışa açık olmanın yanında hızlı gelişimdir.

Birleştirici ve bütünleştirici özelliğinin kullanılmaya başlamasından itibaren ticaret yapmak veya yeni ülkeler fethetmek amacıyla geçiş yolu olarak değerlendirilen denizcilik temel olarak yine de bu fonksiyonların ötesinde işlevi olmamakla birlikte sahip olduğu zenginliklerin keşfiyle insanların hayat alanını genişletmeye devam etmektedir[1].

Denizlerin kullanımından kaynaklanan gelirlerin XVII. yüzyıldan itibaren artmaya başlaması ve gerçek anlamda devletlerin güçlerine iktisadi alanda katkılarının olması XVIII. yüzyılda olmasına rağmen[2] askeri alanda ve

---

[1] W.Oliver Stewens ve Allan Westcott, **A History Of Sea Power,** New York, 1942, s.1.

[2] Paul Kennedy, **The Rise And Fall Of The Great Powers 1500-2000,** New York, 1987, s.122-125.

emperyal etkinliğin genişletilmesi alanında yaptığı katkılarla doğrudan devletlerin kullanım aracı haline gelen denizlerin fonksiyonunu Barbaros Hayrettin Paşa Kanuni'ye, "Denizlere hakim olan cihana hakim olur" güçlü deyişiyle anlatmıştır.

I. DENİZİN VE DENİZ GÜCÜNÜN DÜNYA STRATEJİSİNDEKİ YERİNE GENEL BAKIŞ

Hayatını kara parçaları üzerinde sürdüren insanoğlunun dış dünya ile etkileşimi, hareketliliği, ticareti denizler vasıtasıyla etkinlik kazanmış medeniyetlerin gelişimine hizmet etmiştir. Her etkinin arkasındaki itici fonksiyonunda bir güçle tanımlandığı muhakkaktır.

Bu engin mekanın yani denizlerin kullanımının ölçüsünü belirleyen ve bu mekandaki etkinliği sağlayan güç de denizcilik gücü olarak ifade edilmektedir. Gerek askeri açıdan gerekse ticaret maksatlarıyla, milletlerin bu gücü ilk çağlardan itibaren kullanmaları ile karşılıklı olarak birbirinden istifade etmeleri ve güç aktarımına esas bir alan olarak denizlerin stratejik araç olarak kullanılması sağlanmıştır. Dünyanın gelişmesi paralelinde, teknolojik evrimle doğrudan alakalı olarak kaynak ihtiyaçlarının karşılanmasında da denizlerin anlamı ve işletimi devletlerin bütün fonksiyonlarını, özellikle iktisadi kazanımlarını etkilemektedir. Ayrıca, denizler konuşlanma ve geçişler için izin alınmasını gerektirmemektedir. Zararsız geçiş ve transit geçişler ile yabancı ülke karasuları ile boğaz ve kanallarından geçiş yapılabilir.

Akdeniz havzasına ve çevre denizlerine hakim olarak, kendi kara stratejisinin can damarlarını denizler ile tamamlayan Osmanlı Devleti'nin lehine işlettiği "ipek yolu"nun, kendi aleyhlerine olan kayıplarından etkilenmemek maksadıyla; batılılar tarafından yapılan arayışların denizlerden olması ve tam iki yüz yıl enflasyon tanımayan Osmanlı Devleti'nin, Amerika'dan getirilen İspanyol gümüş ve altınlarıyla enflasyonu tanıdığı gerçeği, bu gücün iktisadi boyutunu XVI. yüzyıl şartlarında dahi ortaya koymaktadır.

XVIII. yüzyılda İngiltere hala bir tarım ülkesidir ve denizlerden sağlanan

gelirleri incelendiğinde, deniz ticaret hacmi hala iç üretimin % 10'u ölçüsündedir. Ancak daha sonraları için etkisi hissedilecek azimli bir çalışmanın sonucu olarak XIX. yüzyılda bir deniz imparatorluğu olmasıyla dünya üzerindeki işgal ettiği alanla ters orantılı bir alanı kullanarak hegemon güç olarak iki yüzyıl dünya üzerindeki etkinliğini sürdürmüştür[3].

Deniz kendisinden yararlanmasını bilen uluslara sağladığı sonsuz kaynaklar ve çıkarlarla uygarlıkların doğuşu ve gelişimine en büyük desteği oluşturduğu gibi bunların yayılmalarına ve kaynaşmalarına da yol açmıştır. Bu bakımdan rahatlıkla diyebiliriz ki, çağlar boyunca deniz yolu ile ulaştırılan değerlerin en büyükleri bilim kültür ile uygarlık olmuştur ve olagelmektedir.

Gelecek için yapılan bütün temennilerde Büyük Türkiye–ekonomisi güçlü, uluslararası sistemlerde etkin ve refaha kavuşmuş–idealinin varlığı görünmektedir. Bu maksatla ekonomik, siyasi, teknolojik, bilgi üretimi ve askeri açılardan tüm maddi ve manevi araçların denizler üzerindeki koordinasyonunu sağlayacak stratejik bir açılım, bu vizyonun gerçekleşmesini sağlayabilecektir.

Soğuk Savaş Dönemi olarak adlandırdığımız süreçte, iki stratejik paktın dengeleri üzerine kurulan dünya ekonomik ve politik sisteminin 1989 yılından itibaren değişmesiyle, dünya yeni dengeler arayışına girdiğinden; Yeni Dünya Düzeni döneminde veya soğuk savaş sonrası dönemde Türkiye'nin bu denge arayışlı durumdan siyasi, sosyal, kültürel, askeri, ekonomik, doğal kaynaklar olarak zor coğrafyasının getirdiği şartlara uyum sağlaması gerektiği ortaya çıkmıştır[4]. Bu nedenle de, soğuk savaş döneminin iyi irdelenerek günümüz olaylarına ayna tutmak gerekmektedir.

Bir devletin savunması silahlı gücünün korunma maksadıyla konuşlandırdığı hatlardan başlar. Hareketlilik özelliği ile deniz kuvvetleri, savunma hattını ülkenin anakarasından daha ileride oluşturmaktadır. Bunun en güzel örneklerini kendi tarihimizde de görmekteyiz. Osmanlı

---

[3] Mustafa Koç, "Soğuk Savaş sonrası Dönemde Türkiye'nin Yakın Deniz Havzalarına Bakışı ve Türk Denizcilik Stratejisi", **(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Marmara Üniversitesi Ortadoğu ve İslam Ülkeleri Enstitüsü, İstanbul, 2000, s. IX.

[4] İ.Reşat Özkan, **Dış Politika-Dış Kapının Dış Mandalı**, İstanbul, 1996, s.25.

Donanması'nın güçsüz olduğu dönemlerde Başkent İstanbul dahi yabancı donanmaların etkisine açık olmuştur.

600 yıl boyunca süper güç olarak ayakta kalan Osmanlı Devleti'nin yıkılış süreci de uzun olmuş ve bu süreçte bölgesel güç rolünde devam etmiştir. Osmanlı Devleti'nden bölgesel güç mirasını devralan Türkiye Cumhuriyeti, bağımsızlık mücadelesini tamamlar tamamlamaz rolünün gereği olan refleksleri Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK'ün üstün öngörüsü ile göstermiştir. Yok olmak üzere olan bir donanmadan, Akdeniz'de hatırı sayılır bir donanma oluşturan Gazi, bu donanmayı diplomatik güç unsuru olarak kullanmıştır. Cumhuriyeti kuran kadrolarda kara kuvvetleri kökenli subayların oluşu, daima donamaya karşı ihtiyatlı yaklaşımı getirmiştir. Gazi'nin vefatı ile donanmanın kullanım konseptinde anlayış değişikliğine gidildiği görülmektedir.

Bu çalışmamızda, Gazi'den sonraki dönemde[5] deniz kuvvetlerinin kullanımının nasıl olduğu konusuna açıklık getirmek hedeflenmiştir. Bu maksatla da, çalışmamızda denizcilik gücü ile diplomasi alanında kullanımını öncelikle detaylı olarak ele alınmıştır. II. Bölümde ise günümüze yansıması konunun deniz gücü değişimi kapsamında daha iyi irdelenmesi amacıyla Türk deniz gücünün tarihsel değişimi anlatılmıştır.

Konu kapsamı olan, 1939-1960 yılları arasındaki Türk dış politikası, bilinen ve açık yönleri ile verilerek, Deniz Kuvvetlerinin gelişimine paralel dış politika aracı olarak kullanılması irdelenmeye çalışılmıştır.

Yüzyıl süreyle dünya çapında, düzeni korumak için askeri güç ayırabilecek ve bu gücü ekonomik kaynakları ile destekleyerek, kurmuş olduğu düzeni ayakta tutabilecek şekilde örgütlenebilen devletler ***global güç*** olarak ifade edilmektedir. Dünya tarihinin uzun dönemler halinde tarifinde ve ortaya konulan analizlerde yükselen devletlerin başarılarının arka planı ile

---

[5] Bu çalışmamızı. Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK' döneminden sonraya dayandırmamızın bir nedeni de, O'nun döneminde Deniz Kuvvetleri faaliyetlerine ilişkin detaylı bir çalışmanın Rasim Ünlü tarafından hazırlanan **Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşum ve Gelişim Süreci** İstanbul, 1996 **konulu doktora tezi**nin yapılmış olmasıdır.

denizler arasında bir ilgi kurulmaktadır. [6]

Yukarıda verilen teoriye göre, denizler açısından 1494'den beri güç sistemlerinde dört dönüşüm görülmüştür. XVI. yüzyılın başında Portekiz, Afrika'nın güneyinden Hint Okyanusuna ulaşarak Hint Okyanusu üzerinde dünya deniz gücünü ele geçirmiş yaklaşık bir yüzyıl boyunca Afrika ve Brezilya'yı sömüren, Japonya ve Çin'le iyi ilişkiler kuran, Asya içi ticareti tekelleştiren Portekiz deniz alanlarının kullanımı ve aşılmasıyla ilk global sistemin taşlarını atmıştır.

Bu dönemde başlayan, Portekiz ve İspanyol mücadelesi Portekiz'i zayıflatmış aradan Hollanda'nın ikinci global güç olarak ortaya çıkmasını sağlamıştır. Hollanda 10.000 gemi ile XVII. yüzyıl sonuna kadar Baltık ticaretini ve Avrupa ticareti taşımacılığını ele geçirmiş ve bu ticareti koruyup kollayacak bir deniz kuvvetini de tesis etmiştir. Donanma vasıtasıyla sahip olduğu ticaret gemileriyle Kuzey Amerika'dan Güney Amerika'ya ve Seylan'a kadar dünyada bir deniz imparatorluğu kurmuştur. Hollanda'nın bu mücadele süresince rakibi Fransa olmuştur[7].

XVII. yüzyılın son çeyreğinde Hollanda-Fransa deniz rekabetinden faydalanan İngiltere, deniz imparatorluğu yolunda dünya ticaretini yönetmeye başlamıştır. Güney Amerika'daki sömürgelere ekonomik yönden nüfuz ederek İspanya'yı etkilemiş ve Fransa'yı Kuzey Amerika'dan ve Asya'dan uzaklaştırmıştır. Avrupa içindeki kıtasal güç kavgalarından da dengeleyici olarak istifade edince global güç olması için çevrim tamamlanmıştır.

XX. yüzyıla kadar devam eden İngiliz Deniz İmparatorluğunun gücü I. Dünya Savaşı ile birlikte kaymaya başlamış ve dünya çapındaki dengesizliğin

---

[6] George Modelski, "The Evolution of Global Politics", **Journal of World System Research,** Volume 1, Number 7**.**; Bu konuda yapılmış diğer çalışmalar Modelski ekolünden devam etmektedir Robert Gilpin, **War And Change In World Politics**, New York, 1981; Joshua Goldstein, **Long Cycles, New Haven,** Yale University, 1988; Kennedy, **a.g.e**.

[7] Kıta Avrupa'sında etkili olmayan ve batı denizlerinde görülmemekle birlikte dünya denizlerinde güç dolaştıran Hollanda'yı ortaya çıkarmıştır. Her ne kadar Modelski ve onun gibi düşünen batılıların bakış açısıyla, Hollanda'yı global güç olarak değerlendirseler de, günümüz bakış açısıyla Hollanda, Çin Denizi havzasında bölgesel, Kıta Avrupa'sında ise ticari güç olarak değerlendirilmelidir.

baş gösterdiği XX. yüzyıl ikinci yarısına kadar denizlerdeki denge sağlanamadığından bu dönem boşlukta kalmıştır. Dünya'nın II. Dünya Savaşı sonunda ortaya çıkan tablosu ile Amerika deniz imparatorluğu ve yeni dünya global gücü ortaya çıkmıştır[8].

"Dünyayı Değiştiren Kitaplar" adlı eserinde Robert B.Downs[9], iki temel eserin ABD'nin kuruluş felsefesinin ortaya konulmasında çok önemli olduğunu ve tüm dünyanın kaderini etkileyecek bir zihniyet dönüşümüne öncülük ettiğini belirtmektedir. Bunlardan birisi Thomas Paine'nin "Sağduyu-Common Sense" adlı eseri, diğeri ise Alfred Thayet Mahan'ın "Deniz Gücünün Tarih Üzerindeki Etkisi-Influence of Sea Power Upon the History" eseri olarak ele alınmıştır. İki eserinde ABD'nin dış politikasının şekillenmesinde payı olduğu belirtilmesine rağmen konumuz itibarıyla Amiral Mahan'ın eseri, denizcilik tarihinin anlatımı ile ideallerin, eğitim ve kitap üzerinde şekillenmesiyle nasıl bir ideolojiye dönüştüğünü göstermesi açısından güzel bir örnektir.[10].

İleride de ele alacağımız Osmanlı'nın global güç olması hususundaki faaliyetleri nedense batılı kaynaklarda, bölgesel güç olarak ele alınmıştır. Bu nasıl bölgesel güçtür ki Akdeniz, Karadeniz hattını bir göl haline getirmiş, 300 yılı "tam kontrol" olmak üzere anakıtayı (Avrupa ve Asya) 600 yıl boyunca yönlendirmiştir.

Osmanlı Devletinin ve hatta tüm Türk Devletlerinin yapısında bulunan istişare kurumları ve danışma meclisleri hüviyetindeki değişik kurumların yaptığı kurumsal işlevler Amerika tarafından incelenerek çok iyi örneklenmiştir.

---

[8] William McNeill, **The Rise of The West**, Chicago, 1991, s.737-739.

[9] Robert B.Downs, **Books That Changed The World**, New York, 1956, s.57.

[10] Edward Mead Earle, **Makers of Modern Strategy:Military Thought From Machievelli to Hitler**, Princeton,1952, s.475-477.

A. DENİZLERİN SİYASİ ÖNEMİ:

Mahan'ın tarzı ve yaklaşımı harp prensiplerinin denizde uygulanması ile ilgili olarak görülmekte ise de, fikirlerinin dayanağı ve amacı, hakimiyet sağlayacak global bir gücün oluşturulması ve işletilmesidir[11]. Mesleği askerlik olan bir kişinin İngiliz Corbett'den ilham alarak geliştirdiği jeopolitik teori, uygulandığında XIX. yüzyıl sonrası ve XX. yüzyıl başında dünyayı şekillendirecek yeni bir emperyal gücün doğmasına zemin hazırlamıştır. Alfred Thayer Mahan (1840-1914) denizlerden karalara doğru emperyal bir kuşatma öngörürken,[12] Amerika yöneticilerine, Monroe doktrininde de mevcut olan yalnızlık politikasına ilave olarak[13] Pasifik açılımı ve denizden Amerika'ya yönelik tehlikelerin önlenmesi için Hawai Adasının önemi, Panama Kanalının açılması, Karayiblerin kontrolü hususlarını dikte ettirmiştir. Tespit ettiği stratejik noktalar, iyi bir ittifaklar zinciri ve her türlü harbin kıtadan uzaklaştırılması şeklinde desteklenecektir[14].

Coğrafyanın Amerika'ya kazandırdığı avantajı en iyi şekilde değerlendiren ve İngiltere gibi sürekli denizlere dönük yaşayan Amerika'nın stratejistleri, kuşatma zihniyetini taşıyarak dünya sularını en iyi şekilde kullanmışlardır.

Bu noktada, karasal bir güç olarak değerlendirilen Osmanlı İmparatorluğu'nun batılılar tarafından dünya güçlerinin mücadelelerine alınmadığı ve global güçler arenasında değerlendirilmediği hususu göze çarpmaktadır. Ancak kıtasal güç olan Osmanlı İmparatorluğu Habsburglar ile mukayese edilebilir ve edilmektedir[15]. Aynı coğrafi şartlara sahip dengeler olarak böyle bir mukayese yapılabilir. Osmanlı İmparatorluğu deniz alanları

---

[11] Robert Cowley and Geoffrey Parker, **The Reader's Companion to Military History**, Boston, 1996, s.323-324.

[12] Alfred Thayer Mahan, **Deniz Gücünün Tarih Üzerindeki Etkisi,** İstanbul, 2003, s.42.

[13] Genrikh Trofimenko, **Amerikan Savaş Stratejileri,** İstanbul, 1991, s.89.

[14] Ahmet Davutoğlu, "Jeopolitik Teoriler Çercevesinde Dünya Kuvvet Dengesi ve Ortadoğu", **İlim ve Sanat Dergisi**, Mart 1986, s.9-14.

[15] Kennedy, **a.g.e.**, s.246.

okyanusa açık[16] alanlar karşısında iç hatlarda mücadele eden global güçtür. Andrew Hess'in "Bir Deniz İmparatorluğu"[17] olarak değerlendirdiği Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu gibi denizlerle bağlantılı Osmanlı Devleti'nin denizlere yönelik politikalarını inceleyen, sadece silah gücüne dayanmayan, denizcilik ilmi ve deniz ticaretiyle ilgili siyasi ve iktisadi duruşunu gösterecek çalışmalar incelendiğinde, zaaflarına rağmen denizlerin kullanımı dünyanın iç hatlarında meydana geldiğinden, Modelski tarafından incelemeye alınmaması normal karşılanmaktadır[18].

Dünya güvenliği açısından; bütün ilişkileri denizlerle olan; Deniz Kuvvetlerinin, tamamıyla özel bir statüsü olduğu kabul edilmektedir. Soğuk Savaş sonrasının krizlerine müdahale araçları ve yöntemleri incelendiğinde Denizlerin güç aktarım rolü ve önemi ortaya çıkmaktadır[19]. Uzun Dalgalar açısından tespit edilen global güçlerin denizleri iyi kullanan devletler olması bu açıdan tesadüfi değildir.

Amerika Kongresi 8 Ocak 1918 tarihinde, o dönem için yalnızlık politikası izlemesine rağmen, çok önemli bir kararın altına imzasını atmaktadır. Woodrow Wilson tarafından hazırlanan 14 maddeli prensip kararının II. maddesinde *"Denizlerin Serbestliği"* ilkesi mevcuttur[20]. Denizlerin serbestisi Mahan'dan sonra zamanımıza kadar devam eden ve 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansı, 1973'te toplanan Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı ve sonrasında 9 yıl süren bir çalışma sonunda hazırlanan 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi ile hukuki zeminde de kanunlaşmış bir kavram ve uluslararası davranış biçimi halini almıştır[21]. Amerika'nın bundan sonra global

---

[16] Muhlis Nadas, **Geoastral Siyaset Boğazlar ve Deltalar**, İstanbul, 1991, 1 inci Cilt, s. 24.

[17] Andrew C.Hess, "The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries 1453-1525", **American Historical Review, LXXV/7**, (December 1970), s.1909.

[18] Theodore Ropp, **The Development Of A Modern Navy: French Naval Policy, 1871-1904**, (Derleyen: Stephen S. Roberts), Annapolis, 1987.

[19] James Cable, **Gunboat Diplomacy 1919-1979**, Macmillan Press, Londra, 1981, s.223.

[20] Robert H.Ferrell, **American Diplomacy**, New York, 1975, s.482.

[21] Aslan Gündüz, **Milletlerarası Hukuk: Temel Belgeler ve Örnek Kararlar**, İstanbul, 1998, s.347.

müdahalelerinin kaynağını bu önemli prensip ve hukuk temelli kanun oluşturmuştur. Hatta günümüze Montreux Sözleşmesi'nin ABD tarafından sulandırılmaya çalışılması, ABD'nin devamlı stratejisinin bir devamı olarak görülmektedir.

B. DENİZLERİN EKONOMİK OLARAK ETKİLERİ

Günümüzde dünya ticaretinde gerçekleşen küreselleşme ile bölgesel entegrasyonların birlikte yaşanması, uluslararası ticaretle ilgili düzenlemeleri de gündeme getirmiş, devletler denizlerdeki ticari menfaatlerini giderek arttırmak isteyince tüm ulusların dikkatleri denizlerde odaklanmaya başlamıştır. 2000'li yıllara hızla yaklaşılan içinde bulunduğumuz dönemde denizler, uluslararası menfaatlerin çatıştığı en önemli platformlardan biri haline dönüşmüştür. Tüm dünya ticaretinin ton-mil bazında %90'ı, değer ve miktar bazında %80'i, deniz yolu ile taşınmaktadır. Günümüzde ortalama 66.1 milyon varil/gün olarak gerçekleşen ham petrol üretiminin %90,4'ü da deniz yolu ile taşınmakta, bu nedenlerle dünya ekonomisi deniz taşımacılığındaki değişmelerden etkilenmekte ve sektörün gelişimini de yönlendirme çabası içinde olmaktadır. Deniz taşımacılığı, sağladığı kapasitenin diğer sektörlerle kıyaslanmayacak üstünlüğü, taşıma mesafesinin büyüklüğü, ve diğer taşıma alternatiflerine kıyasla belirgin ucuzluğu nedenleri ile günümüzde ülkelerin ekonomik bilançolarındaki önemli yerini korumaktadır[22].

Deniz ile ilgili yapılmış çeşitli araştırma neticelerine göre konuş açısından; dünyadaki başkentlerin % 80'i sahilden 300 mil mesafe içerisinde bulunmakta, dünya nüfusunun %75'i sahilden 100 mil mesafe içerisinde yaşamaktadır; Ticaret yönünden ise, ticari merkezlerin hemen hemen tamamı deniz kenarında kurulmuş bulunmakta, dünya yüklerinin yaklaşık %85'i, petrolün ise %99 civarındaki bölümünün deniz yoluyla taşındığı

---

[22] Deniz Ticaret Odası, **2004 yılı Sektör Raporu,** bkz. http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=71 ,(pdf formatlı dosya) İstanbul, 2006, s.52-58.

görülmektedir[23].

Deniz kaynakları açısından bakıldığında ise; yer kürenin kısıtlı kaynaklarına enerji ve deniz ürünleri ile büyük katkı sağlamaktadır. Bu göstergeler sonrasında dünyada ekonomik açıdan etkin olmak ve ticari ilişkileri olması gereken seviyede tutmak, hem kendi hem de dünyadaki serbest taşıma pazarından kendilerine menfaat sağlamak maksadıyla devletlerin denizcilik güçlerini çağa uydurmak ve güçlendirmek gereğini duymaktadırlar.

Türkiye 2004 rakamları ile, dış ticaretinin miktar olarak %91.4'ünü ve değer olarak %50'sini deniz yoluyla yapmaktadır. İhracatının %72'si, ithalatının ise %95'i deniz yoluna bağlıdır. Bu durum askeri malzeme akışı için de geçerlidir. Bugün Türkiye'nin ithal ettiği askeri malzemenin %97'si deniz yoluyla taşınmaktadır. Türkiye için deniz alanları, dış ticaretteki arz edilen payı ve Türkiye'nin jeopolitik konumu itibariyle uluslararası ulaşım yolları üzerinde bulunması sebepleriyle özel bir önem arz etmektedir.[24]

Denizcilik sektörü ile ülkeye yılda 4-5 milyar USD döviz getirebilmekte, Türk bayrağını bütün dünya denizlerinde ve limanlarında dalgalandıran ticaret gemilerimiz; uluslararası deniz ticaret pazarlarından varlığımızı kanıtlarken, devletimizin dünyanın en uzak noktalarına kadar ulaşabilen ticari ve ekonomik güce sahip olduğunu gösteren en etkili vasıtaları olmaktadırlar[25].

Ticaret filosuyla birlikte; limancılık, gemi inşa ve onarım sanayi ile acentelik, sigortacılık, destek hizmetleri ve benzeri birçok faaliyetin bir araya gelmesinde oluşan Denizcilik Endüstrisi; üretime ve ekonomik büyümeye katkısı yanında istihdam da sağlamaktadır. Diğer taraftan deniz ve yat turizmi ile su ürünlerinin de ekonomimize katkısı büyük önem taşımaktadır. Irak petrol boru hattının açık olduğu dönemlerde dahi ithal edilen petrolün

---

[23] International Maritime Organization Records, **http:www.imo.org.**

[24] Deniz Ticaret Odası, **a.g.r.**, s.76

[25] Deniz Ticaret Odası, **2005 yılı Faaliyet Raporu ve 2006 yılı İş Planı,** bkz. **http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=72**, İstanbul, 2006, s.2-3.

%85'inin deniz yoluyla yurda getirildiği düşünüldüğünde deniz alanlarının kullanılmasının önemi tartışılamaz. GAP'ın devreye girmesiyle 10 milyon ton yeni ihracat potansiyelinin ortaya çıkacağı hesaplanmaktadır. Bu ise Doğu Akdeniz limanlarımıza yönelik deniz trafiğinin iki misline çıkması demektir. Bunun dışında yakın gelecekte, Bakü-Ceyhan petrol boru hattının da devreye girmesi söz konusudur. Bu taktirde tanker trafiğinde yıllık 24 milyon tonluk bir artış meydana gelecektir. Petrolün en az 50 yıl daha enerji sektörünün vazgeçilmez hammaddesi olacağı düşünülürse, enerji ve deniz alanlarının kullanımının hiç bir zaman önemini kaybetmeyeceğini söylemek yanlış olmayacaktır. Bu gelişmeler neticesinde geçmişte olduğu gibi bundan sonra da bölgenin nüfuz mücadelesine sahne olacağı anlamına gelmektedir.

C. ASKERİ VE DİPLOMATİK AÇIDAN DENİZLERİN ÖNEMİ

Devletler denizlerdeki aksiyonları ile büyümüş ve denizlerdeki etkinliklerini kaybettikleri oranda da küçülmüşlerdir. Diplomasinin etkili yolu askeri kaynağın bir unsuru olan Deniz Kuvveti devletlerin politikalarını uygulamada tarih boyunca en etkin araç olmuştur.[26] Sadece son yüzyıl içinde meydana gelen önemli siyasi gelişmeler kesitler halinde incelendiğinde; Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na giriş sebebi Alman Destroyerlerinin İmparatorluğa sığınmasıdır, İkinci Dünya Harbi'nin öncesindeki ana gerilim sahası *Dretnot* yarışının devamında Almanya'nın karalara sıkıştırılmasıdır bir ölçüde, yine İkinci Dünya Harbi'nin güç aktarımlarının tamamı denizden yapılmış ve Japonya'nın mağlubiyeti Tokyo koyunda USS Missouri zırhlısı üzerinde imzalanmıştır[27]. İkinci Dünya Savaşı sonrası Rusya'nın Türkiye üzerindeki emelleri sebebiyle meydana gelen gerilimde aynı Missouri zırhlısı Washington elçimizin cenazesini İstanbul'a getirerek[28] SSCB'ye gözdağı verilmiştir[29]. Son yüzyıldaki önemli

---

[26] John Keegan, **Savaş Sanatı Tarihi,** İstanbul, 1995, s.78

[27] Fahir Armaoğlu, **Yirminci Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1999**, İstanbul, s.406.

[28] **Başbakanlık Cumhuriyet Arşivleri(BCA)**, S: 3/3859, F.K.: 30..18.1.2 Y.K.: 110.18..8.

[29] Cable, **a.g.e.,** s.223.

andlaşmaların imzalandığı zeminler incelendiğinde bunun genelde gemi platformu olduğu görülecektir. Bu sembol uluslararası ilişkilerde gücü temsil etmesi açısından oldukça önemlidir.

Deniz Kuvvetlerini diğer askeri unsurlardan ayıran en önemli nokta diplomatik bir misyonu olmasıdır. Deniz Kuvvetlerinin temel taşı gemi, devlet toprağı hükmünü taşır ve o geminin komutanının diplomatik özelliklerinin yanında, yargılama yetkisi dahi mevcuttur. Bugün için herhangi bir devletin kuruluş yıldönümüne bir harp gemisi gönderilmesi basit bir ziyaret ve kutlamalara katılma şeklinde değerlendirilmemelidir.

Deniz Kuvvetleri bugün için ulusal savunmanın bir parçası olmanın yanında Körfez Krizi'nde olduğu gibi güç aktarımı, Somali, Bosna ve Kosova[30] Harekatlarında insani yardım faaliyetleri kapsamında barışı destekleme harekatlarında kullanılmaktadır[31].

Türk Deniz Kuvvetlerinin dünya ile eş zamanlı olarak **açık denizlere doğru** stratejisini belirlemesi ve uygulamaya koyması, soğuk savaş sonrası dünya genelinde devam eden askeri harekatlarda kullanılan kuvvetlerin özelliği askeri açıdan deniz alanlarının önemini ortaya koymaktadır[32].

D. DENİZCİLİK GÜCÜ, DENİZ GÜCÜ VE DENİZ KUVVETLERİNİN KAVRAMSAL ANALİZİ

Denize ait alanlar çok yönlü ve birbirini destekler seviyede çalışmalar gerektiren disiplinleri kapsamaktadır. Bu anlamda kavramların çeşitliliği içinde olduğumuz bir dünyada uluslararası ilişkiler teorisyenleri denize ait stratejik tanımlamaları genel ifadeleri içinde değerlendirmişlerdir[33]. Denizin iktisadi yönüyle ilgilenenler denizcilik, askeri yönü ile ilgilenenler ise deniz stratejisi

---

[30] Kosova Hava Harekatı, 1. ve 2. Irak Harekatları ile Somali Harekatı'nın önemli bir kısmı denizden, uçak gemisi ve gemilerden uzun menzilli füzeler ile yapılmıştır.

[31] Michael Pugh, Jeremy Ginifer ve Eric Grove, **Maritime Security and Peacekeeping**, New York, 1994, s.10.

[32] Dz.K.K., "Açık Denizlere Doğru Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi", **Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki,** Ankara, Temmuz 1996,s.9.

[33] Earle, **a.g.e.**, s.475-477.

olarak konuya eğilmişlerdir[34].

Deniz veya denizcilik stratejisi kalıbını askeri veya askeri olmayan deniz işlerinin yürütülmesi maksadıyla ifade ederken bölmek akademik olarak çerçevenin belirlenmesi açısından uygun bir değerlendirme olarak görülmektedir[35]. Ancak bu farklılık devletin gücünün yönetimi açısından aynı potada eritilmek zorundadır[36].

Bu noktada devletin denizcilik stratejisi, *"devletin ülke olarak sahip olduğu deniz alanları ve hak sahibi bulunduğu ulusal deniz alanları dahilinde devletin denize ait tüm unsurlarının yönetimini kapsar"*[37] şeklinde bir tanımlama yapılabilir. Böyle bir çerçeve, bu stratejinin genel esaslı ve koordinasyon gerektiren bir alana yönelik olması gerektiğini belirlediği değerlendirilmektedir.

Bu stratejinin kullanabileceği alanlar birbiri içinde oluşan ve bütünleşen üç sistemi kullanmak zorundadır. **Denizcilik Gücü-Deniz Gücü-Deniz Kuvveti.**

Denizcilik gücü, denizcilik stratejisinin kullandığı kapsamlı, denizlere ait tüm uygulama ve çalışmaları bünyesinde barındıran güç fonksiyonudur. Denizcilik gücünün denizlerle ve deniz alanlarının kullanımı ile ilgili olarak kapsamadığı bir sektör yoktur[38].

Deniz Gücü, "Sea Power" terimi Amerikalı Amiral Alfred T.MAHAN tarafından ilk kez kullanılmıştır.[39] Askeri ve ticari olarak denizi kullanan dinamik sektörü anlatan deniz gücü ve kullanım prensiplerini ortaya koyan ***deniz stratejisi'***ni, devrinin teknolojik gelişmesine uygun bir şekilde

---

[34] Bernard BRODIE, **A Guide to Naval Strategy**, Princeton, 1958, s.87.

[35] David Jablonsky, "National Power.", **Parameters US Army War College Quarterly**, Washington, Spring1997, s.34-54.

[36] C.E.Callwell ve Colin S. Gray, **Military Operations and Maritime Preponderance: Their Relations and Interdependence**, Princeton, 1996.,s.138

[37] Geoffrey Till, **Seapower:Theory and Practice**, Oregon, 1994, s.176.

[38] S.G.Gorshkov, **Devletin Deniz Gücü**, (Çev.:Orbay Ergün), İstanbul, 1990, s.1-6.

[39] Bernard Brodie, **Seapower in the Machine Age,** New Jersey, 1943, s.78;ayrıca A. Philip Crow, "Alfred Thayer Mahan the Naval Historian", **Makers of Modern Strategy**, New Jersey, 1986, s.53.

modernize eden Mahan; Milli servetin denizlere hakimiyet sayesinde sağlanabileceği tezini savunarak büyük bir deniz gücü ile deniz aşırı üsler teminini öngören deniz stratejisini ortaya koymuş ve ayrıca deniz gücünün kullanılması suretiyle harpte deniz ulaştırması ile ekonomik harbin önemini belirtmiştir[40]. Deniz stratejisi ve deniz gücü bazı şartlara bağlı olarak geliştirilebilecek ve kullanılabilecek bir unsurdu[41].

Deniz Kuvveti, denizcilik gücünün işletilmesi için gerekli olan sistemdir. Bu sistemin asıl maksadı, devletin ülke olarak sahip olduğu deniz alanları ve hak sahibi bulunduğu ulusal deniz alanları dahilinde gerekli olan sistemin korumasını sağlamaktır. Deniz Kuvvetinin işletimi ***Deniz Kuvvetleri Stratejisi*** ile yönlendirilir. Üst stratejisi olan denizcilik stratejisi devletin denize ait tüm unsurlarının yönetimini kapsamaktadır.

Deniz stratejisi denizcilik stratejisinin alt düzeyde yaşamsal bir alanını oluşturur. Bu bütünleşik alan (askeri ve ticari)'ın bugün için büyük güçlerin başarıyla devam ettirdikleri, dinamik, evrensel bir alandır. Bu alan sadece askeri anlamda kullanıldığı ve yönlendirildiği taktirde anlamını ve işlevini yitirir. Deniz stratejisi olarak sadece askeri alandaki faaliyetleri öne sürmek, varlık sebebi deniz alanlarının kullanımını sağlamak olan deniz kuvvetlerini anlamsız kılmak demektir. Denizlerin kullanımına, deniz gücünün işletilmesine yönelik hazırlanması gereken Deniz Kuvvetleri stratejisi sadece dinamik bir edilgen araç olarak görülmelidir. Bu şekilde bir değerlendirme yapılmadığı taktirde kıyıların korunmasına yönelik bir kuvvetle yetinmemiz, dinamik olması gerekeni atalete zorlamayı gerektirir.

Güç uluslararası sorunların çözümlenmesinde en önemli unsur olarak görülmektedir. Bu faktör uluslararası yeterliliğin bir sonucudur. Denizin insanların müşterek alanı olması sebebiyle güç faktörü daha önemli bir konum işgal etmektedir. Denizlerin müşterek alan kimliği, insanların denizleri

---

[40] Sir Peter Gretton, **Maritime Strategy: A Study of British Defence Problems**, Londra, 1965, s.22.

[41] MAHAN, bir ülkenin deniz gücüne ilişkin altı etken saptamıştır. Bunlar; (1) Ülkenin coğrafi konumu, (2) Ülkenin fiziki yapısı, (3) Ülkenin büyüklüğü, (4) Ülkenin nüfusu, (5) Ulusal karakter, (6) Hükümetin karakteri ve milli kuruluşlar.

kullanma derecesi ile orantılı bulunmaktadır. İnsanların ve milletlerin denizle olan ilgisi iletişim ve aktarım ile ilgilidir ve bunun somut unsuru deniz ticaretidir. Deniz ticaretinin ürünleri, milli gelire ve güce etki ettiği oranda alınır. Denizlerin rekabet alanı olarak belirmesinde bu hususun önemi büyüktür. Denizlerde serbestçe dolaşma özgürlüğü ve kontrol etme yetisi nispi ağırlığın sağlanması açısından birbirini tamamlayan faktörlerdir.

Üretimde bulunan devletin ihracat ve ithalat kapıları denizlere açılmaktadır. Bunun aracı denizleri kullanabilen unsurlara/deniz ticaret filosuna sahip olmakla sağlanabilir. Deniz ticaretinin yürütülebilmesi için gerekli serbestiyi sağlayacak deniz kuvveti ve bu kuvvetin konuşlanması deniz alanlarının kullanımını sağlar. Söz konusu çerçeve içinde coğrafyanın ve jeopolitiğin devreye girmesi ile denizciliğin ortamı anlaşılabilir.

Bu maksatla deniz ticareti deniz kuvvetinden bağımsız olamayacağı, denizlerin serbestisi deniz kuvveti olmadan sağlanamayacağı için; deniz kuvvetlerini diğer silahlı kuvvetler unsurları ile aynı platformda değerlendirmek oldukça farklı ve yanlış yorumlara sebebiyet verebilir. Bu maksatla denizlere yönelik stratejiler kompleks ve koordinasyon gerektiren üst seviyeli planlara ve stratejilere bağımlıdır. Denizler ağırlıklı politikalar takip eden devletlerin ulaşmış oldukları seviye ve güç farklılıkları bu nedenle nisbi ağırlığını ortaya koymuştur[42].

Devletin, güç faktörlerinin geliştirilmesi kapsamında her türlü unsurun kullanılmasına gerek duyulduğundan, denizlerle bağlantısı olan her devlet bunu kullanmak yolunda gayret sarf edecektir. Fakat bu sistemli bir gelişimi gerektirmektedir. Denizlere doğrudan açılımı olan devletlerin konumu bu gelişimi hızlandıracaktır. Buna karşılık etkiler altında ve serbestliğin diğer devletlerinde inisiyatifinde bulunduğu coğrafyalarda denizlerin kullanımı okyanus ve ada devletlerinin denizcilik stratejilerinden farklı olacaktır. Bu durumdaki stratejilerin farklı olması coğrafya ve çevresel alan, çevresel alan-deniz alanları hukuki ve tarihi etkileri faktörlerine bağlıdır. Bu nedenle denizlerle bağlantısını devam ettirmek yerine kara bağlantıları ile alternatif

---

[42] Kennedy, **a.g.e.**, s.129-132.

stratejilerin üretilmesi denizlerin kullanılamaması ve çevresel alandaki problemlerin karşılanamamasından dolayı ortaya çıkmaktadır.

İngiltere ve Amerika'nın denizlere açılması mevcut ticari potansiyelin işletilmesinin başka yolu olmadığından kaynaklanmaktadır. Bu ticari potansiyelin korunması maksadıyla oluşturulan deniz kuvvetleri yine bu zorunluluğun sonucudur. Serbestliğini uygun vasıtalarla korumak ve sömürgeleri kontrol etmek maksadıyla oluşturulan bu kuvvetler İngiltere ve Amerika'nın global güç olmasını temin etmişlerdir. Denizlerle bağlantılı stratejiler geliştiren devletlerin yükselişleri karşısında, karalarda sıkışmış devletler kara ağırlıklı stratejiler geliştirmeye çalışmışlar ancak dünya sistemindeki etkinlikleri denizci devletler ölçüsünde gerçekleşmemiştir.

İngiltere'ye karşı Almanya'nın, Amerika'ya karşı Rusya'nın mukayeselerinde kara ağırlıklı Almanya ve Rusya stratejilerinin başarısız oldukları tespit edilmiştir. Almanya'nın denize çıkış alanlarının İngiltere tarafından kapatılması, Rusya'nın serbest denizlere çıkış imkanlarının kısıtlı olması coğrafi bir zorlamadan kaynaklanmıştır.[43] Bu kısıtlamayı aşmak maksadıyla her iki devlette farklı stratejiler üretmek durumunda kalmışlar ve sonuçta Almanya ve Rusya Doğu Avrupa açılımlı stratejiler geliştirmişlerdir.

Amerika'nın denizlerin serbestliğinden yararlanarak SSCB'yi soğuk savaş döneminde rahatlıkla kuşatması bu gelişimin doğal sonucu olarak ortaya çıkmıştır[44]. Amerika'nın geleceğini şekillendiren Mahan'ın ortaya koyduğu denizcilik stratejisinin, bugün için dahi geçerliliğini muhafaza etmesi denizlerin sınırlandırılamamasından ve serbestliğinden kaynaklanmaktadır.[45]

---

[43] Pierre Celerier, **Jeopolitik ve Jeostrateji,** (çev: HAK) İstanbul, 1998, s.67

[44] Geoffrey Barraclough, **Hammond Concise Atlas Of World History**, Londra, 1998, s.145-146.

[45] Julian S. Corbert, **Some Principles of Maritime Startegy**, Annapolis, 1998, s.72

Devletler, denizleri kullanabildikleri ölçüden ekonomik güç ve buna bağlı olarak askeri açıdan global güç olmaktadırlar şeklinde bir değerlendirmeye geleneksel deniz stratejisi öğretisi içinde ulaşılmaktadır[46].

Denizlere çıkış ve onu azami verimle kullanmak üzere alınacak tedbirleri belirten denizcilik siyasetinin uygulama yöntemi, denizcilik stratejisinde ifade edilir. Bunlar; bilimsel, teknik, ticari, hukuki ve yasal tedbirlerin bir çeşit toplamıdır.[47]

Denizcilik stratejisinin icra vasıtası, devletin denizcilik alanında sahip olduğu denizcilik gücüdür. Bu güç, başta insan olmak üzere, deniz ticaret unsurları ve eğitim organları ile bunlarla ilişkili tüm unsurlardan ve deniz kuvvetlerinden oluşur. Denizcilik stratejisi konularının[48];

- Kendimizin ve muhtemel düşmanların deniz alaka ve menfaatlerini doğru olarak saptamak,
- Kendi coğrafi durumundan, konumundan en çok menfaat ve fayda sağlamak ve düşmanın kendi coğrafi konumundan en az menfaat ve fayda sağlaması, ideal olarak tamamen yoksun bırakılması için gerekli önlemleri almak ve gerekirse bu amaçla uygun coğrafi mevkileri ele geçirmek,[49]
- Deniz egemenlik alanlarını, karasularını mümkün olduğu kadar uzağa götürecek hukuk kurallarını, uluslararası kuruluşlarda oluşturmak,
- Denizcilik gücü unsurlarından aleyhte veya yetersiz olanların zararlarını asgariye indirecek önlemler almak,
- Daha modern, daha rasyonel milli gemi inşa ve yan sanayiine sahip olmak,

---

[46] William Reitzel, “Mahan’ın Denizlerin Kullanılması İle İlgili Görüşleri.”, **Naval War College Review**, Annapolis, Kış 1984, s.46.

[47] George Galdorisi, Bruce Linder, “From the Sea to Where?”, **Proceedings,** Washington, Şubat 1995, s. 26

[48] Deniz Harp Akademisi, **Deniz Stratejisi**, İstanbul,1998., s.III-2.

[49] Coşkun Güngen, **Denizcilik Gücü,** İstanbul, 2000, s.43

- Deniz Kuvvetlerini; barıştan itibaren deniz alaka ve menfaatlerini korumak üzere gerekli şekilde oluşturmak, konuşlandırmak ve geliştirmek,
- Bütün bu stratejileri dışa en az bağımlı olacak şekilde uygulamak olarak belirdiğini görürüz.

1. Deniz Kuvvetinin Deniz Gücü İçindeki Yeri

Canlılarda en kuvvetli sürekli hissin, kalıcılığın sağlanması (Beka) hissi olduğu ve bireylerin, bilinçlerini yitirecek biçimde hırpalanıp yaralansalar bile, tükeninceye kadar bu hissin etkisiyle direnmeyi sürdürdükleri bir gerçektir. Devletin en önemli çabası kalıcılık ve sürekliliğin sağlanmasıdır ki bunun başta gelen aracını silahlar oluşturur.

Deniz Kuvveti de bu görevi ile barışta ve savaşta vazgeçilmez bir nitelik kazanır. Başka bir biçimde tanımlarsak; Devletin kalıcılığının sağlanması konu olduğunda, tüm denizcilik gücü sistemi bu kuvveti destekleme durumuna geçer. Çünkü, gerçek dünya günümüzde bile, güç ve kuvvetlerin bir tür yasal hak sahibi olduğu bir alemdir ve özellikle denizlerdeki menfaat uğraşı bu gerçeğin ışığı altında değerlendirilmelidir. Deniz Kuvvetlerinin diğer bir özelliği Silahlı Kuvvetler içinde, barışta uluslararası alanda milli siyaseti destekleyecek ve karşı güçleri caydıracak nitelikte harekat yapma olanağına sahip yegane kuvvet olmasıdır.

Denizcilik gücü, bünyesinde maddi ve manevi çeşitli güç ve kuvvetleri bulunduran ve bunların toplam verimini milli güce aktaran karmaşık bir güç sistemidir. Bu gücün yapısını yöntem bakımından üç sisteme ayırarak incelediğimizde; Denizcilik gücünün Esas Sistem, Deniz gücü ve Deniz kuvvetinin ise Alt Sistem olduğu görülmektedir.

Deniz Kuvveti; Deniz Gücünün içinde yer alan bahriyeye ait gemiler, uçaklar, araçlar, sahil tesisleri, komutanlık, karargahlar, kıyı/liman savunma tesisleri, üsler, tersaneler, idari ve lojistik kuruluşlardan oluşur.

Deniz Kuvveti salt denizcilik gücü açısından ele alındığında bu gücün koruyucu sistemidir, ancak devletin güvenlik ve savunması bakımından da,

bu işle görevli esas kuvvetlerden birisidir. Denizcilik Gücü ile ilgili sivil ve ticari fonksiyonların yabancı kuruluşlara yaptırılması mümkündür. Bu husus savaş halinde dahi gerçekleşebilecek parasal bir konudur, ancak savunma hizmeti için aynı şey söylenemez. Yabancı bir ülkeden gemi ve silah satın alınabilir, ama savunma hizmetinin satın alınması olamaz. Bu nedenle Denizcilik Gücünün diğer elemanları içinde Deniz Kuvveti birinci önem ve önceliği taşımalıdır. Bir devlet için ideal Denizcilik Gücü modelindeki sistemlerin etkin bir denge ve uyum kurulup işletilmesiyle elde olunabilir.

Özellikle barış zamanında, durum ne kadar kritik hale gelirse gelsin, doğrudan doğruya fiili bir müdahale yapmadan karşı taraf üzerinde baskı uygulayabilecek yegane kuvvet, Deniz Kuvvetleridir.

Donanmanın görevi; denizlerde, denizlerin üzerinde ve tabanında ülke çıkarlarını, ülkenin politik, ekonomik ve askeri menfaatlerini korumaktır. Savaşta, askeri nakliyatı, diğer kuvvetlerin lojistik desteğini sağlamasını ve askeri birlikler tarafından düşman topraklarının istila edilmesini desteklemek ve aynı zamanda kendi deniz yollarını korumak, düşman gemilerine taarruzlar yapmak ve deniz egemenliğini sağlamak için yegane unsur donanmadır. Donanma hiçbir kuvvete benzemeyen kendine has yapısıyla bir ülkenin hem ilk savunma hattı hem de ilk taarruz hattıdır.

Donanma; devletlerin kendi sınırları dışında ekonomik ve askeri güçlerini gösterme amacı ile barış zamanında da kullanılabilen yegane askeri faktördür ve tarihteki birçok örnek göstermiştir ki, tüm dış politika problemleri daima müzakereye giren tarafların askeri gücü dikkate alınarak karara bağlanmıştır.

Geçmişten günümüze, bu derece öneme haiz bir unsur olan Deniz Kuvvetlerine sahip olmak ve sahip olunan kuvveti geliştirmek için devletler yoğun bir gayret içindedir. Her devlet, ekonomik gücü oranında, gerektiğinde bir takım sıkıntılara da katlanarak donanmalarını günün koşullarına cevap verecek seviyede tutma çabasındadır.

Bunu yaparken teknoloji ve ekonomisi oranında yeni ve modern gemi inşa etmekte veya satın almakta yada teknolojisi ileri ülkelerden kullanılmış gemi almaktadır. Bu yöntemlerden hangisini izlerse izlesin oldukça yüklü bir

fatura ödeyeceği muhakkaktır. Yalnız şu da bir gerçektir ki; modern gemi yapmak veya satın almak her ne kadar daha pahalı bir yatırım olsa da, bu gemilerin sahip olduğu üstün vurucu güç nedeniyle birim yatırım karşılığı elde edilen taarruz ve imha gücü ile caydırıcı güç, daha az yatırım karşılığı temin edilebilen düşük teknolojili ve eski bir gemininki ile kıyaslanmayacak kadar fazladır.

Ekonomik nedenler ve ülkelerin savunma için ayırdığı ödeneklerin kısıtlı olması sebebi ile bir ülkenin elindeki harp gemisi sayısı ve bunların nitelikleri sınırlıdır. Önemli olan bu gemileri deniz egemenliğini elde edecek ve ondan etkin olarak yaralanacak şekilde kullanabilmektir.

Deniz egemenliği, üzerinde tesis edilmiş olduğu deniz harekat alanında, egemen olan devletin kendi ulaştırmasını sürdürme ve düşmanınkini durdurma gücünün ifadesidir. Deniz stratejisi ile ilgilenen bazı uzmanlar, deniz egemenliğini su üstü ve sualtı egemenliği diye ayırt etseler de gerçekte bir tür deniz egemenliği vardır. Bu da düşmanın denizler üzerindeki faaliyetlerini sınırlayarak veya yok ederek, denizdeki sevk, idare ve kontrol etme gücünü elde tutmayı sağlayan egemenliktir.

Kıbrıs Barış Harekatı, Körfez Savaşlarında ve günümüzde bu krizin devamı göstermiştir ki, güç intikali için deniz ulaştırmasının yerine geçecek daha etkin bir alternatif mevcut değildir. Kara ve Hava kuvvetlerinin gelişen teknolojiyle artan etkinliklerine rağmen, bu kuvvetlerin uzun vadeli ve büyük boyutlu lojistik idamesi ancak deniz ulaştırması yolu ile gerçekleşmektedir.

2. Deniz Kuvvetlerine Verilebilecek Görevler

Deniz Kuvveti; özellikleri itibarıyla kullanımında seyyaliyet ve elastikiyet ilkeleri ön planda tutulan tahrip kudreti yüksek, caydırıcı ve görevde devamlılık arz eden özelliklere sahip bir kuvvettir.

Deniz stratejisinin barışta ve savaşta başarı ile uygulanıp gerçekleşmesini Deniz Kuvvetlerinden beklenen görevler tayin eder. Gemi tipleri ve silahları bu görevlerin saptanmasında temel faktördür. Kuvvetin

niteliğini dikkate alarak görevler saptanır veya görevin gerektirdiği nitelikte kuvvete sahip olmak sağlanır.

Deniz Kuvveti, sürekli olarak, gelişen olaylar kapsamında, tehdit ve milli ihtiyaçlar doğrultusunda yeniden teşkilatlandırılmalıdır.

Modern deniz kuvvetlerinin ileride konuşlanma, kriz bölgelerine müdahale, stratejik caydırıcılık ve lojistik destek nakliyatı maksatlarıyla lüzumlu olan geleneksel harekat imkan ve kabiliyetlerine ilave olarak, dört deniz temel harekat imkan ve kabiliyetini başarı ile tatbik edebilecek bir yapıda olması zorunludur. Bunlar; komuta-kontrol ve gözetleme, harekat sahasında kontrol, denizden karaya güç intikali ve mevcut kuvvetin devamlılığıdır.

Geleneksel olarak Deniz Kuvvetlerinin rollerini **diplomatik, askeri ve kamu güvenliğine destek** olarak ayırmak mümkündür. Günümüz ve yakın gelecekteki potansiyel krizlerde kullanılacak harekat tiplerini ise; deniz ulaştırmasının kontrol ve korunması, ambargo/abluka, mülteci tahliyesi, insani yardım, arama-kurtarma,organize suçlara ve terörizme karşı harekat olarak sayabiliriz. Bu operasyonları Deniz Kuvvetleri olmaksızın düşünmek mümkün değildir. Yine bu krizlerde ve potansiyel krizlerde askeri tedbirler genelde birden fazla kuvvetin görev alacağı "Müşterek Harekat" olarak uygulanmak durumundadır.

Deniz Kuvvetlerinin üstleneceği rollere "Güvenlik İşbirliği" boyutunun katıldığını görmekteyiz. Bu yeni boyut potansiyel krizleri aşmada, henüz krizler oluşmadan "Çatışmayı Önleme" kapsamında çok yararlı bir unsur olacaktır.

"*Tarihsel süreç içinde Deniz Kuvvetlerinin görevleri aşağıdaki gelişim dizesi içinde sıralayabiliriz:*

(1) Deniz alaka ve menfaatlerinin korunması ve geliştirilmesinde caydırıcı ve/veya bilfiil silahlı güç öğesinin sağlanması,

(2) Milli siyasetin desteklenmesi,

(3) Savaşta, deniz cephesinin oluşturulması ve sürdürülmesi,

(4) En alt kademeden en üst düzeye kadar tüm ulusal hak ve çıkarların uluslararası alanda korunması,

(5) Diğer görevler;

(a) Diplomatik amaçlı baskı, sindirme ve gösteriler yapmak,

(b) Propaganda amaçlı yurt dışı geziler ve ziyaretler icra etmek,

(c) Dostluk ziyaretleri yapmak,

(ç) Müttefikler arası deniz tatbikatlarına katılmak veya gözlemci bulundurmak,

(d) Milli ve yabancı devlet başkanlarını, temsilcilerini karşılamak, uğurlamak, gezdirmek, onların önünde gösteri ve geçit yapmak,

(e) Milli ve uluslararası polis görevlerine katılmak,

(f) Denizde can ve mal güvenliği konularında uluslararası görev/faaliyetlere katılmaktır."[50]

Deniz kuvveti bünyesinde donanma, devletlerin kendi sınırları dışında ekonomik ve askeri güçlerini göstermek amacıyla barış zamanında kullanılabilen önemli bir askeri faktördür. Tarihte bir çok kez müzakere edilen hususlarda tarafların askeri gücüne göre karara varıldığı gözlenmiştir. Birinci ve İkinci dünya savaşları sonrasında imzalanan barış anlaşmalarında mağlup devletlerin Deniz kuvvetlerinin sınırlandırılmasında özel dikkat gösterilmesi, en somut örnektir. Günümüzde askeri ihtiyaçlar karşısında ödenekler daima sınırlıdır. Haklı bir şekilde temin edilmesi arzu edilen isteklerden üzüntü duyularak vazgeçilmesi süper devletlerde dahi yaşanılan bir durumdur. Bir yanda mali gerçekler, diğer yanda yeni fikirler, yeni taahhütler karşısında Deniz kuvvetlerinden beklenilen görevler günden güne değişebilmektedir.

---

[50] Dz.K.K., "Açık Denizlere Doğru Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi", **Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki,** Temmuz 1996, s.18.

E. DENİZ KUVVETLERİNİN DIŞ POLİTİKA ARACI OLARAK KULLANILMASI

Deniz, tarihin akışı içinde devletlerin gerek refahları ve gerekse güvenlikleri için vazgeçilmez önemde ve öncelikte rol oynamıştır.[51] Coğrafyaları gereği denizlerle bağlantısı olan devletler güçlerinin doruğuna denizde güçlü oldukları dönemde erişmişlerdir. Denizleri güvenlikleri için derinliğine savunma alanı; emperyal emelleri için güç intikal alanı; ticaret ve mal mübadelesi için ulaştırma ortamı; bilimsel ve teknolojik gelişim için meydan okuma alanı olarak kullanan devletler tarihin her döneminde güçlerini koruyabilmiş, uzak bölgelerde sömürgeler kurabilmiş ve bu sömürgelerden elde ettikleri kaynakları anavatanlarında sermaye birikimine ve sanayi yatırımlarına dönüştürebilmişlerdir. Günümüzde sanayi toplumu ve bilgi toplumu olarak sınıflandırılabilecek devletler denizci devlet ve deniz devleti sürecini başarıyla yürüten devletler olmuştur.

Deniz Kuvvetleri sahip olduğu; esneklik, uzun süreli harekat yeteneği, idame edilebilir ateş gücü, kendi kendine yeterlilik, hareketlilik, açık denizleri serbestçe kullanabilme, kriz alanlarına intikal için kara ve hava ülkelerinden geçiş izni gibi kısıtlamalara tabi olmama; özellikleri paralelinde bir krizde başlangıçtan itibaren en etkin ve esnek şekilde kullanılabilen bir kuvvettir.

Ticaret ve onun ayrılmaz parçası deniz ulaştırması olduğu sürece bu ticareti, ticaret rotalarını ve terminal limanlarını korumak devletin silahlı kuvvetlerinin en önemli vazifelerinden biri olmuştur. Diğer bir deyişle deniz gücünün ortaya çıkan denizleri ticaret yolu olarak kullanmak; hasımlara ise bu hakkı reddetmek şeklinde olmuştur. Ticaret oldukça refah artmış, refah arttıkça kara ordusu ve donanma güçlenmiş, bu güç denizaşırı topraklarda sömürge kurmuş, bu sömürgeleri korumuş ve devinim bu şekilde devam etmiştir.

Bu gelişme içinde donanmalar sanayi devriminin öncülüğünü ve liderliğini yapmış, yelken, ardından, buhar (stim), ardından elektrik ve içten yanmalı motorlarının icadıyla donanmalar özellikle XIX: yüzyıl sonunda tahmin ötesi

---

[51] Carlo M. Cippola, **Yelken ve Top,** (Çev. Aslı Kayabal), İstanbul, 2003, s.183.

büyüme ve ateş gücü yeteneğine kavuşmuşlardır. 1898 yılının Jane's Fighting Ships katalogunda 22 ülke deniz kuvvetleri yer alırken, 2000 yılında 160 ülke Deniz Kuvvetleri bu katalogda yer almıştır.

Lord Palmerston bir zamanlar diplomatların ve protokol kurallarının kendileri için çok yararlı olduklarını belirtmesine rağmen, esas düşüncesi iyi görevlendirilmiş bir gemiden daha iyi bir barış koruyucu olamayacağı idi.[52] Palmerston'un, Britanya Donanmasının denizaşırı İngiliz kuvvetinin yansıtılmasında anahtar rolü olduğuna ilişkin inancı, barış zamanı dünya çapında İngiliz dışişleri ve savunma politikası inisiyatifini güçlendirmede deniz kuvvetleri unsurlarını kullanmasında görülebilir. Onun bu tutucu tavrı, ganbot diplomasisi olarak uygun ifade edilebilir.

Britanya'nın imparatorluk günlerinden beri teknolojik ilerlemeler deniz vasıtaları üzerinde devrim niteliğinde gelişmeler yaratmasına rağmen,bir buçuk asır sonra Palmerston'un deniz politikasını kullanmasının arkasındaki prensipler hala doğruluğunu ve geçerliliğini korumaktadır. Deniz kuvveti bir ülkenin ilgi ve alakalarını savunmaya ve başka ulusların kararlarını etkilemeye halen devam etmektedir. Günümüzde "Ganbot Diplomasisi" terimi stratejik deniz gücü görevlendirilmesi konulu kitap ve makalelerde nadiren yer almaktadır. Buna rağmen bu terimin kullanılmasından kaçınılması,bu uzun vadeli sağlam konseptin uygulama eksikliğine yol açmamaktadır.[53]

Geçmişten beri dünyada meydana gelen büyük değişikliklere rağmen, donanmanın kıyı devletlerine karşı baskıcı rolü neredeyse hiç değişmemiştir. Donanma dost ve düşmana karşı güç gösterisi için çok uygundur. Bu, donanmanın dinamik varlığına dayanan, askeri destekli politik sorun çözücü olabilme rolüdür.[54] Barış zamanı harekat başarısı, belli bir ülkeye belirli bir görev için gönderilen kuvvetin ateş gücünden dolayı değil, üzerine kuvvet

---

[52] L.W. Cowie, **From the Peace of Paris to World War I**, Londra, 1996, s.122

[53] Herbert Rosinski, "Comand of the Sea", **The Development of Naval Thougt,** Newport, 1977, s.7.

[54] Harold J.Kearsley, **Maritime Power and Twenty-first Century,** Aldershot, 1992, s.121

gönderilen ülkenin diğer ülkenin neler yapabileceği konusundaki değerlendirmeden meydana gelmektedir.[55]

Esas olarak Ganbot Diplomasisi bir kuvvetin belirli bir harekatta kullanılması, hatta kısıtlı kullanılması değil bir deniz faaliyetinin savaşsız amacına ulaşması bahsi ile sınırlıdır. Bu herhangi bir baskı politikasının amacının, "belli bir hedefi elde etmede başarı" olmasından beri önemli bir ayırımdır. Eğer başlangıçta uygulanan deniz harekatı istemeden iki tarafı savaşa götürürse nihai hedef kaybedilebilir veya taviz verilmek zorunda kalınabilir. 1982 Falkland adalarındaki Arjantin harekatı buna örnek verilebilir.[56]

Doğal olarak ganbot diplomasisi, hasım ülkelere karşı politikalarını deniz kuvvetinin pratik gösterisi ile desteklemek isteyen hükümetler tarafından yıllarca düzenli bir şekilde kullanılmaktadır. Bu zorbalık, kahramanlık gösterisi, mantıksızlık ve zamana uymama olarak yorumlanabilir ama diplomasi sanatının yetersiz olduğu belli sahalarda kesinlikle kullanılmaktadır. Devletler gelecekte yoğun tartışma ile mantıklı savunma yollarının başarısızlığa uğradığını ve baskı politikasının sonuç almada başarılı olduğunu gördükçe; "direkt harekete geçme politikaları", devlet idaresinde önemini koruyacak gibi gözükmektedir. Deniz Kuvvetlerinin sahip olduğu ateş gücünün kısıtlı bir şekilde kullanımı yada bu ateş gücünün gerektiğinde kullanılacağı tehdidinin açık bir şekilde karşı iradeye gösterilmesi, hissettirilmesi ve bu şekilde karar değişikliğine gidilmesi sürecinin başlatılması hedef alınmaktadır.

Ganbot diplomasisini, bayrak göstermek (flag show) veya deniz kuvvetleri diplomasisinden (naval diplomacy) ayırmak gerekmektedir. Ganbot diplomasisinde ateş gücü kullanım niyeti açıktır. Diğerlerinde güçten doğan görüşmeye davet, dikkatli ve usta bir şekilde kontrol ve manipülasyon ile prestij söz konusudur. [57]

---

[55] Edward N.Luttwak, **The Political uses of Sea Power,** Baltimore, 1974, s.1-38

[56] David Brown, **The Royal Navy and the Falklands War**, Londra, 1987 s.182-189

[57] Eric GROVE, **The future of Sea Power**, Suffolk, 1990, s.165.

Diğer bir tarifle ganbot diplomasisi harbin bir alt kademesi düzeyindedir. Bayrak göstermede kuvvet kullanma tehdidi söz konusu değildir. Bir yabancıya, donanmanızın varlığının gösterilmesidir. Ganbot diplomasisinin oluşumu için açık bir kriz söz konusu olmalıdır. Bu krize müdahil olmak ve kazançlı çıkmak hedeflenmelidir. Zorlayıcı diplomasinin bir aracı olarak Deniz Kuvvetlerinin kullanımı söz konusudur. Örneğin 1982 Falkland savaşında Arjantin zorlayıcı diplomasi aracı olarak deniz kuvvetlerini kullanarak adaları işgal etmiş ve İngiltere'yi görüşmelere zorlamayı hedeflemiştir. Ancak İngiltere limitli bir savaşla buna reaksiyon göstermiştir. Bayrak göstermenin de zamanı geldiğinde ganbot diplomasisine dönüşebileceği göz önünde bulundurulmalıdır.

Donanmalar, ufkun ötesinden çıkıp gelmeleri ve etkileyici görünüşleri ile kamuoylarında ve hükümetler üzerinde derin psikolojik etki yaratabilir. Hedeflerine eriştikten sonra bir anda ufuk hattının gerisine çekilip; kamuoyunun gözü önünden kaybolabilirler. Ancak ufuk ötesindeki varlıkları dahi her an halkın ve hükümetlerin psikolojisini etkileyebilir.

F. DÜNYADA DENİZ GÜCÜ DİPLOMASİSİ UYGULAMALARI

Savaş gemisinin ortaya çıktığı andan itibaren, taşıdığı ateş gücü, zorlayıcı diploması, tehdit, caydırma, sindirme ve kontrol altında tutma aracı olarak tarih boyunca gerek barış ve gerekse kriz zamanlarında etkinlikle kullanılmıştır. Ganbot diplomasisi olarak adlandırılan, deniz gücünün zorlayıcı diplomasi aracı olarak kullanımı Deniz Kuvvetlerinin barış ve kriz dönemlerindeki en somut kullanım araçlarından birisi olmuştur. Öyle ki, bir savaş gemisinin etkin görev süreci içinde gerçek bir savaşla karşılaşma olasılığı deniz tarihi incelendiğinde çok düşük bir olasılığı yansıtmaktadır. Örneğin II. Dünya Savaşı sonrası inşa edilen savaş gemileri göz önüne alındığında geleneksel anlamda bir deniz savaşına katılmış savaş gemisi sayısı çok azdır.[58]

---

[58] Edvward A. Smith, "What 'From the Sea' Didn't Say", **Naval War Collage Review,** XLVIII, No:1, Annapolis, Kış 1995, s.42.

Kore, Vietnam, Süveyş Kanalı Krizi, Arap İsrail Harpleri, Falkland savaşı, İran-Irak Harbi, Körfez Savaşı, Yugoslavya Krizi, ve en önemlisi soğuk savaş döneminde geleneksel anlamda bir deniz savaşı yaşanmamıştır. 1967, 6 gün harbinde İsrail muhribi Eliat'ın Mısıra güdümlü mermili hücumbotlar tarafından batırılması; Falkland savaşında Arjantin ve İngiliz savaş gemilerinin denizaltı, ve hava tehditlerine maruz kalarak batırılmaları; Körfez Savaşında Irak savaş gemilerinin ABD ve İngiliz Deniz helikopterlerinin düzenlediği saldırılarla batırılmaları son 50 yılın deniz savaşlarına bazı örnek olabilir. Bu örneklerde verilen olaylar ve görev alan gemilerin sayısı, 1946-2001 yılları arasında inşa edilen savaş gemileri sayısı ile karşılaştırıldığında elde edilecek orantı binde 5'ler civarında olacaktır. Örneğin son 56 yılda bir denizaltı tarafından torpido taarruzu ile batırılan savaş gemisi sayısı sadece 1'dir. [59]

Ancak, körfez krizi ve sonrası ABD deniz gücünün karalardaki olayları denizden etkileme stratejisi (influencing events ashore) paralelinde yeni bir döneme girilmiştir. Bu dönemde denizdeki unsurlara deniz kaynaklı bir tehdit olmaksızın bu unsurlar cruise füzelerini ve sahip oldukları hava gücünü herhangi bir kısıtlamaya tabi olmadan kullanabilmişlerdir. Yani görünüşte gemiler muharip faaliyetler icra etmektedirler ancak gemilere yakın bir muharip tehdit söz konusu değildir. Ama gemi başlattığı taarruzlarla yaklaşık 3000 mil ötede ateş gücünü kullanabilmektedir. Körfez krizi, Eski Yugoslavya krizi, Kosova Krizi ve Afganistan krizlerinde hava harekatının en önemli taarruz araçları deniz kuvvetlerinden sağlanmıştır.

Savaş gemilerinin, savaş dönemi haricinde diplomasi ile güvenlik politikalarının zorlayıcı ve caydırıcı bir araç olarak kullanım örnekleri, yüzlercedir. Örneğin, ABD Deniz Kuvvetleri uçak gemisi muharebe gruplarını bu şekilde son 56 yılda 78 defa kullanmıştır.[60]

---

[59] Arjantin kruvazörü Belgrano'nun, İngiliz denizaltısı HMS Conqueror tarafından Falkland krizi sırasında (1982) batırılması.

[60] Colin S. Gray, **The Leverage of Seapower: the Strategic Advantege of Navies in War**, Newyork- ABD, 1992, s.213.

Ekim Devriminde St.Petersburg'da Rus Çarlık Donanmasının Aurora kruvazörü Çarlık sarayını bombalamaya başlamış ve 1989 yılına kadar sürecek Marksist bir rejimin başlangıcını oluşturan devrimin fitilini ateşlemiştir.

Dünya deniz tarihi, ganbot diplomasisinin yüzlerce örneği ile doludur. Bu örneklerden bazıları sadece dış tehdit veya uluslararası çıkar çatışmalarında deniz kuvvetlerinin kullanımını değil, deniz kuvvetine sahip ülkenin kendi halkına karşı da kullanım örneklerini içerir. Örneğin 1926 yılında Liverpool-İngiltere'de grevciler şehre zarar vermeye başlayınca İngiliz Donanması'nın HMS Barham ve HMC Ramillies kruvazörleri top atışlarıyla grevi sona erdirmiştir. [61]

1961 yılında Dominik Cumhuriyetinde diktatör Trujillo'nun kurduğu hükümet, ABD tarafından istenmediğinden, ABD Donanmasına ait gemiler (uçak gemileri dahil) 19 Kasım 1961 sabahı Santo Domingo liman şehri açıklarında demirlediler. Başka da hiç bir şey yapmadılar. Sahilde bulunan ABD Elçilik mensupları yeni hükümet kurulmadığı takdirde ABD'nin müdahalesinin kaçınılmaz olduğunu deklere ettiler. Savaş gemilerinin gözle görünen mevcudiyeti, Deniz Kuvvetlerinin bir tehdidi idi. Gerçekte hiçbir askeri faaliyette bulunmayıp, liman ziyareti görüntüsü vermiş olsalar dahi, asıl mesaj karşılarında büyük bir donanmaya sahip devlet olduğu imajının yaratılmasıydı. Bu yönüyle ganbot diplomasisinin bir uygulamasıydı ve sonuç başarılı olmuştu.[62]

9 Eylül 1970 tarihinde ABD 6. Filosu Doğu Akdeniz'de Suriye açıklarında tatbikata başladı. Bu şekilde Ürdün'de başlayan ayaklanma ve Suriye'nin bu ayaklanmayı kullanarak Ürdün'ü işgali caydırıldı. Başarılı bir deniz diplomasisi örneği idi.[63]

---

[61] Cable, **a.g.e.**, s.33.

[62] Cable, **a.g.e.**, s.103.

[63] Cable, **a.g.e.**, s.248.

Aralık 1970'de Portekiz, Gine'ye denizden başarısız bir taarruz gerçekleştirir. Sovyetler Birliği bu ülkenin isteği üzerine bölgeye karakol gemileri gönderir. Portekiz savaş gemileri geri çekilir.

Şüphesiz deniz diplomasisinin en güzel örneklerinden biri Türkiye'nin 1974 Kıbrıs'a müdahalesidir. İlan edilmiş bir savaş değildir. Garantörlük hakkını kullanarak icra edilmiş bir nevi barışı tesis harekatıdır. Deniz üzerinden ganbot diplomasisi kapsamında güç intikali örneğidir. Başarıyla sonuçlanmıştır.

Bir başka tehlikeli ve tahmin edilemez deniz diplomasisi örneği ise ülkenin menfaatlerini, varlıklarını ve vatandaşlarını koruma ile ilgili olmasıdır. Eğer problem coğrafi olarak tartışmalı sınır veya yabancı bir devletten kaynaklanıyorsa, başarıyı yakalama şansı geniş bir alana yayılmış olacaktır. Her şeye rağmen başarıyı sağlamak için bu tip denizden müdahale en iyi yazılmış bir senaryoda bile zorlaşabilir. Koruma gemileri ihlal ettikleri sularda düzenli bir ikmale ihtiyaç duyarlar, ayrıca gözle görünür bir tedirginlik içerisindedirler. Eğer insani yardım görevi yabancı bir ülkeden, başka bir ülkenin vatandaşlarını tahliye etmek ise bu görevin o ülkeye taraf olanlar tarafından icra edilmesi; kurbanın karşı tarafın çekilmesinden dolayı politik şeref sağlayacağından müdahale etmemesine ve görevin başarı şansının artmasına sebep olur. Savaşla ayrılmış bir ülkede barışı ve huzuru sağlamak için denizcileri karaya çıkarmak gibi arabuluculuk girişimleri; örneğin 1992 sonrasında uluslararası gücün Somali'de başına gelenler gibi başa çıkılamayacak zorluklarla karşılaşabilir.

Birçok kısıtlamalara rağmen ganbot veya baskı politikası uluslararası sorunlarda kullanılmaya devam edilecektir. Bunun nedenlerinden birisi ise ganbot politikasının çok değişik olaylarda etkin sonuç alabilmesidir. Örneğin, yabancı bir güce karşı politik üstünlük sağlamak için kullanılabilir.1980'ler boyunca ABD'nin Libya'nın Sidra Körfezi'nin kendi karasularında olduğunu iddia etmesine karşı çıktı. ABD'nin savaş gemileri tartışmalı bölgeye girerek üst üste ihlalde bulundu ve 1981,1986 ve 1989'da 6. Filonun tahrik edici bir

çok hareketinden dolayı körfezde bir çok ciddi olay meydana geldi ve Libya iddialarını gücüyle destekleyemedi.[64]

ABD, ganbot politikasının bir parçası olan tahrik edici oyunları, sadece gerçek veya potansiyel düşmanlarına karşı kullanmamaktadırlar. Ağustos 1985'den beri, Kanada ile tartışmalı, güney batı geçitleri üzerindeki iddialarına son vermek için gemi göndermektedir[65]. ABD'nin tercih ettiği diğer bir yöntem ise önem arz eden bir bölgede donanmasını sürekli konuşlandırmasıdır. Örneğin Akdeniz'de müttefiklerini cesaretlendirip, motive edip, desteklerken, varlığı ile potansiyel düşmanlarını aldatarak caydırabilir.[66]

Deniz Diplomasisi, ayrıca uluslararası barışı korumak veya bir bölgedeki savaşın oradaki diğer ülkelere sıçramasını önlemek amacı ile kullanılmıştır. İlgili üçüncü bir ülkenin gemileri, saldırgan bir ülkenin diğer bir ülkeye çıkarma yaparak istila etmesini önlemekte kullanılabilir. Bunun yanı sıra savaş gemileri ticari gemilerini yağmacı devletlerin dikkatlerinden uzak tutup deniz yollarını uluslararası trafiğe açık tutabilir.

Deniz araçları geçmişte asıl işlerinin yanı sıra daha gizli işlerde de rol almışlardır. Özellikle elektronik gözetleme ve bilgi toplama işlerinde kullanılmışlardır.[67] Bu günlerde ise uydular sayesinde belirli bir ülkede neler olup bittiği hakkında geniş kapsamlı bilgiler edinilebiliyor. Buna rağmen casus gemileri hala bir çok şekilde kullanılabilir ve modası geçmemiştir.

Sahil güvenlik faaliyetleri de, baskı politikasının konuları altında yer alabilir. Bu görevler;

- Uluslararası korsanlık ve terörizmi,
- Yasadışı göçü,
- Uyuşturucu kaçakçılığını,

---

[64] Mahmoud G. Elwarfally,"Imagery and Ideology in US.Policy Toward Libya", **The Journal of Confliicct Studies,** VolumeXX, Pittsburgy, s.45-51.

[65] İlk anda Amerikan sahil güvenlik buz kırıcı Kuzey batı pasajından 2 Ağustos 1985'de girerek Greenland'den Alaska'ya geçti.

[66] J.Marlow Martin, **Overtaken by Events**, Lexington, 1989, s.69.

[67] Cable, **a.g.e.**, s.195-197

- Kara para ile kaçak mal ticaretini
- Deniz kirliliğini

önlemek, araştırmak ve karşı mücadeledir.[68] Eğer bu yasadışı olayların belirgin bir ülke veya ülkelerle bağlantılı olduğu anlaşılırsa o zaman deniz diplomasisi söz konusu olabilir. Yasadışı bu faaliyetleri durdurmak isteyen devletler, bu faaliyetleri destekleyen ülkelere karşı, kısıtlı deniz harekatı düzenleyebilir.[69]

Profesör Geoffrey Till'in 1982'de kendi eseri olan "Deniz Stratejisi ve Nükleer Çağ"da dediği gibi *"tarih bize ipucu ve soruları sağlar, cevapları değil"* [70]. Geçmişte kullanılan ve büyük olasılıkla tekrarlanılacak benzer deniz harekatları, tartışmalı belirli bölgelerdeki haklarını artırmak isteyen, devlet tarafından uygulanacaktır.

Pasifik son zamanlarda en şaşırtıcı gelişmelerin meydana geldiği yerdir.1982 yılında Birleşmiş Milletler III. Deniz Hukuku konferansında yeni bir deniz hukuku sözleşmesi ortaya kondu. Bu bir adanın etrafındaki okyanus üzerindeki kontrolde devrim yarattı. Karasularını 12 mile, münhasır ekonomik bölgeyi 200 mile çıkartarak ve takımada konsepti ile deniz kaynakları üzerinde sahiplik ortaya çıkarmış ve hatta çok daha ciddi kontrol altına almalarını sağlayarak,ada topluluklarının potansiyel önemini son 15 yılda muhteşem artırmıştır.[71] Antony Bergin'in "Naval Power in the Pasific" adlı eserinde işaret ettiği gibi 690 kilometre kare bir toprağı olan Kribati, şimdi 3.5 milyon kilometrekarelik deniz alanını kontrol etmektedir. 181 kilometrekarelik bir toprağa sahip olan Marshall adaları şimdi 2.1 milyon kilometrekarelik avlanma bölgesine sahiptir. Dört devlet; Çin, Filipinler, Tayvan ve Vietnam, Güney Çin denizindeki Spratly adalarının tek başına hakimi olmak için

---

[68] Cable, **a.g.e.**, s.147

[69] Gray, **a.g.e.**, s.199

[70] Till, **a.g.e.**, s.224

[71] Antony Bergin,"New Developments in the Law of the Sea", **Naval Power in the Pacific,** Sidney-Avustralya, 2001, s.57-59.

devamlı çatışmaktadır.[72] Ada devletlerinin ekonomik kaynakları geliştikçe, bu ekonomik kaynaklar üzerinde gözü olan güçlerin müdahale istekleri artmaktadır[73].

Avrupa sularında ise Sovyetler Birliğinin dağılması ve bunun etkileri bilinmektedir. Hem Ukrayna hem de Rusya'nın donanmalarının bölgedeki diğer ülkeler üzerinde yarattıkları kısıtlamaların daha az olduğu belirgindir. Akdeniz'de iki süper gücün olduğu zamanlarda,bölgede bulunan devletler düşmanlarına karşı belirgin bir deniz harekatı düzenleme konusunda bir kere daha düşünürlerdi. Bölgesel güçler şimdi süper güçlerin rekabetinin zincirinden kurtulmuş olarak kendilerinin daha az kısıtlanmış olduğuna inanabilirler. ABD Donanmasının Akdeniz'deki varlığı her ne kadar umut verse de, Kıbrıs'tan,Kutsal Topraklara ve kuzeybatı Afrika sahillerine uzanan bölgede sorunlu yerlerin devam edeceği ve baskı politikasının uygulanacağı beklenmelidir. Ve maalesef Afrika ve Ortadoğu'nun kıyı devletleri daima böyle bir deniz harekatı için temel hedef olacağa benzemektedir. Üzücü bir gerçektir ki, soğuk savaş sonrası dünyasında, ülkeler arasında ciddi anlaşmazlık ve sorunlar biteceğe benzememektedir.·[74]

Geleceğe yönelik analizlerden çıkarılan sonuca göre ganbot diplomasisi zamanın test etmesine dayanacağa benzemektedir. Bunun, ülkeler için cazibesini ve sağladığı hizmeti koruduğunu ve böylece zamanının hiç geçmediğini ve de bu yüzden tekrar moda olmadığını söyleyebiliriz. Gerçekte ganbot diplomasisi günümüzün modern dünyasında mevcuttur ve gelecekte de göz ardı edileceğine dair hiçbir işaret yoktur.

---

[72] Marwyn S.Samuelş, **Contest for the South Chine Sea**, Newyork, 1982, s.62-63

[73] Smith P.K. Gosh, "Maritime Security Challenges in South Asia and Indian Ocean: Response Strategies", **American Pasifik Deniz Güvenliği Enstitüsü Denizcilik Güvenliği** Konferansı, Honolulu-Havai, 18-20. Ocak 2004.

[74] Samuel P.Huntingdon, **Medeniyetlerin Çatışması**, (çev: Murat Yılmaz), İstanbul, 1997, s.69.

II. OSMANLI'DAN CUMHURİYETE(1939'A KADAR) DİPLOMASİDE TÜRK DENİZ KUVVETLERİNİN KULLANILMASINA GENEL BAKIŞ

Denizler, insan topluluklarının müşterek yurdu olan toprakları saran ve kara yollarının bittiği yerlerde, birleştirici özelliklerini açıkça ortaya koyan birinci derecede mühim yollardır. Şu halde denizler, kara ticaret merkezlerinin ve dolayısı ile kara ticaret yollarının bittiği yerler değil, başladığı yerlerdir. İşte denizlerin bu özelliklerini bilen ve onu değerlendiren devletler, daima, bir **cihan devleti olma** yolunda önemli avantajlar sağlamışlar ve kurdukları devletler de daha uzun ömürlü olmuştur. Bunun aksine olarak, denizleri ayırıcı bir unsur olarak gören ve devlet politikalarını da buna göre ayarlayan devletler, ne yazık ki, bu politikalarının bedelini çok ağır ödemişler ve hiçbir zaman uzun ömürlü olamamışlardır.

A. TÜRKLERİN DENİZLE BULUŞMASI

Türklerin denizcilikleri ile ilgili olarak genel kabul gören tez, Anadolu'nun ele geçirilme süreciyle birlikte başladığıdır. Bununla birlikte, Asya'nın bozkırlarında önceleri göçebe, küçük topluluklar halinde yaşayan, hayvancılıkla geçinen Türklerin, buralardaki kapalı denizlerde denizcilik yaptıklarıdır[75]. Denizcilik deyince, insanın en temel gereksinimlerinden birincisi olan beslenmenin denizdeki uzantısı durumundaki balıkçılık da, akla hemen gelmektedir. İnsanın denizlerle ve daha geniş anlamda sularla ilişkisinin de, bu beslenme gereksinimine bağlı olarak başladığı düşünülürse, Türklerin de bu aşamadan geçmesi son derecede doğaldır.

IX. yüzyıl ile birlikte Türklerin, denizlerle ilişkisi balıkçılıkla sınırlıdır. Genel olarak, vergisinden yararlanmak dışında bir deniz ticaretinden ve bir donanmadan söz edebilmek için erkendir ve *"Bozkırlarda yaşayan ve ömrünü at üzerinde geçiren göçebeler, gemilere çıkmayı pek de arzulamamaktadırlar*"[76]. Yine de, bu gelişmenin denizcilik açısından sağlıklı

---

[75] Hayati Tezel, **Anadolu Türkleri'nin Deniz Tarihi**, C. I, İstanbul 1973, s.330.

[76] A.Nimet Kurat, **Çaka Bey İzmir Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi**, Ankara, 1966, s.292.

bir görüntü oluşturduğunu söylemek gerekiyor. Türklerin deniz yaşamına, diğer birçok toplulukta da olduğu gibi, savaşlarla değil de, ilk aşama ve doğal bir ortam olan balıkçılıkla başlamış olmaları, bu yaşama daha kolaylıkla alışabilmelerini sağlamıştır.

Malazgirt Savaşı'ndan sonra, Türklerin Anadolu'ya yerleşmesinde, her bir göçmen kafilesine, anayurdundaki yaşam koşullarına uygun bölgelere yerleştirilmesi sonucunda, Türkistan'dan gelen gemicilerin kıyılara ayak bastıkları[77] ileri sürülmektedir. Ama bununla çelişen bir diğer görüşe göre ise, Türkler, Orta Anadolu'ya yerleştikten sonra, nüfus yoğunluğunun artmasının zorunlu sonucu olarak, yayla ve dağlardan kıyı bölgelerine inmişlerdir[78]. Tarımla uğraşmaktan hoşlanan Türklerin[79], Batı Anadolu'daki kıyı ovalarına çok seyrek gittikleri ve balıkçılığın yalnızca yerli halka kalmıştır. Kıyıların çok girintili çıkıntılı olması ve dağların denize dik inerek yerleşim bölgelerini birbirinden ayırması nedeniyle, çok gelişmiş bulunan deniz ulaştırması ve ticaretinin etkisi altında, önceki yerleşim yerlerine göre denizcilik açısından çok daha uygun bir ortama sahip oldukları söylenebilir[80].

Diğer yandan, XII. yüzyıla kadar Türkler ticareti ile çok uğraşmamış ve ticaret daha çok Rum ve Ermenilerin uğraşısı olmuştur[81]. XIII. yüzyılda Akdeniz ve Karadeniz kıyılarında ele geçirilen bazı limanlar sayesinde ise bu görüşün değiştiğini ifade eden Kienitz'e, Roux da *"Selçuklu kervansaraylarının Türklerin ticarete öncelik verdiklerini gösterdiğini"* [82] söyleyerek katılmaktadır. Bu görüşler de, Anadolu'daki yeni durumun Türklerin deniz ticaretinde söz sahibi olmaya aday olduklarını göstermektedir.

---

[77] Ali Haydar Emir Alpagut, **Denizde Türkiye C. I**, İstanbul 1937, s.28-29

[78] Fuat Köprülü, **Osmanlı Devletinin Kuruluşu**, Ankara, 1959, s.45

[79] Jean-Paul Roux, **Türklerin Tarihi**, (Çev: Galip Üstün), İstanbul 1989, s.36

[80] M.Şemsettin Günaltay, **Anadolu**, Ankara 1946, s.348

[81] Friedrich-Karl Kienitz, **Büyük Sancağın Gölgesinde**, Çev: S.Halit Kakınç, İstanbul 1974, s. 124

[82] Roux, **a.g.e.**, s. 189

İlk Türk amirali olduğu kabul edilen Çaka Bey[83], İzmir bölgesinde, devlet kontrolünden uzak olan ve merkezlerine sadık olmayan Bizanslı Rumların da önemli katkılarıyla bir donanma kurmuştur. 19 Mayıs 1090 tarihinde de, Türklerin ilk deniz çatışması olarak tarihe geçen Koyun Adaları Deniz Savaşı'nda Bizans Donanması'nı yenilgiye uğratmıştır[84].

XIII. yüzyıldaki Türklerin deniz ticaret faaliyetlerine bakılırsa, Selçuklular döneminde ele geçirilen Sinop[85], Antalya ve Alanya'da gemi yapımının sürdürüldüğünü görürüz. Ancak, Selçuklu Ticaret Filosu'nun pek de gelişmiş olamayacağı ileri sürülmekte ve Avrupa ile deniz yoluyla ticaretin, Pisa, Provens, Ceneviz ve Venedik gemilerinin elinde olduğu belirtilmektedir[86]. 1216 yılında Akdeniz'de bir Anadolu donanmasının[87] ortaya çıkması ve 1228 yılında yapılan Kırım Seferi de, yönetici sınıfın deniz ticaret işlerine katılma isteğini göstermektedir.[88] Buna rağmen, denizlerle henüz ilişki kurabilmiş olan Türklerin hemen bir savaş ve ticaret filosu kurarak her iki alanda süratle egemenlik kurması beklenmemelidir[89].

Anadolu Selçuklularını izleyen dönemde, Ege Denizi kıyılarında kurulmuş bulunan Anadolu Beylikleri'nin denizlere dönük politikaları ise önem taşımaktadır. Menteşe, Aydın, Saruhan ve Karesi Beylikleri, coğrafyanın getirdiği olanaklardan yararlanarak denizlerde etkinlik göstermişlerdir. Menteşeliler Beyliği'nde, Beyliği kurucusu Menteşe'ye "Kıyı Beyi" denilmesi Beylik'teki denizcilik anlayışını göstermektedir[90]. Coğrafyanın bir ihtiyaç

---

[83] İbrahim Kafesoğlu, "Selçuklu Çağındaki İzmir Türk Beyi'nin Adı: Çaka mı, Çağan mı, Çakan mı?" **Tarih Dergisi Sayı 34**, İstanbul, 1984, s.55-60 ve daha detaylı bilgi için Mücteba İlgürel, "Çaka Bey", **Diyanet İslam Ansiklopedisi, C.VIII,** Ankara, 1994, s.186-188

[84] Osman Turan, **Selçuklular Zamanında Türkiye**, İstanbul, 1971, s.89.

[85] Mücteba İlgürel, "Osmanlı Denizciliğinin İlk Devirleri" **Belleten,** C.LXV, S:243, Ankara, 2001, s.638-639

[86] Turan, **a.g.e.,** s.200

[87] Kienitz. **a.g.e.,** s.125

[88] Stefanos Yerasimos, **Azgelişmişlik Sürecinde Türkiye**, (Çev: Babür Kuzucu), İstanbul 1980, s.93

[89] Mithat Işın, **Tarihte Girit ve Türkler**, Ankara 1945, s.23

[90] İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi,** C. I, Ankara 1947, s.55

olarak gündeme getirdiği tüm bu faaliyetleri gerçekleştiren Türkler karşılarında, denizde her zaman güçlü olan ve çıkarları zedelenen yabancı güçleri bulmuşlardır. Her defasında kurdukları ortak donanmalar ile Çaka Bey'in, Umur Bey'in donanmalarını ortadan kaldırmışlardır. Deniz çıkarları, aralarında her ne kadar çatışmalar da olsa, dönemin Avrupa devletleri için yaşamsal değerde görüldüğünden onları ortak ülküde birleştirmiştir.

B. OSMANLI DENİZCİLİĞİNİN GELİŞİMİ VE DIŞ POLİTİKA ARACI OLARAK KULLANILMASI

1. Kuruluş Dönemi Donanması

Osmanlılar, gelişme sürecince, giderek daha çok toprak ele geçirerek güçlenmiş, ekonomik açıdan büyüyerek ama aynı zamanda insan kaynağını da genişletmiş olmanın katkısıyla da, donanmayı daha sonra kurmuş ve denize daha sonra çıkmıştır. Böylece, kuruluş aşamasında karşılarına hiçbir zaman güçlü bir deniz kuvveti çıkmayan Osmanlılar, bu devletlerin Osmanlı denizcilik faaliyetlerini önleme çabasıyla karşılaşmamıştır.[91].

I.Murat, Venedik ve Ceneviz denizcilerini, akınlarda paylar vermeyi vaat ederek Osmanlı hizmetine alma[92] politikası izlemiştir. Aynı devletlere para vererek gemi taşıma gücünden yararlanmak da yine aynı dönemde izlenen diğer bir politikadır. Bunun yanında, I.Bayezid dönemine kadar gemilerde hizmet eden insan gücünün diğer kısmı da, kıyı halkını oluşturan Rum'lardan ve yalnızca deniz işleriyle uğraşan Karesi[93] ve diğer Türk Beylikleri'nin halkından alınmaktadır[94].

---

[91] Ernst Werner, **Büyük Bir Devletin Doğuşu**, (Çev: Orhan Esen - Yılmaz Öner), İstanbul 1986, s. 139

[92] Afif Büyüktuğrul, **Tarih Boyunca Akdeniz'de Deniz Alaka ve Menfaatleri,** Denizcilik Politikasındaki Gelişmeler, İstanbul, 1976, s.8

[93] Ali ihsan Gencer, **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867),** Ankara, 2001, s. 6

[94] Fevzi Kurtoğlu, **Türklerin Deniz Muharebeleri**, İstanbul, 1932, s.21

Tüm bu uygulamalar, her şeye karşın, Osmanlı Devleti'nde denizciliğin gelişmeye başladığını göstermektedir. Çalı Bey komutasındaki Osmanlı Donanması, Ege'ye çıkarak Andros, Paros ve Milos adalarından çok sayıda esir alarak ve buralara pek çok zarar vererek geri dönmüştür[95]. Osmanlılar, Venedik'e karşı tarihlerindeki ilk deniz çatışmasını, 1416 yılında, Çalı Bey komutasındaki donanmayla yapmıştır. Savaşı kazanan Venedikliler, Osmanlı Donanması'ndaki Cenevizli, Katalanlı, Sicilyalı, Giritli, Provensli ve Yunanlı[96] gemicileri öldürüp, angarya hizmetinde olanları ise sağ[97] bıraktığı bu çatışma, Osmanlının ilk deniz harp varlığını ortaya koymaktadır.

Tarihin akışı içerisinde, II.Murat, Düzmece Mustafa İsyanı sırasında Rumeli'ye Ceneviz gemileri ile geçmekte[98], yine Varna Çatışması için Rumeli'ye geçmesi gereken Osmanlı kuvvetlerinin Boğaz geçişinin Venedik Donanması tarafından engellenmesi üzerine, bu geçiş, yine Cenevizlilerin yardımlarıyla ve onlara para vererek gerçekleştirilebilmektedir.

2. Yükseliş Dönemi Donanması

II.Mehmet dönemi, Osmanlıların her alanda olduğu gibi denizlerde de bir atılım dönemi durumundadır. II.Mehmet, İstanbul'un fethine karar verdiği zaman bunun yalnız kara ordusu ile gerçekleşemeyeceğini anlamış ve bir donanma hazırlanmasını da emretmişti[99]. Bu maksatla derya beyi Baltaoğlu Süleyman Bey'in komutasında 350-400 gemiden oluşan bir donanma meydana getirildi. Kürekçilerden başka bu gemilerde 20.000 deniz askeri bulunuyordu[100]. İstanbul'un fethi sırasında donanmaya ait gemilerden

---

[95] Dukas, **Bizans Tarihi**, Çev: Vladimir Mirmiroğlu, İstanbul 1956, s.66

[96] Camillo Manfroni, **İtalyan Deniz Tarihi**, C.III, (Çev: Afif Büyüktuğrul), İstanbul (t.y.) s. 12 (Yayımlanmamıştır), Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi'nde bulunan nüshasından görülmüştür.

[97] İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, Ankara, 1984, s.355

[98] Dukas, **a.g.e.**, s. 107

[99] Aydın Taneri, **Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri**, Ankara, 1981, s.332.

[100] Coşkun GÜNGEN, **XVI. Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği**, Ankara, 1997, s.12.

bir kısmının karadan yürütülerek Haliç'e indirilmesi ise yüzlerce yıl üzerinde konuşulan önemli bir taktik olarak tarihe geçmiştir [101].

Osmanlı Devleti'nin Yakındoğu ve Doğu Akdeniz'de yükselişi ve Türk denizciliğinin önemli bir gelişme istikameti almaya başladığı devir II.Bayezid devri (1481-1512) olmuştur[102]. II.Bayezid; babası II. Mehmet (Fatih), oğlu I. Selim ve torunu Kanuni Sultan Süleyman arasında oldukça renksiz tanınmasına karşılık, Osmanlı Devleti'nin bir deniz politikası olması grektiğini değerlendiren ilk Osmanlı Sultanıdır[103].

II.Bayezid, 1495 senesinde devrin en büyük denizcisi Kemal Reis'i devlet hizmetine almıştır. Kemal Reis'in Osmanlı donanması hizmetine alınması ve donanmanın yeni baştan teşkilatlandırılması, Osmanlı donanmasını Venedik ile açık deniz mücadelesi yapabilecek bir seviyeye getirmiştir[104].

I. Selim'in Mısır'ı fethinden sonra Kızıldeniz vasıtasıyla Hint Okyanusu'na ulaşan Osmanlılar böylece yeni bir dünyaya açılmış oldular. Karşılarında ise, coğrafi keşifler sonucunda bölgeye gelerek baharatın vatanı olan Hindistan ve Uzakdoğu'ya hakim olma mücadelesine girişen Portekizlileri buldular[105]. Hindistan deniz ulaştırmasının önemini kavrayan Osmanlılar, bu hatları canlandırarak, altın ve baharat ticaretini kontrol altına almışlardır[106].

Osmanlılar, Akdeniz'de ticaretin merkezi haline gelmiş olan Suriye ve Mısır limanlarını ele geçirerek Doğu Akdeniz kıyılarını hakimiyetleri altına aldılar. Gerek Portekiz tehlikesi ve gerek yeni fethedilen toprakların sahillerini koruma ve denizleri kontrol altında tutma zorunluluğu deniz meselelerine son derece önem vermeyi gerektiriyordu. Deniz üssü olarak önemli rol oynayan

---

[101] Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin**, s.232

[102] Ali İhsan GENCER, "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem", **İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu Bildirisi**, İstanbul, 1999, s.19.

[103] Halil İnalcık, Bülent Arı, "Bir Deniz Gücü Olarak Osmanlı İmparatorluğu", **Uluslararası Piri Reis Sempozyumu (27-29 Eylül 2004) Tebliğler Kitabı**, İstanbul, 2004, s.2-26.

[104] Gencer, **Bahriye'de,** s.10

[105] İsmet Akçocuk, "II. Abdülhamit Han Dönemi Türk Denizciliği", **(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 1994, s.49.

[106] Giacomo E. Carretto, **Akdeniz'de Türkler**, (Çev.Durdu Kundeke, Gülbende Kuray), Ankara, 2000, s.34.

Süveyş'te Osmanlıların Kızıldeniz'e ulaşmaları neticesinde bir "Süveyş Kaptanlığı" kurulmuştur[107]. O dönemde Osmanlı'nın ülke sınırları içerisinde 85 il ve ilçede tersaneleri mevcuttu[108]. Ayrıca, I. Selim, donanmanın geliştirilmesi amacıyla Haliç'te eskiden mevcut tersanenin Galata'dan Kağıthane'ye kadar genişletilmesini ve 200'ü kadırga olmak üzere 250 gemi inşa edilmesini emretti.[109]

Kanuni Sultan Süleyman devrinde, Osmanlı bahriyesi deniz ilminde Avrupa'nın denizci olarak bilinen devletlerinden daha üstün bir duruma gelmiştir[110]. Barbaros Hayrettin Paşa, Turgut ve Uluç Ali Reis gibi kurt denizcilerin devlet hizmetine girmeleri ile onların tecrübe ve becerilerinden geniş ölçüde faydalanılmıştı[111]r. Sonuçta Karadeniz ve Kızıldeniz'den sonra Akdeniz'de bir Türk gölü haline gelmiştir[112].

Barbaros Hayrettin Paşa, Preveze'de Haçlı donanmasını hezimete uğrattığı sırada, başka bir Türk filosu Hadım Süleyman Paşa komutasında Hindistan'da Diyu kalesini muhasara etmekte idi[113]. Birbirlerinden ayrı coğrafyada deniz savaşı kazanmak her millete nasip olmayacak başarıdır. Hadım Süleyman Paşa'nın Hint Okyanusundaki bu teşebbüsünü, Piri, Murat ve Seydi Ali Reis'ler devam ettirmişlerdir. Portekizlilerden ziyade, tabiatın engellemesi nedeniyle Hindistan topraklarını Osmanlı nüfuzuna sokamamışlar, fakat Türk bayrağını Basra Körfezi ve Hint Okyanusunda şerefle dolaştırmışlardır.

Yüksek kabiliyetli Türk denizcilerinin Hint Okyanusunun hırçın ve sert dalgalarına mağlup olmalarının en önemli nedeni Akdeniz gibi nispeten sakin

---

[107] Gencer, **Bahriye'de,** s.14.

[108] Rasim Ünlü, **İnce Donanma,** İstanbul,2005, s.369.

[109] İdris BOSTAN, "XV ve XVI. Asırları Türk Asrı Yapan Değerler" konulu **İSAV Sempozyumu tebliği, Tartışmalı İlmî Toplantılar Dizisi-1997.**

[110] A.Afet İnan, **Piri Reis'in Hayatı ve Eserleri**, Ankara, 1987, s.9-17.

[111] M.Cüneyt Yenigün, "Askeri, Hukuki, Ekonomik ve Dış Politik Açılardan Türk Deniz Politikası", **(Yayımlanmamış Doktora Tezi)**, İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü, İstanbul, 1997, s.40.

[112] Uğurlu, **a.g.m.,** s.2-6.

[113] N. Ahmet Aslan, **Kanuni Sultan Süleyman ve İslam Alemi**, İstanbul, t.y., s.208-210.

olan ve kapalı bir deniz için yapılmış olan Osmanlı kadırgalarının, okyanusun azgın tabiatını yenmek imkanını bulamamış olmasıdır. Fakat bütün bunlara rağmen Hint Okyanusu seferleri ve savaşları neticesinde, Osmanlı İmparatorluğu Hindistan'a hakim olamamış ise de Portekizlileri zaafa düşürmüştür.

Kanuni'nin vefatı sırasında Osmanlı İmparatorluğu Habeşistan'dan Estergon'a, Fas'tan Hazar denizine kadar yayılmıştır. Türk filoları Hint Okyanusu'ndan Zengibar'a, Diyu'ya hatta Sumatra'ya kadar uzanıyorlardı. **Bu hakimiyetin kaybedilmesine en büyük sebep, Osmanlı harp filolarının arkasında mükemmel bir ticaret filosu bulunmaması olmuştur.** Özellikle 1535 senesinde Fransızlara verilen kapitülasyonlar[114] ile Akdeniz'de serbest ticaret yapabilmelerinin sağlanmış olması, bir anlamde, Batı Anadolu ve Kuzey Afrika'nın geçimini korsanlıkla sağlayan Türk halkına ekonomik yönden indirilen bir darbe olmuştu.

II. Selim zamanında (1566-1574) Türk donanmasının Akdeniz hakimiyeti öyle bir şekil almıştı ki, Akdeniz'in Hıristiyan millet ve devletleri Türklerin denizde yenilmez olduğuna inanamamışlardı[115]. Özellikle Kıbrıs'ın fethinden (1571) ve bu arada meydana gelen İnebahtı (Lepanto) deniz savaşında, Osmanlıların mağlup olmasından sonra, Kaptan Paşalık makamına getirilen Kılıç Ali Paşa'nın[116] 16 yıl süren Kaptan-ı Derya'lığı sırasında, Türk denizciliği en yüksek başarı derecesini bulmuştu[117].

Kıbrıs'ın alınması, 70.000 Türk'ün canına mal olduğu gibi, büyük emekler karşılığı meydana getirilen Osmanlı donanmasının[118] özellikle personelinin telef olmasına da sebep olmuştur. Bundan sonraki dönemde de İnebahtı ve

---

[114] Yusuf Halaçoğlu, **XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı**, Ankara, 1991, s.5-58.

[115] Akçocuk,**a.g.t.,** s.53.

[116] Yenigün, **a.g.t.,** s.46.

[117] Gencer, **Bahriye'de** s.19.

[118] Rasim Ünlü, **Bahriyenin Haliç Serüveni "İstanbul'un Fethinden Son Divanhane'ye",** İstanbul, 2005, s.95.

Kıbrıs'ta kaybedilen personelin sancıları çekilmiştir [119]. Bunun yanı sıra, Doğu Akdeniz ticaret yolları tamamen Osmanlıların eline geçmiş ve Akdeniz'in doğusundaki Girit hariç bütün adalar Osmanlı nüfuzuna dahil edilmiştir.

IV. Murat döneminde, Garp Ocakları filoları da Atlas ve Hint okyanuslarındaki kıyıları vuruyor ve burada üsler ediniyordu. Garp Ocaklı denizcilerin İngiliz denizcileriyle Akdeniz'de ilk karşılaşma tarihi 1580'e rastlamaktadır. Bu savaşı kaybeden İngiliz'ler yıllarca tutsak olarak kalmışlardır.[120] Türk korsanları bu dönemde hem büyük gemiler, hem de kadırga tipi gemilerden oluşan kuvvetli bir donanma meydana getirmişlerdir.

Murat Reis XVI. yüzyılın sonlarında Cebeli Tarık Boğazı'ndan çıkmış, Kanarya Adaları'nı vurmuş ve sonra antlaşma imzalamıştır. Yine 1625'de Bristol Kanalı'ndaki Lundy Adası'nı almış birkaç yıl burayı ellerinde tutarak tüm Güney İngiltere ticaret yolunu tutarak haraç ve vurgun yapmıştır. *"1627'de de Hollanda, Danimarka, Norveç ve İzlanda kıyılarını vurmuş, buralara çıkarma yaparak birçok ganimetlerle geri dönmüştür. Stanley Lane Poole'ye göre, Murat Reis o yıllarda İngiltere'nin en önemli ticaret limanlan olan Plymouth, Hardlead Point ve Bristol Limanlarını vurmuş, artık gemiler korkudan İngiltere'den denize çıkamaz olmuşlardır. Avrupa'nın tüccar milletleri, ticaretlerini yapabilmek için Türk korsanların iznine mecbur kalmışlardır. Türk korsanları Barbaros Hayrettin'den XIX. yüzyılın başına dek dar denizlerin tam anlamıyla hakimi olmuşlardır. Türkler Kanada'nın doğusundaki Newfoundland kıyılarına dek uzanmış ve buralara gelen İngiliz gemilerini de ele geçirmişlerdir."*[121]

3. Denizlerin Kontrolünün Kaybedilmesi Ve Çöküş

Osmanlı Donanmasını gerileme döneminde;, Barbaros ve Turgut Reis'in yetiştirdiklerinin yerine; saraydan çıkan yeniçeri kökenli Kaptan Paşalar yönetmeye başlanmıştır. Bunlar ise bir atılım yapmıyor, denizlerde

---

[119] Uğurlu, **a.g.m**., s.2-8.

[120] Emrullah Nutku, "Türk Denizcilerinin Atlantik Harekatı Hakkında Kanıtlar", **VIII. Türk Tarih Kongresi III. Ciltleri** ayrı basım, Ankara, 1983, s. 1572.

[121] Nutku, **a.g.e**., s. 1579.

zaferden öte risk almadan dolaşmayı yeğliyordu. Bu da, her zaman hareket ve macera arayan donanmayı atalete taşıyordu.

Bu başarısızlığın bir sebebi de, Osmanlıların, yabancı ve hatta Garp Ocakları donanmalarında esas olan kalyon teşkilatına gereği gibi önem vermemeleri, kürekli gemileri terk etmemeleri idi. Bununla birlikte, 1654 senesinde başlayan Girit seferi sırasında kalyonlar kullanılmaya başlanmış ise de, bunlar daha ziyade "Burton" tipi küçük kalyonlardı[122].

1699 Karlofça'dan sonra, Ruslar Karadeniz'de hiç olmazsa ticaret gemisi bulundurmak için izin istemişlerdir. Osmanlı karada savaşı kaybetmesine rağmen, padişah II.Mustafa (donanmaya güvenerek), Rus Çarına yazdığı mektupda *"Karadeniz bizim haremimiz gibidir. Hiç bir padişah haremine bir yabancının girmesine izin veremez. Değil gemi bir sal bile giremez"*[123] demiştir. Bu o zamanki deniz gücünü göstermesi bakımından çok önemlidir. Rusya, bu olaydan ancak 74 yıl sonra, Küçük Kaynarca Anlaşması ile Karadeniz'de ticaret gemisi bulundurabilme hakkını kazanabilmiştir.

Denizcilikte birinci sınıfı işgal eden kalyonculuk sayesinde Osmanlı donanması, 1770 senesinde meydana gelen Çeşme muharebesine kadar 80 sene müddetle Akdeniz hakimiyetini tekrar elinde tutmuştu[124]

1717 senesinden 1770 senesine gelinceye kadar 50 seneyi aşkın bir müddet zarfında Türk donanması harp görmemişti. Avrupa devletlerinde denizcilik, modernleştiğinden, günün birinde Osmanlı donanmasının geri kalacağı malumdu. 1768 senesinde başlayan Osmanlı-Rus Savaşından sonra, 1770'de Rusların bir filosu, Baltık denizinden kalkarak, İngiltere'ye uğrayıp pek çok İngiliz subayı ve bir miktar gemici almıştır. Filo Septe boğazını geçip Akdeniz'e girmiş ve Mora sularına gelmişti[125]. Bunun üzerine

---

[122] Uzunçarşılı, **Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, s. 497-98.

[123] İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu,1700-1787", **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, İstanbul, 2006, s.285

[124] Yenigün, **a.g.t.,** s.63-64.

[125] Osmanlı donanması. 10 kalyon. 10 çektiri. Rus donanması 15 kalyon. 16 ufak gemiden oluşuyordu. Daha geniş bilgi için bkz.: Büyüktuğrul. **a.g.e.**, C.II. s.263. 264.

acele olarak, Osmanlı donanması Akdeniz'e açılmıştır. Osmanlı Donanması Çeşme limanına girmiş beklerken, limana sevk edilen ateş kayıkları tarafından yakılmıştır. Osmanlının, donanmasız kalması nedeniyle Çanakkale Boğazı düşman donanmasının girmesine açık kalmıştır.

Çeşme faciası, daha sonra Kaptan-ı Derya olan Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın tarih sahnesine çıkmasına neden olmuştur. Osmanlı denizciliğinin modernleşme faaliyetleri başlamış, bilahare bahriye mektebi açılmış, gemi inşa faaliyeti artmış ve gemi personeli, özellikle, kalyoncular bir nizam altına alınarak, Kasımpaşa'da yaptırılan kışlalarında ikametleri sağlanmıştır. Ancak büyük darbe alan Osmanlı donanması bir daha eski güçlü haline gelememiştir. [126]

XIX. yüzyıla girildiğinde Osmanlı imparatorluğunun gerilemesi iyice hızlanmış ve çöküş süreci başlamıştı. Bir zamanlar Akdeniz ve Karadeniz'e hakim olan güçlü Osmanlı donanmasının da bu çöküşten etkilenmemesi mümkün değildi. "*Denizcilik gücünün gerilemesine sebepleri;*

- *Eğitimli, yetişmiş personel sıkıntısı,*
- *Gelişen teknolojilerin takip edilememesi,*
- *Deniz ticaret filosunun geliştirilememesi,*
- *Donanmanın başına kaptanı derya olarak denizcilikle alakası olmayan paşaların getirilmesi,*
- *Deniz kuvvetinin değerinin ve donanmaya olan ihtiyacın devlet yöneticileri tarafından nadiren takdir edilmesi,*
- *Avrupa devletleri okyanuslara yönelirken Osmanlı Denizcilerinin Akdeniz'den dışarı çıkmaması gibi hususları sayabiliriz".* [127]

Rus donanmasının Osmanlı donanmasını yaktığı 1770 Çeşme baskınından 57 yıl sonra, 1827 tarihinde bu sefer İngiliz-Fransız-Rus ortak donanması Navarin'de Osmanlı donanmasının büyük bir kısmını yok ederek

---

[126] Milli Savunma Bakanlığı, **Osmanlı Ordu Teşkilatı**, Ankara, 1999, s.55.

[127] Genelkurmay Etüd Başkanlığı. **Türk Silahlı Kuvvetleri (1923-1983),** Ankara, 1984, s.30.

zaten henüz donanmasını tam manasıyla güçlendirememiş Osmanlı imparatorluğunu deniz kuvveti olmayan bir deniz imparatorluğu haline getirmişti[128].

XVIII. yüzyılda Osmanlı Devleti Avrupa ile antlaşmalar yaparken Cezayir Beylerbeyliği "korsan" adı altında savaşa devam ediyordu. Osmanlı Devleti de bu beyliği el altından destekliyordu. 1780 ve l784'deki Cezayir-İspanya savaşları, İspanya'nın hezimetleri ile son bulmuş ve yüzyıllardır süren Türk-İspanyol savaşlarının son fiili deniz savaşı olmuştur[129]. Bu yüzyılda Türk korsanlık tarihinin de son evresini yaşamıştır. Bu yüzyılda Garpocakları ve Osmanlı padişahı arasında gittikçe kötüleşen bir ilişki sürmüştür[130].

Bu dönemde dikkati çeken bir olay da şu şekilde gelişmişti; 1785'deki Cezayir donanması Atlantik'te Kadiz açıklarında ABD bandıralı bir gemiyi ilk kez yakalamış, 1795'e dek 11 ABD gemisi yakalanmıştır. Bu durumda 27 Mart 1794'de ABD Kongresi Cezayir korsanlarına karşı koymak için Başkan George Washington'a 600.000 altın dolar üstünde harcama yetkisi vererek ilk ABD donanmasının kurulmasına başlanmıştır. ABD Cezayir'e pes ederek Atlantik ve Akdeniz'de ABD gemilerine dokunmama karşılığında 642.000 altın dolar ve yıllık 12.000 Osmanlı altını ödemeyi kabul etmiştir. Bu 200 yıllık ABD tarihinde yabancı dille imzalanan ve yine yabancı bir devlete vergi vermeyi kabul eden tek antlaşmadır. Böylece Türkler hem ABD donanmasının kurulmasına hem de verdiği imtiyazla Akdeniz ticaretine girmelerine sebep olmuştur. [131]

XIX. yüzyıl başından itibaren Akdeniz'de İngiltere'nin ağırlığı artmaya başlamıştır. Bu dönemde İngiltere'nin cesaretle hareket edebilmesi, sadece donanmasının sayısal olarak çok oluşuna değil, teknoloji ve hız bakımından

---

[128] Akçocuk, **a.g.t.,** s.59.

[129] Gencer, **Bahriye'de,** s.24-25.

[130] Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi, C. IV**, Ankara 1947, s 249-250.

[131] Türkçe ve 22 madde olan antlaşma 5 Eylül 1795'de George Washington ve Cezayir Beylerbeyi Hasan Paşa arasında imzalanmıştır. Nejat Tarakçı, **Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi Denizci Stratejinin Tarihi Analizi**, İstanbul, 2005, s.390-391

da ABD ile en ileri seviyeye çıkmasına bağlıdır. Nitekim buharlı ilk savaş gemisi de İngiltere tarafından denizlere indirilmiştir.

Osmanlı Devleti'nin parçalanmasında etkisi olan Yunan ayaklanmalarının temelinde denizciliğinin devlet politikası olmaktan uzaklaşması da değerlendirilebilir. İlk isyan 21 Şubat 1821'de Mora'da başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin Garpocakları ve Mısır kıyıları hariç tüm kıyıları, azınlıkta olmalarına rağmen deniz ve deniz ticareti Rumların tekelinde olduğundan ayaklanmanın finans sorunu pek olmamıştır. Adalar Rum korsanların merkezi olmuş, ayaklanmada bu korsanlar ve Rum ticaret gemilerinden bozma savaş gemileri, önemli rol oynamışlardır.[132]

Osmanlı donanmasının yediği bir başka darbe de 30 kasım 1853 Sinop baskınıdır. Osmanlı donanması Rusların bu baskınından sonra bir daha toparlanamayacaktır. Üstelik bu tarihlerden itibaren buhar gücünün tahrik sistemi, çeliğin de inşa malzemesi olarak kullanılmaya başlanması, silah sistemlerinde süratli gelişmeler olması daha önce kendi imkanları ile gemi inşa ederek donanma kurabilen Osmanlı devletinin, teknolojik gelişmeleri takip ederek gerekli düzenlemeleri yapamaması nedeniyle dışa bağımlı hale gelmesine de neden olmuştur.

Sultan Aziz, Osmanlı Devleti'nin donanmaya muhakkak ihtiyacı olduğunu, donanma olmadan deniz aşırı topraklarının, sonunda Osmanlı Devleti'nin elinden çıkacağını bildiğinden[133], borçla bile olsa İngiltere'ye donanma yaptırmaya karar vermişti. Bu donanma, personel yetersizliği ve yabancı uzmanların yanlış yönlendirmesi yüzünden, II. Abdülhamit döneminde Haliç'e bağlanmış ve çürümeye terkedilmiştir, Gerçi 1882'de birçok torpido ve 1886'da denizaltı gemisi alınsa da[134] teknik eğitim ve harekat bakımından Osmanlı donanması, mürettebatıyla birlikte, Haliç'e çekilerek denizlerden vazgeçiyordu.

---

[132] Gencer, **Bahriye'de,** s.113-114.

[133] Celalettin Yavuz, "Sultan Abdülaziz Donanması – Yelkenli Teknelerden Buhar Makineli Gemilere Geçiş, Bitmeyen Reform İhtiyaçları", **XIII. Türk Tarih Kongresi,** C. III, Ankara, 1999, s.4.

[134] Gülen, **a.g.e.** s. 160-162.

II.Abdülhamit döneminde, deniz diplomasinin güzel örneklerinden olan Ertuğrul gemisinin Japonya'ya gönderilmesi olayı gerçekleşmiştir. Her ne kadar bu gezi bir facia ile bitse de, seyir süresince geminin ziyaret ettiği limanlardaki halkın ilgi ve sevgisi İngilizler tarafından yakından takip edilmiştir.

Bu süreçte İngiltere Paris Andlaşması ile 1814'de Malta'yı, 1878'de Kıbrıs'ı ve 1888'de Mısır'ı işgal etmiş Fransız ve Rus donanmalarını da yakarak, Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'de kaybetmiş olduğu deniz egemenliğini 19. yüzyıl tek başına eline geçirmiştir. Bu asırda denizcilik temelleri değişmiş, yüzyıllardır kullanılan ahşap tekne ve yelken terk edilerek yerine zırhlı ve buharlı gemiler yapılmaya başlanmıştır.

Balkan Harbi öncesi acele yapılan planlar, Ege denizinde egemenliğin Yunanlılarda olduğunun peşinen kabul edilmesi, sevk ve idaredeki kopukluk ve anlaşmazlık, donanmanın kara kuvvetlerinin bir yardımcı unsuruymuş gibi kullanılması neticesinde Ege adalarının çoğu zayıf Yunan donanması tarafından işgal edilmiştir.

4. I. Dünya Savaşı Ve Kurtuluş Mücadelesinde Deniz Kuvvetleri

1914'de İngiltere'ye toplam 3 dretnot, 2 keşif gemisi, 12 muhrip, 4 denizaltı gemisi, sipariş edilmiştir[135]. Bu donanma hazırlığından amaçlanan da Yunanistan'a kaptırılan Ege adalarını almaktı. Fakat Almanya'ya karşı Rusya tarafını tutan İngiltere ve Fransa gemilerin inşaatını ve teslimatını geciktirmişler, I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla da bu gemiler Osmanlı Devleti'ne verilmemiştir.[136]

Alman Goeben(Yavuz) ve Breslau(Midilli) gemilerinin Osmanlı Devleti'ne sığınmasıyla Osmanlı Devleti de I. Dünya Savaşı'na katılmıştır. Böylece Osmanlı donanması özellikle Rusya ile Karadeniz'de karşılıklı savaş ve bombardımanlarda bulunmuş, Rusya özellikle mayın dökme yöntemiyle Karadeniz'i kapatmaya çalışmıştır.

---

[135] İskender Tunaboylu, **Osmanlıdan Cumhuriyete Yavuz Zırhlısı,** İstanbul, 2006, s.17-19.

[136] Gülen, **a.g.e.,** s.254.

I. Dünya Savaşı'nın sonunda 1915 yılında Limni adasının, Mondros Limanı'nda Rauf Orbay, İngiliz Amiral ile mütareke imzalamıştır. Buna göre İstanbul ve Çanakkale Boğazları tüm gemilere açık olarak, ordu terhis edilecek, diğer bilinen hükümlerle beraber donanma, ticaret filosu ve deniz tesisleri de müttefiklerin kontrolü altına girecekti. Ardından 13 Kasım 1915'de tüm Türk donanması İstanbul ve İzmit'te toplatılarak gözaltına alınmış[137], 12 Nisan 1919'da da Yunan Averof zırhlısı İzmir'e gelmiş ve böylece tüm Osmanlı'yı işgal başlamıştır.[138]

Kurtuluş Savaşı sırasında tüm müttefik donanmanın varlığına rağmen, deniz kuvvetlerinden teslim edilmeyen bazı gemiler ve motorlar aracılığıyla, Milli Mücadelenin silah ihtiyacı yine deniz yolu kaçakçılığıyla karşılanmıştır.[139] Bu yolda sadece Rüsumat gemisi müttefiklerce batırılmıştır[140]. Kurtuluş Savaşı'nda kara savaşı Türklerin lehine döndükçe denizde de harekat başlamıştır. Özellikle bu harekat kapsamında Yunan ticaret gemilerine zarar verilmiş ve bir kısmı da esir alınmıştır[141]. "*Deniz hazırlıkları şöyle olmuştur;*

- *Ukrayna ile anlaşarak Karadeniz'deki askeri nakliyatı Sivastopol-Amasra hattına kaydırmak,*
- *Amasra, Fethiye Limanlarını tahkim etmek,*
- *Ticaret gemilerini silahlandırmak ve Amasra Limanında toplamak,*
- *Düşmanın Batı Karadeniz nakliyatına saldırmak,*
- *İzmit ve İzmir körfezlerine savunma yapmak,*
- *Kara Kuvvetlerini Karadeniz (İstanbul) Boğazı'nda taşımak".* [142]

---

[137] Afif Büyüktuğrul, **Büyük Atamız ve Türk Denizciliği**, İstanbul, 2006, s.30-31.

[138] Dz.K.K., **Denizlerin Koruyucuları**, Ankara, 2003, s.48.

[139] Büyüktuğrul, **a.g.e.,** s.35.

[140] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı(Dz.K.K.), **İstiklal Harbinde Bahriyemiz**, Ankara, 2003, s.171.

[141] Dz.K.K., **İstiklal**, s.182-183.

[142] Dz.K.K., **Denizlerin.,** s.49-51.

18 Eylül 1922'de son Yunanlının da denize dökülmesinden sonra bile, diğer devletlerle bir anlaşma yapılmamış olduğundan, hukuki olarak savaş devam etmekteydi. Bu yüzden 1923 yılında da Türk gemileri hala savaş malzemesi taşımaya devam etmişlerdir[143]. 11 Ekim 1922'deki Mudanya Mütarekesi'nden sonra 24 Nisan-24 Temmuz 1923'deki Lozan Antlaşması'yla Türkiye ile Müttefikler arasında barış imzalanmıştır. Buna göre deniz hükümleri şöyledir:

- Bozcaada ve İmroz Türkiye'ye, Midilli, Sakız, Sisam Yunanistan'a verilecek, fakat askersizleştirilecektir,
- Boğazlar askersizleştirilecek, Boğazlar Komisyonu boğazlan idare edecektir.

Böylece son gemi de 2 Ekim 1923'de İstanbul'dan ayrılmış ve Türkiye Cumhuriyeti 29 Ekim 1923'de kurulmuştur. Cumhuriyetin ilanı Haliç'te hareket edemez durumda olan Hamidiye Kruvazörü ve Ertuğrul yatın dan yapılan 101 pare top atışıyla da İstanbul halkına ilan edilmiştir.[144]

C. CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA DENİZ KUVVETLERİ VE DIŞ POLİTİKA ARACI OLARAK KULLANILMASINA BAKIŞ (1923-1938)

Cumhuriyetimizin kurucusu büyük ATATÜRK, denizcilik gücü bakımından TÜRKİYE'nin hedefini açıklarken; *"En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifade etmeyi bilmeliyiz. Denizciliği; Türk'ün milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız*." ve *"Sınırlarının önemli ve büyük bölümleri deniz olan Türk Devleti'nin Donanması'nın da mühim ve büyük olması gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha emin ve müsterih olacaktır. Mükemmel ve*

---

[143] Dz.K.K., **İstiklal**, s.188

[144] Büyüktuğrul, **a.g.e.,** s.39.

kadir bir Türk Donanmasına malik olmak gayedir." [145]İfadelerini kullanmıştır. Geleceğe yönelik mesajlar taşıyan bu İfadeler denizci ülke olma yolundaki hedeflerimizin ana hatlarını oluşturmuştur. "*ATATÜRK'ÜN genç cumhuriyetin Deniz Kuvvetlerini oluşturma stratejisi şu şekilde idi:*

a. Mevcut denizci gücün tanınıp değerlendirilmesi ve gelişimi ile ilgili esasların saptanıp genel direktiflerin verilmesi (Başlangıç Evresi),

b. Donanma temini ve yapımı ile ilgili politika ve stratejinin saptanıp olanaklara paralel bir aşamalı uygulamaya gidilmesi (Gelişim Çalışmaları),

c. Denizcilik gücümüzle ilgili uluslararası hukuki altyapının oluşturulması (Devletlerarası hukuk),

d. Deniz gücü ve kuvvetinden etkili olabildiği her alanda yararlanmak (uygulamalar):

(1) Askeri alanda,

(2) Siyasi alanda,

(3) İç güvenlik alanında,

(4) İç ve dış propaganda alanında,

(5) Ekonomik alanda." [146]

1. Başlangıç Evresi

Atatürk'ün, Donanmadan yararlanma alanlarının başında siyasal caydırıcılık ve komşu devletlere karşı güç gösterisi faaliyetleri gelir. O'nun özellikle bölgede uyguladığı politikanın hedefini; Türkiye'nin belirli bir derlenip toparlanma ve güçlenme devresi sonrasında; üyelerini Osmanlı Devletinin eski eyaletlerinde kurulan bağımsız devletlerin oluşturduğu bir Ortadoğu ve

---

[145] Cevat ÜLKEKUL, "Kurtuluş Savaşında Türk Denizcileri ve Cumhuriyet Bahriyesinin Kuruluşu", **Uluslararası Piri Reis Sempozyumu (27-29 Eylül 2004) Tebliğler Kitabı**, İstanbul, 2004, s.2-41.

[146] Mert Bayat, "Atatürk'ün Denizcilik, Deniz Kuvvetleri ve Deniz Stratejisi İle İlgili Görüşleri", **Harp Akademileri Atatürk Özel Bülteni**, Sayı 126, İstanbul, 1981, s. 102.

Balkanlar işbirliği teşkilatı meydana getirmekti. Böylece, dünyanın bu önemli bölgesinde Türkiye'nin liderliğinde büyük bir global güç merkezi teşkil edilecekti. Balkan ve Sadabat Paktları ile Atatürk'ün askeri, ekonomik, kültürel ve politik alanlarda bizzat liderler seviyesinde yürüttüğü yakınlaşma hareketleri, bunun başlıca kanıtıdır. Özellikle Balkan ülkelerinin hepsi ile deniz bağlantımız olması ve kara hududumuz olmayanlarla yalnız deniz üzerinden ilişki kurabilmemiz hususu bu konuda önem taşıyan etkenlerden birisidir.

Cumhuriyet donanmasının kuruluş döneminde, Gazi Mustafa Kemal Atatürk, ilk olarak Bahriyemizi ve Bahriyelerimizi yakından tanımayı gerekli görmüştür. Bu amaçla da harp gemilerimizle veya onları refakate alarak geziler yapmış, gemi ve birlikleri ziyaret etmiştir. Aslında gerçek bir denetleme niteliği taşıyan bu gezi ve ziyaretlerle. Kurtuluş Savaşı sonundaki durumuyla Deniz Kuvvetlerini yerinde görerek, personel ve materyal bakımından nitelik ve nicelik yönleriyle eksikliklerini saptamak, gelişimleri ile ilgili kararlarına esas olacak bilgileri elde etmek ve bu arada Donanmadan hangi kapasitede ve nasıl yararlanabileceğini kararlaştırmak olanağı bulmuştur.

Her rütbeden personelle, Deniz Kuvvetleri ile ilgili durum ve geleceğe yönelik konuları da görüşmeye önem veren ATATÜRK, denizciliğimizle ilgili demeç ve direktiflerinin çoğunu, ya bu seyirler sırasında veya onların hemen ardından vermiştir. Bunlar ve özellikle yazılı açıklamaları Türk Deniz Kuvvetleri için her zaman geçerli olacak birer stratejik direktif niteliğini de taşımaktadırlar. [147]

ATATÜRK'ÜN 1924'deki Karadeniz gezisinde Hamidiye Komutanı ve Subayları ile yaptığı konuşmalarından nakledilenlerden bazıları şunlardır :

"Donanmasız Anadolu olamaz!"

"Donanmadan yana kuvvetli olmak Türkiye'nin savunması için şarttır."

"Donanmamız, izlediğimiz politikanın da en kuvvetli desteği olacaktır."

---

[147] HAK, **Atatürk'ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşleri**, İstanbul, 1981, s. 200-203.

"Evvela çekirdek bir donanma tedarik etmeliyiz."[148]

HAMİDİYE Kruvazörü ile geziden sonra, 1 Kasım. 1924 günü yaptığı Büyük Millet Meclisi açış konuşmasında Ulu Önder şunları söylüyordu :

"Efendiler, Bahriyemizi esaslı ve ciddi bir biçimde geliştirip düzenlemek düşünülmelidir. Bu konuda başlangıç noktası, özellikle seçkin elemanları hak ettikleri gibi yetiştirip, onlardan memleketin ivedi gereksinimlerinde yararlanmak ve herhalde memleketin gücünün üzerinde hayallerden de uzak durmak olmalıdır."[149]

2. Gelişim Evresi

ATATÜRK, yukarda belirtilen temas ve denetimlerinde Bahriyemizi her yönü ile tanıyıp değerlendirdikten ve Cumhuriyet Donanmasının kuruluşuyla ilgili esasları saptadıktan sonra bunların aşamalı uygulamasına geçilmiştir. [150]

Mümkün olan en kısa sürede gerçekçi ölçüler içinde çağdaş gemi, silah ve araçlara sahip ve bunları üstün bir eğitim düzeyi ve yüksek moral içinde kullanmaya yetenekli bir donanma ve gerekli kıyı tesisleri kurularak bölgede etkin bir Deniz Kuvvetine sahip olmak ve bu kuvveti aynı ilkeler çerçevesinde ve günün koşullarına uygun biçimde geliştirmek hedeflenmiştir.

1924 -1932 Döneminde imkanlara göre aşamalarda yapılan çalışmalarla, hedeflerin esas bölümü büyük bir başarı ile gerçekleştirilmiştir.

Elde mevcut gemilerden bir oranda uygun olanları onarılıp hizmete sokularak bir Çekirdek Donanma oluşturulmuştur. Cumhuriyet Deniz Kuvvetleri; Milli Mücadeleyi yaratan ruhla, maziden kalan bu gemileri almış, içinde kullanılamayacak kadar eski olanlarını eleyip, diğerlerini de onararak faaliyete geçirmiştir. Bu kapsamda; önce, 1924 yılında hizmette bırakılan Mecidiye, Hamidiye, Berk, Peyk, Taşoz, Samsun, Bafra, İsa Reis, Hızır Reis,

---

[148] Bu geziye Atatürk kalabalık bir heyetle katılmıştır. Geziye ilişkin detaylı bilgi için bkz. Raşit Metel, **Atatürk ve Donanma,** İstanbul, 2005 s.60-91; Büyüktuğrul, **a.g.e.,** s.48-52.

[149] Mert Bayat, "Atatürk'ün Denizcilik, Deniz Kuvvetleri ve Deniz Stratejisi İle İlgili Görüşleri", **Harp Akademileri Atatürk Özel Bülteni**, Sayı 126, İstanbul, 1981, s. 105.

[150] Bayat, **A.g.m**., s. 106.

ve Kemal Reis gemileri onarılmış, ardından, İzmit'te üç büyük yara ile yatan Yavuz kruvazörünün onarılmasına[151] ve yabancı ülkelerden yeni gemiler tedariki faaliyetlerine geçilmiştir. [152] Yaralı ve işlemez durumdaki Yavuz'un onarımına yabancı firmalarca 1927'de başlanmış ve 1930'da gemi hizmete girmiştir. Bu amaçla Almanya'dan sağlanan 23 bin tonluk büyük yüzer havuz ile kurulan atölyeler, Gölcük Tersanesinin çekirdeğini de oluşturmuştur.

Deniz Harp Okulu eğitiminin, Birinci Dünya Harbi yenilgisi izleyen mütareke ve işgal süresinde de devam ettirilmesi genç bahriyemizi subay kaynağı bakımından şanslı kılmıştır. Bu arada Kurtuluş Savaşı'na katılan genç subay adaylarının eksik kalan eğitimlerini tamamlamaları için de gereken önlemler alınmış ve uygulanmıştır. [153]

Donanmanın o zamanki ihtiyacına göre gereken tüm harekat, muhabere ve diğer talimnamelerle silah kullanma talimatları, Alman heyetinin[154] de büyük katkıları ile hazırlanmıştır. İlk talimnameler; muhabere, donanmanın sevk ve idaresi, keşif hizmetleri muhrip talimnamesi idi. [155]:

1930 yılında Deniz Harp Akademisi açılarak Bahriyede öz kaynağından tekrar Deniz Kurmay Subayı yetiştirilmesine başlanılmıştır. [156] Bu dönemde Deniz Harp Akademisi'nde yabancı eğitmenlerde görev aldığı[157] gibi yurt dışına eğitime subaylarda gönderilmekteydi.[158]

---

[151] Yavuzun tamiriyle Ege Denizinde Yunan donanmasına karşı dengenin sağlanması hedeflenmiştir. **BCA**, D.: 663, F.K.: 30..10.0.0 Y.K.: 62.420.3 fotokopisi Ek-1'dedir.

[152] Büyüktuğrul, **Büyük Atamız,** s. 66.

[153] Büyüktuğrul, **a.g.e.**, s. 95.

[154] **BCA** S:9654, D.: 241-25, F.K.: 30.18.1.2, Y.K.: 12.46.20.

[155] Afif Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması (1923-1960)**, İstanbul, 1967, s. 32.

[156] Büyüktuğrul, **a.g.e.,** s. 54.

[157] **BCA**, S: 14511 F.K.: 30.18.1.2, Y.K.: 37.42.12. ve BCA.,S: 2/751, D.: 241-92, F.K.: 30.18.1.2, Y.K.: 45.37.11. kayıtlı belgelerde sadece Deniz Harp Akademisi'nde değil Donanma'nın diğer unsurlarında da yabancı uzmanların kadrolarının onaylandığı görülmektedir.

[158] Ünlü deniz tarihçisi emekli Tümamiral(E) Afif Büyüktuğrul'da iki yıllığına İtalya'ya gönderilen iki subaydan biridir. **BCA**, S: 15136, D.: 236-133, F.K.: 30.18.1.2, Y.K.: 40.73.15 ayrıca Afif Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet,** İstanbul, 2005, s.229.

İstanbul'da mevcut kıyı tesisleri başlangıç devrindeki Bahriyemiz için yeterli idi; fakat gelişim hedeflerine özellikle mevki ve kapasite bakımlarından uygun düşmüyordu. Bu bakımdan Yavuz'un onarımı için sağlanan tesislerden de yararlanılarak Gölcük Tersanesi kurulmuş ve geliştirilmiştir. Özellikle, Mayın Fabrikası, torpido ve Akümülatör Fabrikaları ilk kurulan başarılı tesisler olmuşlardır. Bunu hemen hemen şimdiki lojistik teşkilatımızın çekirdeğini oluşturan diğer kıyı tesislerinin kurulması izlemiştir. [159]

Deniz, stratejisinin en önemli işlemlerinden birini stratejinin uygulama araçlarının sağlanması oluşturur. Önceleri; "Gemi İnşa Stratejisi" adı verilen bu işlem halen "Kuvvet Planlaması" adı ile anılmaktadır. Bu kapsamda; 1928'de iki adet İnönü sınıfı denizaltı, 1930'da yenilenmiş Yavuz, 1931'de 3 hücumbot ile 4 Avcı bot, 1932'de ise Adatepe, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri ile Sakarya[160] ve Dumlupınar denizaltıları Donanmaya katılmıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında, Donanma ve denizin kara tesisleri Milli Savunma Bakanlığına bağlı olan "Bahriye Dairesi Reisliği" emrine verilmiştir. 1928 yılında Genelkurmay Başkanlığında Deniz Kurmay Başkanlığı teşkil edilince, Donanma idari ve lojistik bakımdan Milli Savunma Bakanlığına, harekat ve eğitim bakımından ise Genelkurmay Başkanlığına bağlanmış ve 1949 yılına kadar bu şekilde kalmıştır.[161]

24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması'nda[162] sağlanan kabotaj hakkı ile denizcilik alanında millileşmek mümkün olmuştur. Bu dönemde deniz faaliyetleri olarak; Hamidiye kruvazörü, Atatürk ve beraberindekileri Karadeniz illerinde dolaştırması ve bu gezinin Bahriye Vekaletinin

---

O dönemde ilgi çekici konulardan biri de Deniz Kuvvetlerinin, birbirine muhasım olan ve Türkiye'ye karşı hiç de dostane eylemler içinde olmayan devletlerden eğitim için uzman alınmış veya o devletlere eğitime subay göndermiştir.

[159] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması (1923-1960)**, s. 9-13.

[160] İnşa halinde Sakarya Denizaltı Gemisi, **İDMA** F.D.N.: 55-04_10, Ek-14

[161] Büyüktuğrul, **Büyük Atamız,** s. 72.

[162] Baskın, Oran "Lausanne Barış Antlaşması", **Türk Dış Politikası-Kurtuluş Savaşı'ndan Bugüne Olgular,Belgeler, Yorumlar, Cilt-1,** İstanbul, 2001, s. 215-238.

kurulmasına neden olması [163] ile 1924 yılında donanmanın Ege'de tatbikata çıkıp, Turgutreis zırhlısının[164] Cumhuriyet Donanmasının ilk topçu atışını yapmasını[165] örnek verebiliriz.

Atatürk'ün aramızdan ayrıldığı tarih olan 10 Kasım 1938'de, 18 milyon nüfuslu Türkiye Cumhuriyeti'nin dar milli bütçesinden büyük fedakarlıklarla oluşturduğu ATATÜRK Donanması, Balkanlar ve Ortadoğu devletleri içinde en güçlü donanma idi.[166]

1936 yılında Almanya'ya ikisi Türkiye'de inşa edilmek üzere 4 büyük denizaltı gemisi[167] ve Ağustos 1938'de İngiltere'ye 4 muhrip, 4 denizaltı gemisi, 2 mayın dökücü gemi ve 12 büyük çıkarma araçları (Tank taşıyıcı araba vapurları) sipariş edilmişti. Bu arada 1936 yılında 16.500 tonluk ve 13 yaşında bir Denizaltı Ana Gemisi (ERKİN) satın alındı. Türk tezgahlarında da 1225 tonluk bir yakıt tankeri (GÖLCÜK) ve bir ufak mayın dökücü (ATAK) ve bir cephane gemisi (BEKİRDERE) inşa edildi. 4 Alman denizaltısından ikisi de Taşkızak'ta monte edilmiştir.

Bu dönemde, en önemli olay 20 Temmuz 1936'da Türkiye, İngiltere, Fransa, Sovyetler Birliği, Japonya, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan ve Yugoslavya arasında imzalanan ve 31 Temmuz 1936 günü de T.B.M.M. tarafından onanan Montreux Boğazlar Sözleşmesidir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye tekrar boğazlar üzerinde hükümranlığını elde ediyordu.[168]

---

[163] Bu seyre ayrıca Peyk-i Şevket torpido gemisi de katılmıştır. Detaylı bilgi için bkz. Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu**, s.62.

[164] **İDMA,** F.D.A.: 3149-A_10, Ek-15

[165] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu**, s.64.

[166] Mert Bayat, "Atatürk'ün Denizcilik, Deniz Kuvvetleri ve Deniz Stratejisi İle İlgili Görüşleri", **Harp Akademileri Atatürk Özel Bülteni, Sayı 126, Yıl 1981,** İstanbul, s. 107-108.

[167] Alınan bu denizaltı gemilerine isimleri bizzat Atatürk tarafından verilmiştir. **BCA** D.: 655, F.K.: 30.10.0.0, Y.K.: 62.418.5. fotokopisi Ek-2'dedir.

[168] Kudret Özersay, "Montreux Boğazlar Sözleşmesi", (Ed. Baskın ORAN), **Türk Dış Politikası-Kurtuluş Savaşı'ndan Bugüne Olgular,Belgeler, Yorumlar, Cilt-1,** İstanbul, 2001, s. 370-384.

Atatürk dönemi, Donanma gemilerinin dış politika aracı olarak, belki de cumhuriyet tarihimizde en sık kullanıldıkları dönem olmuştur. Denizci uluslara örnek olacak bu faaliyetler, kuruluş dönemindeki bir donanma için çok önemlidir. Bu güzel ve günümüzde de örnek alınması gereken faaliyetlerin, denizcilik ve deniz gücü alanında çalışanlar tarafından amaç, ne,niçin ve nasıl yapılmıştır sorularına yanıtlar aranarak incelenmelidir. İşte bazı örnekler;

20 mayıs 1928 tarihinde Odesa'dan İzmir vapuru ile Berk ve Peyk gemileri refakatinde İstanbul'a getirilen Emanullah Han karasularımızda 2 kruvazör ve 3 küçük muhriple karşılanmış ve o zamanki donanmamızın tümünü teşkil eden bu filo, misafir devlet başkanının ayrılışında da aynı görevi yapmıştır. Bu gösteriler aynı zamanda Sovyetler Birliği'ni de etkileyici nitelikte olmuştur[169].

Yunanistan'a Karşı Caydırıcı Nitelikte Donanma Tatbikatı, 1 Eylül 1928 günü Atatürk, Ertuğrul yatı ile Marmara'da yaptığı bir gezi sırasında, Anadolu Ajansı bülteninden, Yunan Donanmasının Ege denizinde Çanakkale karasularımızın hemen dışında manevra yaptığını öğrenir. Deniz Kuvvetinin politik etkilerini çok iyi bilen Atatürk, derhal karşı bir manevra yaptırmaya karar vererek, Başbakan İsmet İnönü'ye Donanmanın derhal harekete geçirilmesini emreder. Başbakan bu emri bizzat Hamidiye kruvazörüne giderek Donanma Komutanına iletir. Üslerinde liman durumunda bulunan 2 kruvazör, 2 torpido kruvazörü, 3 küçük torpido muhribi ve 2 denizaltı o zamanki koşullara göre rekor sayılabilecek sürede seyir durumuna geçip harekat bölgesine intikal ederler. Atatürk manevrayı 21 saat süreyle telsizle direktifler vererek yönetir ve sonunda "açık telsizle" tatbikat kritiği gönderir.[170]

Afgan Kralı Emanullah Han'ın ikinci ziyaretinde güç gösterisi; Bu ziyaret sırasında Yavuz ve yeni muhripler Emanullah Han'a tahsis edilen sarayın

---

[169] **BCA**, D.: 4354, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 257.731.4.

[170] Mete Varol Güneş, "Türk Deniz Kuvvetleri, Cumhuriyetin kuruluşundan bugüne kadar Türk Dış Politikasını desteklemek açısından hangi olaylar karşısında ne şekilde kullanılmıştır? Bugüne kadar olan olayları değerlendirerek Türk Deniz Kuvvetlerinin bu maksatla ne şekilde kullanılması gerektiğini belirleyiniz?", **(Yayımlanmamış Kurmay Subay Tezi)** Deniz Harp Akademisi, İstanbul, 1998, s.35-36.

önünde demirlemiş ve Atatürk 27 Temmuz 1933'de kralla buluşmak üzere Yalova'dan Adatepe muhribiyle İstanbul'a gelmiş ve dönmüştür[171].

Balkan Antantı Faaliyetlerinde Güç Gösterisi; 1933 yılı Eylül ayında Başbakan İsmet İnönü ve Dışişleri Bakanı Varna'da Bulgaristan hükümetiyle müzakereler yaparken bozulmaya yüz tutan görüşmeleri düzeltmek amacıyla Yavuz[172] ve iki muhrip Varna'ya gönderilmiş ve neticede müzakereler bizim istediğimiz yöne doğru çevrilebilmiştir.

Yugoslavya Kralı I. Alexandre'a güç gösterisi; 4 Ekim 1933 tarihinde Bulgaristan'ın Varna limanından Dubrovnik destroyeri ile yola çıkan kral, 2 destroyerle refakate alınmış, İstanbul'da demirli bulunan donanma tarafından selamlanmış ve Atatürk'le görüştükten sonra Ege'de karasularımızın dışına çıkına kadar uğurlanmıştır.[173]

Cumhuriyetin ilanının X. yıl töreninde bulunmak üzere Türkiye'ye gelen Rus Mareşalleri Voroşilof ve Budieni karayoluyla İzmir'e gittikten sonra deniz yoluyla da İstanbul'a geldiler. Bu maksatla Zafer ve Kocatepe muhripleri, Komodor Vekili yarbay Cevat Ülmen Komutasında, 5 Kasım 1933'de İstanbul'dan hareket ederek , Çanakkale boğazı dışında , Mareşalleri getirmekte olan İzmir vapurunu karşıladılar, tören yaptılar ve aynı geminin refakatinde İstanbul'a geldiler Mareşalleri Dolmabahçe önünde Yavuz ve diğer iki muhrip karşıladı. Mareşaller 9 Kasım 1933 günü İzmir vapuruyla memleketlerine geri döndüler. Donanma (Yavuz ve 4 muhrip) Boğaz dışına kadar Mareşalleri uğurladı[174].

İran Şahı Rıza Pehlevi'ye güç gösterisi; 14 Haziran 1934'te Şah Trabzon'dan Yavuz muharebe kruvazörü ile alınarak Tınaztepe ve Zafer muhripleri refakatinde Samsun'a getirilmiştir. 26 Haziran 1934'de Atatürk'le beraber Gülcemal vapuru ile Çanakkale'den İstanbul'a Adatepe ve Kocatepe

---

[171] **BCA**, D.: 362, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 2.11.14.

[172] Başbakan İsmet İnönü'nün dönüş yolunda kendi el yazısı ile yazdığı ve Gazi'ye çektirdiği telgraf **BCA**, D.: 11181, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 13.75..2. fotokopisi Ek-3'dedir.

[173] **BCA**, D.: 23940, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.366.22.

[174] Sovyet Cumhuriyetleri İttihad-ı Harbiye ve Bahriye Komiseri Voroşilof ve akradaşlarının Ankara'yı ziyaretlerine dair program bkz. **BCA**, D.: 23331, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 198.358.14,

muhripleri refakatında gelmiş ve İstanbul'da tüm Donanma tarafından selamlanmıştır. 27 haziran 1934'de Deniz Harp Okulunu ziyaret eden Şah, II. İnönü denizaltısını gezmiş ve bir dalış tatbikatını izlemiştir. Şah, 2 Temmuz 1934'de yine Donanma refakatinde Trabzon'a hareket ederek ziyaretini tamamlamıştır. [175]

Atatürk'ün İtalya'ya Karşı Akdeniz Gezisi; 1934 yılı içersinde İtalya diktatörü Mussolini'nin verdiği bazı demeçler ve İtalyan basınında beliren bazı emperyalist yazılar neticesi ATATÜRK Akdeniz kıyı şehirlerini ziyaret amacıyla 16 Şubat 1935'de İstanbul'dan Ege vapuru ile Tınaztepe ve Zafer muhripleri refakatinde hareket ederek, Alanya[176], Taşucu, Mersin, Kekova, Fethiye ve Marmaris limanlarını ziyaret etmiştir. Bir bölümü harp gemilerinde sürdürülen bu gezi 25 Şubat günü İstanbul'da son bulmuştur.

İngiltere Kralı VIII. Edward'ın Türkiye'yi Ziyareti; 3 Eylül 1936'da İngiltere Kralı ve Hindistan İmparatoru VIII. Edward 2 torpido bot refakatinde[177], kraliyet yatı ile Türkiye'ye gelirken Bozcaada açıklarında Adatepe ve Kocatepe muhriplerince karşılanıp refakate alınmıştır. 4 Eylül'de İstanbul limanında demirli bulunan donanmamız tarafından selamlanmış ve 6 Eylül'de Moda koyundaki deniz gösteri ve yarışlarını izlemiştir.

Donanmamızın Vurucu Kuvvetinin Malta ve Pire Ziyaretleriyle Akdeniz'de Güç Gösterisi; İngiltere Kralı'nın ziyareti, Atatürk'ün çok yakın gördüğü İkinci Dünya Harbi tehlikesi karşısında Türkiye'nin durumu ile ilgili olarak saptadığı politikanın bir unsuru olan İngiltere ile dostluk ve işbirliği oluşturmak yolunda iyi bir fırsat teşkil etmişti. Donanmamızın, Kral'ın İstanbul'dan ayrılışından bir buçuk ay sonra çok uzun süredir birlik halinde görünemediği Orta Akdeniz'e açılarak İngiltere'nin büyük deniz üssünün bulunduğu Malta adasını ve bilahare Yunanistan'ı ziyaret etmesi, bölgede, gelişmiş Donanmamızla yapılan ve amacına her yönden ulaşan bir güç gösterisi olmuştur. Donanmamızın modern vurucu kuvveti olan ; Yavuz muharebe kruvazörü ,

---

[175] **BCA**, S: 2/791, D.: 66-71, F.K.: 30..18.1.2, Y.K.: 45.39..11.

[176] **BCA**, D.: 374, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 2.11.26 fotokopisi Ek-4'dedir.

[177] **BCA**, S: 2/5158, D.: 239-102, F.K.: 30..18.1.2, Y.K.: 67.68..1.

Adatepe, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri, I.İnönü, II. İnönü, Dumlupınar, Sakarya, Gür denizaltı gemileri ve Erkin denizaltı ana gemisinden müteşekkil bu birlik 20-26 Kasım 1936 tarihlerinde Malta'da ve 28 Kasım - 3 Aralık 1936 tarihlerinde Yunanistan'da Faler'de kalmış ve büyük takdir toplamıştır. Avrupa'da büyük yankılar uyandıran bu güç gösterilerinden sonra İtalya ve Rusya devletleri de Donanmamızın kendi limanlarını ziyaret etmelerini teklif etmiş , önce kabul edilen bu davetler bilahare çeşitli nedenlerle uygulanmamıştır[178].

Mareşal Fevzi Çakmak, Kasım 1936'da Hamidiye kruvazörü ile Romanya'ya ve Eylül 1937'de Adatepe muhribi ile Yugoslavya'ya[179] gitmiş ve dönüşte Yunanistan'ı ziyaret etmiştir.

İngiltere Kralı VIII. Edward tahtından feragat etmiş ve yerine VI. George Kral ilan edilmişti. Yeni Kralın taç giyme töreni münasebetiyle, 1937 senesinde Portsmouth liman ve sularında büyük bir merasim ve resmi deniz geçişi tertiplendi. Diğer devletler gibi Türkiye de bu merasime, donanmayı temsil etmek üzere, Kocatepe Muhribini yolladı[180].

5 Haziran 1937'de , Haydarpaşa'da karşılanan Kral Abdullah , Atatürk ile beraber Dolmabahçe'ye giderlerken tam mevcudu ile demirli bulunan Donanmamızı da denetlemişlerdir[181].

Yunan Başvekili General Metaxas 18 Ekim 1937 tarihinde Türkiye'ye resmi bir ziyaret yaptı. Başvekilin Averof zırhlı Kruvazörüyle gelmekte olması dolayısıyla, kendisini karşılamak üzere iki muhrip, Çanakkale Boğazı dışına

---

[178] Seyir ile ilgili olarak İngiliz Donanması Komuta'nın teşekkür mektubu bkz. **BCA**, D.: 23821, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.363..4; seyrin Fransa kamuoyundaki akisleri **BCA**, D.: 23822, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.363..5; bu seyir sonrasında İtalya Türk Donanması'nı davet etmiştir, **BCA**, D.: 23824, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.363..7.

[179] Geziye katılacak heyetin masraflarının karşılanması için ödenek verilmesine ilişkin belge **BCA**, S: 2/7279, D.: 238-357, F.K.: 30..18.1.2 Y.K.: 78.74.9.

[180] İngiltere Kralı'nın taç giyme merasiminde bulunmak üzere İngiltere'ye gönderilen Kocatepe gemisindeki Yarbay Bilal Talu ile gemi komutanı Binbaşı Sadık Altıncan tarafından verilen rapor, **BCA**, D.: 23825, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.363..8.

[181] **BCA**, D.: 438430, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 263.775..16.

gönderildi. Muhripler Averof refakatinde Dolmabahçe'ye geldiler. Uğurlama aynı şekilde yapıldı[182].

Hamidiye Kruvazörü okul gemisi olarak ilk defa 1938 senesinde yabancı sulara gönderildi. 4 Haziran 1938'de İstanbul'dan hareket ettikten sonra Girit adasının Hanya Limanına, İskenderiye Limanına ve Kıbrıs adasının Magosa Limanına uğradı. Gemi, büyük ilgi görmüştü.[183]

Atatürk döneminde aktif bir deniz politikası izlenmiş ve bir çok devlet tarafından Türk Donanması kendi limanlarının ziyaret edilmesi için davet edilmiştir. Bu politikanın karşılığında, yabancı devletler tarafından da Türk limanları da yabancı gemiler tarafından ziyaret edilmiştir[184]. Bu ziyaretlere örnek olarak 1931 yılında ABD[185], 1935 yılında Yunan[186], 1936,1937 yıllarında Romen[187], 1937 yılında Arjantin[188] ve Fransız[189] gemileri verilebilir.

19 Kasım 1938 günü donanmanın çeşitli tipteki gemileri ile altı yabancı savaş gemisi Atatürk'ü son yolculuğuna uğurlamak için İstanbul limanında toplanmıştır. Saat 09.22'de Atatürk'ün naaşı Dolmabahçe'den ayrıldıktan sonra 12.42'de Sarayburnu'nda Zafer muhribince teslim alınmış ve 13.24'de Yavuz'a intikal etmesini müteakip 14.36'da Yavuz dahil tüm gemiler demir alarak Donanma Komutanı emrinde pruva hattında seyre başlamıştır. Yavuz hareketten itibaren Darıca'ya kadar her dakika başında matem topları atarken, diğer gemiler de mezestre bayraklarıyla onu izlemişlerdir. 15.42'den

---

[182] **BCA**, D.: 23963, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.368..3.

[183] Okul gemisi olarak kullanılmaya başlanılan Hamidiye'nin öğrenci gezilerinde de yurtdışı limanları ziyaret ettiği görülmektedir **BCA**, D.: 23821, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.363.4. Ayrıca Yunanistan Hükümeti'nin ilgi gösterdiğine dair **BCA**, D.: 23827, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.363.10.

[184] İngiltere **BCA**, D.: 8598, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 83.549.14, İtalya BCA, D.: 23824, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.363.7

[185] Coşkun Güngen, **XVI. Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği**, Ankara, 1997, s.12. ayrıca bkz. **BCA**, S: 10758, D.: 235-48, F.K.: 30..18.1.2, Y.K.: 18.16.4

[186] **BCA**, D.: 433449, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 255.719.27.

[187] **BCA**, D.: 23951, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.367..11 ve BCA, S: 2/7218, D.: 239-115, F.K.: 30..18.1.2, Y.K.: 78.71.9

[188] **BCA**, S: 2/7451, D.: 239-119, F.K.: 30..18.1.2, Y.K.: 79.82..20

[189] **BCA**, S: 2/7509, D.: 239-121, F.K.: 30..18.1.2, Y.K.: 79.85..18

itibaren misafir gemiler sürat arttırarak Yavuz'un sancak bordasından merasim geçişine başlamış ve personel çimavira mevkilerinde Ata'yı selamlayarak dönüş seyrine geçmişlerdir. Türk donanması ise İzmit'e kadar refakatını sürdürmüş ve İzmit'te demirledikten sonra yine Zafer muhribi Yavuz'dan Ata'nın naaşını alarak İzmit'teki tersanede mayın iskelesine indirmiştir. Cenaze aynı günün akşamı özel bir trenle Ankara'ya hareket etmiştir.[190]

Atatürk, daha cumhuriyetin ilanından sonra kademeli bir şekilde Deniz Kuvvetlerini güçlendirmeyi ve çevre denizler ile açık deniz alanlarında ulusal gücün uzantısı olarak deniz kuvvetlerini etkin bir araç olarak kullanmayı hedef edinmiştir. Gerçekten de Cumhuriyet döneminde Deniz kuvvetlerini dış politika ve güvenlik politikalarının direkt aracı olarak en çok kullanan devlet adamı Atatürk olmuştur. 1923 ten Atatürk'ün ölümüne kadar geçen 15 yıllık süre içinde yok olmuş bir imparatorluğun pervanesi dönmeyen gemiler yığınından, Türk deniz gücünü orta Akdeniz'e taşıyan ve Malta seyri ile nitel ve nicel gücünü tüm dünyaya ilan eden bir donanma vücuda getirilebilmiştir. Atatürk Donanmanın güçlenmesi yolunda en önemli engelin bütçe olduğunu görmüş ve bütçe mücadelesinde denizcilerin rütbe düşüklüğü nedeniyle geri planda kalmalarını önlemek için Bahriye vekaletini kurduracak kadar ileri adımlar atabilmişti. Deniz Kuvvetleri ilk tuğamiraline ancak 1935 yılında kavuşabilmişti.[191]

Ulu Önder'in çok kısıtlı bütçe olanakları ile meydana getirdiği bu donanma, Onun sağlığında gereken politik ve stratejik hizmetleri yeterince yerine getirdiği gibi Türkiye, II. Dünya Harbi'nin başında Winston Churchill'in hatıralarında belirttiği şekli ile "*Bölgesinde güçlü ve Akdeniz'de azımsanmayacak bir Donanmaya sahip bulunuyordu*".[192]

---

[190] Denizde cenaze töreninin nasıl yapılacağına ilişkin tören tamimi, **BCA**, D.: 1.Büro, F.K.: 490..1.0.0, Y.K.: 4.19..44 ve Dz.K.K., **Denizlerin Koruyucuları**, Ankara, 2003, s.65

[191] Cem Gürdeniz, "Güvenlik ve dış politika aracı olarak Cumhuriyet döneminde Türk Deniz Kuvvetlerinin aktif kullanımı ve gelecek", (**Basılmamış Kurmay Subay Tezi)**, Silahlı Kuvvetler Akademisi, İstanbul, 2002, s.38.

[192] Harp Akademileri Komutanlığı, **Atatürk'ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşler**, İstanbul, 1981, s.196.

III. 1939-1960 YILLARI ARASINDA TÜRK DIŞ POLİTİKASINDAKİ SİYASİ GELİŞMELERİN GENEL DEĞERLENDİRMESİ

A. II. DÜNYA SAVAŞINDAKİ TÜRK DIŞ POLİTİKASI

Türkiye Cumhuriyeti Devleti, 1920'li ve 1930'lu yıllarda yani dünyanın yeni bir büyük savaşa doğru gittiği dönemde, pek çok önemli iç ve dış sorununu çözümleme arayışları içerisinde, Atatürk'ün liderliğinde izlenen dış siyasetle uluslararası ilişkilerde kendine, etkin, aksiyoner ve önemli bir yer sağlamıştır. Bu dönemde özellikle 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanmasından sonra, dış siyasetinde önemli bir değişim hareketi başlamış ve Batılı devletlerle olan ilişkileri güçlenme yoluna girmiştir. Bu sıralarda, 10 Kasım 1938'de Atatürk ölmüş ve yerine Cumhurbaşkanlığına İsmet İnönü seçilmiştir. 1 Eylül 1939'da da, yani 1923'te Lozan Barış Andlaşması'nın imzalanmasından ve Türkiye'de Cumhuriyetin ilanından 16 yıl sonra, II. Dünya Savaşı başlamıştır[193].

İç siyasetinde tek parti dönemini yaşayan ve "Milli Şef" İsmet İnönü'nün yönetiminde bulunan Türkiye, II. Dünya Savaşı başladığında, savaşın dışında ve tarafsız kalarak, toprak bütünlüğünü korumayı amaç edinen bir dış politika izlemeyi esas almış bulunuyordu. Fakat, Türkiye'nin jeopolitik durumu ve öneminden dolayı, savaş süresince Mihver ye Müttefik Devletler Türkiye'yi kendi yanlarında savaşa sokmak için büyük çabalar harcadılar ve baskılarda bulundular. Atatürk, vefatından kısa bir süre önce de hasta yatağında; "Bir dünya harbi olacaktır Bu harp neticesinde dünyanın vaziyeti ve muvazenesi baştanbaşa değişecektir. İşte bu devre esnasında doğru hareket etmesini bilmeyip en küçük bir hata yapmamız halinde, başımıza mütareke senelerinden daha çok felaketler gelmesi mümkündür."[194] Demiştir. Ancak, her iki taraf da istediği sonucu elde edemedi. Türkiye savaşın sonlarına kadar tarafsız kalmayı başardı. Bununla beraber Türkiye, savaşın başlarından itibaren güvenliğini sağlamak üzere, her iki tarafla çeşitli diplomatik ilişkilerde

---

[193] Rifat Uçarol, **Siyasi Tarih(1789-1994),** İstanbul, 1995, s.628-629.

[194] Prof. Fahir Armaoğlu**, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi**, 1995, s.407

bulunmaktan geri kalmadı.[195]

Türkiye, II. Dünya Savaşı'nın başlayıp hızla geliştiği ilk günlerde, her iki blokla olan iyi ilişkilerini bozmamak istiyordu. Fakat, Avrupa'da ve Ortadoğu'da meydana gelen gelişmeler üzerine 1939 yılında, İngiltere ve Fransa ile bir yakınlaşma içine girmişti. Sovyet Rusya'nın da buna katılacağını ummuştu. Türkiye'nin bu hareketi, Almanya ye İtalya tarafından sert tepkiyle karşılanmıştı.

Bununla birlikte Türkiye, yaklaşmakta olan savaşı da göz önünde tutarak, ordusunun eksiklerini gidermek ve onu donatmak üzere, Almanya'ya 120 milyon mark değerinde silah ile savaş araç ve gereçleri siparişinde bulunmuştu[196].

Almanya, Türkiye'nin Balkan Paktı'nı güçlendirme çabalarını İngiliz siyasetinin bir devamı olarak görerek, bundan dolayı Türkiye'yi suçlamaya aynı zamanda Türkiye'nin Batılı devletlere yaklaşmasından rahatsız olmaya başladı. Bunun sonucu olarak da, 7 Mayıs 1939'da, yanı 12 Mayıs 1939 tarihli Türk-İngiliz Yardım Deklarasyonu'nun imzalanmasından beş gün önce, Türkiye'nin Almanya'ya ısmarladığı tüm savaş araç gereçlerinin gönderilmesini durdurdu. 14 Mayıs 1939'da da doğrudan Hitler, en önemli satış anlaşmalarının gereklerinin yerine getirilmesini yasakladı. Bunun üzerine Kiel'deki gemi tezgâhlarında yapılan "Batıray" denizaltısı[197], denize indirildiği halde Türkiye'ye verilmedi.[198]

Türkiye de, Almanya'nın bu davranışlarına karşı, bu ülkeye satmakta olduğu kromun miktarını azalttı ve gönderme işini yavaşlattı[199].

---

[195] William Hale, **Türk Dış Politikası 1774-2000** (Çev: Petek Demir),İstanbul, 2003, s.74-75.

[196] Almanya'ya sipariş edilen gemilerin taksitlerini ödemek üzere Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü'nce 6 350 000 liralık bono ihraç edildiği bkz. **BCA**, S: 2/11735, D.: 182.80, F.K.: 30..18.1.2 Y.K.: 88.79.20.

[197] Almanya'da yaptırılan Batıray denizaltı gemisinin nihai sıklet hesabında görülen noksanları inceleyecek heyet ve masrafları için **BCA**, S: 2/10235, D.: 238-476, F.K.: 30..18.1.2 Y.K.: 85.114..9. begesinin varlığı, geminin zamanında verilmemesi için baştan Almanya'nın niyetli olduğunu göstermektedir.

[198] Dz.K.K., **Denizlerin…**, s.66.

[199] Cemil Koçak, **Türkiye'de Milli Şef Dönemi 1938-1945,** Ankara,1986, s. 115-116.

Almanya, 1939 yılı Ağustos ayı sonlarında, Türkiye'ye yaptığı baskıyı daha da ağırlaştırdı. Buna Türkiye sert tepki gösterdi. Türk Dışişleri Bakanı, Alman Büyükelçisine iki devlet arasında daha önce imzalanmış olan ticaret anlaşmasının yenilenmemesi üzerine, Alman Hükümeti'nin silahlar konusunda sözünü tutmadığını, bu nedenlerle de Almanya'daki askeri ve teknik elemanlarını geri çekeceğini bildirdi[200].

Türk-Alman ilişkilerinde bu gelişmelerin olduğu sıralarda Sovyetler ile İngiliz ve Fransızlar arasında görüşmeler yapılıyordu. Türkiye de bundan olumlu sonuca varılacağını umuyordu. Ancak üç devletin görüşmesi kısa süre sonra kesildi.

Türkiye, Kuzey komşusu Sovyetler Birliği ile ilişkilerinin değişmeye başlaması üzerine Fransa ve İngiltere'ye daha çok yaklaşmaya başlamıştı. Bu yakınlaşma, 19 Ekim 1939'da Ankara'da, Türkiye ile İngiltere ve Fransa arasında yapılan "Üç Taraflı Karşılıklı Yardım Antlaşması" ile sonuçlandı. Böylece Türkiye, bu ittifak andlaşmasıyla, İngiltere ve Fransa'nın yardım ve desteğini sağlamış, aynı zamanda Sovyetler Birliği ile bir savaşa sürüklenmek istemediğini göstermiş olmakla beraber, ondan tamamen ayrılıp Batılı devletlere yaklaşmış oldu[201].

II. Dünya Savaşı'nın hemen öncesi ile, savaşın başlayıp geliştiği ilk iki ay içerisinde Türkiye'nin dış siyasetinde meydana gelen bu gelişmeler, onun kuruluşundan itibaren izlediği, Sovyetler Birliği ile iyi komşuluk ilişkilerini esas alan, dış siyaset çizgisinde önemli değişikliklere yol açtı. Bu da Sovyetler Birliği tarafından tepkiyle karşılandı Nitekim Türkiye'nin, İngiltere ve Fransa ile 19 Ekim 1939 tarihli ittifakı imzalaması üzerine, buna bir tepki olmak üzere, Sovyetler Birliği, Türkiye'ye yapmakta olduğu petrol sevkıyatını durdurdu[202].

Türkiye, savaşın başlarında dış siyasetindeki bu gelişmelere ve daha

---

[200] Yavuz Özgüldür, **Türk-Alman İlişkileri (1923-1945),** Ankara, 1993, s. 114-115.

[201] Selim Deringil, **Denge Oyunu II. Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin Dış Politikası**, İstanbul, 2003, s.69.

[202] Koçak, **a.g.e.,** Ankara,1986, s. 95.

sonra savaşın Balkanlar ile Akdeniz'e yayılmasına rağmen, yukarıda belirtilen Ankara Andlaşması dayanarak savaşa katılmadı ve tarafsızlığını sürdürdü. Ancak ülkede, savaş için her türlü önlemi aldı ve savaşa hazır durumda yeni gelişmeleri izledi.

Dünyada gerginliğin artması üzerine Türkiye, ülkeye gelebilecek saldırıları önlemek üzere, batıda Edirne-Kırklareli arasını kapsayan "Çakmak Müdafaa Hattı'nı kurmuş ve doğuda da Kars'tan Zivin'e varan hat ile "Erzurum Müdafaa Hattı"nı güçlendirmeye başlamıştı Savaşın patlaması üzerine de, ülkede seferberlik ilan etmiş ve aldığı savunma önlemlerini geliştirmek üzere çalışmalarına hız vermişti[203].

Türk-Alman ilişkilerinde gerginliğin, Türk-İngiliz ilişkilerinde ise yakınlaşmanın sürdüğü sıralarda, Sovyetler Birliği de, Türkiye ile bir anlaşma yapmak için, Türk Dışişleri Bakanını Moskova'ya davet etti.

Türkiye ile Sovyetler Birliği arasında bir süreden beri, Alman ve İtalyan saldırışına karşı görüşmeler yapılmaktaydı. O sıralarda Sovyetler Birliği yöneticileri, bir Alman saldırısından kaygılanıyorlardı ve böyle bir saldırının ilk hedefi olmayı geciktirmeye çalışıyorlardı. Bu nedenle de İtalya ve Almanya'ya karşı Türkiye ile işbirliği yapmak istiyorlardı. Ancak Türkiye, ilk önce Balkanlar üzerinden ve Akdeniz'den tehlike yaratabilecek olan saldırgan İtalya'ya karşı İngiltere ile anlaşıp, sonra da Almanya'ya karşı Sovyetler Birliği ile anlaşarak bir güvenlik zinciri oluşturmak istiyordu. Sovyetler Birliği ise, Alman tehlikesine karşı Türkiye'yi yanında tutmak istiyor ve Almanya'ya önceliğin verilmesini öngörüyordu. Böylece de Alman saldırısını İngiltere ve Türkiye ile birlikte karşılamayı veya tek başına Almanya ile anlaşıp ilk Alman saldırısını geçiştirmeyi düşünüyordu[204]. İki devlet arasında bu farklı yaklaşım içinde görüşmeler sürerken; Türkiye, 12 Mayıs 1939'da İngiltere ve 23 Haziran 1939'da Fransa ile Karşılıklı Yardım Deklarasyonu'nu imzalayarak bu devletlerin yanında ve İtalya'ya karşı yer aldı. Sovyetler Birliği de, İngiltere ve

---

[203] O.Nurettin Türsan, **II. Dünya Savaşı**, İstanbul, 1998, s.81.

[204] A. Suat Bilge, **Güç Komşuluk, Türkiye-Sovyetler Birliği İlişkileri 1920-1964,** Ankara 1992, s. 130.

Fransa yerine, Almanya ile 23 Ağustos 1939'da bir Saldırmazlık Paktı imzaladı. Bu suretle Türkiye ve Sovyetler Birliği, birbirlerine karşı olan devletlerle anlaşmış oldular. Bundan hemen sonra da savaş başladı ve Almanya ile Sovyetler Birliği Polonya'yı, ayrıca Sovyetler Birliği Baltık ülkelerini işgal etmeye başladı.

İşte bu gelişmeler ve ortam içerisinde, Sovyetler Birliği'nin daveti üzerine bir dostluk anlaşması yapmak için, Türk Dışişleri Heyeti 25 Eylül 1939'da Moskova'ya vardı.

Türk Heyeti, ertesi günü Sovyet Rusya Dışişleri Bakanı ile yapılan ilk görüşmede, bir Türk-Sovyet Anlaşması yerine, Rusların 1936 Montreux Sözleşmesi ve bu sözleşmeyle kurulmuş olan Boğazlar'ın uluslararası statüsü üzerinde kendilerinin lehine değişiklik yapılması istekleriyle karşılaştı. Ayrıca, Türk Boğazları'nı Sovyetler Birliği dışındaki devletlere kapatmayı öngören gizli bir protokol yapmayı ve buna Almanya için bir rezerv, konulmasını önerdiler[205].

Diğer yandan Sovyetler Birliği, yukarıdaki isteklerinin yanı sıra, kendisinin Besarabya'yı ve Bulgaristan'ın Dobruca'yı topraklarına katması halinde, Türkiye'nin tarafsız kalmasını[206], yani Balkanlar'da yapacağı değişiklik ve yayılma hareketlerini Türkiye'nin kabul etmesini de istemekteydi. Ayrıca Sovyetler, dostu olan Almanya'ya karşı savaşmakta olan İngiltere ve Fransa ile Türkiye'nin yakın ilişki kurmasını da olumsuz karşılıyordu.

Bütün bunlar ise, Türkiye'nin güvenliğini, bağımsızlık ilkesini ve geleceğini yakından ilgilendiren hususlardı. Bu nedenlerle Dışişleri Bakanı Şükrü Saraçoğlu, Moskova görüşmelerinde Sovyetler Birliği'nin öne sürdüğü önerileri hemen reddetti. Türk-Sovyet görüşmeleri, Sovyetlerin Türk dış politikası hakkındaki görüşleri ve aşırı isteklerinde ısrar etmeleri üzerine, bir

---

[205] Feridun Cemal Erkin, **Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi,** Ankara 1968, s. 140-142.

[206] Ahmet Şükrü Esmer, Oral Sander, "II. Dünya Savaşında Türk Dış Politikası"**, Olaylarla Türk Dış Politikası 1919-1965**, (İkinci Baskı), Ankara 1969, s. 153.

anlaşmaya varılamadan, 16 Ekim 1939'da sona erdi[207].

Moskova görüşmelerinin bu şekilde sona ermesi ve görüşmelerde, Sovyetlerin Türkiye'den istekleri, Türkiye'ye karşı davranışları ve uzlaşmaz tutumları; Türk-Sovyet ilişkilerinde, Türkiye'nin Sovyetler Birliği'ne güvensizliğine dayalı yeni bir dönemin başlamasına neden oldu.

Almanya'nın Balkanlar ve müteakiben de Ortadoğu ve Süveyş bölgesini kontrol etme tehdidi, İngiltere'de korkuya yol açtı. Bunun üzerine İngiltere, Türkiye'nin savaşa katılmasını teklif etti. Ancak, Sovyetlerin durumundan emin olmayan Türkiye, İngiltere'nin savaşa katılma teklifine yanaşmadı. Keza Almanya'da bu sırada Türkiye'nin savaşa girmesini istemiyordu.

Ancak, 1940 yılı yazında Almanya, Fransa'yı yendi ve topraklarının bir bölümünü işgal etti. Bunun üzerine Fransa, Türkiye için destek sağlanacak bir Batılı müttefik devlet olma niteliğini kaybetti. Bu da Türkiye için önemli bir kayıp oldu.

28 Ekim 1940'da İtalya'nın Yunanistan'a saldırması üzerine, Türk-İngiliz-Fransız Antlaşması gereğince Türkiye'nin de savaşa katılması gerekiyordu. Nitekim İngiltere, gelişen durum üzerine Türkiye'nin savaşa katılmasını talep etti. Fakat bu seferde Türkiye Almanya'nın tehdidi karşısında kaldı. Bu tehdit, Türkiye'nin savaşa girmesini önledi. Ancak Türkiye, İtalya'nın Selanik'i alması veya Bulgaristan'dan Yunanistan'a bir saldırı olması durumunda kendisinin savaşa katılacağını hem İngiltere'ye ve hem de Yunanistan'a bildirdi. Bu arada İtalya ile de ticari ilişkilerini kesmiyordu[208]. Her iki ihtimal de gerçekleşmeyince Türkiye'nin de savaşa girmesi Söz konusu olmadı[209].

Aynı yıl içinde Almanya, Macaristan ve Romanya'yı işgal etti 1941 yılının

---

[207] Erkin, **a.g.e,** s. 135-148; Kâmuran Gürün, **Dış İlişkiler ve Türk Dış Politikası,** Ankara 1983, s. 55-72.

[208] 1940 yılı içerisinde; İtalya ile ticari görüşmeler yapmak üzere Roma'ya gönderilecek heyete yol parasından başka gündelik verilmesi hakkında belge **BCA**, S: 2/13507, D.: 424-13, F.K.: 30..18.1.2 Y.K.: 91.47..7; Jandarma birlikleri ile Karakol Komutanı Gedikli erbaşları için İtalya'dan 4500 Pistola Beratta marka tabancanın pazarlıkla satın alınması konulu belge **BCA**, S: 2/13583, D.: 106-143, F.K.: 30..18.1.2 Y.K.: 91.51..3

[209] Armaoğlu, **a.g.e**, 1995, s.408

ilk yarısında ise, bütün Balkanlar doğrudan veya dolaylı olarak Alman etkisi altına girdi. Bu arada, Bulgarların isteğiyle, 17 Şubat 1941'de, bir Türk-Bulgar Saldırmazlık Deklarasyonu imzalandı. Fakat bu olumlu hava çok kısa sürdü. Bulgaristan 1 Mart 1941'de "Üçlü Pakt"a girdi. Nisan 1941'de de Almanlar Yunanistan'ı ve Ege Adalarını işgal etmeye başladılar[210].

Savaşın gittikçe yayıldığı ve şiddetlendiği bu dönemde, Almanya'nın Balkanlar'da giriştiği hareketler, Türkiye ve İngiltere'yi olduğu kadar, Sovyet Rusya'yı da endişeye düşürdü. Bu sıralarda bozulmaya başlayan Sovyet-Alman ilişkileri, Sovyetleri Türkiye'ye doğru yeniden yaklaştırmaya başladı. Nitekim, Sovyet Rusya ile Türkiye arasında 25 Mart 1941'de ortak bir deklarasyon yayınlandı. Buna göre iki devletten biri saldırıya uğrar ve savaşa girerse, diğeri onun "tam anlayış ye.tarafsızlığına güvenebilecekti"[211.] Böylece savaşın gelişmeleri Türk-Sovyet ilişkilerini etkilemiş oldu.

Almanya'nın Balkanlar'da yerleşmesini istemeyen İngiltere; Türkiye, Yunanistan, Yugoslavya ve hatta Bulgaristan arasında bir Balkan Bloğu oluşturulmasını istedi ise de, bu mümkün olmadı. Türkiye, oluşturulacak Balkan Bloğu'na Sovyetlerin de katılmasını ve hatta ABD'nin de bu Bloğu desteklemesini istedi. Bu fikre Amerika'da ılımlı baktı ve Roosevelt, Şubat 1941'de Ankara'ya bir temsilci gönderdi. Ancak, Amerika, Türkiye'nin talep ettiği uçak teklifini, İngiltere'de silah ve malzeme yardımını fazla buldular. Türkiye ise, bu konularda gerçek güvence istiyordu.[212]

Bu dönem içerisinde, tam bir denge politikası takip eden Türkiye, Almanya ile de ilişkilerini sürdürdü. 12 Haziran 1940'da iki ülke arasında 42 milyon mark tutarında mal alış verişi yapılması kararlaştırıldı ve bu kararı, 25 Temmuz 1940 tarihli Türk-Alman Ticaret Antlaşması'nın imzalanması takip etti. Bu gelişmelerden sonra iki devlet arasında 18 Haziran 1941'de

---

[210] İsmail Soysal, **Türk Dış Politikası İncelemeleri İçin Kılavuz 1919-1993,** İstanbul, 1993, s.56.

[211] Uçarol, **a.g.e.,** s.636.

[212] Uçarol, **a.g.e.,** s. 638,

Ankara'da, "Türk-Alman Dostluk Antlaşması" imzalandı[213]. Bu antlaşma ile Türkiye, Almanya'nın kendisine yönelik bir saldırıda bulunmamasını; Almanya'da Türkiye'nin tarafsızlığını sağlamış oldu[214].

Ancak, 18 Haziran'da Türkiye ile bu antlaşmayı yapan ve sağ kanadından emin olan Almanya, 22 Haziran 1941'de yani 4 gün sonra Rusya'ya saldırdı. Bu durum ABD ve İngiltere'nin tepkisine sebep oldu ve her iki ülke Türkiye'ye yönelik yardımı kestiler. Halbuki Türkiye, Almanya ile yaptığı Andlaşma ile, Almanya'nın Ortadoğu'ya geçmesini engellemiş ve keza Rusya'nın güneyini de güvenceye almıştı.

Fakat, Sovyetler II. Dünya Savaşı'nın sonuna doğru, bu zorunluluktan kaynaklanan olumlu politikalarını terk etmişlerdir. Özellikle Yalta ve Postdam Konferanslarında Kars ve Ardahan bölgelerinin iadesini ve Boğazlar bölgesinde de Rusya'ya üs verilmesini istemişlerdir. Bu isteklerini, 7 Haziran 1945 tarihli nota ve bunu takip eden diğer notalarla vurgulayarak, yayılmacı emellerini ortaya koymuşlardır.[215]

Boğazlardan bazı Alman gemilerinin geçip Karadeniz'e çıkması, bunlardan bazılarının Almanların verdiği güvenceye rağmen savaş gemisi olduğunun anlaşılması, İngiltere ile Türkiye arasında yeni bir anlaşmazlık çıkardı ve ilişkileri daha gerginleştirdi. Diğer taraftan Sovyetler Birliği de, Türk Hükümeti'ne, ticaret gemisi kılığına girmiş Alman savaş gemilerinin geçişlerini protesto eden bir nota verdi.

İngiltere, Temmuz ayı sonunda Türkiye'den bir defa daha Almanya ile ilişkisini kesmesini istedi. Almanya'nın askeri durumunun gittikçe kötüleştiği sırada Müttefikler tarafından yapılan bu öneri, Türk Hükümeti'nce olumlu karşılandı.

Türkiye, II. Dünya Savaşı'nın sonuna doğru, 2 Ağustos 1944'de, aralarında herhangi bir savaş durumu olmamakla birlikte Almanya ile

---

[213] Almanya ile imzalanan mübadele ve tediye anlaşmalarına ait 1 ve 2 numaralı protokollarla eklerinin tasdiki **BCA**, S: 2/14073, F.K.: 30..18.1.2 Y.K.: 92.75..13.

[214] Armaoğlu, **a.g.e.**, s.408

[215] Armaoğlu, **a.g.e.**, s.415-416

diplomatik ve ekonomik ilişkilerini kesti. Ancak, bu kararı alırken, İngiltere ve ABD'den, savaş sonrası yapılacak barış konferansında tam bir müttefik muamelesi göreceğine dair güvence aldı.

İngiltere, 25 Nisan 1945'de Müttefikler arasında San Francisco Konferansının toplanacağını[216]; bu konferansa ise, I Mart 1945 tarihinden önce Almanya'ya savaş ilan etmiş olan ülkelerin davet edileceğini; Türkiye'nin de bu tarihten önce savaşa girmeye karar vermesi halinde Birleşmiş Milletler Bildirisi'ne katılabileceğini bildirdi.

Türkiye, bu bildiriden üç gün sonra, 23 Şubat 1945'te Almanya'ya ve 3 Ocak 1945'den beri siyasi ve ekonomik ilişkilerini kestiği Japonya'ya karşı savaş ilan etti. 27 Şubat günü Birleşmiş Milletler Bildirisini imzalayarak, 5 Mart 1945'te San Francisco Konferansı'na resmen davet edildi. Böylece, Birleşmiş Milletler Örgütü'nün kurucu üyeleri arasına da katılma hakkını elde etti.[217]

B. II. DÜNYA SAVAŞI SONRASI TÜRK DIŞ POLİTİKASINDAKİ GELİŞMELER (1945-1950)

II. Dünya Savaşı'nın bittiği, Soğuk Savaş döneminin başladığı sıralarda gazeteci Ahmet Emin Yalman *"Eski Şark meselesi mezarından kalktı*" diye yazmıştı[218]. 1917 yılına kadar geçen dönemde Türkiye'nin toprak bütünlüğü ve devletin bağımsız geleceği Rusya tarafından tehdit edildiği ve Türkiye bir an önce kendine müttefik bulmak zorunda kaldığı için Yalman'ın bu sözleri bir bakıma doğruydu.

Savaştan hemen sonra Türkiye'nin dış politikasına hakim olan temel düşünce, Avrupa dengesinin boşluklarından ve zafiyetinden yararlanarak tam bir yayılmacılık politikası takip eden Sovyet tehdidine karşı güvenliğini ve

---

[216] Birleşmiş Milletler Konferansı'na katılmak üzere San Fransisco'ya gidecek olan Dışişleri Bakanı Hasan Saka'nın yerine Nurullah Esat Sümer'in vekalet etmiştir. **BCA**, D.: 11234, F.K.: 30..10.0.0 Y.K.: 13.76..16.

[217] Uçarol, **a.g.e.,** s.650-652

[218] Hale, **a.g.e.,** s.109.

bekasını devam ettirme endişesi olmuştur. Türkiye, NATO'ya girmekle bu güvenliğe kavuşmuştur. Ancak, Doğu Asya'da Çin Halk Cumhuriyeti'nin ortaya çıkması sonucunda, Kore Savaşı ile milletlerarası komünizmin dünyanın geniş bir alanında tehlike yaratması karşısında, Türkiye, kendi güvenlik sistemini genişletme yoluna giderek Balkan ve Bağdat ittifaklarının kuruluşunda aktif rol oynamıştır. 1945- 1955 dönemindeki bu gelişmeler, Türk Dış Politikasının temel konularını teşkil ederken, 1954 yılında uluslararası bir boyut kazanan ve günümüze kadar devam eden Kıbrıs sorunu ön plana çıkmıştır.[219]

1. ABD Türkiye İlişkilerinin Gelişimi

Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra, Türkiye - Sovyetler Birliği ilişkileri karşılıklı güven esasına göre düzenlenmişti. 1939'dan itibaren Rusya'nın yayılma politikasının yeniden canlanması, bu defa Türkiye'yi dengeyi sağlamak üzere yine İngiltere-Fransa ittifakına götürmüştü. Özellikle 1945-1946 yıllarında Sovyetlerin Doğu Anadolu'dan resmen toprak ve Boğazlar'a yerleşmek istemesi, Türkiye'yi daha da sıkıntıya sokmuştu. II. Dünya Savaşı'nda İngiltere ve Fransa'nın yıpranması bölgede ki dengeyi bozmuştu. Bundan dolayı Türkiye Sovyet tehdit ve tehlikesine karşı, bu defa ABD'nin desteğini aramaya yönelmişti. Nitekim, savaşın son yıllarından itibaren Türk dış politikası da bu yönde gelişmeye başlamıştı[220].

II. Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru, özellikle Yalta Konferansı sonrasında Müttefikler arasında görüş ayrılıkları başladığına yukarıda değinilmişti. Bu arada, ABD ve İngiliz yöneticileri, Sovyetlerin Alman işgalinden kurtardıkları bölgelerde Yalta Konferansı'nda alınan kararlara aykırı davranışlarından dolayı, bu devletin savaş sonu emelleri üzerinde

---

[219] Uçarol, **a.g.e.,** s.717.

[220] Fahir Armaoğlu, "Yarım Yüzyılın Türk-Amerikan İlişkileri,1947-1997", **Çağdaş Türk Diplomasisi: 200 Yıllık Süreç Sempozyumu 15-17 Ekim 1997 Bildirileri,** Ankara, 1999, s.424

kuşku duymaya başlamışlar ve 1945 yılının ilk yarısında onunla savaş sonu işbirliği konusunda bütün ümitlerini kaybetmişlerdi[221].

Aynı tarihlerde ise Türkiye, daha önce belirtildiği gibi, 23 Şubat 1945'te Almanya ve Japonya'ya savaş ilan ederek Müttefiklerin yanında yer almıştı. Bunun üzerine de, 1 Nisan 1944'ten beri kesilmiş bulunan ABD askeri yardımı, "Ödünç Verme ve Kiralama Kanunu"na göre yeniden başlamıştı. Bunun için de Türkiye'nin savaş ilan ettiği gün yani, 23 Şubat 1945 tarihinde Ankara'da Türkiye-ABD Askeri Yardım Antlaşması imzalanmıştır[222]. ABD'nin Türkiye'ye yaptığı askeri yardımlarla ilgili yapılan bu ilk Anlaşma, yardımları tek yanlı bir hareket olmaktan çıkartıp ilk defa bir akit çerçevesi içine koymuştur[223].

İşte bu sıralarda da Türkiye, 19 Mart 1945 tarihli Sovyet notasını almış, yani bu devletin resmen baskı ve tehdidiyle karşılaşmıştır Bunun üzerine ilk olarak müttefiki İngiltere'nin diplomatik desteğini aramıştır. Sovyetlerin Balkanlar üzerindeki savaş sonu emellerini anlamaya başlayan İngiliz Hükümeti de, 18 Haziran 1945'te, ABD Hükümeti'ne başvurarak, Potsdam Konferansı'ndan önce, Sovyet davranışına karşı ortak bir İngiliz-ABD tutumunun saptanmasını ve Sovyetler Birliği nezdinde ortak bir girişimde bulunulmasını istemiş, fakat bundan kesin bir sonuç alamamıştır[224].

Türkiye, bunun üzerine ABD Hükümeti'ne başvurarak, bu devletin Sovyetler nezdinde girişime geçmesini sağlamak istemiştir. Ancak ABD yöneticileri, 17 Temmuz 1945'te, şimdilik Sovyetler Birliği'nin Türkiye'ye hiçbir kesin tehdit yöneltmediğini belirterek, Türk Hükümeti'nin isteğini kabul

---

[221] Hale, **a.g.e.,** s.112-113

[222] Soysal, **Türk Dış**, s.60.

[223] İsmail Soysal, **Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları, (1920-1945), C**. **I.,** , Ankara 1989(2. Baskı), s. 640-645.

[224] Ayhan Kamel, "II. Dünya Savaşının Bitiminden Günümüze kadar Türk-Rus İlişkileri", **Çağdaş Türk Diplomasisi: 200 Yıllık Süreç Sempozyumu 15-17 Ekim 1997 Bildirileri,** Ankara, 1999, s.409

etmeye yanaşmamışlar, konunun Postdam'da ele alınacağını söylemişlerdir[225].

Potsdam Konferansı (17 Temmuz - 2 Ağustos 1945)'nda ise, Sovyetlerin Boğazlar statüsünde yapılmasını istedikleri değişiklikler ABD ve İngiltere tarafından kabul edilmemiş, her üç devletin Boğazlar konusundaki görüşlerini Türkiye'ye ayrı ayrı bildirmeleri karar verilmiştir. Bu arada ABD Başkanı Truman, Sovyetlerin Türkiye'den toprak isteği sorununun, sadece bu iki devleti ilgilendirdiğini söylemiştir. Ayrıca, Boğazlar statüsünün uluslararası bir nitelik almasından yana olduğunu, yani Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesine karşı olmadığını belirtmiştir. Böylece Potsdam'da, Montreux Sözleşmesi'nin kaldırılması konusunda ABD, Sovyetler Birliği ile birleşmiş görünmekteydi. Ancak, Boğazlara verilecek yeni statü konusunda ondan ayrılmaktaydı[226].

Sovyetlerin, Türkiye' baskısının sürmekte olduğu sıralarda; bir deniz diplomasisi örneği olarak; ABD donanmasının en büyük savaş gemilerinden olan Missouri[227], Washington'da ölen Türk Büyükelçisi Munis Ertegün'ün cenazesini Türkiye'ye getirdi. Missouri uçak gemisinin 5 Nisan 1946'da İstanbul'a gelmesi, sürmekte olan Sovyet baskısına karşı, ABD'nin Türkiye'ye verdiği bir güvence olarak karşılandı. Nitekim geminin İstanbul'a vardığı gün, yani 5 Nisan'da, Başkan Truman yaptığı konuşmada, ABD'nin dış politikasına yeni bir yön verileceğini ve Ortadoğu'daki durumun önemini ve ciddiliğini kabul ettiğini belirtti[228].

II. Dünya savaşı sona erdiği halde, Türkiye, sürmekte olan Sovyet baskısı karşısında, savaş ordusunu büyük oranda aynı şekilde tutmak zorunda kalmıştı. Bu da büyük ekonomik güçlüklerin sürmesine neden oluyordu.

---

[225] Deringil, **a.g.e.,** s.253

[226] Erol Mütercimler- Mim Kemal Öke, **Düşler ve Entrikalar Demokrat Parti Dönemi Türk Dış Politikası,** İstanbul, 2004, s.27.

[227] Amerikan Deniz Kuvvetleri'ne mensup Missouri Savaş Gemisi ile Pover Destroyeri'nin İstanbul Limanı'na gelmelerine izin verilmesi **BCA**, S: 3/3859, F.K.: 30..18.1.2 Y.K.: 110.18..8.

[228] Uçarol, **a.g.e.,** s.723.

İngiltere, ABD'ne nota vererek, içinde bulunduğu büyük ekonomik bunalım nedeniyle Türkiye ve Yunanistan'a yapmakta olduğu ekonomik ve askeri yardımı keseceğini bildirdi. Bu iki devletin Batı savunması için önemli olduğunu, ekonomik ve askeri yönlerden güçlendirilmesi gerektiğini bildirerek, bu görevin de bundan böyle ABD'ne düştüğünü belirtti[229].

Bu gelişmelerin ardından, Truman Doktrini kapsamında ABD Kongresi, "Yunanistan ve Türkiye'ye Yardım Kanunu"nu kabul etti. Bu kanunun çıkması üzerine, Türkiye ile ABD arasında, bu yardımın ne şekilde, nasıl ve hangi amaçlarla kullanılabileceğine dair, 12 Temmuz 1947'de Ankara'da "Türkiye'ye Yapılacak Yardım Hakkında Anlaşma" imzalandı. Bu Anlaşma ile de iki devlet arasındaki ilişkiler yeni bir döneme girdi ve gelişmeye başladı[230].

Böylece, 1947 yılından itibaren ABD Türkiye'ye askeri yardım yapmaya başlamış oldu. Bu yıldan sonra Türkiye-ABD ilişkilerinde *"Tam İttifak"*[231] diye adlandırılan dönem başlamıştır. Türkiye-ABD ilişkilerinin oturmasından sonra da, Türkiye NATO'ya girecek ve iki devlet arasındaki ilişkilerde yeni bir dönem başlayacaktır.

2. Kore Savaşı

25 Haziran 1950'de Kuzey Kore kuvvetlerinin, Güney Kore'ye saldırması üzerine Kore Savaşı başlamış, aynı gün ABD'nin girişimi[232] ile Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi toplanarak, Kuzey. Kore'nin barışı bozduğunu belirterek, saldırının sona erdirilerek yabancı kuvvetlerin geri çekilmesini istemiştir. Kuzey Kore'nin bu karara uymaması üzerine de 7

---

[229] Ayşegül Sever, **Soğuk Savaş Kuşatmasında Türkiye, Batı ve Ortadoğu1945-1958,** İstanbul, 1997, s.45.

[230] İ.Bülent Işın, **Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi,** İstanbul, 2006, s.54.

[231] Armaoğlu, Türkiye – ABD ilişkilerini tarihi sıralaması içerisinde; 1947-1964 dönemini Tam İttifak, 1964-1974 dönemini İttifakın Sarsılması Dönemi, 1974-1991 dönemini Krizler Dönemi, 1991-1997 dönemini ise Aktüel dönem olarak tanımlamıştır. Bkz. Armaoğlu, **a.g.m**., s.424.

[232] Öke, **a.g.e.,** s.57

Temmuz 1950'de Konsey, aldığı yeni bir kararla, Birleşmiş Milletler Birleşik Komutanlığı'nı kurmuştur[233].

Türkiye, bu tarihlerde II. Dünya Savaşı'nın getirdiği sonuçlar içerisinde, Batı Blok'u ve onun oluşturduğu savunma sisteminde yer almak istiyordu. Bu maksatla, Mayıs 1950'de NATO'ya katılmak için ilk başvurusunu yaptı. Türkiye'nin bu isteği, İngiltere'nin de etkisiyle İngiltere ve diğer NATO ülkeleri tarafından desteklenmemişti. İngiltere Türkiye'nin kendi kontrolünde kurulmasını istediği Ortadoğu Savunma Sisteminde olmasını istiyordu[234]. İşte, bu sıralarda da Kore Savaşı patlak vermişti.

Dünyada uluslararası belirsizliğin sürdüğü dönemde Türkiye'de, 14 Mayıs 1950'de yapılan genel seçimler sonucunda Cumhuriyet Halk Partisi yerine Demokrat Parti iktidara gelmiştir. Türkiye'nin iç politikasında meydana gelen bu önemli gelişimden sonra işbaşına gelen yeni iktidar, kendisinden önce başlatılan NATO'ya girme çabasına hız vermiştir. Kimi kaynaklarda Demokrat Parti'nin Kore Savaşını NATO'ya girmek ve Amerika'ya yakınlaşmak için kullandığını[235], kimi kaynaklarda ise hükümetin Birleşmiş Milletler sistemine inancından Kore'ye asker gönderdiğini belirtmektedir[236]. Bu konu Demokrat Parti dış politikası incelenirken devamlı tartışılan ve tarafların ak ve kara olarak değerlendirdikleri konulardandır.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, 25 Temmuz 1950'de 4.500 kişilik bir Türk savaş birliğini ile Güney Kore Cumhuriyeti'ne Birleşmiş Milletler topluluğu içinde yardım etmeye ve bu amaçla, Kore'deki Birleşmiş Milletler Gücü'ne katılmaya karar vermiştir[237].

---

[233] Uçarol, **a.g.e.,** s.727.

[234] Hale, **a.g.e.,** s.118.

[235] Uçarol, **a.g.e.**, s.728 ; Sever, **a.g.e.,** s.72.

[236] Özellikle Mütercimler- Öke, **a.g.e.,** s.69-103, incelendiğinde meclis görüşmelerinde ve basında çıkan muhalefet eleştirilerinin, Kore'ye asker gönderilmesi konusunda olmayıp, konunun meclise getirilmeden Hükümet tarafından kararlaştırılmasından kaynaklandığı görülmektedir. Kaldı ki NATO'ya giriş ve Batı ile yakınlaşma politikası İsmet İnönü dış politikasının devamıdır.

[237] Hale, **a.g.e.,** s.118.

Kore'ye gidecek Türk Tugayı'nın Komutanlığına Tuğgeneral Tahsin Yazıcı[238], Piyade Alay Komutanlığına da Albay Celal Dora atanmıştır. Türk Tugayı, kısa bir "intibak eğitimi"nden sonra[239], 25 Eylül-2 Ekim 1950 tarihleri arasında İskenderun'a gelen ABD yardımcı gemilerine bindirilerek[240], Kore'ye gönderilmiştir.

Türk Tugayı, Kore'de, 1950-1953 yılları arasında Birleşmiş Milletler Barış Gücü Komutanlığı emrinde görevini başarı ile yerine getirmiştir[241]. Kore Türk Tugayı'nın bu başarıları içerisinde, Kasım-Aralık 1950'de yapılan Kunuri Muharebeleri'nin ayrı ve önemli bir yeri olmuştur[242].

3. Türkiye'nin NATO'ya Girişi

1945-1946 yıllarında Sovyetlerin yayılma politikası uygulamaları ve Doğu Anadolu'dan toprak talepleri ile Boğazlar bölgesine yerleşmek arzularını resmen açıklamaları Türkiye Cumhuriyetini kaygılandırdı. Bu da Türkiye'yi yeni ve kuvvetli bir ittifak arayışı içine soktu.

4 Nisan 1949'da Alman tehlikesine karşı kurulmaya başlandığı söylenen ama aslında Sovyet tehdidine karşı kurulan NATO'nun ittifak sistemi ile Birleşik Amerika'nın kolektif ittifakının oluşturulması Türkiye için yaklaşılacak bir kapı aralamıştır[243]. Bu ittifaka Türkiye başından beri katılmak istiyordu. Bu maksatla İsmet İnönü döneminden itibaren Batı'ya yaklaşma politikası öngörülüyordu. Onu takip eden DP iktidarı da Kore Bunalımı sırasında BM'nin güvenliği açısından istenileni veremeyecek bir yapıda olduğunu daha da iyi anlamış ve NATO'ya girmek için çabalarını artırmıştır.

---

[238] **BCA**, S: 23640, F.K.: 30..11.1.0, Y.K.: 216.30..6.

[239] Uçarol, **a.g.e.,** s.728

[240] **BCA**, S.:3/11865, D.: 76-1728, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 123.75..12 gelen Amerikan gemilerinin muhabereleri için Bakanlar Kurulu kararı.

[241] Mim Kemal Öke, **Unutulan Savaşın Kronolojisi Kore, 1950-53,** İstanbul 1990, s 37.

[242] Kore Savaşı'na katılan Türk kuvvetlerinin kaybı şöyle olmuştur: 721 şehit, 2147 yaralı, 346 hasta, 175 kayıp. Bkz. **Kore Harbinde Türk Silahlı Kuvvetlerinin Muharebeleri,** s. 417.

[243] Hüseyin Bağcı, **Türk Dış Politikasında 1950'li Yıllar,** Ankara, 2001, s.12.

ABD'nin, Türkiye'nin NATO'ya girmesine taraflar olmasına rağmen; Belçika, Hollanda, Norveç ve Danimarka gibi ülkeler, Sovyet tehdidi ve bu tehdidin kendilerini de etkileyeceğini düşünerek teklife karşı çıktılar. Ayrıca, İngiltere de başlangıçta Türkiye'nin NATO'ya girmesine olumlu bakmıyordu. Yukarıda da belirttiğimiz gibi, bunun sebebi; İngiltere'nin tekrar Ortadoğu bölgesinde nüfuz alanları tesis etmek istemesinden kaynaklanmaktaydı[244]. Neticede İngiltere, Türkiye'nin Ortadoğu Savunma Sistemine katılması şartı ile Türkiye'nin NATO üyeliğini desteklemeye karar verdi.

Diğer taraftan; Türkiye'nin, 25 Haziran 1950'de başlayan Kore Savaşı'na bir tugaylık kuvvetle hemen katılması ve Türk birliklerinin gösterdikleri yüksek başarılar, Türkiye'ye NATO üyeliği imkanını sağlayan önemli bir etkendir.[245] Ottowa'da toplanan NATO Bakanlar Konseyi, 21 Eylül 1951'de yayınladığı bildiri ile, Türkiye ve Yunanistan'ı da NATO'ya katılmaya davet etme kararı aldığını açıkladı.[246]

Ortadoğu'da inisiyatifi kaybetmek istemeyen İngiltere, bu karar üzerine, Ortadoğu savunma sistemini kurma çabalarını hızlandırdı. ABD, İngiltere, Fransa ve Türkiye 13 Ekim 1951'de Ortadoğu Müttefik Komutanlığı kurulması hususunda Mısır'a teklifte bulundular. Teklife göre; anılan komutanlığa Avustralya, Yeni Zelanda ve Güney Afrika Birliği de katılacaktı. Ayrıca Süveyş Kanalı'nın korumasından da sorumlu olacak, bu komutanlığa kanalda görev yapan askeri kuvvetler bağlı olacaktı. Bu teklifi, İngiltere'nin Süveyş'ten çekilmemek için bulduğu yeni bir oyun olarak değerlendiren Mısır, teklifi reddetti[247]. İngiltere Süveyş konusundaki tasarısını gerçekleştirememişti. Bunun üzerine NATO Konseyi, bir protokol ile, Türkiye ve Yunanistan'ın NATO'ya katılmalarını kabul etti[248].

Türkiye Büyük Millet Meclisi de, 19 Şubat 1952 de, Türkiye'nin NATO'ya

---

[244] Hale, **a.g.e.,** s.119-120.

[245] Armaoğlu, **a.g.e.,** s.517-520

[246] **NATO El Kitabı**, Brüksel, 2001, s.26

[247] Sever, **a.g.e.,** s.98-99.

[248] Öke, **a.g.e.,** s.108.

katılmasına karar verdi. Bu şekilde Türkiye Sovyet tehdidine karşı, sadece Birleşik Amerika'nın değil, diğer 13 ülkenin de ittifakını elde etmek suretiyle güvenliğim sağlamış olmaktaydı.[249]

C. 1950-1960 YILLARI ARASI DIŞ POLİTİK OLAYLARA GENEL BAKIŞ

1. Balkan Paktı

ABD 1950'lerin başında Sovyetlerle gergin ilişkileri olan Yugoslavya ile ilgilenmeye başlamıştı ve NATO'ya girmeleri kesinleşmiş olan Türkiye ve Yunanistan ile bu ülkeler arasında bir pakt yapılması yönünde çabalıyordu. Ayrıca NATO üyeliği ile birlikte Türkiye'nin dış politikada aktif tutum izlemeye başladı. Balkanlar ve Ortadoğu'da inisiyatif alarak ama NATO desteğinde yeni güvenlik sistemlerinin oluşturulması çabalarına girdi.

Bu çabalardan Balkanlardan gelişeni ise 28 Şubat 1953'te, Ankara'da; Türkiye, Yunanistan ve Yugoslavya arasında bir "Dostluk ve İşbirliği Antlaşması" imzalanması ile başlamıştır[250]. Bu antlaşma bir ittifak olmamakla birlikte ittifaka doğru atılmış önemli bir adım idi. Türk Hükümeti, bu gelişmeyi bir ittifak haline getirmek için çabalarını 1953- 1954 yıllarında da sürdürdü. Nihayet 9 Ağustos 1954'te, Yugoslavya'da Bled'de Türkiye, Yunanistan ve Yugoslavya arasında "Balkan İttifakı" imzalandı.

Balkan İttifakına göre; üç devletin dışişleri bakanlarından meydana gelen bir daimi komisyon teşkil edilecekti. Ayrıca, taraflardan herhangi birine veya diğerlerine yöneltilen bir saldırı, hepsine birden yöneltilmiş sayılacak ve saldırıya karşı kolektif bir savunma kurulacaktı[251].

Sovyetler Birliği, 1954'ten itibaren Yugoslavya'ya karşı politikasını değiştirmeye ve ona bazı ödünler vermeye başladı. 1955 yılında da iki devlet arasındaki ilişkilerin sıklaşmaya ve düzelmeye başlaması, Yugoslavya'nın

---

[249] Armaoğlu, **a.g.e.,** s.520

[250] Bağcı, **a.g.e.,** s.53.

[251] Uçarol, **a.g.e.,** s.733.

Balkan İttifakı'na karşı tutumunun değişmesine ve ondan uzaklaşmaya başlamasına neden oldu. Ne var ki bu ittifaktta, daha paktın ilk günlerinden itibaren Türkiye ve Yugoslavya arasında görüş ayrılıkları ortaya çıkmış ve 1955'ten itibaren Sovyetlerle ilişkilerini düzeltmeye başlayan bu ülkenin pakta ilgisi azalmıştır. Türkiye ile Yunanistan arasında Kıbrıs sorununun ortaya çıkmasıyla da Paktın doğurduğu olumlu hava silinmeye başlamıştı. Pakt 1960 yılına kadar devam etmiş 1960 Haziranında da resmen sona erdiği açıklanmıştır.[252]

2. Bağdat Paktı, CENTO

Böylece Türkiye, 1945'ten sonra, özellikle Balkan bölgesinde güvenliğini tehlikede görünce, NATO dışında bölgesel paktlarla güvenliğini sağlamlaşmak istemiş ve 1953-1954 yıllarında da bunu başarmıştı. Ancak, çoğunluğu Türk dış politikasının dışında olan nedenlerle Balkan Paktı işlemez duruma gelince, Türkiye, 1955'ten itibaren, dış politikasında ağırlığı daha çok NATO'ya ve Ortadoğu'ya vermeye başladı.

Ortadoğu Güvenlik Sistemi tasarısı, ABD Dışişleri Bakanı'ın teşebbüsleri ile başladı. 25-27 Mayıs 1953'de Ortadoğu ülkelerini ziyaret eden bakan, Ankara'ya da uğrayarak, Sovyet yayılmacılığına karşı Ortadoğu'da bir Savunma Teşkilatı'nın kurulmasının önemini belirtti. Bu düşüncenin, Amerika tarafından devam ettirilmemesi nedeniyle, Türkiye konuya sahip çıkarak çalışmalara başladı[253]. Pakt'ın ilk adımı olarak; resmi ilişkiler dışında Irak Hükümet Başkanı ve Türk Başbakanı arasında olan özel ilişkinin ivmesiyle; 24 Şubat 1955'te[254] Türkiye ile Irak arasında "Karşılıklı İşbirliği Antlaşması" imzalandı. Bu antlaşma ile "Bağdat Paktı" kurulmuş oldu.[255]

---

[252] Armaoğlu, **a.g.e.,** s.523-524

[253] Ahmet Davutoğlu, **Stratejik Derinlik Türkiye'nin Uluslararası Konumu",** İstanbul, 2001, s.354-355

[254] Başbakan Menderes Antlaşmayı imzalamasını müteakip, ertesi gün Cumhurbaşkanı Celal Bayar tarafından telgraf ile tebrik edilmiştir. **BCA**, D.: A41, F.K.: 30..1.0.0, Y.N.:35.215..5'da kayıtlı

[255] Uçarol, **a.g.e.,** s. 735

Paktı antlaşmasına göre; iki devlet birbirlerinin işine karışmayacak, aralarında meydana gelen anlaşmazlıkları barış yolu ile çözecekler, Antlaşma Arap Birliği devletleri ile bölgenin güvenliği yönünden ilgili tüm devletlere açık olacaktı[256].

Bağdat Paktı'nın imzalanması, Bağdat Paktı'nın imzalanması diğer Arap Devletleri'nin tepkisine yol açtı. Mısır ile Suriye, Irak'ı dışarıda bırakacak şekilde bir işbirliği yapmayı kararlaştırdılar. Suudi Arabistan da: bunlara katıldı. Bu durum üzerine Pakt'ın genişletilmesine; karar verildi[257].

Fakat, Bağdat Paktı, Amerika tarafından olumlu karşılandı. İngiltere 5 Nisan 1955'te pakta üye oldu. İngiltere'nin üyeliği paktı güçlendirdi. 23 Eylül 1955'te Pakistan'ın da Pakta girmesiyle üye sayısı dörde yükseldi. 3 Kasım 1955'te İran'da Pakta iştirak etti[258].

Bağdat Paktı, böylece Arap devletlerinin karşı koymasına rağmen, kuruldu ve güçlendi. Amerika, Arap devletlerinin tepkisini fazla çekmemek için pakta resmen üye olmadı, ama üye devletlere askeri teknik ve ekonomik yardımda bulunacağını belirterek paktın güçlenmesine çalıştı.

Sovyetler Birliği'nin tehdidine ve yayılmasına karşı, NATO ile SEATO'yu birleştiren Bağdat Paktı'nın kurulması Türk-Sovyet ilişkilerini daha da gerginleştirdi. Ayrıca, Irak hariç Arap devletleri ile Türkiye arasındaki münasebetler olumsuz bir seyir takip etmeye başladı[259].

Irak'ta 14 Temmuz 1958'de ihtilal oldu. Bu olay üzerine Irak hariç, pakt üyelerinin ve ABD'nin Dışişleri Bakanları 28-29 Temmuz 1958'de Londra'da toplandılar. Toplantı sonunda Paktın merkezinin geçici olarak Ankara'ya taşınmasına karar verdiler. 24 Mart 1959'da da Irak, Bağdat Paktı'ndan çekildiğini resmen açıkladı. Irak'ın ayrılmasından sonra Pakt'ın merkezi, Ankara oldu. 18 Ağustos 1959'da da Bağdat Paktı'nın adı "Merkezi Antlaşma

---

[256] Öke, **a.g.e.,** s.171.

[257] Bağcı, **a.g.e.,** s.63-65.

[258] Uçarol, **a.g.e.,** s.735.

[259] Sever, **a.g.e.,** s.133.

Örgütü" yani "CENTO" olarak değiştirildi[260].

CENTO'nun ilk toplantısı, 7-9 Ekim 1959'da Washington'da yapıldı. Örgüt, aslında savunma amacıyla kurulmuş olmasına rağmen; faaliyetlerini, üyeler arasında ekonomik, kültürel ve teknik işbirliği konularına yöneltti. ABD, örgüte daha fazla destek vermeye başladı. Bu şekliyle 20 yıl devam eden örgüt, 12 Mart 1979'da Pakistan'ın ve İran'ın ayrılması ile dağılma noktasına geldi. Türkiye, 13 Mart 1979'da, bu devletlerin CENTO'dan ayrılması kararlarını saygıyla karşıladığını ve bu durumda CENTO'nun bölgedeki işlevini fiilen kaybettiğini, örgütün ilgili anlaşma hükümleri gereğince sona erdirilmesi için gerekli işlemlerin yapılacağını açıkladı[261]. Böylece, Bağdat Paktı'nın bir devamı şeklinde olan CENTO, hukuken olmasa bile fiilen sona ermiş oldu.[262]

3. Ege Ve Kıbrıs Sorunları Kapsamında Yunanistan İle İlişkiler

1878 yılında Ruslar Kars, Ardahan ve Artvin'i işgal edince, İngiltere Osmanlı İmparatorluğu'nu Ruslar'a karşı korumak için Kıbrıs'ın kendisine kiralanmasını istedi. Bu isteği kabul etmek zorunda kalan Osmanlı İmparatorluğu, Kıbrıs'ı; Ruslar Kars, Ardahan ve Artvin'den çıkarılınca boşaltmak üzere İngiltere'ye kiraladı. Osmanlı İmparatorluğu 1914 yılında Almanya'nın yanında savaşa girince İngiltere adayı tek taraflı olarak ilhak etliğini açıkladı. Daha sonra Ruslar işgal ettikleri yerlerden çekilmelerine rağmen İngiltere adayı boşaltmadı.

Türkiye 1923 yılında Lozan Antlaşması ile adanın İngiltere'ye bırakılmasını kabul etti. Anlaşmada yer alan bir madde ile adanın statüsünde meydana gelecek değişikliklerde söz sahibi oldu. Ayrıca 2 yıl süre ile adadaki Türklere Türkiye'ye göç etme ve Türk Vatandaşı olma hakkı tanındı. Bu

---

[260] Duygu Bazoğlu Sezer, "Soğuk Savaş Dönemi ve Türkiye'nin İttifaklar Politikası", **Çağdaş Türk Diplomasisi: 200 Yıllık Süreç Sempozyumu 15-17 Ekim 1997 Bildirileri,** Ankara, 1999, s.449.

[261] Uçarol, **a.g.e.** s.736.

[262] Soysal, **Türkiye'nin Uluslararası,** s. 389-497.

sürede çok sayıda Türk Türkiye'ye göç etti. Kalanlar ise İngiliz idaresine girdi[263].

1923-1960 Dönemi, Kıbrıslı Türkler için en zor dönemlerden biridir. Bir yandan İngilizlerin baskısına bir yandan da Rumların tedhiş eylemlerine hedef oldular.

1923 yılında oluşturulan yasama meclisi 9 Rum, 3 Türk ve 6 da İngiliz Hükümeti tarafından atanan 18 üyeden meydana geliyordu. Bu, Türklere yapılan bir haksızlıktı. Bu yetmiyormuş gibi 1925 yılında meclis 12 Rum, 9 İngiliz ve 3 Türk üyeden oluşturularak haksızlık büyütüldü. Buna rağmen Rumlar ENOSİS'i gerçekleştirmek için ilk isyanlarını 1931 yılında gerçekleştirdiler. Bunun üzerine meclis fes edildi ve 1933 yılında 4 Rum, 1 Türk üyeden oluşan Danışma Meclisi kuruldu.

II. Dünya Savaşı Sonrasında BM Antlaşmasının ½ maddesine dayanılarak sömürge karşıtı mücadele içerisine Kıbrıs'ı da sokmuştu. 1950'lere kadar Batı ittifakı içerisinde beraber var oluş mücadelesi veren Türkiye ve Yunanistan karşı karşıya gelmeye başlamıştı. Yunanistan adanın kendisine bağlanmasını, Türkiye ise statüsünün değişmemesini, değişecekse de eski sahibi olan Tükiye'ye bağlanmasını istiyordu. Bundan sonra da Rumlar'ın ENOSİS için çalışmaları hızlanarak sürdü. 1950'li yıllarda Yunanistan'ın öncülüğünde Self-Determinasyon hakkını kullanmak için BM'e başvurdular. Bu istekleri adada iki ayrı toplumun yaşadığı hatırlatılarak reddedildi. Rumlar ENOSİS'i gerçekleştirmeye hukuken imkan olmadığını anlayınca I Nisan 1955'te EOKA terör örgütünü kurdular ve İngilizlerle birlikte Türklere karşı kanlı cinayetlerine başladılar. Makarios ve Grivas'ın önderliğindeki bu örgütün amacı; İngiltere'yi adadan atmayı müteakip Türkleri katlederek ENOSİS'i gerçekleştirmekti. Buna karşı Türkler de kendilerini koruma ve ENOSİS'e engel olmak maksadıyla önce VOLKAN Teşkilatını, daha sonra da 1 Ağustos 1958 tarihinde TMT (Türk Mukavemet Teşkilatı)'nı

---

[263] Soysal, **a.g.e.,** s.91

kurdular[264].

EOKA'nın terör faaliyetleri neticesinde binlerce Türk göç etmek zorunda kaldı. Bu dönemde NATO ve BM'in girişimleri ile İngiltere-Türkiye ve Yunanistan arasında çeşitli diplomatik temaslar yapıldı[265]. Bu dönemde ise Türk kamuoyu artık "Ya taksim, ya ölüm" sloganıyla Kıbrıs'ın paylaşımını savunuyordu. Bu politika değişikliğ ve tutarsızlığı ile Türkiye 11 Şubat 1959 tarihinde 27 maddelik Zürih Anlaşması imzaladı. 19 Şubat 1959'da ise Londra'da iki toplum liderinin de katılmasıyla Londra Anlaşması imzalandı. Bu Anlaşmaları esas olan Kıbrıs Anayası ile ittifak ve garanti anlaşması da 15/16 Ağustos 1960 tarihinde imzalanarak Kıbrıs Cumhuriyeti kuruldu. 16 Ağustos 1960 tarihinde 650 kişilik Türk Alayı ve 950 kişilik Yunan Alayı Magosa Limanı'ndan adaya çıktı.

---

[264] Melek M.Fırat, "Kıbrıs Sorununun Türk Dış Politikasına Etkileri", **Çağdaş Türk Diplomasisi: 200 Yıllık Süreç Sempozyumu 15-17 Ekim 1997 Bildirileri,** Ankara, 1999, s.554-556.

[265] Öke, **a.g.e.,** s.284-285.

IV. II. DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİNDE TÜRK DENİZ KUVVETLERİ FAALİYETLERİ (1939-1945)

Atatürk'ün vefatıyla birlikte Cumhuriyet Donanması'na verilen önem azalmış, donanma Kara Kuvvetlerine destek görevi yapacak hatta sadece nakliye görevi sınırlı bir bakış açısı olmuştu. Donanmaya karşı oluşan bu dar bakış açısı etkisini yaklaşık on yıl sürdürecekti.

Ağustos 1939 ayında savaş ilan edildiği zaman Türkiye Cumhuriyet Hükümeti tarafsızlığını ilan etti. Bununla beraber gerek silahlı kuvvetlerin herhangi bir yabancı taarruzu karşılamak üzere hazır bulunması; gerekse donanmaya akaryakıt ve fabrikalara malzeme getirecek yolların kapalı olması nedeniyle, Türkiye Donanması da savaşa katılan donanmalar gibi sıkıntı çekecekti.

Savaşın başladığı dönemde, Deniz Kuvvetleri karacı yaklaşım ile yönetiliyordu. Muhtemel bir savaşta deniz cephelerinin sevk ve idare sorumluluğu Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın uhdesinde bulunmaktaydı. Böyle bir savaşta donanmaya üs teşkil edecek olan boğazlar da Birinci Ordunun kuruluşundaydı. Boğazların denizci özellik gösteren düzeni ile bütün aktif ve pasif savunmasından generaller sorumluydu. Donanmaya üs teşkil etmesi kabul ve planlara dahil edilmiş olmasına rağmen her iki boğazda da savaş gemilerinin tamir ve ikmallerini yapacak, rıhtım, ambar, atölye yapılmamıştı.

A. DENİZ KUVVETLERİNİN ALDIĞI SAVAŞ TEDBİRLERİ

Savaşın başlamasıyla birlikte donanma, bütün filolarıyla Erdek'e sevk edildi. Daimi şekilde, 4-6 saatte hareket etmek üzere burada yatıyor, savaş nöbeti tutuyor; dolayısıyla hem personeli hem de materyali yıpranıyordu. Emniyet tedbiri olarak Yavuz sahile en yakın bir yere demirletilmiş; ihtiyat filo gemileriyle muhripler de Yavuz'un, açık deniz tarafına bir kuşak halinde

demirletilmişti. Denizaltı ana gemisi olan Erkin, Erdek'in Çınaraltı mevkiinde ağlar arasına sokulmuş ve iki tarafına da denizaltı gemileri yanaştırılmıştı[266].

Savaşın dünyaya yayılmakta olması, Türkiye Cumhuriyeti Donanmasını, Marmara Denizinin dar sahası içinde çalışmaya ve eğitim yapmağa mecbur etmişti. Donanma Erdek merkez olmak üzere Marmara Denizinin batı kısmında münferit gemi, filo ve donanma eğitimleri yapıyordu. İzinlerin de kalkmış olmasından ötürü personel moralinin kırılmaması için, zamanın Donanma Komutanı, seyir talimlerine fazla önem vermişti. Bu zor şartlarda dahi, muhtemel bir savaş için, Donanma eğitimlerden geri kalmayarak faaliyetlerini devam ettiriyordu. Eğitimler 1939 senesinin savaş aylarında da Marmara gibi küçük bir denizin kısıtları içerisinde, bakım imkanlarından uzak şekilde, en önemlisi de merkezi bir otoritenin kontrolü dışında, Donanma Komutanı'nın inisiyatifi ile yapılıyordu. Çünkü Genelkurmay Başkanlığı Deniz ve Hava Kuvvetini (ki o dönemde Hava Kuvvetleri Kara Kuvvetleri yapısı içinde bir kısım unsurları da Deniz kuvvetleri içinde yer almaktaydı) yok sayıyordu.

Gemilerin fabrika sahaları, İstanbul, İzmit ve Gölcük'ten uzak olması, donanma gemilerinde arızalar ve yıpranmalara neden olduğu için, Donanma Haziran 1940 ayında Gölcük'e alındı. Bundan sonra filolar, savaşın sonuna kadar Gölcük Bölgesinde bulunarak, eğitimlerine devam ettiler. Savaş yıllarında sadece, Denizaltı Filosu bir defaya mahsus olmak üzere Marmara Denizi dışında Eğitim yaptı: Denizaltı Filotillası Komodor Vekili Kur. Yarbay Fahri Korutürk Komutasında beş denizaltı gemisi, 1941 senesinde Sinop'a kadar giderek geri döndüler[267].

Öncelikli olarak hava tehlikesi beklendiği için, Gölcük'e, Kara kuvvetleri, Hava Savunma Komutanlığından bir uçaksavar bataryası getirilmişti. Tabur, bataryalarını Derince ve Gölcük sırtlarına yerleştirdi. Pasif savunma olarak da gemilere Gölcük Körfezi içinde dağılma demir yerleri verildi. Alarm işareti verildiği zaman gemiler bu mevkilere demirleyecekler ve bataryalarıyla da

---

[266] Tunaboylu, **a.g.e.**, s.95.

[267] Büyüktuğrul, **a.g.e.**, s.83.

bölge hava savunmasına katılacaklardı. İkinci derecede tehlike olarak denizaltı taarruzu kabul edilmiş ve buna göre tertip alınmıştı.[268]

Milli Müdafaa Mükellefiyeti Kanunu'na göre, mevcut gemiler donanmanın savaş ihtiyacına yetmediği zaman, seferde gerektiğinde ticaret gemileri donanma hizmetinde kullanılabilmekteydi. Buna göre kadrolar barıştan itibaren tespit edilmişti. Aynı kadrolarda bu gemilerin hangi silah ve vasıta ile teçhiz edileceği ve ne gibi vazifelerde kullanılacağı belirtilmişti. Deniz Kuvvetleri bu kadronun icabı olarak kendisine verilen vazifeleri yaptı. İlk olarak Etrüsk Yolcu vapuru Hastane gemisi haline getirilip Donanma Komutanlığı emrine gönderildi. Yavuz'un tamir olduğu aylarda bu gemi, bazen, Donanma Komutan Gemisi olarak da kullanıldı. Sus, Marakas ve Trak süratli yolcu gemileri, silahlı mayın gemisi halinde tadil edilip savaş halinde tekrar Deniz Kuvvetlerine iade edilmek şartıyla, Deniz Yollarına iade edildi[269].

Pendik sınıfı 3 şehir içi yolcu vapuru da mayın tarama gemisi halinde tadil edilerek, aynı şartlarda, Deniz Yollarına iade edildi.

Kanarya Gemisi satın alınarak Donanmanın kömür taşıma hizmetlerinde kullanıldı[270].

II. Dünya Savaşı beklenirken ve savaş sürecinde de,Türkiye Boğazlardan tehdit beklemiştir. Boğazların tahkimat kısmının ihtiyacı; Boğazların o dönemde Kara Kuvvetleri kontrolünde olası nedeniyle; Kara Kuvvetleri tarafından tespit edilmiştir[271]. Savaş öncesinde tahkimat çalışmaları başlamıştı. Bu konudaki hazırlıklara, aslında, Atatürk'ün

---

[268] Bülent Işın, **Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi 1923'ten 2005'e,** İstanbul, 2006, s.44.

[269] Etrüsk hastane gemisinin, yolcu gemisi olarak tekrar Ulaştırma Bakanlığı'na iade edilmesi, **BCA** D.:6490, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 64.417..38.; ayrıca bu gemiler yeni Almanya'dan alınmış performansı yüksek gemilerdi, **BCA** S:2/10987, D.:182-78, F.K.: 30.18..1.2, Y.K.: 87.42..15.

[270] Kanarya Şilebi ile Belkıs ve Poyraz teknelerinden uygun görülenlerin satın alınması için Milli Müdafaa Vekaleti'ne 150 000 liraya kadar kredi tahsisine ilişkin, **BCA** S:2/14655, F.K.: 30.18..1.2, Y.K.: 93.104..15.

[271] Çanakkale boğazı tahkimatının son durumu ile ilgili Cumhurbaşkanına verilen bilgi, **BCA** D.:6832, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 63.428..8.

sağlığında başlanmıştır. Tahkimat için öncelikle Alman Krupps firması ile görüşülmüş bilahare Atatürk tarafından, firma tarafından hazırlanan şartname gizlice İngilizlere gönderilerek, İngiltere'den de top satın alma talebinde bulunulmuştur[272].

Bu maksatla kara kuvvetleri 1941 senesinde Çanakkalenin Asmatepe mevkiinde muazzam bir yeraltı karargahı inşa etmeğe başladı. Gelibolu Yarımadasının Ege Denizine bakan sahillerine ve Beşike sahillerine koruganlar inşa etti. Demirkapı mevzileri de aynı şekilde tahkim edildi. Boğazın her iki sahiline 15.1ik top alacak batarya mevzileri inşa etmiş ve birçok cephanelik hazırlamıştı[273].

Boğazın pasif denizaltı savunmasını ilgilendiren Loop malzemesi de İngilizler tarafından verildi. Her iki boğaz ile İzmir'de birer Loop İstasyon ve şebekesi meydana getirildi. Bu cihazlarla ilk uğraşan Deniz Subayları Üsteğmen Fahir Karayel ile Üsteğmen Celal Yıldızalp oldu; Kendileri Mısırdaki İngiliz Eğitim tesislerinde kurs gördükten sonra memlekete gelip bu göreve başladılar.

Muhtemel düşman taarruzunu en iyi şekilde izleyebilecek yerlerde olduğu kararlaştırılan; Midye, Şile, Kefken, Zonguldak ve Trabzon mevkilerinde deniz gözetleme istasyonları kuruldu ve bu istasyonlar, ufak telsiz istasyonları aracılığı ile Ankara'ya bağlandı. Midye, Kefken ve Şile İstasyonlarında orta dalga; Zonguldak ve Trabzon İstasyonlarında da kısa dalga telsiz cihazları vardı.

---

[272] Erdoğan Karakuş, **İngiliz Belgelerinde II. Dünya Savaşı Öncesi Türk İngiliz İlişkileri 1938-1939,** Ankara, 2004, s.111.

[273] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması**, s.84.

B. II. DÜNYA SAVAŞI SIRASINDA TÜRKİYE'DE İNŞA VE YURT DIŞINDAN TEDARİK EDİLEN SAVAŞ GEMİLERİ

1. Savaşın Başlangıcında Almanya İle Başlatılan Gemi İnşa Faaliyetleri Paralelinde İlişkiler

Atatürk tarafından sağlığında anlaşması yapılan ve isimleri de verilen gemilerden, Saldıray Denizaltı gemisi Almanya'da 23 Temmuz 1938 günü denize İndirilip Türk mürettebatı tarafından 5 Haziran 1938 tarihinde İstanbul'a getirildi. Aynı gün Haliç'te yapılan bir sancak çekme töreninden sonra Donanmaya katıldı.

28 Eylül 1938 günü denize indirilen Batıray[274], tecrübelerinin tamamlandığı[275] sırada savaş çıktığı için, Alman Deniz Kuvvetleri tarafından el konulduğu gibi Türkiye'de inşa edilen gemilerin makineleri ve torpidoları da yüklendikleri gemiden indirilerek gönderilmedi[276]. Türkiye de bunun karşılığında bu ülkeye gönderdiği krom miktarını azaltarak yavaşlattı.

14 Ağustos 1937 günü kızağa konulan Atılay Denizaltı gemisi 19 Mayıs 1939 günü denize indirildi[277]; fakat ikinci Dünya Savaşı'nın çıkması ve Almanların teçhiz malzemelerini özellikle makinelerini göndermemesi nedeniyle geminin hizmete girmesini bir hayli geciktirmiştir. Deniz hayatına tersliklerle başlayan gemi, bir görev sırasında 14 Temmuz 1942 batmıştır.

Yıldıray'ın omurgası 9 Eylül 1937 günü kızağa konulmuş, 28 Ağustos 1939 günü denize indirilmiştir. Savaş dolayısıyla makine ve teçhizat montesi çok uzun zaman almıştır. Almanlar tarafından makineleri verilmediği için geminin eksik teçhizatı ancak Fransa[278] ve1942 yılında Danimarka'dan satın

---

[274] Geminin Türk Komutanı Bnb. Lütfi Kerman idi. Bnb. Lütfİ Kerman aynı zamanda Almanya'da yapılan gemilerin inşaat kontrolü ilede görevlendirilmişti. Batray, II. Dünya Savaşı'ndan sonra, 3 Mayıs 1945 tarihinde kendi kendisini batırmıştır, Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması**, s.74.

[275] Tecrübeler sırasında geminin sıklet hesabında hatalar çıkması nedeniyle bir heyete Almanya'ya gönderilmiştir, **BCA**, S.:2/10235, D.:238-476, F.K.:30..18.1.2,Y.N.: 85.114..9.

[276] Uçarol, **a.g.e.,** s.630.

[277] **İDMA**, F.D.N.: 277_006, **İDMA**, F.D.N.: 277_002, Ek-16

[278] **BCA**, D.: 2419, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 201.374..10.

alınmıştır[279]. Almanlar ile yapılan denizaltı gemisi sözleşmesi Almanların sözleşme şartlarına uymaması nedeniyle 16 Temmuz 1941 tarihinde karşılıklı olarak iptal edilmiştir.[280] Yıldıray denizaltı gemisi ancak 1945 yılında hizmete girebilmiştir.

Almanya'nın Balkanlara ulaşarak Türkiye sınırlarına gelmesi nedeniyle Türkiye'de tedirginlik artmış ve müttefiklerle görüşmeleri sıklaşmıştır. Müttefikler Türkiye'nin savaşa girmesini istemektedirler. Almanya da Balkanlarda ki durumunu muhafaza etmek ve sınırlarını garanti altına almak için Türkiye'ye yaklaşmış ve bunun sonucunda da arasında 18 Haziran 1941'de Ankara'da, "Türk-Alman Dostluk Antlaşması" imzalandı[281]. Bu antlaşmayı yapan ve balkanlar ile Kafkaslardaki durumdan emin olan Almanya, 22 Haziran 1941'de yani 4 gün sonra Rusya'ya saldırdı. Bu durum ABD ve İngiltere'nin tepkisine sebep oldu ve her iki ülke Türkiye'ye yönelik yardımı kestiler. Bu süre içerisinde yarım kalan denizaltı gemisi inşaatları için Türkiye, Alman özel firmalarından malzeme tedarik ederek uzman[282] getirdi. Kullanılacak denizaltı gemilerinin sahilde kullanım eğitimlerini de yaptırabilmek amacıyla denizaltı eğitim sistemleri de Almanya'dan tedarik edildi[283].

Deniz Kuvvetleri açısından,Türkiye'nin Almanya ile ilişkileri savaş döneminde değerlendirildiğinde; devletler arasındaki ilişinin savaş öncesi duruma göre iyi olmadığı ama savaş öncesinde Alman özel firmaları ile yapılan sözleşmeler gereğince savaş döneminde de devam ettiği

---

[279] Yıldıray denizaltı gemisi için gerekli 2 dizel motor ile Ay sınıf denizaltı gemilerinin yedek parça ihtiyacının Kopenhag'da Burmeister Fabrikasından satın alınması, **BCA**, S.: 2/17932, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 98.41..19.

[280] **BCA**, D.: 12923, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 137.983..4.

[281] Almanya ile imzalanan mübadele ve tediye anlaşmalarına ait 1 ve 2 numaralı protokolle eklerinin tasdiki **BCA**, S: 2/14073, F.K.: 30..18.1.2 Y.K.: 92.75..13.

[282] Makine garanti mühendisi, **BCA**, D.: 6522, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 62.418..20.; gemilerin genel montajı için uzman **BCA**, S.: 2/20016, D.: 241-246, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 102.39..2.; periskopların montajı için Alman Zeiss firmasından **BCA**, D.: 24137, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 201.374..37.

[283] Aynı anda muhasım iki devletten uzman ve silah tedarik edildiğine güzel bir örnek üç aya arayla alınan kararlar, **BCA**, S.: 2/20016, D.:241-246, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 102.39..2. ve **BCA**, S.: 2/20571, D.: 66-118, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 103.66..16., Ek-5

görülmektedir. Özellikle Gölcük Tersanesi ile Gölcük Üs tesislerinin inşaat projelerinin devamı bu ilişkilerin sürmesine neden olmuştur.

Atatürk zamanında ihtiyatlı da olsa geliştirilen Türkiye-Almanya ilişkileri silahlı kuvvetler bünyesinde de devam ediyordu. Deniz Harp Akademisi ve Donanmanın çeşitli birimlerinde Alman uzmanlar ve eğitmenler çalışıyordu. Almanya'ya sipariş edilip de savaş tehdidi nedeniyle Almanların yükümlülüklerini yerine getirmediği gemi tedarik sözleşmesi Türkiye'nin Almanya'ya karşı mesafeli tutumuna neden olmuştur. I. Dünya Savaşı sırasında İngilizlerin yaptığı hatayı bu sefer Almanlar yaparak belki de muhtemel müttefikini kaybediyordu.

Almanya'nın menfi durumunu hisseden Atatürk savaşın yaklaştığını hissedince müttefiklere yaklaşmış hatta onun döneminde İngiltere'ye staja subaylar gönderilmiş ve askeri alım anlaşmalarının temelleri atılmıştır.

2. İngiltere'den Tedarik Edilen Gemi Ve Malzemeler

Savaş tehlikesi ve dünya silahlanma yarışı karşısında Türkiye Donanmayı takviye etmeğe, Çanakkale Müstahkem Mevkiini kuvvetlendirmeğe ve Gölcük Tersanesinin kabiliyetlerini artırmaya karar vermişti. Bu maksatla da bir heyet İngiltere'ye giderek inceleme yaptı. 15 Nisan 1939 tarihinde de Büyük Millet Meclisi deniz bütçesine 2.5 milyon liralık ek kaynak ayırdı[284].

İngiltere ile yapılan bir anlaşmanın andlaşmanın bir neticesi olarak Türkiye'ye verilen 6 milyon sterlin kredi karşılığında[285], Türk Hükümeti, İngiliz tersanelerine 1000-1300 tonluk 4 muhrip, 600 tonluk 4 refakat muhribi, 380-400 tonluk 8 denizaltı gemisi, 2 mayın dökücü gemi ve 12 araba vapuru ısmarlayacaktı[286]. Sonradan, savaş çıktığı için, İngiliz Hükümeti bu gemileri

---

[284] **BCA**, S.: 2/13309, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 90.37..9.

[285] **BCA**, S.: 2/10465, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 86.16..19.

[286] Karakuş, **a.g.e.,** s.Ek-D 4.

Türkiye'ye vermedi. Gemiler, siyasi durumun müsaade ettiği nispette savaş seneleri içinde Türk Donanmasına katıldı.

Savaşın başlangıç günlerinde, Türk-İngiliz ittifakının gereği olarak Londra'da bir Türk - İngiliz askeri görüşmesi yapıldı. Bu görüşmede Türk Silahlı Kuvvetlerinin yeni silah ve malzeme ile teçhiz edilmesi de görüşüldü. Toplantılara Türk Genelkurmayından Orgeneral Kazım Orbay Başkanlığında bir heyet gitti[287]. Bu heyete deniz kuvvetlerinden de Kur. Bnb. Aziz Ulusan katıldı[288]. Bu anlaşma gereğince Türk Silahlı Kuvvetlerinin hazırladığı silah ve malzeme ihtiyaç listesine "Orbay Listesi" ismi verildi.

Anlaşmanın Deniz Kuvvetleri ile ilgili ana hatları aşağıdaki gibi sıralanabilir :

a. Gemi Tedarikleri

İngiltere Deniz Kuvvetleri, savaştan evvel Türk Deniz Kuvvetleri tarafından ısmarlanıp da savaş dolayısıyla veremeyip el koyduğu, dört muhrip ile dört denizaltı gemisinin aslını veya benzerini Türk Deniz Kuvvetlerine verecekti. Bu gemilerden yalnız bir denizaltı gemisi ve bir muhrip, o güne kadar batmış olduğu için, İngiltere başka bir muhrip ve Denizaltı gemisi yerine de 5 mayın arama tarama gemisi verecekti. Ayrıca, İngiltere Deniz Kuvvetleri Türk Deniz Kuvvetlerine ayrıca 3 ağ gemisi verecekti. Savaş sırasında gemiler Türkiye'ye gönderilmeye başlandı.

İngiltere'nin vereceği dört denizaltı gemisinin ve dört muhribin tesellüm tecrübelerinde bulunmak üzere, 8 kişilik heyet 31 Mayıs 1941'de Türkiye'den hareket etmişlerdi. Savaş dolayısıyla bunların İngiltere'ye kadar gitmeleri çok zor oldu. Heyet ancak 28 Temmuz 1941'de İngiltere'ye ulaşabildi[289]. Gemilerin personeli, İngiltere'ye bilahare gönderilecekti. İlk olarak denizaltı

---

[287] 3 Ekim 1939 tarihli, Üçüncü Ordu Müfettişi Org.Kazım Orbay'ın başkanlığında İngiltere ve Fransa'ya bir heyetin gönderilmesine ilişkin olarak, **BCA**, S.: 2/12077, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 88.96..19.

[288] Büyüktuğrul, **a.g.e.,**83.

[289] Bu personel görev yolluklarını ancak 21 Mayıs 1942 tarihinde alabilmişlerdir **BCA**, S.: 2/117977, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 88.96..19.

gemilerinin personeli[290] İngiltere'ye gönderilirken nedeni bilinmeyen bir kaza sonucunda Refah Gemisiyle battı. İngilizlerle yapılan ikinci bir anlaşmaya göre gerek muhrip gerekse denizaltı gemileri İngiliz mürettebatı tarafından İskenderun'a getirilecek ve burada Türk mürettebatına teslim edilecekti[291].

İngiliz mürettebatı 1941 senesinde Sivrihisar[292] ve Yüzbaşı Hakkı Mayın gemilerini de İskenderun'a getirdi ve burada gemileri Türk mürettebatına teslim etti. Gemiler derhal İstanbul'a getirilerek, bir tanesi Karadeniz, diğeri de Çanakkale Deniz Komutanlıkları emrine yerildi[293]. Aynı yıl 13 Mart 1941'de Ağ-1[294] gemisi de Türkiye'ye gelerek manialar (düşmana karşı enngeller) grubu emrine girdi.

Bu anlaşma gereğince, özellikleri;1360 Ton (Tam yükü ile 2,000), 34 mil sürat, 4 adet 12'lik, 1 adet 7.6'lık, 4 adet 4'lük 4 adet 2'lik top, 4 adet su bombası topu ve 4 adet 53.3 torpido kovanı olan, Sultanhisar[295] ve Demirhisar Muhripleri İngiliz mürettebatı tarafından 19 Şubat 1942 günü İskenderun'a getirildiler[296]. Gemiler Türk mürettebatı tarafından burada teslim alınarak gölcüğe getirildiler.

Oruçreis ve Muratreis Denizaltı gemileri 26 Mart 1942 günü İngiltere'den hareket ettiler ve müstakil olarak İskenderun'a 9 Mayıs 1942 günü, Muratreis

---

[290] İngiltere'de inşa edilmiş olan dört denizaltı gemimizi vatana getirmek üzere Deniz yarbay Zeki Işın başkanlığında bir heyetin İngiltere'ye gideceği, **BCA**, D.: 6456, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 62.419..1.

[291] İngiltere'de inşa edilip, yakında İskenderun'a gelecek olan iki muhribile iki denizaltı gemisinin teslim alınması hakkında talimatname **BCA**, D.: 6533, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 62.419..8., Ek-6.

[292] Sivrihisar mayın gemisini getiren İngiliz uyruklu Sidney Alexander Walker'in garanti müddetinin sonuna kadar Karadeniz'de talim yapacak bu gemide, kalmasına izin verilmesi, **BCA**, S: 2/15015, D.: 241-190, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 93.123..10.

[293] Gemilerin özellikleri; 350 ton, 15 mil sürat, 1 adet 7.6'lık ve 1 adet 4'luk top, 40 mayın. Büyüktuğrul, **a.g.e.,** s.88.

[294] İskenderiye'de teslim edilecek ağ gemisini Türkiye'ye getirmek üzere gönderilecek olan mürettebat, **BCA**, S: 2/15034, D.: 238-538, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 93.124..9.

[295] Sultanhisar muhribinin donanmaya katılması, **BCA**, D.: 6455, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 62.417..3.

[296] Dz.K.K.lığı, **Cumhuriyet Donanması 1923-2005**, İstanbul, 2005, s.48.

de 25 Mayıs 1942 günü İskenderun'a geldiler[297]. Oruçreis, Bundan dolayı gemilere Sancak Merasimi ayrı ayrı yapıldı. Türk mürettebatı, gemileri teslim aldıktan sonra 9 Haziran günü İskenderun'dan hareket edip gemilerini Gölcük'e getirdiler.[298]

İngiliz mürettebatı 23 Ocak 1943 senesinde İskenderun'a Işın imla gemisini de getirip Türk mürettebatına teslim ettiler[299]. Bu gemi uzun seneler denizaltı gemilerinin akümülatörlerini imla etmek suretiyle büyük fayda sağlamıştır.

1944 senesinde İngiltere Deniz Kuvvetlerinden 8 tane liman savunma botu satın alındı[300]. İngilizler botları İskenderun Limanına getirip, burada teslim edeceklerdi. Botlar, Malta Adasındaki onarımları bittikçe ikişer ikişer olarak İskenderun'a getirilip; buradan da Türk mürettebatı tarafından İstanbul'a getirildiler. Bundan ötürü botların teslim alma işlemleri 1946 senesine kadar sürdü. Botlar, boğazlara verilerek ve boğazlar Deniz Komutanlıkları kadrosuna girdiler.

b. Fabrika ve malzeme.

Yavuz gemisinin onarımı ile kurulan ve geliştirilmeye başlanan, Gölcük Tersanesi ana tersane olarak ele alınmıştı. Anılan tersanenin geliştirilmesinde Alman, Fransız, Hollanda firmaları çalışmışlardır. Gölcük Üssü'nün geliştirilmesi çalışmaları[301] Alman şirketleri ile yapılırken, İngiltere Büyükelçisi tarafından 7 Ağustos 1939 yılında Türk Dış İşleri Bakanı ile yapılan görüşmede, gerektiğinde deniz üssünden İngiliz gemilerinin de faydalanabilecek şekilde tedbir alınması istenmişti[302].

---

[297] Dz.K.K.lığı, **a.g.e.,** s.25.

[298] Gemilerin özellikleri şöyle idi; 682/856 ton, 13.7/9 mil sürat, 1 adet 10.2'lik ve 1 adet 2'lik top 5 adet 53.3'lük kovan. Büyüktuğrul, **a.g.e.,**87.

[299] **BCA**, D.: 6464, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 62.417..12.

[300] İngiltere'den satın alınan liman savunma botları, **BCA**, D.: 6637, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 62.421..22.

[301] **BCA**, S: 2/7215, D.: 46-292, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 78.71..6.

[302] Karakuş, **a.g.e.,** s.174.

Kazım Orbay'ın İngiltere gezisi sonrasında İngilizlerin de tersanenin geliştirilmesi konusunda söz alınmıştı. Türk Deniz Kuvvetleri tarafından hazırlanan Gölcük Tersane projesinin uygulanabilir bir proje olarak kabul edilmesi nedeniyle, Türkiye tarafından projedeki binaları yapılacak; bundan sonra da İngilizler binaları fabrika olarak donatacaklardı. İngiltere inşaatlar için,ayrıca demir ve diğer inşaat malzemesi vermeği de taahhüt etmişti.

Türkiye II. Dünya Savaşı sırasında, Almanya ile sözleşme yapmasına rağmen Almanların birini teslim etmeyip, Türkiye'de inşası devam eden diğer iki denizaltı gemisinin de inşaatına kendisi devam ediyordu. Bu gemilerin donatımı, Fransa[303] ve Danimarka'dan[304] da malzeme tedarik edilerek tamamlanmıştı.

Bu dönemde denizaltı gemilerini Almanya'dan alan almak için sözleşme yapan Türkiye Denizaltı Savunma Aletlerini (DSA) İngiltere'den tedrik ediyordu. DSA ilk olarak 18 Şubat 1941 günü Donanmamıza katılmış olan Sultanhisar Muhribiyle girdi[305]. İngilizler 1943 senesinde de Türk Deniz Kuvvetlerine bir DSA'nin kullanma eğitiminin verilebilmesi "DSA Eğitim Maşası" verdiler. Masanın verilmesi ile İstanbul'da, deniz komutanlığı binasında, aynı yıl içerisinde bir Denizaltı Müdafaa Okulu açıldı. Okulun ilk müdürü olarak Yzb. Mithat Üler[306] görevlendirildi. Ayrıca, İngiliz Donanmasına mensup Bnb. Sulvian. Başkanlığında 2 İngiliz subay ve 1 gediklisinden oluşan bir heyet gelerek hem okulun elektronik DSA Masasını kurdular hem de personeli eğiterek, deniz kuvvetlerinin diğer birimlerinde denizaltı savunma tedbirlerini kontrol ederek danışmanlık yaptılar[307].

İngilizler tarafından verilen DSA'lar kurulan okuldaki uzmanlar tarafından[308], İtalyan yapısı dört muhrip ile, 5 denizaltı gemisine monte

---

[303] **BCA**, D.: 2419, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 201.374..10.

[304] **BCA**, S.: 2/17932, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 98.41..19.

[305] **BCA**, D.: 6455, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 62.417..3.

[306] Yüzbaşı Üler 1941 yılında İngiltere'de denizaltı savunma eğitimi görmüştü. **BCA**, S.: 2/15128, D.: 238-561, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 93.129..3.

[307] **BCA**, S.: 2/18962, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 100.93..13.

[308] **BCA**, S.: 2/18379, D.:243/622, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 99.64..6.

edilmiştir. Bu çalışmalarla donanmanın denizaltı emniyetinde büyük bir gelişme sağlanmıştır.

Burada dikkati çeken husus Türk Deniz Kuvvetlerinin dönemin en iyi denizaltı gemi teknolojisine sahip Almanya'dan denizaltı gemisi tedarik ederken, Alman denizaltı gemilerinin tehdidine en çok maruz kalan İngiltere'den denizaltı savunma tekniklerinin eğitimini ve sistemlerini alıyordu.

II. Dünya Savaşı sırasında geliştirilen manyetik mayınların, tehdidinden korunmak maksadıyla gemilerdeki manyetik alanı azaltıcı digavsing sistemi de İngiltere Deniz Kuvvetleri tarafından verildi. Bu sistemler de derhal Yavuz, Hamidiye, Mecidiye, Erkin, Ülkü ve Kanarya Gemileriyle, muhriplere monte edilmiştir.

Digavsing sistemlerinin karadaki tamamlayıcı sistemi Vayping istasyon malzemesi de İngilizler tarafından verilmiştir. İlk Vayping istasyonu 1943 senesinde Taşkızak'ta kuruldu. Bilahare Heybeliada'dakl Çam Limanı mevkiine, kısa zaman sonra da Fenerbahçe'de kuruldu.

İngilizler verdikleri yeni silahlarla Yavuz, Hamidiye ve muhriplerin uçaksavar top adedi arttırıldı[309]. Bnb. Niyazi, Yzb. Adnan Özelçin, Yzb. Enver Özdeniz ve bir üsteğmen Filistin'e giderek İngilizlerin uçaksavar eğitim merkezinde kurs gördüler.[310]

II. Dünya savaşı sırasında Türkiye'nin İngiltere ile ilişkileri inişli çıkışlı olarak seyretmiştir. Türkiye bu dönemde tehdidin ağırlığına bağlı olarak Almanya veya İngiltere ile ilişkilerini kuvvetlendirmiş veya zayıflatmıştır. Devamlı bir denge politikası güttüğü için diğeri ile de ilişkiyi koparmamıştır. Deniz Kuvvetleri açısından konu irdelendiği de ise; savaşın yaklaşımında İtalyan ve Alman gemi ve silahlarının ağırlıkta olduğu, savaş tehdidinin arması ile İngiltere'ye yaklaşılmaya başlandığı özellikle Boğazların tahkimatı ve üs geliştirme faaliyetlerinde İngiltere'den destek beklendiği görülmektedir.

---

[309] **BCA**, S.: 2/11746, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 88.80..11.

[310] Büyüktuğrul, **a.g.e.,** s.85.

Savaşın başlaması ile birlikte Alman uzman ve eğitmenlerin yerini İngiliz eğitmenler almaya başlamıştır. Özellikle savaşın müttefikler lehine dönmesiyle birlikte ilişkiler artmış İngiltere'den gemi transferlerinin artmasıyla İngiliz uzmanların sayısı artmıştır. Bu dönemde bir çok deniz subayı eğitim maksadıyla İngiltere'ye gönderilmiştir. Bu karşılık gidip gelmeler sonucunda donanmada alman ekolünden İngiliz ekolüne dönüş başlamıştır. Yalnız denizaltıcılar sistemlerinin gereği bir dönem daha Alman sistemlerini kullanmaları nedeniyle iki ekolü birden yürütmüşlerdir.

3. Milli Gemi İnşa Faaliyetleri

Bilindiği gibi Osmanlı'dan Cumhuriyete devreden tek tersane Taşkızak Tersanesi idi. O'da Lozan Barış Antlaşmasının Boğazlara ilişkin hükümleri nedeniyle askeri amaçlarla kullanılamamaktaydı. Yavuz gemisin onarılarak hizmete sokulabilmesi için Kocaeli'nin Gölcük ilçesinde bir Alman firması tarafından yüzer havuz inşası yapılmıştı. Havuzun bitmesini müteakip Fransızlar tarafından Yavuz gemisinin havuzlama işi alınmıştır. Bu aşamada Gölcük'te bir tersane oluşmaya başlamıştır. Hükümet tarafından tam teşkilli bir tersane oluşturma düşüncesi ile bir proje ihalesi açılmıştır. Bu ihaleyi Hollanda firması kazanmış ve projeyi tamamlamıştır.

Çizilen projenin çok kapsamlı olması nedeniyle, belli bir kısmı için ihale açılmış ve bir Hollanda firması ile dört Alman firması ihaleyi ortak olarak kazanmıştır. Sözleşme 1939 yılında imzalanmıştır[311]. II. Dünya Savaşının başlaması üzerine Genelkurmay Başkanlığı Milli Savunma Bakanlığı'na başvurarak Almanların bu işi yürütemeyeceklerini ve İngiliz kredisi ile işin tamamlanmasını talep etmiştir[312].Milli Savunma Bakanlığı da inşa sürecinin zaten uzun bir zaman alacağını ve projenin geçici olarak durdurulmasını istemiştir[313]. Genelkurmay Başkanlığı ise projenin devamımı talep etmiş,

---

[311] **BCA**, D.: 6714, F.K.: 30..10.0.0, Y.N.: 63.422..14.

[312] Güler, **a.g.e.,** s.16.

[313] Gölcük liman ve tersanesinin yapımı sırasında Almanlarla anlaşmazlıklar çıkmaya başlamıştır, **BCA**, D.: 6716, F.K.: 30..10.0.0, Y.N.: 63.422..16.

gerekirse milli imkanlar ile projenin yapılabileceğini belirtmiştir. İngiliz uzmanlar tarafından proje incelenerek destek verilebileceği konusunda mutabakata varıldığı daha önce anlatılmıştı.

Savaşın başlangıcında gemi tedarik edemeyen Türkiye, özellikle boğazların savunması için gerekli süratli hareket eden hücum botu ihtiyacının karşılanması için dönemin Deniz Müsteşarı Tümamiral Mehmet Ali Ülgen, tarafından Deniz Kuvvetleri tersanelerinde hücumbot inşa projesi başlatılmıştır[314]. Bu proje kapsamında, hizmet dışına çıkarılmış uçak motorları ile ahşap ve diğer malzemeleri yerli olmak üzere 5 hücumbot inşa edilmiştir. Bunlardan; Yıldırım, Şimşek, Bora ve Kasırga, Hücumbotları Gölcük Tersanesinde, Tayfun Hücumbotu ise Taşkızak Tersanesinde inşa edilmişlerdir[315].

Gölcük Tersanesinde dönem içerisinde ayrıca, Gölcük Yağ Gemisi, Bekirdere Cephane Gemisi, Konca Römorkörü ve Torpido İkmal Tenderi ile bir çok duba, ponton ve şamandıra inşa edilmiştir.

Taşkızak Tersanesi Montreux Antlaşmasından sonra daha önce de belirtildiği gibi ilk defa gemi inşa faaliyetinde Almanlar ile denizaltı gemisi inşasında kullanılmaya başlanmıştır. Projenin akamete uğraması nedeniyle atıl duruma düşmüştür. Denizaltı gemilerini inşa eden Alman Firmasının terk ettiği cihazlarla 1942 senesinde burası yeni baştan tamir fabrikası haline getirilerek “Taşkızak Fabrikası Müdürlüğü” olarak tekrar faaliyete başlamıştır[316].

Taşkızak Fabrikası, tamir işlerinden başka yukarıda da belirtildiği gibi hücumbotu inşa ettiği gibi, dönem içerisinde, Yüzer Havuz (25,00 tonluk), Yağ Gemisi (2750 tonluk), Şalopa No 1 (75 tonluk), Şalopa No 2 (75 tonluk) Tender No 1 (175 tonluk) inş a etmiştir.

---

[314] **BCA**, D.:6427, F.K.: 30..10.0.0, Y.N.: 62.415..17.

[315] Ersin Güler,**Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi 1926-1999,** Gölcük,1999, s.44.

[316] Büyüktuğrul, **a.g.e.,** s.89.

C. II. DÜNYA SAVAŞI SIRASINDA TÜRKİYE'NİN ÇEVRE DENİZLERİNDE YAŞANAN KAZA VE KAYIPLAR

1. Meçhul Denizaltı Faaliyetleri

II. Dünya Savaşı sırasında Türkiye'nin çevre denizleri yakın sularında kimliği tespit edilemeyen[317] denizaltı faaliyetleri olmuştur. Bu faaliyetler genelde yabancı gemilere karşı yapılmışsa da Türk gemileri de bunlardan etkilenmiştir. Bu konudaki en büyük kayıp Refah gemisinin batırılması olayıdır.

Çevre denizlerdeki denizaltı faaliyetlerinin bir kısmı Türkiye'yi savaşa dahil etmek için, savaşan devletler tarafından yapıldığını değerlendirmekteyiz. Çünkü her olaydan sonra ilgili bir devlet Türkiye'nin tepkisini ölçmeye çalışmış veya nota vererek bir şekilde taraf olmasını istemiştir.

---

[317] Çalta'ya giden Samsun limni romorkörü reisliğinin Çarşamba fenerinden sonra 8 Temmuz 1941'de milliyeti meçhul bir denizaltı gördüğü, **BCA** D.: 6982, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 64.428..19.; İtalyan Torçello gaz şilebinin meçhul bir denizaltı tarafından 4 10194'debatırıldığı ve tayfalarının Bereket motoru tarafından İğneada Limanında askeriyeye teslim edildiğinin bildirildiği, **BCA** D.: 16148, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 156.100..15.; Babakale yakınlarında meçhul bir denizaltı tarafından batırılan Avanesov adlı Sovyet petrol gemisi mürettebatının Çanakkale Devlet Hastahanesi'nde tedavi edildiği ve 10 Şubat 1942 tarihli Sovyet Hükümeti'nin buna teşekkür ettiği, **BCA** D.: 431482, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 250.687..5.; Marmaris kazasının Damlacık koyu yakınlarına sokulan kimliği belirsiz b ir denizaltıdan, 25 Temmuz 1941 tarihinde gümrük muhafaza erlerine ateş açıldığı **BCA** D.: 6528, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 62.419..3.; 1 Ağustos 1941'de Ordu İli Ayrılı köyü Çınar burnu istikametinde bir denizaltı gemisinin görüldüğü **BCA** D.: 6529, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 62.419..4.; İzmir limanına bağlı Beycik adlı motorumuzun Burgaz'dan İstanbul'a seyrederken 11 Aralık 192'de Karaburun sahillerinde kimliği belirsiz bir denizaltı tarafından batırıldığı **BCA** D.: 6544, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 62.419..19.; İstanbul'dan İskenderun'a gitmekte olan Erzurum vapurunun, Datça yakınlarında, 3 Ocak 1944'de yabancı bir denizaltı tarafından, bandırasının gözden geçirildiği **BCA** D.: 6545, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 62.419..20.; Çanakkale limanına giren kimliği belirsiz denizaltının, 21 Nisan 1944 detekrar dışarı çıktığı. **BCA** D.: 6546, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 62.419..21.; 28 Şubat 1941'de Yediburunlar civarında iki İtalya denizaltısı görüldüğüne dair malumat verilmesi. **BCA** D.: 181133, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 169.175..15.; 9 Eylül 1943 'deDerviş ve Yılmaz adlı motorlarımızın Karaburun önlerinde ve Alman bayraklı Tisbe vapurunun Kilyos açıklarında bilinmeyen denizaltılar tarafından saldırıya uğradıkları **BCA** D.: 18351, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 171.186..13.; 27 Mart 1944'de Mersin'den İskenderun'a giden Dinç motorunun Karataş'ın doğu sahilindebilinmeyen bir denizaltının saldırısına uğradığı, **BCA** D.: 18359, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 171.186..21.; 25 Mayıs 1944 Beşadalar civarında bir denizaltı tarafından üç İngiliz motorunun saldırıya uğradığı, **BCA** D.: 18361, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 171.186..23.; 20 Aralık 1943 Hüdaverdi motorunun, Datça'ya gitmekte iken bir Alman denizaltısı tarafından batırıldığı ve bir tayfası ile bir yolcusunun öldüğü, **BCA** D.: 420273, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 232.563..9.;

Bu olaylardan ilki; 148 tonluk Panama bandıralı Struma (Ustruma) gemisinin başına gelenlerdir. Gemi Bulgar kaptan yönetiminde, Romanya'nın Köstence Limanı'ndan aldığı 769 Rumen Yahudi'yi, Filistin'e götürmek üzere yola çıkmıştır. 15 Aralık 1942 tarihinde İstanbul Boğazı girişinde ağlara takılarak askeri kılavuz tarafından kurtarılmıştır. 68 gün boyunca Sarayburnu açıklarında karantina ve onarım için tutulan Struma yolcuları sahile çıkarılmamıştır. Türkiye'nin tüm çabalarına rağmen, Arapların tepkilerinden çekinen ve Yahudilerin Filistine göçlerine kota koyan, Büyük Britanya'nın Sömürgeler Bakanı Lord Moyne, Struma yolcularına Filistin'e giriş vizesi vermemiştir[318].

Gemi kaptanının Akdeniz' devam etmek istememei nedeniyle 23 Şubat 1942 tarihinde gemi Alemdar Römorkörü yedeğinde Karadeniz'e çıkarılarak bırakılmıştır. Ertesi gün Yön burnu açıklarında kimliği belirsiz bir denizaltı tarafından batırılmıştır. Olaydan sadece bir kişi sağ olarak kurtulabilmiştir.[319]

Alman gemileri, Romanya ve Bulgaristan limanları ile, o dönemde Adriyatik'e kıyısı olan Avusturya arasında gidip gelerek, boğazları kendi su yoluna çevirmişlerdi. Sovyetler, Boğazlardan geçen Alman gemilerinin hareketini denetlemediği için Türkiye'ye nota üzerine nota vermektedir. II. Dünya Savaşı'nda, Türkiye'nin müdahil taraf olmayışının eksikliğinin çekildiğine inanan ülkeler yoğunlukta, olduğundan Türkiye'yi savaşa çekmek istiyorlardı. Bu olay da bu amaçla kullanılmıştır.

Bu olaylar üzerine Türkiye Genelkurmay Başkanlığı Hava ve Deniz Kuvvetleriyle, kendi sularında dolaşan, meçhul denizaltı gemilerini arama maksadiyle tedbir aldığı gibi Hariciye Vekaleti de alınan bu tedbirleri muharip devletlere bildirdi.

Deniz Kuvvetlerinin aldığı tedbir, bidayette, elde fazla kuvvet bulunmamasından ötürü zayıftı. Fakat 31 Mart 1944 günü Marmaris

---

[318] **http://www.ntvmsnbc.com/news/22121.asp?cp1=1#BODY,** "Struma batığı Karadeniz'de bulundu"

[319] Filistin'e gitmekte olan Panama bayraklı Strumamotorunun Karadeniz'de Yön Burnu açıklarında bir denizaltı tarafından batırıldığına dair yazışmalar, **BCA** D.:18335, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 171.185..21., Ek-7

açıklarında Krom isimli şilep-taarruza uğrayıp batınca filotilla gemileri Büyükdere'ye intikal ettirilip Boğaz - Zonguldak yolunda ciddi tedbirler alındı.

Buna rağmen 19 Temmuz 1944 günü Kanarya Gemisi taarruza uğradı; fakat zamanında yaptığı sakınma manevrasıyla meçhul denizaltı gemisinin attığı torpidodan kurtuldu.

2. Refah Faciası

Türkiye açısından II. Dünya Savaşının en önemli olaylarından birisi de kuşkusuz Türk Silahlı Kuvvetlerinin seçilmiş ve yetenekli personelini taşıyan Refah gemisinin torpido hücumu ile batırılmasıydı. Bu olay kaza mı yoksa kasıt mı içeriyor hala belirsizliğini korumaktadır.

II. Dünya Savaşı sırasında, Türkiye için, tarafsızlık politikası gütmek suretiyle savaşa girmemek bir temel amaç olarak saptanmıştı. Savaşın en yoğun olduğu evre içerisinde bile taraflarla olan ilişkilerde denge siyasası bir temel hedef olarak ele alınmıştı. Savaşan taraflar Türkiye'yi savaşa sokmak için ellerinden gelen her şeyi yapmışlar, lehte ve aleyhteki bütün enstrümanları kullanmışlardı.

II. Dünya Savaşının dönüm noktası olan, 22 Haziran 1941 günü, Almanya'nın Rusya'ya karşı başlattığı, Barbarossa Harekatından bir gün sonra 23 Haziran 1941 gecesi Refah gemisinin torpido ile batırılması ister istemez akla farklı yaklaşımları getirmektedir. İncelenmesi gereken konu, bu olay sonrasında Türkiye'nin savaşa girmesinin kimin işine geleceğidir. Konunun tam olarak açıklığa kavuşabilmesi için İngiliz, Fransız, Rus ve Amerikan Askeri arşivlerinde çalışılması gerekli ve zorunlu olduğu düşünülmektedir.

1941 yılı başlarında İngiltere Ankara Büyükelçisi, Sir Hugh Montgemery Knutcbull Huggensen Türk ilgililerine "Almanlarla saldırmazlık paktı imzalamazsanız, denizaltı gemilerinizi vereceğiz" [320] dediği gibi, dört uçak

---

[320] Türkiye'nin İngiltere'den satın alacağı denizaltı gemilerinin adları; Uluç Reis, Murat Reis, Oruç Reis, ve Burak Reis olduğunu daha önce görmüştük.

filosunun hediye edileceğini de bildirmişti[321]. Ancak durum İngilizlerin istediği gibi gelişmedi. Almanlar, Rusya'ya karşı planladıkları, Barbarossa Harekatından önce güney yanını güven altına almak istiyorlardı. Bunu için Türkiye'ye yaklaşarak, Türk Alman Dostluk Antlaşması 18 Haziran 1941 tarihinde Ankara'da imzalandı. Barbarossa harekatından habersiz Türkiye, harekatın başladığı 22 Haziran 1941 günü tarafsızlığını ilan etti.

İngilizlerle uzun yazışmalardan sonra, tam bu sıralarda, bir Türk askeri kafilesinin Mısır'dan İngiltere'ye hareket edecek olan İngiliz konvoyuna yetişmek üzere yola çıkarılması kararlaştırılmıştı. Akdeniz'in savaş sahası olmasından ötürü zamanın Müsteşarı Tümamiral Ali Ülgen, bu mürettebatı en kısa yoldan Akdeniz'i geçirmeğe karar verdi, Mürettebat trenle Mersin'e gidecek ve oradan da Refah isimli ticaret gemisiyle İskenderiye'ye geçecekti. Bundan sonra yolculuk İngilizler tarafından sağlanacaktı.[322] İngiltere Deniz Kuvvetlerinin Türk Deniz Kuvvetlerine vereceği dört denizaltı gemisini almak üzere Denizaltı Filotilla Komodoru Yarbay Zeki Işın Komutasında Türk mürettebatı görevlendirilmişti[323].

İngilizler kafilenin ısrarla 25 Haziran'da Mısır'da Port Said'de hazır olmasını istiyorlardı. Mısır'a hangi yoldan gidilmeliydi? İki seçenek vardı. Birinci seçenek deniz yolu, ikinci seçenekse kara yolu idi. Günün koşulları ve kara yolu yetersizliği kafile için kara yolunu cazip kılmıyordu. Bir başka etken ise zaman darlığı idi. Geriye ikinci seçenek kalıyordu. O da gerek müttefik gerek mihver devletleri savaş gemileri ve denizaltı gemileri ile dolu, onların cirit attığı Doğu Akdeniz'den geçerek deniz yolu ile Mısır'a gidilmesi seçeneğiydi. Bu şekilde yapılacak bir seyahatin büyük tehlikeler arz edeceğini evvelden görenler pek çoktu.[324] Olay üzerine Deniz mecmuası

---

[321] Muzaffer Erendil, **Türk Subaylarının İkinci Dünya Harbi Hatıraları,** Ankara, 1999, s 66.

[322] Büyüktuğrul, **a.g.e.,** s.92.

[323] İngiltere'de inşa edilmiş olan dört denizaltı gemimizi vatana getirmek üzere Deniz yarbay Zeki Işın başkanlığında bir heyetin İngiltere'ye gideceğine dair, **BCA**, D.: 6526, F.K.: 30..10.0.0, Y.N.: 62.419..1.

[324] Zekeriya Türkmen, "Türk Basınında Çıkan Haberlere Göre İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye Cumhuriyetinin Savaş Ortamına Çekme Gayretleri", **Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildiriler II**, Ankara, 1999, s.105 .

Refah Vapuru Faciası ile ilgili özel bir sayı yayınlıyor, bu dergide askerî öğretmen Sabri Mengül de askeri kafileyi, denizci olarak 150 kişinin 19'u subay 63 gedikli erbaş 68 erden oluştuğu, havacı olan personelin 20 Hava Harp Okulu talebesi ile 28 kişilik gemi mürettebatının olduğunu belirtmektedir[325].

Deniz Müsteşarı da, iki ay evvel, kendisi de aynı vapurla İskenderiye'ye gitmişti. Hükümet de, İngiltere'de yapımı biten muhripler, denizaltılar ve dört uçak filosunu almak için deniz yolunu tercih etti. Milli Savunma Bakanlığı, askeri kafilenin Mısır'a götürülmesi için Ulaştırma Bakanlığından bir gemi kiralanarak hazırlanmasını istemişti. [326]Refah gemisi bu görev için seçilmişti. Refah gemisi Musevi bir yurttaşımıza ait daha çok adına şarkılar yapılan dünya savaş sanayiinin stratejik maddesi olan Türkiye'nin kromunu taşımakta kullanılan 5.000 tonluk bir yük gemisiydi. Refah gemisi, yolcu gemisi işlevlerine göre dizayn edilmediğinden, gemide sadece mürettebatın acil durumda kullanabilmesi için iki adet tahlisiye sandalı vardı. Geminin telsizi bulunmakta ancak patlama sırasında telsiz cihazı arızalanmış olduğundan yardım çağrısı verilememiş olduğu düşünülmektedir. Geminin Kaptanı, 1908 Deniz Harp Okulu mezunu, 1914 yılında askerlikten ayrılan İzzet Dalgakıran'dı. Kaptan, Kurtuluş Savaşı deniz cephesinde başarılı ve unutulmayacak vazifeler görmüştü. Özellikle Enosis (Trabzon) vapurunun ele geçirilmesi ve müsaderesinde önemli yararlılıklar göstermiş deneyimli bir kaptandı.[327]

Geminin torpido ile batırılması konusu üzerinde önemli durulması gereken bir başka nokta da, Refah gemisinin 23 Haziran 1941 günü

---

[325] Dokümanlarda Hava Harp Okulu Öğrencisi olarak geçmektedir. Doğrusu, Kara Harp Okulu'nu üstün derece ile bitirdikleri için İngiltere'de pilot olarak yetiştirilmesine karar verilen piyade, topçu, süvari, istihkam ve diğer sınıflardan mezun mezuniyet durumundaki pilot adaylarıdır. Esat Arslan, "Refah Faciasının 60 Ncı Yıldönümünde Kara Harp Okulu 1941 Yılı Mezunu Onaltı Şehidimiz" .

http://www.kho.edu.tr/yayinlar/btym/yayinlistesi/yayinlar/Yayin2001/246_refahgemisi.htm

[326]Necmi Osten, **II: Dünya Savaşının Bilinmeyen Yanları**, İstanbul, 1992, s.107.

[327] Türkmen, **a.g.m.**, s.104-105.

hareketinden önce Ankara'daki İngiliz elçiliğinden gelen bir görevli tarafından gemi rotasının verilmesidir. Kaptan İzzet Dalgakıran planlanan rotayı değiştirerek, İngilizlerin vermiş olduğu rotayı planlamıştır.

Refah Gemisi 23 Haziran 1941 günü saat 18.00'de Mersin limanından İngilizlerin çizmiş olduğu rotayı izleyerek ayrıldı. Geminin hareketinden yaklaşık 5 saat sonra 42-45 mil kadar gittikten sonra, Kıbrıs'ın Karpas açıklarındayken saat 23 sularında büyük bir patlama oldu. Gemi kimliği belirlenemeyen bir denizaltı tarafından atılan torpille torpillenmişti. Gemi dört saat su üzerinde kaldıktan sonra battı. Kazada vefat edenler şehit ilan edilerek geride kalanlar için yardım kampanyası düzenlenmiştir[328]. Kafile Komutanı Gv.Kur.Alb. Zeki IŞIN ile Gemi Kaptanı İzzet DALKIRAN gemiyi terk etmeyi reddederek şehit oldular. Kazadan kurtulan Deniz kuvvetleri personelinin ifadeleri ile hasarın geminin iskele (sol) tarafı ortasında, su hattında(çizgisinde) olması nedeniyle, kazadan sonra torpido ile batırıldığı değerlendirilmiştir[329].

Patlamada telsiz cihazı da arızalanmış olduğundan yardım çağrısı verilemiyordu. Kıbrıs adasına 10 mil mesafede olunmasına karşın filikadakiler rotalarını Türkiye'ye çevirmişlerdi. Bir tahta parçasına tutunarak kazadan kurtulan kafilede 1941 Kara Harp Okulu mezunu bir pilot adayı olarak bulunan emekli Hava Pilot Kurmay Albay Haydar Gürsan da olay anını şöyle anlatıyordu. :

"Saat 23.00 sıralarında torpillendik. Az sonra da battık. Bir tahta parçasına tutunarak yaşam kavgası vermeye başladım. Sabahın ilk saatlerinde iki kanatlı iki kişilik bir Fransız uçağı en çok 25 metre yüksekten uçmaya başladı. Makinalı tüfeği olan uçağın pilotu ile arkada oturan rasıt (gözetleyici)'ın yüzlerini net olarak görüyordum. Bu uçak çevremizde ne arıyordu? Sabahın ilk saatlerinde? Üzerimde bir süre dolaştıktan sonra

---

[328] **BCA** D.:13734, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 140.5..15., Ek-8.

[329] Mahmut Goloğlu, **Milli Şef Dönemi**, Ankara, 1974, s.133.

uzaklaştı. Uçak haber verir de yardım gelir diye umutlanmıştım, ama 46 saat denizde kaldım, hiç yardım gelmedi."[330]

Keşif, denizaltı harekatında çok büyük önem arz etmektedir. Su üstü araçlarına karşı yapılan harekatın, görev yerine getirildikten sonra havadan keşfinin yapılması görev kapsamı içerisindedir. Harekatı düzenleyen komutanlık tarafından hedefin son durumu hakkında bilgi ancak havadan keşif uçakları ile elde edilebilmektedir. Bu bağlamda, Albay Gürsan da; sabahın ilk saatlerinde facia mahallinin üzerinde uçan Fransız uçağı keşif görevini yerine getirerek sonucu kendi makamlarına bildirme görevini yaptığı değerlendirmesini yapıyordu. [331][

İrdelenmesi gereken o, ortamda hangi ülkenin ya da tarafların ulusal çıkarına hizmet için Refah gemisi batırılmıştır? İngiltere'nin Ankara'daki Büyükelçisi günün ışımasını beklemeden birkaç saat sonra bu olayla ilgilerinin bulunmadığını bildirerek, Akdeniz'de bulunan Alman ya da İtalyan denizaltılarını suçlamıştır. Ancak gözlerden uzak tutulan bir sorun vardı. İngiliz Hükümeti Londra'dan resmi bir açıklama yapmamıştı. Buna karşılık Almanya DNB Ajansı aracılığıyla resmî bir açıklama yaptı:

"İtalya'nın ve bizim olayla ilgimiz yok! Alman askerî yetkilileri şu nokta üzerinde dikkatle durmaktadırlar. Olaydan bir kaç saat sonra İngilizler olayla ilişkilerinin bulunmadığını bildirmişlerdir. Oysa ki, denizaltı harekâtının düzenlenmesini bilen herkesçe malumdur ki, harekatta bulunan denizaltıdan bu kadar kısa zamanda haber olmak olanaksızdır ."[332]

Refah Faciası Türkiye'nin her ne pahasına olursa olsun İkinci Dünya Savaşına girmeme bağlamındaki denge siyasasına indirilebilecek en son darbelerden biriydi. Ülkeyi bir baştan bir başa büyük bir yas içerisine sokan

---

[330] Osten, **a.g.e.,** s.107.

[331] Osten, **a.g.e.,** s.107.

[332] Osten, **a.g.e.,** s.108.

bu faciada ülkemiz canından can koparmak pahasına her şeye karşın denge siyasetine devam etmiştir[333].

Olay 29 Nisan 1943 günü mahkemeye intikal ettirildi, zamanın Milli Savunma Bakanı ve Ulaştırma Bakanı da sorumlu görülüyordu. Fakat Büyük Millet Meclisi Bakanlar hakkında takipsizlik kararı verdi. Bunun neticesi olarak mahkemeyi yapan Ankara Ağır Ceza Mahkemesi de sanıklar için beraat kararı verdi.

3. Atılay Denizatlısının Batışı

Denizaltılar ikinci dünya savası sırasında etkin bir şekilde kullanılıyordu. Türkiye, gelebilecek her türlü tehlikeye, bilhassa boğazlara yöneltilecek bir denizaltı hücumuna karşı tetikteydi. Atılay 14 Temmuz 1942'de, İngilizler tarafından Çanakkale Boğazı'nın güvenliği için döşenen, manyetik güvenlik hatlarını kontrol etmek için, boğazın derinliklerine daldı. Atılay, yaklaşık, elli yıllık bir aradan sonra, İstanbul tersanelerinde inşa edilen ilk denizaltı gemisiydi. 1939 yılında, Haliç tersanelerinde denize indirilmişti.

Bir emniyet botu, yüzeyden, Atılay'ı takip ediyordu. Bu takip, bir süre sonra, kötü hava nedeniyle yarım kaldı. Belli bir süre sonra bölgedeki gemileri denizaltında kuvvetli bir patlama sesi duydular[334]. Saatler geçti. Atılay'dan hiç bir ses çıkmadı. Aynı gece, , denizaltının battı şamandırası bulundu. Şamandıradaki telefon işliyor, ancak mürettebattan ses çıkmıyordu. Atılay denizaltısı, 38 personeli ile birlikte, batmıştı. Gemi, vazife dalışı sırasında, Almanların vaktiyle dökmüş olduğu mayınlara çarparak battığı düşünülmektedir. Mecidiye Kruvazörü, Turgutalp Maçunası[335] Saldıray

---

[333] Burhanettin Seri tarafından hatıratında, "Olayın başlangıcında geminin kimin tarafından batırıldığı meçhul kalmışsa da, yapılan araştırmalar sonucunda Fransa'nın o zaman ki Vishi Hükümeti'nin bir denizaltısı tarafından batırıldığı belirlendi. Bu tespit sonucunda Fransızlar'dan iki savaş gemisi tazminat olarak alındı. Ancak bu olay o zamanki ortam nedeniyle gizli tutuldu." ifade edilmiştir. **DKDTA**, "E.Alb. Burhanettin Seri ile Yapılan Görüşme", O.N.:214, R.N.:9, S.N:6, s.19.

[334] Olay ile ilgili Donanma Komutanlığı telgrafı, **BCA** D.:18342, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 171.186..4., Ek-9

[335] Üstünde ağır vinçlerin olduğu bir nevi duba.

Denizaltı gemisi ve Sultanhisar Muhribi derhal olay yerine gittilerse de gemiyi bulamadılar.

Almanların, Çanakkale Boğazı dışına mayın dökmüş oldukları, vaktiyle, Alman Deniz Ataşesi tarafından Genelkurmay Başkanlığına ve oradan da Donanma Komutanlığına bildirilmişti. Buna rağmen, Genelkurmay Başkanlığı ve Donanma komutanlığını, yazdıkları emirde mayın tehlikesini belirtmemekle suçlayanlar da olmuştur[336].

D. SAVAŞ SIRASINDA YÜRÜTÜLEN ÖĞRETİM FAALİYETLERİ

Deniz Harp Akademisi'nde II.Dünya savaşı öncesinde Alman eğitmenler tarafından eğitimler verilmekteydi. Bu subaylar Alman Donanması'nda üstün hizmetler görmüş ve bazıları Amiral rütbesindeydi. Savaşın başlamasıyla birlikte önce Kara ve Hava Harp Akademisi'nde görevli Alman subayları ayrıldılar. Hava Harp Akademisi'ne ise İngiliz danışmanlar geldi. Harp Akademileri'nde 1938-1939 eğitim yılı ilginç bir yıldı bu dönemde hem Alman hem de İngiliz danışmanlar aynı dönemde görev yapmışlardı.[337]

Deniz Harp Akademisi'ndeki Alman eğitmenler de memleketlerine dönmüşlerdi. Akademide bir yıl süreyle yalnız Türk öğretmenleri tarafından eğitim verilmişti. Bir süre sonra İngiliz eğitmenlerin yalnızca akademide değil Deniz Harp Okulu ve Deniz Lisesinde de eğitim vermeleri maksadıyla inceleme yapmalarına izin verildi[338].

1942 senesinde Akademiye muvazzaf İngiliz Subay öğretmenlerinin getirilmesi kararlaştırıldı ilk olarak Albay Lagett gelmişti, bir yıl sonra bunu Bnb. Halahan değiştirdi[339]. Eğitim sistemi içerisinde, dersleri Türk

---

[336] Büyüktuğrul, **a.g.e.,** s.92.

[337] BüyükTuğrul, **Cumhuriyet Donanması'nda**, s.380-382.

[338] 2 İngiliz subayın Deniz Harp Akademisi ile Deniz Harp Okulu ve Lisesine girmeleri, tetkik seyahati, talim ve tatbikatlara katılmaları için izin verilmiştir, **BCA** S.:2/16626, F.K.: 30.18..1.2, Y.K.: 96.82..10.

[339] Bnb. F. J. C. Halahan'ın Deniz Harb Akademisi'nde çalıştırılmasına izin verilmesi, **BCA** S.:2/18126, F.K.: 30.18..1.2, Y.K.: 98.51..13.

öğretmenleri veriyor, İngilizler de onlarla birlikte bulunuyordu. Ayrıca olarak deniz tabiyesi, Deniz havacılığı ve deniz tarihi derslerini de veriyorlardı.

Türkiye'nin savaş sırasındaki belirsiz durumu nedeniyle, herhangi bir savaş halinde okulların İstanbul'dan naklinin güç olacağı düşüncesiyle, okulların İstanbul dışına, Anadolu'ya taşınması kararı verildi. 1941 senesinde alınan karara göre okullar aşağıdaki yerlere taşındılar;

- Harp Akademisi : Ankara'ya,
- Deniz Lise ve Harp Okulu : Mersin'e,
- Gedikli Okulu : Mersin'e,
- Talim Alayı : İskenderun'a,

Okulların, İstanbul'dan uzaklaştırılması emniyetlerini sağlamıştır. Yalnız emniyetinin yanında, İstanbul ve Karadeniz çocuklarının Mersin'deki bir okula, gitmeyi istememeleri nedeniyle Deniz Kuvvetleri bir müddet için yeterli subay ve erbaş(astsubay) adayı bulamamıştır. Mersin'de okulların yerleştirildiği tesisler çocukların okumasına ve yaşamasına elverişli değildi. Her iki durum da moral kırıklığına neden olduğundan, Deniz Kuvvetleri okulları tekrar İstanbul'a nakledecek imkanlar aramıştı. Nihayet savaşın bitmiş olduğu 1945 senesinde bütün okullar İstanbul'daki eski binalarına geri taşındılar.

E. SAVAŞ SIRASINDA ESİR MÜBADELESİ ENTERNE FAALİYETLERİ

Akdeniz'de savaşan devletlere ait gemi ve uçaklar zaman zaman arıza veya yaralanma nedeniyle Türkiye karasularına girerek Türk makamlarına teslim olmuşlardır. Teslim olan bu personelden yaralı olanlar tedavi edilerek, ülkelerine gönderilmiş veya savaş sonuna kadar Türkiye'de misafir edilmişlerdir. Uçak ve gemiler savaş sonrasında yapılan antlaşmalara

göre devletlerine veya müttefik güçlere teslim edilmişlerdir. Bunlardan bazıları ise Türkiye tarafından satın alınmıştır[340].

Akdeniz'de yapılan deniz harekatlarının doğal sonucu olarak Alman, İtalyan, Fransız ve İngiliz gemileri ve uçakları limanlarımıza sığınmışlardır. Almanya'nın Fransa'yı işgali sonrasında, kurulan hükümete hizmet etmemek için, 10 Temmuz 1941 tarihinde Suriye'nin Laskiye limanında bulunan Fransız Deniz Kuvvetlerine bağlı 11 yardımcı sınıf gemi, İskenderun'a gelerek Türkiye'ye teslim oldular[341].

Ayrıca Türkiye'nin tarafsız olması nedeniyle savaşan devletlerden, İngiltere ve İtalya bir daha cephelerde görev alamayacak derecede ağır yaralı olan subay ve erlerin, tarafsız Türkiye Limanlarında mübadele edilmesi hususunda anlaşmışlardı, İngiltere ve İtalyan Hastane gemileri bu yaralıların Türkiye Hükümeti tarafından gösterilecek bir Limana getirecekler ve orada mübadele edeceklerdi.

Mübadele aşağıdaki limanlarda yapıldı :

- İzmir Limanında : 8 Nisan 1942 tarihinde[342]
- Mersin Limanında : 23 Mart 1943 tarihinde [343]
- İzmir Limanında : 18 Nisan 1943 tarihinde.[344]

Türkiye, Alman, İtalyan, ve İngiliz esirlerin değişimi sırasında da görev yapmıştır[345]. 1943 yılının Ağustos ayı içerisinde İngilizlerle Almanlar arasında da İzmir'de esir mübadelesi gerçekleşmiştir.[346]

---

[340] Erdek'de gözaltındaki Fransız gemilerinin satın alınması, **BCA** D.:6636, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 62.421..21.

[341] Işın, **a.g.e.,** s.46.

[342] İzmir limanında mübadele edilen yaralı İngiliz ve İtalyan esirlerin mübadelesi hakkında İzmir Valiliği'nin raporu, **BCA** D.:102181, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 124.881..11.

[343] İngiliz savaş esirleri ile İtalyan esir ve enternelerinin Mersin'deki mübadelesinde görevli Kızılay Cemiyeti'ne İngiltere Büyükelçiliği'nin teşekkürü, **BCA** D.:203110, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 179.236..1.

[344] İtalyan ve İngiliz yaralı ve hasta savaş esirlerinin İzmir'de mübadelesi sırasında gösterilen dostluktan dolayı, İtalyan ve İngiliz Büyükelçilerinin hükümetimize teşekkür mektupları, **BCA** D.:424689, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 239.613..15.

8 Eylül 1943 tarihinde İtalya Müttefiklerle mütareke yapması sonrasında Almanlar tarafından Rodos Adası'nın havadan bombardımanı sırasında, 11 Eylül 1943 günü, İtalyan Donanması'na ait 1 hücumbot, 2 askeri motor ve 7 sivil deniz aracı, 29 subay, 64 erbaş, 252 er olmak üzere toplam 345 personel kadırgaya gelerek teslim olmuşlardır. Ayrıca 12-13 Eylül tarihlerinde de 3 tekne ile 5 subay, 28 er gelmiştir[347]. Enterne işlemi yapıldıktan sonra uzman İtalyan subay ve erbaşları, kendi istekleriyle, daha önce İtalya'dan satın alınan Türk Avcıbotu ve mayın gemilerinin bakım işlerinde de kullanıldılar.

Türkiye savaş süresince, sadece kendi topraklarında olan esir mübadelelerine karışmamış, savaşan tarafların karşı tarafta olan esirlerinin bakım ve yardımlarını, esirin ait olduğu devlet adına da yapmıştır[348]. Ayrıca savaş sırasında Yunanistan'a da insani yardımda bulunmuştur. Bu yardımları yaparken işgalci İtalya'nın da olurunu alabilmiştir.[349]

---

[345] Kızılay Cemiyeti, Cenevre Anlaşması gereği Almanya, İtalya ve İngiltere arasındaki hasta ve yaralı esirlerin değişiminde de görev yaptığı, **BCA** D.:203111, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 179.236..2.

[346] İzmir'de yapılan, İngiltere ile Almanya arasında yaralı esir değişimi, **BCA** D.:422270, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 235.589..1.

[347] Rodos adasının havadan ve denizden bombalandığı ve iltica eden İtalyan gemileriyle asker ve sivilleri bildiren yazı, **BCA** D.:51164, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 55.367..23. Ek-10.

[348] Kızılay aracılığıyla, İngiltere'de bulunan Alman savaş esirlerine yapılan yiyecek yardımı, **BCA** D.:203117, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 179.236..8. ve Kızılay aracılığı ile Almanya'da bulunan İngiliz esirlerine yardım maksadıyla Ankara'daki İngiliz Elçiliği'nin yardım gönderme teklifinin uygun görüldüğü, **BCA** D.:20352, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 178.234..11.

[349] Yunanistan'a yapılan yardımlara örnek olarak, **BCA** D.:181200, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 169.176..37. Ek-11

V. II. DÜNYA SAVAŞI SONRASI SİYASİ GELİŞMELERE PARALEL DEĞİŞEN DENİZ KUVVETLERİ (1945-1950)

Daha önce de değindiğimiz gibi, denizler, uluslararası ilişkilerde, tarihin en eski çağlarından beri ulaşım, ticaret, askeri ve strateji gibi nedenlerle çok önemli roller oynamıştır. Ancak, yakın zamanlarda gelişen bilim ve teknoloji sonucunda denizlerden yararlanma alanlarının genişlemesi ve artan ihtiyaçlar, denizlere olan ilgiyi ve onlara egemen olma çabalarını çoğaltmıştır. Bu da, uluslararası ilişkilerde yeni mücadele alanlarının ve sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Gerçi, denizlerin yarar ve öneminin çok önceden anlaşılmış olması ve bu alanda ortaya çıkan rekabet ve çatışmalar; deniz hukukunun da, uluslararası hukukun en eski konularından birisi olarak meydana gelmesine neden olmuştur. Ancak, XVII. yüzyılın başlarından itibaren oluşan uluslararası deniz hukukunun temel kaynağı, örf ve adet hukukuna dayanmıştır. Bu nedenle de deniz hukukuna, yazılı bir biçim verilmek istenmişti. Bu amaçla ilk resmi girişime Milletler Cemiyeti çerçevesinde geçilmiş, fakat başarı sağlanamamıştır. Bu alandaki ikinci girişim ise, 1947 yılında Birleşmiş Milletler Örgütü çerçevesinde olmuştur. Örgütün konuyu benimsemesi üzerine yapılan çalışmalar sonucunda, 24 Şubat - 27 Nisan 1958 tarihleri arasında Cenevre'de toplanan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı, daha önce Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'na sunulmuş olan bir andlaşma taslağı üzerinde çalışarak, deniz hukukuyla ilgili şu dört andlaşma metnini kabul etmiştir: "Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi", "Açık: Denizler Sözleşmesi", "Kıta Sahanlığı Sözleşmesi", "Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunmasına dair Sözleşme"[350].

29 Nisan 1958 tarihinde imzalanan ve her biri daha sonraki yıllarda değişik sayıda devlet tarafından kabul edilen Cenevre Sözleşmeleri, deniz hukukunda en önemli gelişme ve bu alandaki başlıca kaynak olmuştur.

Ancak, Cenevre Sözleşmeleri'nde bulunan hukuki boşluklar, Konferansta bazı konularda anlaşmaya varılamaması, özellikle Karasularından yabancı

---

[350] **http://www.anadolu.be/ege/egedosyasi.html.**

gemilerin zararsız geçiş hakları tanımının açıkça yer almamış bulunması ve deniz hukukuna yeni bir kavram olarak giren "Kıta Sahanlığı"nın[351]bazı ilkelerinin de hızla gelişen teknoloji ve uluslararası toplumda meydana gelen, değişme ve isteklere karşı anlamını kaybetmesi gibi hususlar, deniz hukukunun bir defa daha Birleşmiş Milletler Örgütü öncülüğünde ele alınmasına, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nın toplanmasına yol açmıştır[352].

Denizlerde politik mücadele kızıştığı II. Dünya Savaşı sonrasında, Türkiye'nin deniz politikasına yön verecek olan deniz kuvvetlerinde daha teşkilat yapısı oturmamıştı. Özellikle uluslararası deniz politikalarından habersiz ve bu konuda tam bir eğitimi olmayan denizciler, diplomatlar ile uluslararası ilişkiler uzmanlarıyla oluşmuş kadrolar, gelişen duruma hazır değillerdi.

Dünyada bu gelişim olurken, Türkiye II. Dünya Savaşı'nın sonuna yine iç çekişmeler, kişisel mücadeleler ile giriyordu. 1921 yılından itibaren, Türk Silahlı Kuvvetlerine komuta etmiş olan, Mareşal Fevzi Çakmak 12 Ocak 1944 tarihinde, kendisine danışılmadan(-bugün için danışılma söz konusu olmamasına rağmen, o günün şarları, Mareşal'ın hizmetleri ve de savaşın bitmemiş olması göz önüne alındığında karşılıklı mutabakatın gerektiği değerlendirilmektedir)[353] yaş haddinden sonra emekliye ayrılarak, yerine Orgeneral Kazım Orbay Genelkurmay Başkanı olarak atandı[354].1945 senesinde Türk Donanmasına 10 seneden beri komuta etmekte olan Koramiral Şükür Okan yaş haddinden emekliye ayrılmış[355] ve yerine

---

[351] "Kıta Sahanlığı" terimi, aslında coğrafyacılar ve jeologlar tarafından kullanılan teknik bir terimdir. Yapılan araştırmalara göre, deniz yatağının, kıyıdan itibaren 200 metreye kadar derinleşmesi yavaş yavaş olmakta; 200 metreden sonra derinlik birden bire çoğalmaktadır, işte kıyıdan bu 200 metre derinliğe kadar giden deniz yatağına coğrafyacılar ve jeologlar "Kıta Sahanlığı" adını vermektedirler. Sevin Toluner, **Milletlerarası Hukuk**, İstanbul, 1974, s. 198.

[352] Deniz Hukuku ve gelişmeleri hakkında geniş bilgi için bkz. Toluner, **a.g.e.,** s. 59 vd.

[353] Mareşal'ın emekliliğinin arka planını için, Süleyman Yeşilyurt, **Mareşal ve İnönü'nün Bitmeyen Kavgası,** İstanbul, 2006.

[354] **BCA** S.:18415, F.K.: 30.11..1.0, Y.N.: 165.2..9.

[355] **BCA** S.:19541, F.K.: 30.11..1.0, Y.N.: 176.18..20.

Tümamiral Mehmet Ali Ülgen Donanma Komutanı olarak atanmıştı. Aynı tarihlerde Tuğbay Sadık Altıncan da Genelkurmay Deniz Müşavirliği görevine atanmıştı.

Bu değişiklik, Deniz Kuvvetlerinin Genelkurmay ile olan ilişkilerinde bazı yeniliklerin yapılmasını da sağladı. Genelkurmay Başkanlığı yapısı içerisinde, Deniz Müşavirliği olarak temsil edilen Deniz Kuvvetlerinin daha aktif olarak temsil edilebilmesi için, denizci şubelerin yapıları değiştirilerek bu şubeler üzerinde daha otoriter bir yönetim sağlanabilmesi maksadıyla "Deniz Kurmay Başkanlığı" oluşturulmuştu. Bu yapılanma ile Deniz Harekatı planlaması yine Genelkurmay Başkanlığı sorumluluğunda, Deniz Kuvvetlerinin idari faaliyetleri eğitim konuları Deniz Kurmay Başkanlığı sorumluluğunda yürütülmeye başlandı.

Bu teşkilat, deniz kuvvetlerine daha fazla serbesti kazandırmıştı. Bu suretle Deniz Harbi planlaması ve yönetiminde Genelkurmay Başkanlığı; idari işlerden uzak olacağı için; daha uygun hareket edebilecekti. Nitekim gerçekte de böyle oldu. Bu dönem içerisinde daha evvel gerçekleştirilemeyen bir çok talimname Deniz Kuvvetleri için hazırladı.

Yeni teşkilatın tek uygun olmayan tarafı Deniz Kuvvetleri'nde en büyük makamının denizde, yani donanmanın başında olmasıydı. Rütbede ve tecrübede kıdemli olan bir Amiralin, idare ve harekat planlarının yapıldığı yerden uzak sahada yaşaması önemli bir problemdi.

A. SAVAŞIN DENİZLER ÜZERİNDEKİ ETKİSİNİ AZALTMA ARAYIŞLARI

Bu arada Almanlar, Müttefikler'in Ekim 1944'ten itibaren Ege Denizi'nde denizden ve havadan giriştikleri askeri harekât üzerine, adaları terk etmek zorunda kalınca, Türkiye'yi Oniki Ada'yı almaya davet ettiler. Türkiye bu durumu İngilizlere sorması üzerine olumsuz yanıt aldı. İngiltere, Ankara Hükümeti'nden gelen bir istek olmamasına rağmen, Türkiye'nin Oniki Ada ile ilgilenmesine şiddetle karşı çıkmıştır. İngiltere ile Amerika Birleşik

Devletleri'nin birlikte verdikleri karara göre, İngiliz donanması, Türkiye'nin istek göstermediği, Oniki Ada'yı sonradan (1945 yılı içerisinde) ele geçirdi[356].

Daha önce belirtildiği üzere Sovyet Rusya, savaşın başlarından beri Boğazlar statüsünde lehine olacak değişikliklerin yapılması için çeşitli girişimlerde bulunmuş, fakat bunlardan bir sonuç alamamıştı. Sovyet Rusya, II. Dünya Savaşı'nın sonlarına yaklaştıkça Boğazlar'la ilgili isteklerini daha açık şekilde ortaya koymaya başlamış ve bu konuda müttefiklerinin de desteğini sağlamak için çalışmalarına yoğunluk vermişti.

Sovyet Rusya, 1945 yılı Ocak ayında, Boğazlar konusunda İngiltere'den destek vaadi almış, Yalta Konferansı'nda da, 10 Şubat 1945'te, Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesini istemiştir. Ancak, daha önce de belirtildiği gibi, İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri, Rusya'ya Boğazlar'dan daha geniş; bir geçiş hakkının verilmesini prensip olarak kabul etmekle birlikte, bu konferansta, konunun daha sonra dışişleri bakanları düzeyinde yapılacak bir toplantıda görüşülmesini ve durumdan Türkiye'ye bilgi verilmesini kararlaştırmışlardır[357].

Bu arada yine Yalta Konferansı'nda, Başkan Roosevelt, Türkiye'nin kurulmakta olan Birleşmiş Milletler Örgütü'ne katılmasını istemiştir. Churchill de, Türklerin savaşın en güç yıllarında takındığı dostça işbirliği tutumunu dile getirerek, Başkanı desteklemiştir. Stalin de istemeyerek müttefiklerinin önerisini kabul etmiştir.

Yalta Konferansından sonra İngiltere, 20 Şubat 1945'te, Türkiye'ye bir muhtıra vererek, 25 Nisan 1945'te Müttefikler arasında San Fransisco Konferansı'nın toplanacağını, buna ise 1 Mart 1945 tarihinden önce Almanya'ya savaş ilan etmiş olan ülkelerin davet edileceğini, Türkiye'nin de

---

[356] **http://www.turk-yunan.gen.tr/turkce/iliskiler/yunanistanin_bagimsizligi.html**

[357] Sibel Turan, "Montreux Sözleşmesi Çerçevesinde Türk-Rus İlişkileri ve Günümüze Etkileri", **Trakya Üniversitesi Dergisi,** Sosyal Bilimler C serisi,C.1, S.1, Edirne, Haziran 2000, s.45-61.

bu tarihten önce savaşa girmeye karar verirse Birleşmiş Milletler Bildirisi'ne katılabileceğini bildirdi.[358]

Türkiye, bu muhtıradan üç gün sonra, 23 Şubat 1945'te, Almanya ile Japonya'ya savaş ilan etti. 27 Şubat günü de, Birleşmiş Milletler Bildirisi'ni imzaladı. Bunun üzerine 5 Mart 1945'te San Fransisco Konferansı'na resmen davet edildi ve böylece Birleşmiş Milletler Örgütü'nün kurucu üyeleri arasına katıldı.

San Fransisco Konferansı sonunda alınan kararlardan biri de, her devletin kendi karasuları içindeki deniz mayınlarını temizleyerek, denizlerin güvenilir bir ulaştırma yolu haline getirilmesiydi. Karasuları dışındaki mayınlar da, sahanın yerine göre, ilgili devletler öncelikle de mayınları döken devletler tarafından müştereken taranacaktı.

Savaşa katılan devletler, hangi sulara mayın döktüklerini, doğru coğrafi mevkilerini vermek suretiyle İngiltere Deniz Bakanlığı'na bildirecek; tarayan devletler de taradıkları sahaya dair rapor vereceklerdi. İngiltere Deniz Bakanlığı, Amerikalılarla birlikte bu bilgileri bir havuzda toplayarak, tüm dünya denizcileri için NEMEDRI[359] adı verilen periyodik harita yayını yapacaklardı. Bu haritalarda dünya denizlerinden hangilerinin mayınlı, hangilerinin temiz olduğu belli olduğu gibi; mayınlı denizlerin serbest geçit rotaları da gösteriliyordu.

Bu kararlar kapsamında, Türk Deniz Kuvvetlerine de Çanakkale ve İstanbul Boğazı dışına, Almanlar tarafından dökülen mayınları taramak görevi düştü[360]. Fakat Türk Donanması emrinde bu mayınların hepsini bir anda tarayacak kadar bol miktarda tarama gemisi yoktu. 1945 senesindeki

---

[358] Kemal Yakut, **İkinci Dünya Savaşı**, http://www.aof.edu.tr/kitap/IOLTP/2292/unite07.pdf, s.151.

[359] NEMEDRI: North European and Mediterranean Route Instruction- Kuzey Avrupa ve Akdeniz Rota Talimatı

[360] Sularımızda yapılan arama, tarama hareketleri ile denizlerimizde yapılacak tarama işleri konusunda Akdeniz Mayın Tarama Kuruluna açıklama yapmak üzere Roma'ya gidecek Vahdettin Aytan Hakkında Karar, **BCA** S.:3/5000, D.: 42-201, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 112.75..6. Ek-12

tarama filotillası Hızırreis sınıfı üç gambottan tadil edilmiş, mayın tarama gemisiyle Kavak sınıfı iki motordan ibaretti.[361]

Çanakkale Boğazı dışındaki mayınlara taramak için emir Mayıs 1945'de verilmişti. Genelkurmay Başkanı ve Deniz Kurmay Başkanı Ankara'dan bizzat Mayın tarama sahasına giderek tarama faaliyetlerini de yakından incelediler.

İstanbul Boğaz önü taraması[362] için Eylül 1947 ayında emir verildi. Görev kısa zamanda başarı ile yapıldı ve sahanın tamamıyla temizlenmiş olduğu ilgili makamlara bildirildi. Bu taramalar sırasında Bodrum Gemisi, dolaşan mayın tarama cihazını toplarken bu cihaza bir mayının takılıp teknenin .altına doğru gelmekte olduğu fark edemedi. 27 Mayıs 1947 günü bu mayın teknenin altında infilak ederek Bodrum gemisini batırdı. Geminin bütün mürettebatı diğer gemiler tarafından kurtarıldı. Sadece Üsteğmen Feyzullah Korel Şehit oldu.

Bodrum önünün taranması ile Türk Deniz Kuvvetleri 1949 senesinde kendisine düşen mayınları, tarayarak görevini tamamlamış oluyordu.

B. BATI İLE İLİŞKİLERİN GELİŞİMİ PARALELİNDE DENİZ KUVVETLERİNİN DEĞİŞİMİ

Savaşı sonlarına doğru, Sovyet Rusya'nın Türkiye'den istekleri artıyordu. Almanya'nın yenilmesi ve Sovyet ordularının başarıları, Sovyetlerin Türkiye'ye karşı tutum ve davranışlarını tamamen değiştirdi. Takiben, Sovyet Rusya; 19 Mart 1945'te, 17 Aralık 1925 tarihli Türk-Sovyet Tarafsızlık Andlaşması'nı feshettiğini açıkladı. Böylece, Türkiye ile Sovyet Rusya arasındaki ilişkilerde, yeni bir donem başladı[363].

---

[361] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması,** s.100.

[362] Karadeniz boğazı ile Samsun arasında gece sefer yapılması yasak edildiğinden mayınlara çarpan gemileri kurtarmak maksadıyla hareket eden kurtarma gemileri için bu yasağın kaldırılması isteği. **BCA** D.: 181248, F.K.: 30.10..0.0, Y.N.: 169.177..44.

[363] Cahit İstikbal, "Boğazlarda Tarihsel Perspektif ve Rusya'nın Kağıdı", http://www.turkishpilots.org.tr/koseyazisi.asp?kategori_no=20&id=142 , 27 Mayıs 2003.

Türkiye'nin dış siyasetinde bu önemli gelişmeler olurken, 7 Mayıs 1945'te Almanya teslim oldu ve II. Dünya Savaşı Avrupa'da sona erdi. Böylece Türkiye, Almanya ve müttefiklerine savaş ilan ettikten iki ay on beş gün sonra, savaşa fiilen katılmadan, II. Dünya Savaşı'nı Müttefikler yanında galip devletlerden biri olarak bitirdi.

Bu nedenlerle Türkiye, savaşın dışında ve tarafsız kalmayı esas kabul etmekle birlikte, II. Dünya Savaşı'nın başlarından itibaren bir saldırıya veya savaşa girmek zorunda kalabileceği ihtimaline karşı, yurdu savunmak üzere her türlü önlemi almış ve bu arada seferberlik ilan etmiştir.

Türkiye'nin savaşın başlarında nüfusu 18 milyon kadardı (1940 Nüfus Sayımına göre 17.820.950). Bu nüfusun % 75.6'sı köyde yaşıyordu. Bu bakımdan ülke tarıma dayalı bir yapıya sahipti. Ancak, büyük çabalara rağmen, ülkede tarım sektörü istenilen düzeye ulaşamamıştı. Bunun yanı sıra, Türk sanayisi ise henüz kuruluş aşamasındaydı[364].

Bu genel çerçevede II. Dünya Savaşı sırasında Deniz Kuvvetleri'nin elinde yardımcı gemilerin dışında, vurucu güç olarak 3 kruvazör, 2 torpido kruvazörü, 6 destroyer, 10 denizaltı, 3 hücumbot olmak üzere toplam 24 savaş gemisi vardı. Bu gemilerin bir kısmı da tip olarak eskiydi[365]. Türkiye'nin savaş sırasında tedarik ettiği gemiler ve hangi ülkelerden alındıkları IV. Bölümde verilmişti.

Savaş sonrasında artan Sovyet tehdidi Türkiye'nin silahlanma ihtiyacına neden oldu. Savaşan ülkelerin, barış ile birlikte ellerinde atıl durumda kalan silahları tehdide maruz kalan devletler için nimet olarak görünmekteydi. Bu nimetlerin daha sonra nasıl bir külfete dönüşeceğini zaman gösterecekti.

Bu dönem içerisinde Deniz Kuvvetlerindeki en büyük değişiklik, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın kurulması olmuştur. Bu değişim Amerikalıların etkisiyle olmuştur. 1949 yılı başlarında, Genelkurmay Başkanlığı'nda uzun süreli bir eğitim serisi (Konferanslar) düzenlenmişti. Genelde, Amerikalı

---

[364] Komisyon, ,"Tarımsal Yapıda Değişme ve Gelişmeler" **http://tarimsurasi.tarim.gov.tr/PDFLER/II.Komisyon.pdf ,"**

[365] Raşit Metel. **Atatürk ve Donanma.** İstanbul 1966, s. 152. 161.

Subaylar tarafından yönetilen, bu eğitim serisinin amacı, o tarihlere kadar Alman teşkilatı esaslarına göre yönetilen Türk Silahlı Kuvvetleri'nin yeniden ve Amerikan teşkilat esaslarına göre düzenlenmesiydi[366]. Bu durum daha sonra Yüksek Askeri Şura ve hükümette ele alınarak 15 Ağustos 1949 tarihinde 5398 sayılı "Kuvvet Komutanlıkları" yasası çıkarılmış ve böylelikle yeni bir teşkilat kurulmuştur. Kuvvet Komutanlıkları yasası batı demokrasilerindeki sistemler örnek alınarak, Genelkurmay Başkanı'nı Milli Savunma Bakanı'na bağlamıştır[367].

1. Yeni Stratejik Ortak ABD Ve Deniz Kuvvetlerine Destek/Yardım Faaliyetleri

II. Dünya Savaşı sonrasında, askeri gücünü gerek konvansiyonel, gerek nükleer alandaki silahlanmasıyla pekiştiren Sovyetler Birliği, ABD'ne rakip bir "süper" güç olarak ortaya çıkmıştır. Bu dönemde, Sovyetler Birliği savaş sırasında Boğazlarda geçişlerin düzenlenmesinde Sovyet karşıtı bir tutum takınılmasına ilişkin haksız iddiasını ileri sürerek, iki ülke arasındaki 1923 tarihli Dostluk Antlaşmasını yenilemeyi reddetmiştir.

Soğuk Savaşın ilk yıllarında, Türkiye ile Sovyetler Birliği arasında yaşanan bu gelişme ve Sovyetler Birliği'nin Türkiye'ye tehdit oluşturan bir süper güç olarak ortaya çıkması, Türk-Amerikan ilişkilerini de büyük ölçüde etkilemiş ve Türkiye ile ABD arasında bir yakınlaşma doğmuştur. Türkiye'nin güvenliğinin sağlanmasının Amerikan çıkarlarına da uygun olması, Truman Doktrini ve Marshall Planı'nın uygulanmasında rol oynamıştır.

12 Mart 1947'de, Truman Doktrini'nin ilan edildiğini ve ardından da Amerika Birleşik Devletleri Kongresi'nin "Yunanistan ve Türkiye'ye Yardım Kanunu"nu kabul ettiğini, 22 Mayıs 1947'de Başkan Truman'ın onaylamasıyla kanunu yürürlüğe girdiğini incelemiştik. Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri arasında, bu yardımın ne şekilde, nasıl ve hangi amaçlarla kullanılabileceğine

---

[366] **DKDTA**, "E.Alb.Şemsi Bargut ile Yapılan Görüşme", O.N.:212, R.N.:9, S.N:7, s.29.

[367] Kuvvet Komutanları atama kararnamesi, **BCA** S.:03/9484, D.: 76-725, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 119.49..5. Ek-13.

dair, 12 Temmuz 1947'de Ankara'da "Türkiye'ye Yapılacak Yardım Hakkında Anlaşma" imzalandı. Bu Anlaşma ile de iki devlet arasındaki ilişkiler yeni bir döneme girdi ve gelişmeye başladı. Böylece, 1947 yılından itibaren Amerika Birleşik Devletleri Türkiye'ye askeri yardım yapmaya başlamış oldu. Amerika Birleşik Devletleri'nin Türkiye ve Yunanistan'a yaptığı yardım, bu devletin savaş sonunda yapmış olduğu ilk yardım olduğu için, başlangıçta bağımsız bir program olarak ele alındı. Bu da ancak bir yıl sürdü. Amerika Birleşik Devletleri, bundan sonra daha geniş bir dış yardım politikası izlemeye başladı ve 1948'de "Dış Yardım Kanunu"nu kabul etti. Türkiye ve Yunanistan'a yapılan yardım da bunun kapsamı içine alındı ve bu iki devlete 225 milyon dolarlık II. bir ödenek ayrıldı.[368]

Bu yardımların başladığı sırada, Amerikan donanmasından bazı gemiler İstanbul'u ziyarete gelmiş ve Cumhurbaşkanı İsmet İnönü 5 Mayıs 1947 tarihinde Türk ve Amerikan karma donanmasını selamlamıştır. Bu törene ait Anadolu ajansının geçtiği haber şöyledir;

"Cumhurbaşkanımız İnönü bugün saat 11.10'da hususi trenleri ile Haydarpaşa'ya geldiler. Kendilerini karşılamak için toplanan halkı selâmladıktan sonra, beraberlerinde Vali Kırdar ve donanma, ordu komutanları bulunduğu halde Acar motoru ile Haydarpaşa rıhtımından ayrıldılar. Cumhurbaşkanımızın motorunu ordu ve donanma motörleri takibediyordu. Kafile Türk, ve Amerikan harb gemileri hizasına yaklaştığı sırada önce Yavuz zırhlısından başlayan selâm top atışları, misafir gemilerinin de iştirakile bütün İstanbul sahillerini inletmeğe başladı. Gemilerin mürettebatı çimariva vaziyetinde Türkiye Devletinin başkanını tazimle karşılıyorlardı. Halk sahillere birikmiş, Türk Amerikan dostluğumun en güzel ve heyecan uyandırıcı tezahürünü zevk ile seyretmekte idi. Acar motoru Yavuzun önüne gelince, bando İstiklâl Marşım çalmağa başladı. Bu esnada misafir Dayton, Leyte, Purdey, Bristol gemileri subay ve erleri dimdik selâm duruşunda idiler. Cumhurbaşkanımız, Türk ve Amerikan gemilerinden herbiri önüne geldikçe, yaşa ve hurra nidaları gökleri çınlatıyordu. Sayın İnönü bu

---

[368] Yavuz Güler, "II.Dünya Savaşı Sonrasında Türk Amerikan İlişkiler (1945-1950)", **Gazi Üniversitesi Kırşehir Eğitim Fakültesi Dergisi"** C.5, S.2, Kırşehir, 2004, s.220-222.

tazim tezahürlerini ayakta kabul ediyor ve kendi selâmlarile mukabele ediyordu.

Acar motörü ve onu takibeden diğer motörler ağır ağır Dolmabahçe rıhtımına yaklaşıyorlardı. Türk gemileri ve misafir Leyte uçak gemisi ile Dayton kruvazörü mürettebatı ve Purdey ve Bristol torpidoları subay ve erleri Cumhurbaşkanımız karaya ayak basıncaya kadar çimariva vaziyeti ile selâmda kaldılar.

Devlet Reisimizin İstanbul'u şereflendirmeleri hem Türk- Amerikan dostluğunun samimi ve parlak bir tezahürüne hem de İstanbul halkının sevinç ve iftihar duygularına güzel bir vesile yaratmıştır.

Cumhurbaşkanımız bugün saat 16.30,da misafir amiralleri kabul edeceklerdir."[369]

Bu arada başlayan Marshall Planı ile yapılan yardımın miktarı çoğaltıldı. 4 Temmuz 1948'de de, Amerika Birleşik Devletleri ile Türkiye arasında Ankara'da "Ekonomik İşbirliği Anlaşması" imzalandı. Bununla da Amerika ekonomik yardıma başladı. 1949 yılına kadar da Türkiye'ye askeri harcamalar için 152.6 milyon dolar Amerikan yardımı yapıldı. Bu tarihten itibaren de, Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri arasında askeri ve ekonomik işbirliği gelişmeye devam etti ve iki ülke arasında bu alanlarda çeşitli anlaşmalar imzalandı.[370]

Bu anlaşmalar kapsamında, Türkiye ve Yunanistan'ın, yardım malzemesi alabilmeleri için, kendi topraklarında Amerikanın askeri kontrol kampları kurmalarına razı olacaklardı.

Bu kanun Türkiye Büyük Millet Meclisinde de tetkik ve aynen kabul edildi[371]. Zira II. Dünya Savaşı gemi ve silah fiyatlarını çok yükselttiği gibi; meydana çıkan birçok yeni silah ve malzeme de tedariki imkansız bir halde

---

[369] **http://www.byegm.gov.tr/YAYINLARIMIZ/ayintarihi/1947/mayis1947.htm**

[370] **http://ankara.usembassy.gov/uploads/images/FJXVidkbFtFsbud8rN8V1g/1t188.pdf**

[371] Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri arasında imzalanan Ekonomik İşbirliği anlaşmasıyla eklerinin tasdiki hakkında kanun, **BCA** S.: 3/7691, D.: 71-1132, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 116.45..3.

pahalılaşmıştı. Türk Hükümeti Amerikalıların bu tekliflerinde samimi olduklarına inanmıştı.

Amerikan askeri yardımının Türkiye'deki en yetkili sorumlusu Ankaradaki ABD Büyükelçisiydi. Büyükelçinin emrinde bulunan, kıdemli bir general, Amerikan Askeri Yardım Heyetinin(JUSSMAT) başında bulunuyordu. Askeri Yardım Heyetinin başkanının emrinde kara, deniz ve hava yardım grupları olmak üzere üç grup vardı. Deniz grubu, Gölcük'te Donanma ile meşgul olmak üzere ve fabrika ile ikmal hususlarım ayarlamak için teklifler yapmak üzere bir heyet bulunduracağı gibi İstanbul'da da eğitim hususlarında yardımcı olmak üzere diğer bir heyet bulunduracaktı. Gölcük ve İstanbul'daki Amerikan heyetlerine birer Albay Başkanlık edecekti[372].

Gölcük'e ilk Amerikalı subay heyeti, denizaltı gemileriyle birlikte geldiler. Türk Deniz Kuvvetleri kendilerine yatak gemisi olarak, denizyollarından kiraladığı Etrüsk Gemisini verdi. Amerikalı subaylar ilk olarak İzmit'de sonra da Gölcük'te bu gemide yaşadılar. Amerikalılar gemideki yaşam şartlarının kendi standartlarına uygun olmadığını belirterek kendilerine, bir kamp yapmak üzere arazi tahsis edilmesini istediler. 17 Ağustos 1999 tarihine yıkılan, Orduevinin altındaki saha kendilerine tahsis edildi. Amerikalılar kısa zamanda, burada kendilerine barakalardan oluşan bir kamp yapıp ismini de, II. Dünya Savaşında Pasifik sahası denizaltı Komutanı Amiralin ismine izafeten "Lockwood Kampı" dediler. Bu kamp, yavaş yavaş büyütüldü; Bürolar, dershaneler, atölyeler,. garajlar ve en son olarak da gazinolar yapıldı[373]. Amerikan Heyetinin yaptığı görevler, o dönemde Türk Subaylarını çok memnun etmişti. Özellikle görevden başka heyet birçok özel partiler düzenleyerek, Türklerin daha çok sevgisini kazanmıştı. Gelen Amerikalıların sayılarının artmasıyla birlikte, ailelerini getiren Amerikalı subaylar Gölcük içerisinde ev kiralamaya başlamışlardı. Böylece Amerikalılar ile sivil halk ile ilişkileri oluşmuştur.

---

[372] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması 1923-1960,** s.109.

[373] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşunda,** s.591.

Amerikalıların oluşturdukları kamplarda kendi askeri eğitimlerini de yapması muhakkaktı. Askeri personel bu eğitimleri yaparken, farklı teknikler de kullanmaktaydılar. Ayrıca Türk Deniz Kuvvetlerinde o dönemde kullanılmayan amfibi araçlarını da yanlarında bulunduruyorlardı. Bu durum ise bazı Türk subaylarında şüphe yaratmakta, hatta II. Dünya Savaşı sırasında Almanların, İtalyanlara yaptığı gibi, kendilerine de baskı yapıp yapmayacakları şüphesi yaratıyordu. Amerikalıların bu faaliyetlerinin tespiti sonrasında, onlardan eğitim içerik ve amaçları yazılı olarak talep edilerek, amerikan bayrağı kullanmamaları istenmiştir[374].

2. Muharip Unsurlardaki Değişim

Deniz Kuvvetlerinde muharip esas unsur gemidir. Deniz Kuvvetlerinin yapısı hakkında kullandığı gemi tipleri incelendiği zaman genel bir bilgi edinilebilir. Belli bir ülkeye ait gemi ve sistemlerin kullanıldığı deniz kuvvetleri, lojistik olarak o ülkeye bağlı olduğu gibi, genelde personel eğitim sistemi olarak da o ülkenin sistemine yakın bir sistem oluşturur. Hatta politik duyarlılık ve o devlete yakınlık da ona göre değişebilir.

Savaş sonrasındaki Deniz kuvvetlerindeki değişim ve gelişimi iki aşamalıdır. İlk aşamasında İngilizlerin yardımları göze çarpmaktadır. Bunu takip eden aşamada ise artarak gelişen ABD yardımları göze çarpmaktadır. Bu artış o kadar hızlı ve kuvvetli olmuştu ki VI. Bölümde de inceleyeceğimiz gibi 1950-1960 arasında sadece ABD kaynaklı olmuştur.

a. İngiltere'den Alınan Gemiler

1946 yılında İngiltere'ye sipariş edilen Muavenet Gemisi 7 Mart 1946 gününde[375]; Gayret Gemisi de 18 Haziran 1946 gününde İngiliz Mürettebatı tarafından İskenderun'a getirildi ve aynı gün sancak çekme töreni yapılarak Türk Donanmasına katıldılar.

---

[374] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşunda,** s.635.

[375] Burak Reis Denizaltı gemisinin Gölcük'te donanmaya iltihak ettiğine dair rapor; **BCA** D.: E3 F.K.: 30.1..0.0, Y.N.: 56.343..18.

Burakreis Denizaltı Gemisi İngiltere'den Türk Mürettebatı tarafından yurda getirildi. Mürettebat, Gemi Komutanı komutasında olarak 24 Nisan 1945 günü İngiltere'ye gitti, geminin inşasında da bulunarak 19 Ocak, 1946 günü bu memlekette yapılan sancak çekme törenini takiben, 1 Şubat 1946 tarihinde İngiltere'den hareket ederek yurda geldi[376].

A Sınıfı Korvetler 22 Ağustos 1946 günü İngiliz Mürettebatı tarafından İstanbul'a getirildiler. Türk Mürettebatı gemileri İstanbul'da teslim aldı. Gemilere, Alanya, Antalya, Ayvalık, Amasra, Ayancık isimler verildi[377].

B Sınıfı Mayın Tarayıcı gemileri, Türk Mürettebatı tarafından Malta Adasında teslim alındılar. Mürettebat Alb. Tarık Ersuna Başkanlığında ve Komutasında Malta Adasına giderek gemileri İstanbul'a getirdi. Böylelikle gemiler 1946 senesinde Donanmaya katıldı. Gemilere Bafra, Bandırma, Bodrum ve Bartın[378] isimleri takıldı[379].

İngiltere'den satın alınan sekiz adet, E ve Ç Sınıfı Mayın Tarayıcı Gemileri, 24 Mart 1947 günü İngiltere'nin Plymouth Limanında gemilere sancak çekme töreni yapıldı. Gemiler bir müddet daha İngiltere'de kalıp noksanlarını tamamladıktan sonra, toplu olarak Malta Adasına da uğrayarak, Türk Mürettebatı tarafından İstanbul'a getirildiler[380].

Ağ No. 3 ve Ağ No. 2 gemileri Türkiye'ye 9 Şubat 1946 günü geldiler ve Ana Üs Mania Grubu emrine verildiler[381].

---

[376] Muavenet Muhribini getiren Wingtonbay adlı İngiliz refakat gemisinin, İstanbul Limanından Akdeniz'e doğru hareket ettiğine dair rapor, **BCA** D.: E3 F.K.: 30.1..0.0, Y.N.: 56.343..18.

[377] Işın, **a.g.e.,** s.52.

[378] **İDMA**, FDN: 55-27_15, Ek-17

[379] **BCA** S.: 3/4810, D.: 47-187, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 112.65..17.

[380] Satınalınan 8 adet arama-tarama gemisini teslim almak üzere İngiltere'ye gönderilecek 7 subay ve 1 memur, **BCA** S.: 3/5534, D.: 47-220, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 113.18..15.

[381] İngiltere'den gelecek olan iki ağ gemisi için sancak merasimi yapılacağı, **BCA**, D.: 6644, F.K.: 30.10..0.0, Y.N.: 62.421..29.

b. Deniz Kuvvetleri Envanterine ABD menşeli Gemilerin Girişi

Türkiye'ye yapılacak yardımın mahiyetini belirlemek üzere Ankara'ya bir Amerikan askeri heyeti gelmişti. Bu heyetin Deniz Kısmına da Amiral Hermann[382] Başkanlık etmekte idi. 12 albaydan oluşan heyet Temmuz 1947 ayında Deniz Kuvvetlerinin bütün tesislerini gezdi; donanma gemilerinin eğitimlerini gördü ve denizaltı gemileriyle daldı[383]. Bu heyetin hazırlayıp, Amerikan Deniz Kuvvetleri Harekat Başkanlığına (Amerikan Deniz Kuvvetlerinin en büyük makamı) verdiği rapor Türk Deniz Kuvvetlerine yapılacak Amerikan yardımının esasını oluşturdu.

Harekat Başkanlığı bu rapora göre, 9 Ocak 1948 tarihinde Türk Deniz Kuvvetlerine yapılacak yardım hakkında kararını verdi. Buna göre, Türk Deniz Kuvvetlerine 4 denizaltı gemisi, 8 ufak mayın arama tarama gemisi, 1 denizaltı tamir gemisi, 1 denizaltı kurtarma gemisi, 1 donanma mazot taşıt gemisi, 1 Ağ gemisi verecektir. Ayrıca; Türk Deniz Fabrikaları ve ikmal Tesisleri geliştirilecek, Deniz Kuvvetlerinin Eğitim Müesseselerine birer müşavir Amerikan subayı verilecekti. Bu maksatla Türkiye'ye bir Amiral Başkanlığında malzeme kontrolü için Amerikan subay heyeti yollanacaktır.[384]

Bu kararların alınmasını müteakip süratle Amerika'dan malzeme nakli başlamıştır[385]. Bu malzemelerin kullanışını göstermek üzere de yüzlerce Amerikalı personelden oluşan kafileler Türkiye'ye gelmiştir[386]. Gemilerin Türkiye'ye gelişi tarih sırasına göre müteakiben sıralanmıştır.

---

[382] http://www.byegm.gov.tr/YAYINLARIMIZ/ayintarihi/1947/temmuz1947.htm

[383] Amerikan Askeri Yardım Heyeti mensuplarının grupları halinde yapacakları inceleme gezilerinde ikinci yasak bölgelere girmelerine izin verilmesi, **BCA** S.: 3/5883, D.: 54, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 113.36..3.

[384] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması,** s.103.

[385] Örnek olarak 28 Nisan 1948 tarihli, Amerika'nın yardım malzemesi getiren gemilerine karasularımızda ve limanlarımıza girişi, **BCA** S.: 3/7371, D.: 54-74, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 116.29..4.

[386] Örneklerden bazıları olarak; 14 Mayıs 1948 tarihli, Amerika'dan gelmekte olan askeri malzemenin kullanılışını göstermek üzere Amerikalı 200 uzman ve personelin kara, deniz ve hava birliklerinde çalıştırılmalarına izni, **BCA** S.: 3/7467, D.: 54-74, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 116.33..19.; 17 Eylül 1948 tarihli, Amerikan Askeri yardım kurulundan 93 Amerikalı uzmanın

Amerikanın vereceği ilk dört denizaltı gemisini almak üzere Türk Mürettebat, 21 Şubat 1948 tarihinde, bir Amerikan tankeri ile, İskenderun'dan Amerika'ya hareket etti. Bu mürettebat, Amerika'da ilk eğitimi gördükten sonra, gemilerin Amerikan Mürettebatı tarafından Türkiye'ye getirilişlerinde hazır bulunacaklardı. Bundan dolayı Amerika'ya sadece, gemilerin komutan ve baş çarkçıları ile altışar tane de erbaş gönderilmişti.

Gemiler Amerikalı personel ile 19 Nisan 1948 de Amerika'dan Türkiye'ye hareket ettiler ve talim yapa yapa Atlantik'i geçerek 11 Mayıs 1948 günü İzmir'e ulaştılar.

Montreux Konferansı Hükümleri gereğince Boğazlardan yabancı bayrak taşıyan denizaltı gemileri geçemeyeceği için sancak çekme töreni İzmir'de yapıldı. 23 Mayıs 1948 günü yapılan bu törenden sonra gemiler Türk Mürettebatı ile hareket edip, kısa sürede İstanbul'a geldiler[387].

Onaran Tamir Gemisi, Ağ 4, Akpınar yakıt gemisi ve 8 adet K Sınıfı mayın arama tarama gemilerini almak için, Türk personeli, Amerikan gemisi ile Amerika'ya gittiler[388]. Personel sekiz ay Amerika'da kalarak hem gemilerin onarılmalarını bekledi, hem de Amerikan eğitim kurumlarında eğitim gördü. Gemilere sancak çekme töreni Amerika'da yapıldı. Töreni müteakip gemiler Türk personel tarafından İstanbul'a getirildiler. 23 Temmuz 1948 günü Maltepe önünde bulunan Yavuz Gemisinde karşılama töreni yapıldı. Amerikalı personel tarafından yurda getirilip Türk. Deniz Kuvvetlerine teslim

---

II. Yasak bölgelere girme izni, **BCA** S.: 3/7467, D.: 54-74, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 116.33..19.; 26 Aralık 1949 tarihli Amerika'dan gelmekte olan askeri malzemenin kullanışını göstermek üzere 174 uzmanın kara, deniz ve hava kuruluşlarımızda çalıştırılma izni, **BCA** S.: 3/10366, D.: 54-74, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 121.93..6.; 01 Haziran 1951 tarihli,Amerika Askeri Yardım Kurulu, Kara, Hava, Deniz ve İstihkam gruplarına mensup 429 uzmanın görevleri icabı 2. yasak bölgeye girme izni, **BCA** S.: 3/13113, D.: 54-74, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 125.42..3. bu sayılar yıllar ile birlikte artmıştır.

[387] Şemsi Bargut, "1945'ten 1974'e kadar Türk Deniz Kuvvetleri", **Derya Dergisi, Ocak 1975, S:94**, İstanbul, s.11.

[388] ABD donanmasına mensup Tappahannock gemisinin Amerika'ya gidecek Türk subay ve erbaşlarını almak için İskenderun Limanı'na gelmesine izin verilmesi. **BCA** S.: 3/6769, D.: 76-792, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 115.80..8.

edilen, 8 Avcıbotu aynı gün Donanmaya katıldılar. Bu gemiler evvelce Malta Adasında bulundukları için yurda getirilmeleri kolay oldu. [389]

1949 yılında da Deniz kuvvetlerinde "G" sınıfı olarak tanımlanan dört yeni muhrip donanmaya katılmıştır. İlk iki gemi olan, Giresun ve Gelibolu Muhripleri Amerikan personel tarafından 28 Nisan 1949 tarihinde Gölcük'e getirildiler. Gemiler ile birlikte , onlara eşlik eden ve Amerikalı personeli geri götürecek iki Amerikan muhribi de gelmişti. Türkiye'ye verilen gemiler 300 sınıfı olarak tanımlanırken onlara eşlik edenler 700 sınıfı olarak tanımlanmaktaydı. Bu amerikan gemi inşa sisteminde daha tekamül etmiş olduklarını göstermektedir. Amerikalılar kendi kullandıkları gemilerin dört derece eskisini Türkiye'ye vermekteydi[390]. Ertesi günü Gölcükte Sancak çekme töreni yapılarak gemiler hizmete girdiler. Diğer iki muhrip Türk Mürettebatı tarafından Amerika'dan Türkiye'ye getirildiler. Gemilerin sancak çekme töreni Amerika'da yapıldı. Sonradan gemiler Amerika'dan hareket ederek 18 Ağustos 1949 günü Maltepe, önünde törenle Donanmaya katıldılar[391].

Türk Deniz Subayları, Amerikanın yaptığı bu ilk gemi yardım grubunu az bulmuşlardı. Bununla beraber Deniz Kuvvetlerinin en büyük makamı olan Donanma Komutanlığı ile Ankara'daki Deniz Kurmay Başkanlığı arasında, da, Türkiye'ye gerekli olan deniz kuvvetlerinin cins ve adedi üzerinde herhangi bir anlaşma mevcut değildi. Donanma Komutanı Ali Ülgen Amerikalıların, Yavuz'u değiştirecek bir muharebe gemisi veya hiç olmazsa kruvazör vermelerinde ısrarlı idi. Deniz Kurmay Başkanı Tümamiral Necati Özdeniz ise uçak gemisi almak ve Deniz - Hava Kuvveti oluşturmaya çalışıyordu.

Amerikalılar ise, her iki teze de itiraz ediyorlar ve Türkiye'ye verilecek deniz kuvvetinin, ancak, bu memleketin gerek personel ve gerekse mali gücüyle orantılı olması gerektiği tezini savunuyorlardı.

---

[389] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşunda,** s.612.

[390] Büyüktuğrul, **a.g.e.,** s.638.

[391] Işın, **a.g.e.,** s.55.

c. Kadrodan Çıkarılan Gemiler

Donanma Komutanı Oramiral Ali Ülgen, Donanmadaki gemi sayısının artması nedeniyle, personel yetersizliği ve Deniz Fabrikalarının da mali imkansızlıklardan ötürü, bu kadar çok gemiyi tamir edememesi karşısında İngilizlerin ve Amerikalıların yapmakta olduğu gibi yedeğe gemi ayırmak için teklifte bulundu.

Milli Savunma Bakanlığına ve Genelkurmay Başkanlığına yaptığı teklife göre, muhriplerden dört tanesi, Arama - Tarama Gemileri ve Avcı botlarının yarısı, esaslı tamir edildikten sonra, Amerikalıların yaptığı şekilde konserve edilecekler, ihtiyaç durumunda personelle donatılarak göreve alınacaklardı. Teklif Genelkurmay Başkanlığı tarafından da uygun karşılandı. Yedeğe gemi ayırmak hususunda gereken esaslar tespit edildi. Fakat dünyanın geçirmekte olduğu politik gerginlik nedeniyle bu plan uygulanamadı[392].

Donanma Komutanlığı bünyesinde bulunan İhtiyat Filosu, yukarıda geçen yedek gemi tanımından, farklı olarak üzerinde personeli olan aktif fakat tali görevlerde bulunan gemilerdir. Daha sonra, donanmada yapılan yeni kuruluşla beraber İhtiyat Filo gemileri (Hamidiye, Mecidiye, Peyk-i Şevket) savaş gemisi kadrosundan silindiler. Berk Gemisi de karargah gemisi olarak Hücum ve Emniyet Filosu emrine verildi. İhtiyat filo gemileri, Donanma Komutanlığı tarafından son olarak 1946 Ege Denizi Donanma gezisine iştirak ettirildiler. Eylül 1946 ayında İzmir'den hareket ettikten sonra Donanma Komutanı, İhtiyat Filo Komutanlığına, gemilerinin yıllarca Türk donanma personeline ve tarihe yaptığı hizmetleri öven bir mesaj çekerek hizmetten ayrılış emrini vererek hizmetten ayırdı[393].

3. Üs Geliştirme Ve Yenileştirme Faaliyetleri

1946 senesinde Savaş Silah ve Vasıtaları Komutanlığı ile Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı kapatılarak,

---

[392] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşunda,** s.602.

[393] Büyüktuğrul, **a.g.e.,** s.567.

bunların yaptıkları görevleri yapacak "Ana Üs Komutanlığı" oluşturuldu. Ana Üs Komutanlığı İzmit'te, eski Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı binasında konuşlandırıldı. Ana üssün bağlı birlikleri, İzmit Deniz Komutanlığı (Tersane meydanı kapısında), Torpido Komutanlığı (Başiskelede), Top ve Mühimmat Komutanlığı (Bekirdere'de), Mayın Komutanlığı (Konca'da), Mania İşleri Komutanlığı (Derince'de) ve İkmal Gemileri Komutanlığı (Ana Üs Komutanlık binasının içinde) idi[394].

İzmit Deniz Komutanlığının görevinde herhangi bir değişiklik yapılmamıştı. Konca'daki Mayın Komutanlığı mayın bakım ye depolama işlerine bakmakta idi. Asıl değişiklik torpido ve top işlerinde oldu. Gölcük'teki Torpido Fabrikası bütün tezgah ve işçileriyle 1946 senesinde Başiskele'ye taşındı. Top Fabrikası 1947 senesinde tekrar, Gölcük Tersanesine nakledildi. Bundan sonra İzmit tersane meydanı içindeki top atölyesi, kara araçlarını tamir edecek bir atölye haline getirildi ve 1950 senesinde de kadrodan çıkarıldı[395].

Gölcük ve Taşkızak tersanelerinin tezgah ihtiyaçları, ancak 1947 yılında Marshall yardımı ile sağlanabilmişti[396]. Tersanelere artık, ABD'li uzmanlar gelip gitmeye başlamışlar ve onların yönlendirmeleri ile teşkilat değişiklikleri yapılıyordu. 1947 yılında tersanelerin tek elden yönetilmesi düşünülerek mekan ve muhabere imkanları düşünülmeden, her iki tersane bir komutan emrine verilmişti. Bir amiral Gölcük Tersane Komutanı olarak, Taşkızak Fabrikalarını da emrine alarak komuta ediyordu. Teşkilat, 1948 senesinde, gene eski haline dönüldü ve her iki tersanenin başına birer Mühendis veya Makine subayı verildi. 1951 de Gölcük ve Taşkızak Tersaneleri ayrı ayrı olarak Deniz Kuvvetleri Teknik Daire Başkanlığına bağlandı.

Uluslararası görev ve sorumluluğu olan Hidrografi Teşkilatı, Cumhuriyetin kuruluşundan az sonra bir kanunla kurulan, Harita Genel

---

[394] Figen Atabey, Figen Atabey, **Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri,** İstanbul, 2002, s.38.

[395] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması.,** s.97.

[396] Güler, **a.g.e.,** s.17.

Müdürlüğü[397] kadrosu içerisinde oluşturulmuştu. Genelkurmay'ı yöneten ve karacı yaklaşımı içerisinde bulunanlar, Haritacılık ile Hidrografçılığın çok farklı branşlar olduğunu anlaması bayağı bir zaman aldı. Haritası yapmak, sadece bir mesaha ve resim işi olduğu halde, Hidrografi, deniz haritacılığını da içine alan, buna ek olarak, deniz gemi seyir emniyetini sağlamak ve teknik araştırmalar yapmak gibi önemli hususları da kapsar.

Hidrografi alanında çalışmalar, Harita Genel Müdürlüğü bünyesinde görev yapan denizci personel tarafından yürütülmekteydi. Bu personel özellikle II. Dünya Savaşı'ndan sonra yürütülen mayın tarama faaliyetleri[398] ve NEMEDRİ üretimlerinde, uluslararası toplantılara[399] katılmaktaydılar. 1948 yılında, Hidrografi işleri Harita Genel Müdürlüğünden ayrıldı. Hidrografi Müdürlüğüne ilk olarak İzmit tersanesi içinde bir bina verildi.

Hidrografi Müdürlüğü, 1950 senesinde evvela İstanbul Deniz Komutanlığı binası içinde bir daireye taşındı. Burada, Boğazlar ve Marmara Komutanlığı binasının bir köşesinde çalışmakta idi. Çubuklu'da çok modern bir Hidrografi binası inşa ettirildi ve Hidrograf personeli 1954 senesinde Çubuklu'daki yeni binalarına taşındılar. Binaya Amerika ve Almanya'dan getirtilen özel baskı makineleri de kondu. Deniz Kuvvetleri Hidrografi Dairesi Harekat Başkanlığına bağlı bir kurum olarak, modern şekilde çalışmağa başladı. Bu tarihten itibaren müdürlük, fiili olarak çalışarak birçok harita ve portolun yapmak; uluslararası Hidrografi çalışmalarına katılmak; seyir ve can emniyeti ilgili tedbirler almakla kifayet ve kıymetini ortaya döktü[400].

---

[397] Şimdiki adıyla Harita Genel Komutanlığı.

[398] Sularımızda yapılan arama, tarama hareketleri ile denizlerimizde yapılacak tarama işleri konusunda Akdeniz Mayın Tarama Kuruluna açıklama yapmak üzere Roma'ya gidecek personel, **BCA** S.: 3/5000, D.: 47-201, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 112.75..6.

[399] Uluslararası Hidrografi Konferansı'na katılacak olan 2 deniz subayına Monako'ya gönderilmek üzere izin verilmesi, **BCA** S.: 3/5695, D.: 47-240, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 113.26..15.

[400] http://www.shodb.gov.tr/default.html

4. Eğitim Kurumlarındaki Yapılanmalar

Zaman içerisinde Donanmayı teşkil eden gemi sayısının artmış olması ve II.Dünya Savaşı sırasında Deniz Kuvvetlerine çeşitli yeni silah ve araçların girmesi nedeniyle, mesleki bilgi konusunda subay ve astsubay yetiştirme ihtiyaçlarının artması, Karargahı Heybeliada'da olmak üzere 1946 senesinde bir "Deniz Okullar ve Kurslar Komutanlığı" açılmasının başlıca nedeni olmuştur. Bu komutanlığın kurulması ile birlikte Donanma Komutanlığı'nın görevi olan kurs açma sorumluluğu kaldırılarak, anılan komutanlığa devrediliyordu. Böylece, Deniz Kuvvetlerinin "Ferdi Eğitim" kurumları Deniz Okullar ve Kurslar Komutanlığına bağlanmış oluyordu. Sadece denizaltı subay, erbaş ve er kursları bu komutanlığın kuruluşu dışında bırakılmıştı.

Aynı sene Heybeliada'daki Rum Eytam Mektebi tekrar Deniz Kuvvetlerine intikal ettirilmişti. Deniz kursları bu binanın içinde açılacaktı[401].

Deniz Harp Okulu ve Lisesi, Deniz Gedikli Hazırlama Orta Okulu, Dalgıç Okulu, 1947 senesinde Denizaltı Okulu direkt olarak bu komutanlığa bağlı olduğu gibi, ayrıca komutanlık emrinde, subay ve erbaşlar için, Topçu, Torpidocu, Muhabere, Mayın, Seyir, D.S.A., Radar ve Telsiz Kursları da açılmıştı.

Deniz Okullar ve Kurslar Komutanlığı emrindeki, Deniz Harp Okulu ve Lisesi, diğer kuruluşlarda, II.Dünya Savaşı sırasında ve sonrasında İngiliz uzmanlar görev almıştır. İlk defa, Deniz Altı Savunma kurslarını da İngiliz uzmanlar açmıştır. Amerikalılar ile ilişkilerin gelişmesi sonrasında İngiliz uzmanların yerini Amerikalılar almıştır. Yalnız bu dönemde Amerikalılar Deniz Harp Okulu ve Lisesinde direkt derslere girmeyip, eğitim müfredatları üzerinde çalışıyor ve gerektiğinde İngilizce derslerine giriyorlardı. 1953 yılına kadar Deniz Harp Okulu'nun eğitim/öğretim süresi, 1 yılı teorik öğretimle

---

[401] Milli Savunma Bakanlığı tarafından kamulaştırılıp Deniz okullar ve kurslar binası olarak kullanılan Heybeliada'daki eski Rum Eytam Mektebi'nin arazisi, **BCA** D.: 9B 203, F.K.: 30.10..0.0, Y.N.: 109.733..3.

okulda ve 1 yılı pratik eğitimle donanmada değerlendirilmek şeklinde 2 yıldır. 1953 yılından itibaren 4 yıllık layn sistemine geçilmiştir[402].

Türk Deniz Kuvvetlerine çok çeşitli Amerikan gemi ve sistemleri girmesi nedeniyle önceleri bu gemileri alan ilk personelden başlamak üzere çok miktarda personel ABD'ye eğitime gönderilmişti. Daha sonraları, bu personelin yerlerine atanacaklar için Deniz Okullar ve Kurslar Komutanlığı emrinde kurslar açılmaya başlandı. Bu kursların düzenlenmesi ve eğitim programlarının yapılması için Amerikalı uzmanlardan faydalanıldı.

Bu eğitim programlarında Amerikalı personel ile erinden, subayına kadar Türk personel ile irtibat kurmaya başladılar. Bu olay da karşılıklı etkileşimi beraberinde getirdi.

Amerikalılar eğitim kuruluşları dışında, birliklerde de fiili eğitimler vermekteydi. Bu eğitimlerde, vermiş oldukları cihazların kullanılması ile gemilerin taktik alanda nasıl kullanılacağına ilişkin konulara değiniliyordu. Yalnız taktik eğitimleri çok basit seviyede verildiği için, Donanma da üst düzeyde görev yapan subayları tatmin etmiyordu[403].

D. 1945-1950 DÖNEMİMDE BAYRAK GÖSTERME KAPSAMINDA DENİZLERDE İCRA EDİLEN TATBİKAT VE FAALİYETLER

Donanma, II. Dünya Savaşı'ndan sonra İlk defa 1946 senesinde Ege Denizine çıktı. Bu geziye Harp Filosu (Yavuz ve 4 Muhrip), İhtiyat Filo (Hamidiye, Mecidiye, Peyk) ve Denizaltı Filosu (3 gemi) katılmıştı. Tatbikat sonunda İzmir'den hareket edildiği zaman İhtiyat Filo, lağvedildiği için İstanbul Tersanesine; diğer filolar da uçaksavar atışı yapmak üzere Bandırmaya gittiler.

1947 yılındaki tatbikata çok miktarda savaş gemisi ve uçak katıldı. Donanma, üç filo halinde Antalya'ya kadar gitti. Tatbikata Harp filosundan Yavuz ve 8 muhrip, Denizaltı Filosundan 5 gemi ve Hücum ve Emniyet

---

[402] http://www.dho.edu.tr/tarihce

[403] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşunda,** s.636.

Filosundan 13 gemi katılmıştı. Donanma ilk defa olarak bu kadar büyük kitle ile Hava-Deniz İşbirliği eğitimleri yapmış ve İzmir Müstahkem Mevkii ile beraber çalışmıştı[404]. Aslında bu eğitimler Deniz Kuvvetlerinin diğer kuvvetler ile işbirliğine ne kadar açık olduğunu göstermektedir. Türk Silahlı Kuvvetlerinde bu kapsamlı ilk müşterek(iki veya daha fazla kuvvet katılımlı) tatbikat olarak kabul edilebilir.

Donanma 1948 yılında büyük bir kuvvetle Kuşadası'na kadar gidip geri döndü. Bu tatbikatta, Birinci Ordu ile Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün huzurunda müşterek eğitimler yaptı. Bu tatbikat büyük bir deniz geçiş töreni takip etti[405]. 1948 yılının 27 Eylül günü Preveze Deniz zaferinin ilk defa kutlaması yapılmıştır[406].

1949 yılı tatbikatı Donanma Komutan Vekili Tümamiral Sadık Altıncan'ın Komutasında yapıldı. Donanma, Harp Filosu (Yavuz ve 6 muhrip), Hücum, Emniyet Filosu (13 gemi) ve 2 Denizaltı Gemisi olarak İskenderun'a kadar gitti ve döndü[407].

---

[404] Bu tatbikat ile ilgili detaylı bilgi Basın Yayın enformasyon Genel Müdürlüğü'nün internet sayfasında detaylı olarak verilmiştir,
http://www.byegm.gov.tr/YAYINLARIMIZ/ayintarihi/1947/eylul1947.htm

[405] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşunda,** s.618.

[406] Abidin Daver, "Donanma Günü ve Donanma'nın Takviyesi", **Cumhuriyet Gazetesi,** İstanbul, 27 Eylül 1948. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün Yavuz Gemisindeki resimleri için bkz. **İDMA**, F.D.N.: 136, **İDMA**, F.D.N.: 140, EK-18

[407] Büyüktuğrul, **a.g.e.,** s.100.

VI. TÜRK SİYASAL HAYATINDAKİ DEĞİŞİMİN DENİZ KUVVETLERİNE YANSIMASI (1950-1960)

Türkiye'nin soğuk savaş taraflarından birinin yanında yer alması, 1940'ların ortalarından 1960'ların başına kadar Türk iç siyasetini, Türk iç siyasetindeki Demokrat Parti, CHP çekişmesi de dış siyasetin geçirdiği evreleri etkilemiştir. Türkiye'de çok partili hayata geçişi biraz da şartlar zorlamıştır. Türkiye eğer batı ittifakı içerisinde yer almak istiyorsa, çok partili demokratik hayata geçmeliydi. Ayrıca savaş sonrasında Mihver Devletlerin yenilgisi, diktatörlüklerin veya diktatörlük görüntüsü veren yönetimlerin Batı İttifakı içerisinde yer alamayacağını göstermekteydi[408].

Savaş sırasında uygulanan ekonomik tedbirler, halkı hoşnutsuz etmişti. Savaşın bitmesine rağmen, ekonomide düzelme olamamış, olsa bile halka yansıyan iyileşme beklentilerini de karşılamıyordu. Bu durum karşısında Milli Şef İsmet İnönü pragmatik bir yaklaşımla çok partili demokratik hayatın düğmesine bastı.

Bunu takip eden gelişmelerde, meclisteki bütçe görüşmeleri sırasında, CHP içinde başını Adnan Menderes, Feridun Fikri Düşünsel, Yusuf Hikmet Bayur, Emin Sazak gibi bazı milletvekillerinin çektiği bir muhalefet oluştu. 11 Haziran'da kabul edilen Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu, parti içindeki muhalefetin güçlenmesine yol açtı. Bu yasanın görüşüldüğü sırada Celal Bayar, Adnan Menderes, Fuad Köprülü ve Refik Koraltan, parti Meclis Grubu'na Dörtlü Takrir olarak bilinen bir önerge verdiler. Ülke ve parti yönetiminde liberal düzenlemeler yapılmasını isteyen bu önerge, 12 Haziran'da reddedildi. Bu gelişmelerden sonra Menderes, Köprülü ve Koraltan partiden çıkarıldı. Bayar ise önce vekillikten sonra partiden istifa etti.

DP, 7 Ocak 1946'da Dörtlü Takrir'e imza atanlar tarafından kuruldu. Parti genel başkanlığına Bayar getirildi. DP, ekonomi ve siyasette liberal düzenlemeleri savunuyordu. DP'nin kuruluşu iktidar tarafından önceleri hoş karşılandı. Ama partinin gelişmesi, tavrın değişikliğine ve baskıların yoğunlaşmasına yol açtı. İktidar muhalefeti ihtilalcilikle suçlarken, muhalefet

---

[408] Hale, **a.g.e.,** s.110.

ise iktidarı tek parti özlemcisi olarak niteledi. Muhalefetin yasalarda ve seçim sisteminde değişiklik isteğinin iktidar tarafından kabul edilmemesi, çatışmaları arttırdı. Demokrat Parti, 21 Temmuz 1946'da yapılan seçimlere hile karıştırıldığını ileri sürerek, miting ve yayınlara başladı. Ama bu tür etkinlikler sıkıyönetimce yasaklandı. DP, 7 Ocak 1947'de I. Büyük Kongre'de kabul edilen ve "Hürriyet Misakı" olarak bilinen raporunda demokratik olmayan ve anayasaya aykırı yasaların kaldırılmasını; seçimleri yargının denetlemesini; cumhurbaşkanlığı makamının parti liderliğinden ayrılmasını istedi.

DP, 17 Ekim 1948 ve 16 Ekim 1949 ara seçimlerine, seçime güven duymadığından katılmadı. 16 Şubat 1950'de gizli oy, açık tasnif ve yargı denetimini kabul eden, Yargıtay ve Danıştay üyelerinden oluşan bir Yüksek Seçim Kurulu'nu öngören seçim yasasının kabul edilmesinden sonra, 14 Mayıs 1950'de yapılan genel seçimlerde DP, 487 milletvekilliğinin 408'ini kazandı. 22 Mayıs 1950'de Menderes başkanlığında ilk DP hükümeti kuruldu ve Bayar cumhurbaşkanı seçilerek genel başkanlıktan ayrıldı.

Seçimlerden sonra, yeni hükümet, olarak Genelkurmay Başkanı ile Deniz ve Hava Kuvvetleri Komutanları'nı hemen değiştirdiler. Kara Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Nuri Yamut Genelkurmay Başkanı oldu[409]. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nda ise, Oramiral Ali Ülgen emekliye ayrılıp yerine Tümamiral Sadık Altıncan Deniz Kuvvetleri Komutanı seçildi[410]. Yeni Deniz Kuvvetleri Komutanı, kendisine Kurmay Başkanı olarak Tuğamiral Kemalettin Bozkurt ve Donanma Komutam olarak da Tümamiral Rıdvan Koral'ı tayin etti[411].

Göreve yeni başlayan Genelkurmay Başkanı, 25 Ekim 1950 tarihinde, Gölcük'e yaptığı Donanmayı tanıma gezisinde *"Memleket savunması açısından, deniz kuvveti bizim için fantezi bir kuvvettir. Savunmamızı kar*

---

[409] Genelkurmay Başkanlığına Kara Kuvvetleri Komutanı Nuri Yamut'un tayini. **BCA** S.: 3/11308, D.: 76-725, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 122.46..7.

[410] Donanma Komutanı Tümamiral Sadık Altıncan'ın Deniz Kuvvetleri Komutanlığına tayini. **BCA** S.: 3/11313, D.: 76-725, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 122.46..12.

[411] Tümamiral Rıdvan Koral'ın Donanma Komutanı V.ne, Kemal Bozkurt'un Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Kurmay Başkanı vekaletine tayini. **BCA** S.: 23445, F.K.: 30.11..1.0, Y.N.: 215.21..7.

kuvvetleri ile yapacağız" şeklindeki konuşması denizci personeli derinden etkilemiştir.[412]

Tümamiral Sadık Altıncan, Denizaltı Filosu Komutanı, Deniz Eğitim Komutanı ve Donanma Komutanı olarak yaptığı görevlerinde, dinamik ve yapıcı olarak tanınmaktaydı. Bu görevleri sırasında, yaptırdığı tesis ve kurduğu yeni sistemlerle, emrindeki birlikleri hızla geliştirmişti. Amiralin, 1950 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanı olmasıyla, Deniz Kuvvetlerinde bir kuşak değişmiş oluyordu. Amiral Altıncan'ın yedi yıllık Deniz Kuvvetleri Komutanlığı dönemi; Deniz Kuvvetleri'nde en uzun süre komutanlık yapmış olması nedeniyle; bir rekordur.[413] Bu uzun süreli komutanlığı sayesinde prensiplerini oluşturmuş ve bunları uygulayabilmişti. "*Komutanın prensipleri aşağıdaki gibi özetlenebilir:*

a) *Donanma : Memleketin ekonomik gücü, deniz kuvvetlerinin savaş gemisi yapmağa veya satın almasına müsait değildir. Yahut da yeni iktidar memleket maliyesinden bir fon ayırıp da savaş gemisi satın almağa kararlı değildir. Şu halde donanmayı materiyal olarak kuvvetlendirmek, ancak. Amerikan Askeri Yardımından temin edilecektir,*

b) *Personel: Deniz Kuvvetleri Kadrosunun Albay rütbesinin üstünde olan kısmı, bu rütbedeki subay adedinin çok fazla olmasından ötürü, sıkışmıştır. Buna karşılık küçük rütbeli subay ve erbaş mevcudu, kadroya nazaran, sıkıntı yaratacak kadar, azdır. Deniz Kuvvetlerinin sağlıklı çalışabilmesi için rütbelerin düzgün dağıiımı sağlanmalıdır,*

c) *İkmal Tesisleri : II. Dünya Harbi, "Lojistik" isminin verildiği ikmal işlerinin, savaş sevk ve idaresinde mühim bir rol oynadığını göstermiştir. Hemen Üslerdeki Lojistik ve Ordonat teşkilatı süratle kurularak, bunların ihtiyacı olan tesisler süratle yapılmalıdır.*

---

[412] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşunda,** s.684-685.

[413] Büyüktuğrul, **a.g.e.,** s.840-842.

d) *Dünya Deniz Kuvvetlerinin ulaştığı teknik seviyeye, ancak, modern eğitim ihtiyaçlarını karşılayacak tesisler meydana getirmekle ulaşılabilir. Deniz Kuvvetleri, Eğitim tesislerini bu şekilde yeniden meydana getirmelidir.*

e) *Üs Tesisleri : Savaş gemisi yapılamamasına rağmen, deniz kuvvetleri emrindeki üsleri canlandırarak ve stratejinin icabı olan yeni üsler kurarak geleceğin donanmasına hizmet edilmelidir. Buna göre Gölcük Fabrikası en azından 10,000 tonluk gemi yapacak bir seviyeye ulaştırılmalı; Akdeniz ve Karadenizde de yeni üsler yapılmalıdır.*

f) *Hidrografi : Hidrografi, sadece, liman portolunu(küçük harita) yapan bir kuruluş halinden çıkarılmalı; büyük haritalar yapacak; Hidrografik araştırmaları sağlayacak ve denizde can ve seyir emniyetini temin edecek verimli bir kuruluş haline sokulmalıdır.*

g) *Dalgıç İsleri: Dalgıç teşkilatı, Deniz Kuvvetlerinin belli başlı ihtiyaçlarından bir tanesidir. Bu teşkilat liman dalgıçlığı halinden çıkarılıp derin su dalgıçlığı ve kurtarmacılık yapacak büyük bir kuruluş haline getirilmelidir.*

h) *Moral Tesisler: Hastaneler başta gelmektedir. Deniz Kuvvetlerisin kiş sağlığına, karşı göstereceği ilgi, personelin daha büyük bir emniyet ve arzu içinde çalışmasını sağlayacaktır. Bunun için İstanbul'daki Deniz Hastanesi modern bir hale getirildiği gibi aynı modern durumda ve daha küçük ölçekte, olmak üzere diğer üslerde de hastaneler yapılmalıdır.*

i) *Hastanelerden sonra Karargahlar ve Kışlalar gelmektedir. Kışlaların modern olması, eratın sadece hizmetleri sırasındaki istirahatlerini temin etmeyecek; onların tezkere aldıktan sonra memleketlerinde daha medeni şartlarda yaşamalarını Öğrenmelerini de sağlayacaktır.*

j) *Orduevleri ve askeri gazinolar; Deniz Kuvvetlerinin en büyük ihtiyaçlarından biridir. Bu maksatla tüm üsler, subaylar ve erbaşlar için birer Orduevine kavuşturulmalı, İsçi ve erlere de gazinolar yaptırılmalıdır.*

k) Diğer kuruluşlara yardım : Deniz Kuvvetlerini kendi görevlerini yaparken, kendi konularını ilgilendiren hususlarda diğer kamu kuruluşlarına da yardım etmelidir. Bu prensibe dayanarak, Gölcük'e ilk, orta okullar, lise binaları, Kaymakamlık ve Jandarma Komutanlık binaları Meteoroloji istasyonları ve yollar yapmalıdır."[414]

Anlaşılacağı üzere büyük ve hızlı gelişim düşüncesinin uygulanabilmesi için gerçekçi ve detaylı hazırlanmış bir kalkınma planı oluşturulması gerekiyordu. Ülkenin içinde bulunduğu ortam itibarıyla böyle bir planın yürürlüğe konulması da imkansız gibi görünüyordu. Bu nedenle hazırlanan, plan Deniz Kuvvetlerinin kendi içinde kalmıştı. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı kendisine tahsisli bütçe ile bu planı günlük kararlarla uygulayabiliyordu.

Amiral Altıncan'ın yedi senelik kuvvet komutanlığı zamanında, zamanın modern ihtiyaçların tamamıyla karşılayamasa bile Deniz Kuvvetleri büyük gelişme sağlamıştı. Özellikle eğitim kuruluşları, ABD eğitim müfredatlarına uygun, modern eğitim veren kuruluşlar haline getirilmiştir. Bu dönem içerisinde ABD Deniz Kuvvetleri eğitim kuruluşlarında okutulan hemen hemen tüm teknik kitaplar, tercüme ettirilerek okullarda okutulmaya başlanmıştır.

Deniz Kuvvetlerinin harekatını destekleyecek ileri üsler devrin şartlarına göre yeterli derecede kurulmuştu. Bu üsler; modern anlamda malzeme yönetimi yapan ikmal kuruluşları ile desteklenmiştir. Merkezi Gölcükte olmak üzere , Bartın, Ereğli, ve İskenderun'da Amerikalı uzmanların gözetim ve desteğinde kurulan bu ikmal kuruluşlarında atılan güçlü temeller, daha sonra milli bir Deniz Lojistik Yönetim Sistemi'nin kurulmasına da öncülük yapmıştır. Başta Gölcük olmak üzere Gölcük ve Taşkızak Tersane Komutanlıkları, Türkiye'nin en büyüğü denecek, sanayi tesisleri olmuştu[415]. Bunlara paralel yukarıda belirtilen üslerde de daha küçük çapta, gemi onarım ve küçük deniz aracı inşa edebilecek Onarım Destek birimleri de oluşturulmuştur. Boğazlar'daki emniyet tedbirleri modern hale getirilmiştir. Bugün hala

---

[414] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması 1923-1960**, s.113.

[415] Güler, **a.ge.,** s.52.

kullanılan birçok, hastane, orduevleri, okullar, kışlalar, karargahlar ya o devirde yapılmış ve ya temelleri atılmış tesislerdir.

Oramiral Sadık Altıncan'ın yedi yıllık komutanlık döneminden sonra, hükümet kendisinden siyasette faydalanmayı düşünerek. Deniz Kuvvetlerine başka bir komutan tayin etmek istemişti. Nitekim aynı tayinde Genelkurmay Başkanı, Kara ve Hava Kuvvetleri Komutanları da politika sahasına çekilmiş ve yerlerine yenileri tayin edilmişti.

Koramiral Fahri Korutürk, 12 Eylül 1957 tarihinde Oramiral Altıncan'dan görevi teslim almıştı[416]. Amiral Korutürk'ün teslim aldığı Deniz Kuvvetleri günün koşullarına göre, daha da doğrusu Amiral Altıncan'ın teslim aldığı döneme göre tesis, materyal ve teşkilat açısından çok iyi durumda idi. Fakat görevlerin teslim alındığı zamanki ülkenin durumu, Amiral Korutürk'ü, birden bire, çok ağır şartlarla karşı karşıya bırakmıştı. Zira Amiral Altıncan Kuvvet Komutanlığını teslim aldığı zaman, halkın büyük desteği ile iktidara gelmiş bir siyasi parti henüz göreve başlamıştı. Her yönüyle bir değişim isteği ve havası vardı. İktidar bu ortam içerisinde daha radikal adımlar atabiliyor, farklı sesleri ve düşünceleri dinleyerek ona göre hareket edebiliyordu. ABD yardımları da hükümeti rahatlatmış, gelen bu yardımlarla, hiç bitmeyecekmiş gibi halk ile kurumların istekleri ölçüsüz ve hesapsız olarak karşılanıyordu. Hükümette, bu şartlara bağlı olarak Deniz Kuvvetlerini destekliyorlardı.

Amiral Fahri Korutürk ise, aynı siyasal partinin gözden düştüğü, sevilmediği bir zamanda iş başına geldi. İktidar ve muhalefet, günlerini devlet işlerinden çok partiler arası mücadele ile geçiriyorlardı. Devlet ekonomisi çökmüştü bu şartlar altında Amerikan yardımı da verimli olmaktan uzaklaşmıştı. Ayrıca, siyasette, ordunun içine girmiş ve ordunun büyük bir kitlesini kemirmişti. Genelkurmay Başkanı'nın birçok yetkisi elinden alınarak Milli Savunma Bakanı'na verilmiştir.

Bu şartlarda Amiral Korutürk'ün eli kolu bağlanmıştı. İnşa edilmekte olan tesisler kaynak yetersizliğinden devam edemez duruma gelmişti. Devlet tarafından bunlara kaynak aktarılamıyordu. Ağırlaşan şartlar altında, yeni

---

[416] http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/Komutan.asp

kuvvet komutanının herhangi bir prensip tespit ederek uygulaması da güçtü. Bu nedenle de Amiral Altıncan'ın prensiplerine bağlı olarak görevini idame ettirdi.

A. ARTAN ABD-TÜRKİYE İLİŞKİLERİ İLE BİRLİKTE DENİZ KUVVETLERİNİN DEĞİŞEN YAPISI

1950 yılından sonra ABD ile Türkiye ilişkilerinin gelişmesi paralelinde, Deniz Kuvvetlerinin de ABD Deniz Kuvvetleri ilişkileri artmıştır. Bu dönemde NATO tesisleri ile ikili anlaşmalar kapsamında kurulan ABD dinleme istasyon ve üslerinde bulunan Amerikalı personel yaklaşık olarak 24000'ni bulmuştu[417].

Karada konuşlanan Amerikalı personel ile ilişkiler ararken, diğer yandan eğitim kurumlarında da Amerikan neşriyatlarının okutulması Deniz Kuvvetleri personelini Amerikan sistemine yaklaştırmıştır. Deniz Kuvvetleri'nin aslı vurucu gücünü oluşturan gemilerin, deniz kuvvetlerinin yapısı ve personelini ne kadar etkilediğine, daha önce değinmiştik. İşte bu gemiler, ABD'den tedarik edildikçe, bunları almaya giden personel, ABD ve Amerikalıların yaşantısını yakından görüyordu. Özellikle o dönem için, her ne kadar savaşa girmemiş olsa da savaşın sıkıntılarını çekmiş bir halkın askerleri olarak, ABD'ye gittiklerinde gördükleri bolluk ve lüks yaşantı içerisinde etkilenmemeleri mümkün değildi[418].

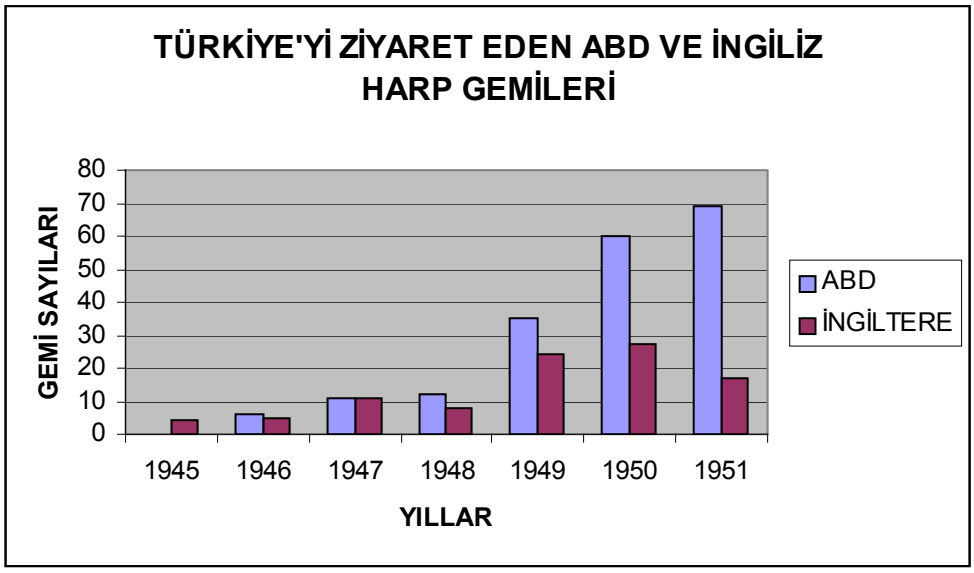
Bu etkileşim ve alınan gemilerin ABD sistemlerini içermesi, tüm eğitim kurumları ile ikmal ve onarım kuruluşlarının onlara göre şekillenmesini sağlıyordu. 1945 yılından 1952 yılına kadar Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Arşivleri'nde bulunan belgeler incelendiğinde **97** adet İngiliz gemisinin Türk limanlarını ziyaret etmesine karşılık **192** adet Amerikan Harp gemisi Türk limanlarını ziyaret etmiştir. Gemilerin geliş sıklığı yıllara göre incelendiğinde,

---

[417] Hale, **a.g.e.,** s.124.

[418] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması Kuruluşu,** s.658.

önce İngiliz gemilerinin sayısının fazlalığı, bilahare Amerikan gemilerin artış gösterdiği görülmektedir (Şekil 1).



Şekil 1- 1945-1951 Yılları Arasında Türk Limanlarını Ziyaret Eden ABD ve İngiliz Harp Gemileri.

Gemilerdeki personel, oldukça küçük ortamda olmakla birlikte, ortama göre kalabalık olarak yaşamlarını idame ettirmektedir. İşte bu ortamda uzun süre denizde kalan Amerikalı personel, sıkıntıdan kurtulmuş olmanın psikolojisi ile limana çıktığında, harcaması da fazla olmaktaydı. Limanlarda yaptıkları harcamalar nedeniyle, özellikle bu bölgelerdeki halk üzerinde; münferiden bazı aksi durumlar da olsa; olumlu izlenim bırakıyordu.

1. ABD tarafından Türkiye'ye verilen gemiler

İki deniz kuvvetleri arasındaki ilişkiyi en fazla artıran ve kuvvetlendiren, şüphesiz gemi transferleri idi. Bu transferler sırasında yüzlerce Türk subayı ve personeli ABD'ne gitmişti. Yine yurt içinde yapılan transferlerde de Amerikalı personel Türkiye'ye gelmişti. Bu gidiş gelişlerde karşılıklı iletişim artmaya devam etmiştir.

ABD'den verilen gemilerin tiplerin belirlenmesinde Amerikalıların rolü ağır basmıştır. Türk Deniz kuvvetleri tarafından, Cumhuriyetin ilk yıllarındakine

benzer bir kuvvet planlaması yapılmadığı için, ABD tarafından verilen gemiler, tipleri ve görev amaçları çok da irdelenmeden kabul edilmiştir.

ABD bu gemileri verirken, aslında plansız hareket etmiyordu. Hesabını kendisine ve tehdit olarak belirlediği Sovyetler Birliği'ne karşı yapıyordu. Sovyet tehdidine karşı Akdeniz havzasının korunabilmesi ve Sovyetlerin, Boğazlar'da tutulabilmesi maksadıyla belirlediği gemileri veriyordu. Hatta verilen gemiler karşılığında hangi gemilerin hizmet dışına çıkarılması gerektiğini, Amerikan gemilerine atanacak Türk personelinin, listelerini önceden isteyip eğitimlerinin kontrolünü bile bazı Amerikalı müşavir subaylar isteyebiliyorlardı[419].

Amerikan Askeri Yardım Heyetiyle, Türkiye'ye bir denizaltı kurtarma gemisi verilmesi kararlaştırılmıştı. Geminin sancak çekme töreni, 15 Ağustos 1950'de Kurtaran adı verilerek, yapıldı. Kurtaran, 25 Ağustos 1950 günü Amerika'dan hareket ederek Türk Mürettebatı tarafından İstanbul'a getirildi. Bu gemiyle birlikte, Türk Deniz Kuvvetleri, denizaltı kurtarma faaliyetlerinde kullanılmak üzere, Kurtarma Çanı ve modern tazyik odası gibi yeni imkan kabiliyetler kazandı[420].

Dumlupınar[421] ye Çanakkale denizaltı gemilerine. Amerika'da 19 Aralık 1950 günü törenle sancak çekilerek, Amerika'dan anavatana Türk mürettebat tarafından getirildiler[422]. Yine Cerbe ve Preveze Denizaltı Gemilerini de, Türk Personeli Amerika'dan aldı ve 24 Kasım 1954[423] tarihinde yurda getirdi. Denizaltı filosu o dönemde, altı tane modern denizaltı gemisine sahip olmuştu. Buna karşılık, personel azlığı ve bakım masraflarının artması nedeniyle, Saldıray, Yıldıray, Gür, Oruçreis, ile daha mayıs 1950 yıl

---

[419] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması Kuruluşu,** s.652.

[420] Dz.K.K.,**Cumhuriyet,** s.152.

[421] **İDMA**, F.D.N.: 55-28_16, Ek-19

[422] Dz.K.K., **a.g.e.,** s.49.

[423] **http://www.turkishnavy.net/submarine/histtr3.htm**

içerisinde bataryaları değiştirilmiş olan Muratreis ve Burakreis Denizaltı gemileri kadrodan çıkarıldılar[424].

Yine Sovyet tehdidinin Boğazlar'dan uzak tutulması için, gerektiğinde denize mayın döşeyebilmek için; Mordoğan, Marmaris ve Meriç Mayın dökücü gemileri de Türk Mürettebatı tarafından yurda getirilerek, 28 Aralık 1952'de Donanmaya katıldılar[425].

2. Lojistik ve Üs Geliştirme Alanındaki Faaliyetler

ABD'nin hızla gönderdiği malzemelerin karşısında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı büyük bir sorunla karşı karşıya kalmıştı. Bu malzemelerin, teslim limanlarından taşınması, depolanması ve ihtiyaca sahiplerine dağıtılması nasıl yapılacaktı. Ayrıca malzeme çeşitlerinin fazlalığı da bunların stok kontrolünün nasıl yapılacağı sorunlarını beraberinde getirmişti.

Bu önemli sorun, Amerikan sistemine uygun, bir ikmal teşkilatının kurulmasını gerektiriyordu. Türk Deniz Kuvvetleri için, bir anlamda ikmal merkezi olan, Amerikan Deniz Kuvvetleri ambarlarından malzeme alabilmek içinde de, aynı sistemde bir teşkilat kurmak ve onlarla aynı dili konuşmak gerekiyordu[426].

Ankara'da Deniz Kuvvetleri kuruluşu içinde bulunan Lojistik Daire Başkanlığı'na önemli görevler düşüyordu. Başkanlık, Deniz Kuvvetlerinde, yeni ikmal tesisleri kurmak, görev talimatlarını hazırlamak ve Türkiye'ye Amerikalılar tarafından verilecek malzemelere ait planları yapmaktan sorumluydu.

Deniz Kuvvetlerinde silah ve mühimmat işleri evvelce Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığına; sonra Savaş Silah ve Vasıtaları Komutanlığına, daha sonra da İzmit Ana Üs Komutanlığına bağlı

---

[424] **BCA,** S.: 3/11242, D.: 7-216, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 122.43..1.

[425] Dz.K.K., **a.g.e.,** s.91.

[426] **DKDTA,** Envanter Kontrol Merkezi Komutanlığı Tarihçesi**,** O.N.:212, R.N.:72, S.N:6, s.I-8.

bulunmakta idi.[427] Silah ve mühimmatın, tedarik, depolama, tamir ile dağıtım faaliyetlerinin tek bir makam tarafından yürütülebilmesi için merkezi bir otoriteye ihtiyaç vardı. Bu otoritede, Deniz Kuvvetleri Lojistik Dairesine bağlı Ordonat Şubesi olacaktı. Bu şube adlandırılırken yine Amerikan terminolojisinin etkisi hissedilmektedir. Kara kuvvetlerinde, silah ve mühimmat faaliyetleri ile diğer bakım onarım faaliyetleri "Ordu donatım" faaliyeti olarak adlandırılır ve kısaltma olarak "ordonat" kullanılır. Deniz Kuvvetlerinde ise İngilizce, silah ve mühimmatların genel adı olarak kullanılan "Ordnance"[428] sözcüğünün bozulmuş şekli olan"Ordonat" kullanılır. Günümüzde dahi kara ve deniz kuvvetlerinde"Ordonat" kelimesi ayrı anlamlar ifade etmektedir.t

Ordonat Şubesi Deniz Kuvvetleri Karargahında. 1950 senesinde kuruldu. Bu şubenin çalışması sonucunda, 1 Eylül 1951 de İzmit'te bir merkezi bir "Ordonat Bölge Komutanlığı" teşkil edildi.

ABD'den gemi transferleri devam ederken, Gölcük Tersanesi henüz inşa halinde idi. Bütçeden ayrılan kaynaklar da, yetenekli ve usta işçi sayısını arttırmağa yetmiyordu. Gemileri harbe hazır tutmak için yabancı bir tersanenin yardımına ihtiyaç vardı: Gemileri Amerikan Tersanelerinde tamir ettirmek ihtiyacı bu nedenle doğdu. Amerikan Askeri Yardımından alınan denizaltı gemileri ve muhripler, bir plan altında Amerika'ya gidip tamir göreceklerdi. Yapılan programa göre her gemi bir defa Türkiye'de tam bakım görecek, müteakip tam bakımını, parası Amerikan yardımından verilmek şartıyla, Amerika'da yapacaktı.

NATO, üye devletlerin askeri tesislerini tamamlamak maksadıyla bir Alt Yapı Tesis (Infrastructure) hizmeti başlattı. Bu hizmet, üye devletlerin ekonomik ve sanayi imkanları dikkate alınarak, yine üye devletler topraklarında askeri tesisler meydana getirmeyi programlaştıracaktı. Buna göre askeri tesis kurulma işi kısımlara bölünmüş ve her bir kısma dilim ismi

---

[427] **DKDTA,** Gölcük Deniz Ana Üs Komutanlığı Tarihçesi**,** O.N.:212, R.N.:72, S.N:4, s.I-1.

[428] "Military materiel, such as weapons, ammunition, combat vehicles, and equipment" olarak İngilizce'de anlamını bulmaktadır, **http://www.thefreedictionary.com/ordnance**.

verilmişti. Her hangi bir millet birinci dilimde yapılması gerekli işleri tamamlamadıkça ikinci dilime geçemiyordu.

Anlaşmalara göre Alt Yapı Tesis işleri, milli kaynaklardan sağlanacak iş kısmını da ayırmakta idi. Mesela NATO'ya faydalı olacak askeri bir liman yapmak isteyen devlet, bu liman inşaatına ait birinci kısmı kendi kaynaklarıyla meydana getiriyor; sonra da Alt Yapı Tesis fonundan mali yardım alarak işini tamamlıyordu.

Alt Yapı Tesis fonundan askeri bir tesis yapmak isteyen devlet, yapacağı işi ve bu isin NATO'ya sağlayacağı faydaları belirten bir ön teklif hazırlıyor; NATO'nun bu ön planı kabul etmesini müteakip detaylı inşaat planı ve tahmini inşa masraflarını belirten asıl teknik projeyi tamamlayarak gene NATO'nun tasdikine gönderiyordu.

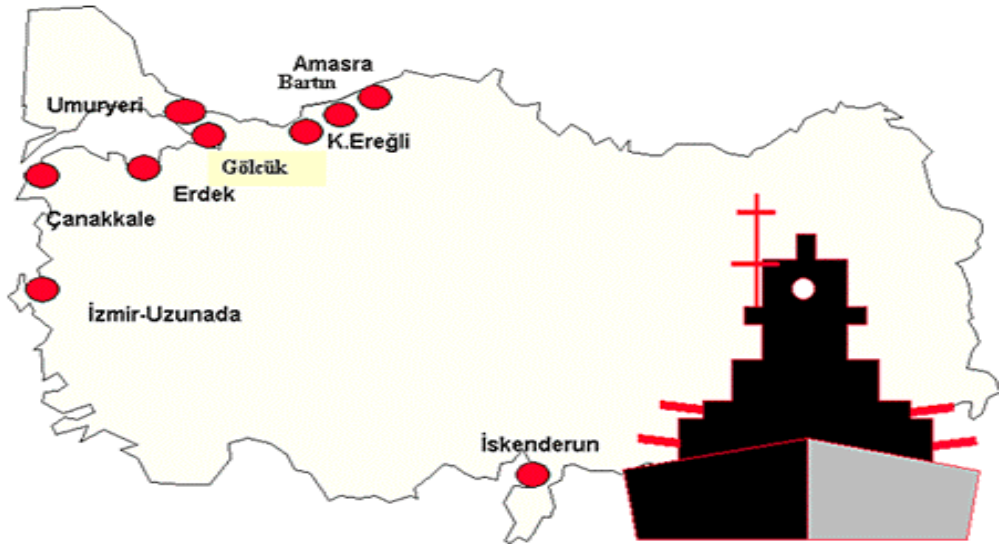
NATO'nun bu ikinci tasdiki ile yapı işlerine başlanıyor ve inşaat gene NATO tarafından kontrol edildiği gibi, NATO Alt Yapı Tesis merkezinin zaman zaman teftişine tabi oluyordu. Tesis, bitiminde Alt Yapı Tesis tarafından teslim alınıyor ve muayyen millete teslim ediliyordu.

Türk Deniz Kuvvetleri Alt Yapı Tesis kaynağından, Ankara'da bir Kuzey Doğu Saha Komutanlığı[429] binası, aşağıda mevkileri gösterilen, çeşitli yeraltı tesisleri, mendirek ve muhabere şebekesi, Helikopter Tesisleri, Cephane Depoları, Torpido Depo ve Regüle İstasyonları, Akaryakıt Depoları, İskele ve Barınma Kolaylıkları, Bakım ve Onarım Tesisleri yaptırmak suretiyle faydalanmıştır.[430]

---

[429] Şu anda kullanılan deniz Kuvvetleri Komutanlığı karargah binası.

[430] **http://www.tsk.mil.tr/uluslararasi/natoaltyapi.htm**



Şekil 2- NATO Alt Yapı Tesis kaynakları ile yapılan yatırımların yerleri.

a. Gölcük Üssü Geliştirme Faaliyetleri

1950'lerin başlarında, Kocaeli bölgesinde Deniz Kuvvetleri unsurları İzmit ve Gölcük'te konuşlanmışlardı. Amerikalıların desteğiyle de Gölcük Üssü'nün imkanları artırılmış ve Donanmanın ana üssünü haline getirilmişti[431].

Bu çalışmaların başlangıcını ise ne Gölcük Tersanesinin geliştirme çalışmaları oluşturmaktaydı. Çalışmalar sonucunda, makine, kazan dairesi, boya fabrikası, kara vasıtalarını tamir atölyesi, marangozhane, ve gemi inşa tezgahları da kuruldu. Tersane komutanlık binası, er kışlası ve işçi yemekhanesi yapıldıktan sonra inşaat tamamlandı. Tersanenin onarım limanı inşaatını bir Hollanda firması tamamlayarak, rıhtım 16 Ekim 1952 de törenle işletmeye açılmıştı.[432]

Tersane dışındaki sahaya da, Denizaltı Kışlası, Donanma Komutanlık erat kışlası, Donanma Komutanlığı askeri mahkeme binası, yangın istasyonu, İşçi Çırak Okulu, Kara Araçları Tamir Atölyesi, istihkam Birliği Kışlası, Us Komutanlık Binası, Ordonat Merkezi Binası yapıldı. Devamında, İzmit'teki ve

---

[431] **DKDTA,** Gölcük Deniz Ana Üs Komutanlığı Tarihçesi, O.N.:212, R.N.:72, S.N:5, s.I-2.

[432] Güler, **a.g.e.,** s.19.

İzmit Tersanesi içindeki Deniz Kuvvetlerine ait bina, ambar, kışlalar boşaltılmış, İzmit Ana Üs Komutanlığı lağvedilerek, Gölcük Üs Komutanlığı teşkil edilmişti.

Temelleri 1948 yılında atılmaya başlayan ve 1950 yılında kurulan Deniz İkmal Merkezi Komutanlığı, ikmal işlerinin yeni baştan düzenlemesi konusunda, Lojistik Daire Başkanlığı ile görev birliği yapmıştı. Daha önce İstanbul'da mevcut iki tane ambardan, büyük bir ikmal teşkilatı haline getirme zorunluluğu, Deniz İkmal Merkezi Komutanlığı'nda çalışanlara ağır vazifeler yüklemişti[433]. Bu komutanlık tarafından;

- Amerikan usulü malzeme alıp verme sistemleri hazırlandı,
- On binleri geçen malzeme kalemi tanımlanarak stok numaraları verildi,
- Teşkilatın ihtiyacı olan karargah binaları, ambarlar, depolar,soğuk hava depoları inşa ettirildi,
- Yeni nakil vasıtaları ve kaldırma vasıtaları tedarik edildi,
- Malzemelerin ulaştırılması için, ikmal işleri için karada ve denizde çalışan araçların, ulaştırma planları yapıldı,
- Yeni teşkilat icabı hizmete alınacak yüzlerce sivil memur ve işçi eğitildi,
- Gemilere ve müşteri birimlere yeni ikmal sistemini öğrenmeleri için eğitimler verildi.

b. İstanbul Ve Marmara Bölgesi

İstanbul Deniz Komutanlığı emrinde, Deniz Kuvvetlerinin bakım onarım faaliyetlerini yürütecek tek kurum olarak Taşkızak tersanesi vardı. Bu tersane, daima sivil girişimlerle, Deniz Kuvvetlerinin elinden alınmak istendiği için, fazla geliştirilememişti. Nitekim Hükümet bu fabrika

---

[433] **DKDTA,** Deniz İkmal Merkezi Komutanlığı Tarihçesi, O.N.:212 R.N.:72, S.N:9, s.I-2.

arazi ve binalarından bir kısmını 1954 senesinde çıkardığı bir kanunla, Hükümet hissesi olarak denizyollarına vermişti.

İstanbul, Türkiye'nin ticaret merkezi olması nedeniyle, bu piyasadan alış veriş yaparak, Deniz Kuvvetlerinin birimlerinin malzeme ihtiyaçları ağırlıklı olarak buradan karşılanıyordu. Bu nedenle de, İstanbul'da, bir İkmal Grubu Komutanlığı kuruldu. Eski depolar yıktırılarak yerlerine yenileri yaptırıldı. Kuruluş içerisine de bir dikim evi ile ikmal okulu dahil edildi.

c. İskenderun ve Akdeniz Bölgesi

Ortadoğu'da artan Sovyetlerin faaliyetleri ile Arap Devletlerinin Batı karşıtı tutumları ABD'ni endişelendiriyordu. II. Dünya Savaşı sonrasından itibaren Akdeniz'de gemi bulundurmaya dikkat eden ABD, Doğu Akdeniz'de de birliklerini destekleyecek üslere ihtiyacı vardı. Ayrıca Sovyetler tarafından müdahaleye maruz kalabilecek Türkiye'nin de desteklenebilmesi için Akdeniz'de üs geliştirilmesine ihtiyaç duyuldu.

Bu maksatlarla İskenderun'da, Akdeniz Üs Komutanlığı kuruldu. Amerikalılar tarafından İskenderun'da küçük bir tersane yaptırılarak, 20 Ekim 1955 günü yapılan törenle Deniz Kuvvetlerine teslim edildi. Bu tören için, Donanma Gölcük'ten, İskenderun'a giderek törende hazır bulundu. Töreni müteakip, iki mayın tarama gemisini tam bakıma alındı.

İskenderun, yurt dışından gelen malzemelerin, özellikle Amerikan yardımlarının bir nevi transit merkezi idi. Ayrıca Akdeniz'de harekat yapacak ve bu limanda bakım görecek savaş gemilerinin ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için bir İkmal Destek Komutanlığı kurularak, hizmet ihtiyacı, olan ambar ve depolar kısa zamanda inşa edildi. Sahile bir de büyük iskele yaptırıldı.

d. Karadeniz Bölgesi ve Ereğli

Karadeniz'deki Sovyet tehdidinin önlenebilmesi, NATO kaynaklarından Karadeniz Ereğli'de "Karadeniz Üs Komutanlığı" kuruldu. Bu komutanlığa bağlı olarak, Karadeniz Ereğli, Bartın ve Amasra'da denizaltı gemilerinin bakım, onarım ve ikmal işlerini yapacak üsler oluşturuldu. Oluşturulan bu üslerde Montreux Sözleşmesi gereğince yabancı uzmanlar

çalıştırılmadı. Türkiye NATO içinde olmakla birlikte Montreux Sözleşmesi konu olduğunda daima bağımsız ve hakkaniyet içerisinde hareket etmiştir.

B. NATO İLE BİRLİKTE TEKRAR AKDENİZ'E AÇILAN TÜRK DENİZCİLERİ

Amerikan askeri yardımının 1948 yılında başlamasının ardından Türkiye Cumhuriyetinin 16 Şubat 1952 yılında NATO'ya üye olması, Türk Deniz Kuvvetleri'nin teknik gelişimine neden olmuştur.

Bu birliktelikle, Türkiye, modern teçhizat ve malzemesi olmayan, askeri yetenekleri yüksek ve itaatkar yarım milyon kişilik bir orduyu NATO'ya kazandırmıştır. Türkiye'nin mali imkanları ve durumu, bu ordunun modernleştirilmesine imkan vermediğinden dolayı, başta ABD olmak üzere bazı NATO üyeleri, Türk Silahlı Kuvvetlerini, konumuz kapsamında ise Deniz Kuvvetlerini takviye etmek istemişlerdir.

Türkiye, İkinci Dünya savaşının ardından tarihi bir seçim yaparak özgür dünya ile birlikte, komünizm ile Sovyet yayılmacılığına karşı durmuştur. Türkiye'nin 1952 yılında NATO'ya üye olmasıyla, NATO, Türkiye'nin savunma ve güvenlik politikasının mihenk taşını oluşturmuştur. Türkiye, Soğuk Savaş'ın en yoğun yaşandığı dönemde dahi, doğu bloğuna komşu olduğu değişken bir bölgede NATO'nun sıkı bir müttefiki olmaya devam etmiş; İttifak'ın güney kanadını koruyarak, özel olarak Batı Avrupa'nın, genel olarak NATO'nun güvenlik ve savunmasına katkılarda bulunmuştur. Türkiye, Sovyetler Birliği ile en uzun sınıra sahip ülke olarak, İttifak'ın kara sınırlarının üçte birini Varşova Paktı ülkelerine karşı korumakla sorumlu olmuştur. Böyle ağır bir sorumluluk, sınırlı imkanlara sahip bir ülke için çok büyük fedakarlık gerektirmiştir. Türkiye, aynı zamanda, Doğu ile Batı blokları arasındaki gerilimin azalmasına yardımcı olmuştur.

Türkiye, bir yandan İttifak'ın güvenliğine katkıda bulunurken, diğer yandan kendisine yakın bölgelerde işbirliğinin pekiştirilmesi yönündeki geleneksel güvenlik politikasını da sürdürmüştür. Bu çerçevede Türkiye, hem Balkanlar hem de Ortadoğu'da güvenlik alanında işbirliğini teşvik etmiştir.

Yunanistan ve Yugoslavya ile 1954 yılında imzalanan Balkan Paktı ve 1955 yılında İngiltere, İran, Irak ve Pakistan ile imzalanan Bağdat Paktı, Türkiye'nin bu bölgelerde güvenliğin pekiştirilmesi amacına yönelik çabalarının somut göstergelerini oluşturmaktadır.

1. Deniz Kuvvetlerinde NATO Kuvvet Yapısına Uygun Olarak Teşkilat Değişimleri

NATO'nun hukuki temeli Birleşmiş Milletler Anayasasının 51. maddesine dayanır. Bu madde; bazı ülkelerin ortaklaşa güvenlik amacıyla bölgesel savunma düzenlemelerini kurmalarına imkan verir. Askeri olarak baktığımızda NATO'nun amacı; Üye ülkelere yönelebilecek düşman taarruzlarını caydırmak; Taarruz vukuunda savunmak ve kaybedilen toprakları ele geçirmek suretiyle üye ülkelerin toprak bütünlüğünü korumaktır.

NATO ittifakı, tarihte kurulan ittifaklardan çok farklı bir yapıdadır. Diğer ittifaklarda, belli bir devletin veya devletlerin müttefik devletlerden, belirlenmiş sayıda asker, cephe komutanı veya başkomutan aldığı hatta "Başkomutan aldığı» vaki idi. Fakat bu yabancı komutanlar, yapılarda ve belirlenmiş süre için geçerli olmaktaydı. NATO ittifakı, ise birleşik-müşterek[434] ordular, donanmalar, hava filoları meydana getiriyor, birleşik-müşterek karargahlar kurup çeşitli devletlere mensup subayları tek bir komutan emrine alır. Bu karargahlar birlikte, çok detaylı harekat ve savaşa hazırlık planlarını yapar, askeri tesisleri meydana getirir ve tek bir hükümran devlet gibi hareket eder. Yani, devletler kendi hükümranlıklarını tek bir NATO bayrağı altında birleştirmişlerdir.

Teşkilatın askeri yapısı, üye ülkelerin Genelkurmay Başkanlarından veya onlar adına daimi görev yapan temsilci askeri personelden oluşur. Konseye karşı sorumlu olan Askeri Komite, ittifakın en üst düzeydeki askeri merciidir. Konseye ve Savunma ve Planlama Komitesine askeri konularda bilgi

---

[434] NATO literatüründe, Combined - birleşik terimi birden fazla devletin işbirliği ile oluşan kuruluşu, joint-müşterek birden fazla kuvvetten(kara, deniz, hava) oluşan silahlı gücü tarif etmektedir.

sağlayan ve önerilerde bulunan Askeri Komite, o dönemde üç büyük NATO Komutanlığına direktif verebilmekteydi. Bunlar, ABD/Norfolk'ta Atlantik Müttefik Yüksek Komutanlığı (SACLANT), Paris'te Avrupa Müttefik Yüksek Komutanlığı (SACEUR) ve Manş Müttefik Komutanlığı'ydı" CINHAN". Türkiye'yi ilgilendirmesi bakımından, SACEUR'e bağlı olarak da, Amerikalı bir Orgeneral komutasında İzmir'de Kuzeydoğu Saha Komutanlığı kurulmuştu[435].

NATO içerisinde Türk Deniz Kuvvetleri, Malta'da bulunan, Akdeniz Müttefik Kuvvetleri Komutanlığı(AFMED) ile işbirliği yapıyordu. Bu Komutanlık da, emrinde altı tane saha komutanlığı bulunuyordu; Gibraltar Saha Komutanlığı, Cezayir'de Batı Akdeniz Saha Komutanlığı, Malta Adasında Güneydoğu Saha Komutanlığı, Napoli'de Orta Akdeniz Saha Komutanlığı, Atina'da Doğu Akdeniz Saha Komutanlığı ve Ankara'da Kuzey doğu Saha Komutanlığı.

Kuzey Doğu Komutanlığı Türk Deniz Kuvvetleri Karargahı içinde kurulmuştu. Bu karargahın komutanlığını Türk Deniz Kuvvetleri Komutanı, Kurmay Başkanlığını Türk Deniz Kuvvetleri Kurmay Başkanı ve harekat subaylarını da Türk, Amerikan, İngiliz ve Yunan Deniz Kuvvetlerine mensup subaylar oluşturuyordu[436].

NATO'nun kurulması sırasında ittifaka dahil devletlerin, mevcut bütün kuvvetlerini NATO emrine verilmesi teklif edilmiş, fakat bütün milletler, kendi iç politikalarının icabı olarak, teklifi kabul etmemişlerdi. Bunun üzerine NATO Genel Konseyi ittifaka dahil ordularının NATO ile münasebetlerini üç şekilde tespit etti:

(a) Devletlerin kesin olarak NATO emrine verdiği kuvvetler,

(b) Milli karakterde kalıp da NATO hizmetlerine tahsis edilen kuvvetler,

(3) Milli karakterini muhafaza eden kuvvetler.

---

[435] http://www.tsk.mil.tr/uluslararasi/natolojistik/musterekloj.htm

[436] **http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/tarihce.asp?strAnaFrame=tarihce&strIFrame=CumhuriyetDonemi&strIFrameIcerik=DZKK**

Türk Silahlı Kuvvetlerinin de, NATO içindeki görev dağılımı ve birlik statüleri bu esaslara göre belirlendi. Buna göre, Türk Kara ve Hava Kuvvetleri, bu esaslardan; kesin olarak NATO emrine verdiği kuvvetler statüsünü almıştı. Yani Türk Kara ve Hava Kuvvetleri tamamıyla NATO'nun emrine verilmişti[437]. Türkiye Kara Kuvvetlerimin üç ordusu ve Hava Kuvvetleri İzmir'de bulunan NATO Karargah ve Komutanlığı'na bağlanıyordu. Genelkurmay Başkanı, II. Başkan ve Kara, Hava Kuvvetleri Komutanı, bu suretle NATO çerçevesinde Türk Kuvvetlerine komutan olmaktan çıkıyordu.

Bu şekilde, daha başlangıçta, genç subayları etkilemişti. Zamanın Genelkurmay II. Başkanı Orgeneral Zekai Okan da, böyle bir teşkilatın Türkiye tarafından kabul edilmemesi için büyük gayret harcamıştı.[438] Fakat zamanın Başbakanı, Dış İşleri Bakanı ve Genelkurmay Başkanının ısrarlı emirleri karşısında netice alınamamıştı. Türk Silahlı Kuvvetleri'nin üç kuvvetinden iki tanesi başka bir devlete mensup general tarafından komuta edilen bir ordu şeklini almıştı[439].

Türk Deniz Kuvvetleri, yukarda arz edilen esasların kısmen ikincisine, kısmen de üçüncüsüne uymakta idi. Harp Filosu ve Denizaltı Filosu Gemileri NATO'ya tahsis edilmiş kuvvetlere dahildiler. Montreux Antlaşması gereğince, Karadeniz'e sahildar olmayan devletlerin denizaltı gemileri boğazlardan geçemediğinden, Karadeniz'e sahildar tek NATO devleti olan Türkiye'nin Denizaltı Filosu önem kazanıyordu. Bundan dolayı, Deniz Kuvvetleri Komutanı'ndan başka, Türk Denizaltı Filosu Komutanı da Akdeniz Kuzeydoğu Sahası denizaltı Komutanı olarak, bir NATO Komutanlığı görevi alıyordu[440].

Böylelikle Türk Silahlı Kuvvetleri içinde, sadece Deniz Kuvvetleri Komutanlığının, müstakil bir NATO Komutanlığı görevi vardı. Bu görev de İzmir'deki NATO Karargahıyla eşit bir seviyedeydi. Bu durum,Türk Silahlı

---

[437] Uçarol, **a.g.e.,** s.731.

[438] Cemal A. Kalyoncu, "Genler apolet dinlemeyince", **Aksiyon Dergisi,** http://www.aksiyon.com.tr/detay.php?id=16060

[439] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması,** s.130-131

[440] Atabey, **a.g.e**, s.45

Kuvvetleri için çok büyük bir onur olarak değerlendiriliyordu. Çünkü savaşta, Türk Kara ve Hava Kuvvetleri yabancı bir generalin emrine girerken Deniz Kuvvetleri, bilakis emrine yabancı devletlerden kuvvet alacaktı.

Türk Deniz Kuvvetlerinin milli karakterde kalan kısmı,Montreux Antlaşmasının uygulayıcısı olarak, sadece Boğazlar ve Marmara Komutanlığı ile avcı ve hücumbotları ve mayın arama tarama gemileri idi.

NATO'ya girişle birlikte yaşanan gelişmeler sonucunda, o zamana kadar Kara Kuvvetleri'nin sorumluluğunda bulunan Boğazların savunulması konusunda bazı konsept değişikliklerine neden olmuştur.

Kara kuvvetlerinin muharebe görüşü, tam olarak bölge savunmasına dayanıyordu. Fakat II. Dünya Harbi, denizden yapılan taarruzlar karşısında bölge savunması fikrinin kaybettiğini göstermişti, Normandiya, Singapur, Sicilya Müstahkem mevkileri, donanma desteğinde yapılan çıkarmalar karşısında tutunamamış; düşmüştü. Pasifik'in yüzlerce adasındaki müstahkem mevkiler de aynı şekilde düşürülmüştü. Bu nedenle, Boğazlardaki savunmanın da bölge müdafaasına göre değil, mevki veya nokta müdafaasına göre hazırlanması şarttı. Genelkurmay Başkanlığı bu ihtiyacı, 1951 senesinde, Boğaz Müstahkem Mevki Komutanlıklarına birer deniz yardımcısı kadrosu açmakla çözmek istedi.

Ancak, Türk milli görüşü paralelinde olan "Trakya'daki Türk Kara Kuvvetleri'nin geri emniyet ve irtibatını sağlamak" bakımından taşıdığı önem, NATO içerisinde kabul görmüyordu. Buna karşılık, bu deniz geçitlerinin su üstü ve denizaltı geçişleri yönünden yani Akdeniz güvenliği bakımından önemi ön plana çıkarılıyordu[441]. O zamana kadar, Batı Doğu hattında karacı bakışıyla karacı kuvvetlerin önünde bir engel olarak değerlendirilen Boğazlar, artık Kuzey güney hattında muhtemel düşmanın geçiş yolu olarak değerlendirilmeye başlanmıştır.

ABD Savunma bakanı ve denizci uzmanları, Türkiye'de yaptıkları incelemelerde de ayrıca, bu kadro ile boğazların savunamayacağını

---

[441] Bargut, **a.g.m.,** s.15

belirttiler. Onların tekliflerine göre Boğazlar ve Marmara'yı savunacak bir teşkilat kurulmalı ve birliğin başına da bir denizci bir komutan getirilmeliydi.

28 Mart 1952, senesinde İstanbul Deniz Komutanlığı lağvedildi ve bunun yerine Boğazlar ve Marmara Komutanlığı kuruldu. İstanbul ve Çanakkale Boğazı Ordu Komutanlıklarının kuruluşundan çıkarılarak, Boğazlar ve Marmara Komutanlığı kurulusuna girdi. Boğaz savunmasının Deniz Kuvvetleri Komutanlığı sorumluluğuna geçmesinin sonuçları hemen o yıl görüldü. Denize, yeni savunma aletleri konduğu gibi karaya da yeraltı savunma istasyonları yapılarak, güçlü radarlar ve sonarlar konuldu. Bu yeni görev nedeniyle. Deniz Kuvvetlerinde bazı gelişmelere de neden olmuştur. Keza Deniz Kuvvetlerine bağlı "Deniz Piyadeleri"ve "Deniz İstihkam" sınıflarını kurulması gerekmiştir.

Bu teşkilat değişikliğinde ince bir nokta da, Montreux Konferansı Kararlarına göre Türkiye Boğaz Hükümranlığını başka bir devlet veya devletler grubuna devredemeyeceğine amir olduğundan; NATO emrindeki bir kuvvet olan Birinci Ordu'nun bu görevi yapamayacağıdır. Bu görevi mili karakterde olan Boğaz Komutanlıklarının yapabilecekleridir

NATO'ya girdikten sonra, birleşik-müşterek harekat planları hazırlamıştı. Bu planlara göre, savaşa hazırlık konusunda NATO'ya dahil devletlere kuvvet hedefleri bildirilmişti. Bu hedefleri devletlerin 1962 senesinde ne kadar kuvvete sahip olacağını gösteriyordu.

Kuvvet hedeflerinin oluşturulurken dayanaklarını, müttefik devlet silahlı kuvvetlerine mensup temsilcilerin Paris'teki Karargaha, ülkelerinden getirdiği bilgilerdi. Kendi devletine ait Deniz Kuvvetlerinin mali, sanayi imkanları, gemi mevcudu, bu gemileri muhafaza etme imkanları, personel mevcudu ve bunun gibi bilgiler, bir merkezde toplanarak standart bir kuvvet yapısı planı oluşturulmaya çalışılıyordu. Bu bilgiler, her sene NATO'ya ulaştırılırarak, bunlar tartışılırdı. Sonuçta, o deniz kuvvetlerine gemi ve materyal verilip verilmemesi karar altına alınırdı.

NATO Eğitimlerini fert eğitimi, filoların eğitimi, idarecilik ve yönetim çalışmaları diye üçe ayırabiliriz. Fert eğitimi, NATO Karargahlarının vazifelerini, yönetilme ve çalışma prensiplerini, NATO subay ve

astsubaylarına öğretmeyi hedef almıştı. Bu amaçla, Paris'te bir NATO Koleji açılmıştı. Bu kolej subaylara NATO Karargah çalışmalarını, yönetim esaslarını öğretiyordu. Okurlar evvela nazari kurs görüyorlar, sonra da bir geziler düzenlenerek, çeşitli devletlerin askeri tesisleri hakkında fikir sahibi oluyorlardı.

Ayrıca Görev Başı Eğitimi ismiyle bir eğitim uygulanıyordu. Bu Eğitimde Generaller, Amiraller Albaylar ve Yarbaylar, Amerika'ya giderek bu devlete ait deniz kuvvetlerinin kendilerini alakadar eden kısımlarını görüyorlardı. Mesela Türk Denizaltı Filosu Komutanları gidip. Amerikanın Denizaltı Üs, Eğitim Merkezleri ve Filotillalarını görmüş; Deniz Eğitim Komutanı da Amerikanın bütün Eğitim Merkezlerini gezmişti. Bu ziyaretin ismi Görev Başı Eğilimi idi. Bu eğitime gidenlerin yol ve ikamet masraflarını Amerika devleti vermekte idi[442].

Filo Eğitimi, NATO'ya dahil çeşitli devlet donanmalarının aynı şekilde eğitim görmelerini hedef almıştı. Örneğin, dört ayrı devlete ait birer muhrip bir araya gelerek, bir devlete ait bir filotilla gibi, muhabere ve harekat yapabilmeliydi. Bunun gibi filotilla ve filolar da, aynı donanmaya ait bir kuvvet gibi, birlikte harekat yapabilmeliydi. NATO, bunu sağlamak için NATO taktik ve muhabere talimnameleri yapmıştı. NATO Tatbikatları, ittifaka dahil en az iki devlet deniz birlikleri arasında yapılıyordu.

2. Değişen Donanma Yapısı

Mehmetçik isimli, manyetik mayın dökücü gemi Amerikalılar tarafından İzmir'e getirildi ve burada, 20 Mayıs 1958 de Türk mürettebatı tarafından teslim alındı[443].

Kanada hükümeti, NATO çerçevesinde Türk Deniz Kuvvetlerine yardım etmek için, 10 tane refakat gemisiyle 4(Trabzon, Terme, Tirebolu, Tekirdağ) tane arama tarama gemisi vermeğe karar verdi. Gemileri Kanada'dan

---

[442] Büyüktuğrul, **a.g.e,** s.133

[443] Dz.K.K., **Cumhuriyet,** s.92.

Türkiye'ye Türk mürettebatı getirecekti. Bu maksatla mürettebat, Akar gemisiyle Kanada'ya gitti. Kullanılmış olan gemileri burada tamir ettirerek, teslim aldılar ve 16 Haziran 1958 ayında Türkiye'ye getirdiler[444]. Donamaya katılış töreni ise 18 Haziran 1958 tarihinde yapıldı.

Turgutreis denizaltı gemisini, Amerika'dan İzmir'e Amerikan mürettebatı getirdi. Gemi 17 Eylül 1958 de, limanda törenle Amerikan Bahriyesinden teslim alındı ve Türk sancağı çekti.[445]

NATO hesabından Almanya'da 4500 ton kaldırma kapasiteli yüzer havuz yaptırılarak, 1959 yılında Gölcük'te Türk Deniz Kuvvetlerine teslim edilmiştir[446].

Amerikan askeri yardımından bir kruvazör sağlanması Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve personeli tarafından çok isteniyordu. Amerikanın kruvazör vermemesi, Türk Deniz Kuvvetleri Komutanını, başka yollardan kruvazör tedarik etme arayışlarına götürmüştü. 1956 yılı Karadeniz'deki Donanma gezisine katılan millet vekilleri de bu düşünceyi desteklediler. Böylelikle hükümet, 1957 senesi başında, 10 milyon İngiliz Lirası karşılığında savaş gemisi satın alınması için Deniz Kuvvetlerine yetki verdi. Fakat bu ödemenin yapılma şekline dair en ufak bir iz yoktu. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bu fon İle 1 kruvazör, 4 muhrip ve 8 refakat gemisi satın alabileceğini hesaplamıştı. Bu hesap üzerine Tümamiral Refet Arnom Başkanlığındaki heyet İngiltere'ye incelemeye gitti. Hükümet, paranın ödeme şeklini, bu heyetin yola çıkmasından sonra düşünmüştü. Bir müddet sonra hükümetin tahsis edebileceği miktarın 10 milyon değil 2 milyon İngiliz lirası olabileceği ve bunun da, ancak, çok uzun vadeli taksitlerle ödenebileceği bildirildi. Bu emir aynen Amiral Arnom'a bildirildi.

Harp sonrasında, İngiliz Tezgahlarında işçilere iş bulma sıkıntısı olmasa, belki de, gemi satın alınamayacaktı. Fakat işsizliğe çare aramak durumunda olan İngiltere hükümeti, Türk tekliflerini kabul ediyordu : İngiltere

---

[444] Dz.K.K., **Cumhuriyet,** s.80 ve s.99.

[445] **http://www.denizaltici.com/submarine-service.htm**

[446] Atabey, **a.g.e.,** s.50.

Donanmasında hizmet etmiş 4 muhrip tadil edilerek, bakımları yapıldıktan sonra Türk Deniz Kuvvetlerine teslim edilecekti. Türk hükümeti peşin olarak beher gemiye 150,000 İngiliz Lirası verecek; kalan borcunu da 1968-1973 seneleri arasında taksitle ödeyecekti. Gemileri Türk mürettebat, Temmuz-Ekim 1959 tarihinde teslim alarak Türkiye'ye getirdi.

3. NATO Bünyesinde İcra Edilen Tatbikatlar Ve Bayrak Gösterme

Türk Deniz Kuvvetlerine mensup bir filotilla ve iki denizaltı gemisi ilk olarak NATO'nun LONG STEP Deniz Tatbikatına Eylül 1952 yılında katılmıştı. Manevra, lisan sorunu ve ilk defa deniz subaylarımızın uçak gemisi de dahil olduğu halde, fazla miktarda gemi ve uçağın katıldığı bir manevraya katılmaları nedeniyle bazı sıkıntılarla geçmişti. Gemilere, harekattan bir gün evvel çuvallar dolusu ve İngilizce yazılmış NATO Talimnameleri dağıtılmış ve harekat emirleri de İngilizce olarak verilmişti. Bundan dolayı tatbikatta Komodor, Gemi komutanları ve muhabere subayları büyük sıkıntı içinde çalışmışlardı. Buna rağmen Türk Filotillasının gözle görünür bir hata yapmaması ve kritik edilmemesi deniz subaylarımız için büyük bir başarı olmuştu.

Türk Deniz Kuvvetleri, lisan sorunlarını yenmek için, derhal NATO Talimnamelerini dilimize çevirttiği gibi, milli tatbikatlar da dahi komutaların İngilizce verilmesini emretti. Bu tedbir deniz subaylarının süratle gelişmelerini ve daha büyük rahatlık içinde NATO Manevrası yapmalarını sağladı.

NATO'ya giriş ile birlikte, Türk gemilerinin katıldığı NATO tatbikatları sayısızdı. Her sene en azından dört manevra yapılmakta idi. Bu çalışmada, tatbikatlardan özellik arz edenler belirtilmiştir:

(1) 17 Ağustos 1952'de, altışar muhripten oluşan, Türk ve Yunan Filotillaları Ege Denizinde müşterek bir tatbikat yaptılar. Türk Filotillasını Gayret, Gelibolu, Gaziantep, Muavenet, Sultanhisar ve Demirhisar Muhripleri oluşturuyordu. İzmir'de başlayan tatbikatın sonunda birleşik filo, Pire Limanına demirledi. Türk Deniz: Kuvvetleri

Komutanı Oramiral Sadık Altıncan 23 Ağustos 1952 tarihinde Yunan Kralı tarafından kabul edildi[447].

(2) Long Step Tatbikatı: Türk Filotillasının (Gemlik, Gaziantep, Gelibolu ve Giresun) ve iki tane denizaltı gemisinin katıldığı ilk NATO Tatbikatı idi. Bu gemilerden başka tatbikata, konvoy gemisi olarak Akar gemisi de katıldı.. Tatbikat İtalya'nın Bari Limanında başladı ve İzmir Limanında son buldu. Tatbikatın kritiği 3 Kasım 1952 günü İzmir'de yapıldı[448].

(3) Türk komutan(Korutürk) emrinde, Ağustos 1953 tarihinde Türk-İngiliz Filotillalarının birleşik tatbikatı yapıldı. Tatbikatın Harekat Müdürü, tatbikat kritiğinde İngiliz Donanmasında dahi, bu kadar anlaşılacak şekilde emrin yazıldığını görmemiş olduğunu ifade etmişti.

(4) Ekim 1953 ayında, Türk-İtalyan gemilerinin katılımıyla, birleşik bir tatbikat yapıldı. Gür ve Dumlupınar Denizaltı Gemileri İtalya'nın Taranto Deniz Üssüne giderek, aynı ismi taşıyan körfezde İtalyan Muhripleriyle birlikte denizaltı hücum ve bu hücuma karşı korunma tatbikatı yaptılar.[449]

NATO tatbikatları Türk Deniz Kuvvetleri, uçak gemisi harekatı, konvoy harekatı, denizaltı ve denizaltı savunma harekatı, hava ve kara unsurları ile müşterek harekat türlerini il defa denemiştir. NATO'ya giriş Türk Deniz Kuvvetlerinin, tarihte uyumaya bırakılmış denizcilik ruhunu uyandırmış ve kendine güveni sağlamıştı.

Bu tatbikatlardan birisinden, anavatana dönerken, Dumlupınar denizaltı gemisi, 4 Nisan 1953 gecesi saat 2.15 de Nabolant isimli bir Norveç şilebi ile Çanakkale Boğazında çarpışarak battı. Bütün gayretlere rağmen, çan indirmek suretiyle mürettebatı kurtarmak mümkün olamadı.

---

[447] http://www.byegm.gov.tr/YAYINLARIMIZ/ayintarihi/1952/agustos1952.htm

[448] http://www.byegm.gov.tr/YAYINLARIMIZ/ayintarihi/1952/ekim1952.htm, gemilerin ziyareti sırasında çekilmiş fotoğraflar için bkz, **İDMA**, F.D.N.: 2032-4_36, **İDMA**, F.D.N.: 2032-4_40, EK-20

[449] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşunda,** s.774.

Kazadan, çarpışma sırasında, köprüüstünde bulunan gemi komutanı ve beş kişi kurtuldu. 7 Subay, 35 Astsubay ve 39 er de şehit oldu.

Çanakkale ağır ceza mahkemesinde yapılan muhakeme sonunda, sadece, Norveç gemisinin komutanı suçlu göründü ve Dumlupınar komutanı beraat etti. Fakat bu kararın Temyiz mahkemesi tarafından bozulması dolayısıyla Çanakkale ağır ceza mahkemesi tekrar davaya baktı ve neticede Dumlupınar komutanını da 18 aya mahkum etti.

Bu tatbikatların gereğini yerine getirmek için Türk Deniz Kuvvetleri Akdeniz'de aktif olarak rol almaya başlamıştır. İleriki tarihlerde, kuvvet planlamalarını milli esaslara dayandıran Türkiye NATO'ya rağmen, Akdeniz'de daha fazla güç göstermeye başlayacaktır.

C. TÜRKİYE'NİN ORTADOĞU POLİTİKALARI KAPSAMINDA HİNT OKYANUSUNDA DENİZ KUVVETLERİ

Kore Savaşı, Amerika Dışişleri Bakanı'nı, komünist emperyalizmi tehlikesine karşı daha güçlü tedbirler almaya sevk etmişti. Bakan, Ortadoğu memleketlerini de bir ittifak sistemi içinde toplamak istiyordu ve bu amaçla 1953 Mayısı'nda bütün Ortadoğu memleketlerini teker teker ziyaret etti. Bu arada 25-27 Mayıs 1953 günlerinde Ankara'ya da geldi ve bu ülkelerle görüşmeler yaptı. Bu çalışmalar sonucunda, Türkiye, İran, Irak ye Pakistan 24 Şubat 1955günü Bağdat Paktı ismi verilen ittifakı meydana getirdiler[450].

1958 senesinde Irak'ta hükümet darbesi oldu ve bu memleketin yeni iktidarı Bağdat Paktından çıkıp tarafsız devletler arasına girmeği tercih etti. Bu karar karşısında Türkiye, İran, Pakistan, İngiltere ve Amerika Devletleri bir araya gelerek CENTO ittifakını (Merkezi Andlaşma) meydana getirerek merkezini Ankara'ya taşıdılar. CENTO, ittifak üyesi devletlerin Dış İşleri ve Savunma bakanları Bakanları veya onların yardımcıları tarafından teşkil edilen bir konsey tarafından yönetiliyordu. Konseyin dört tane daimi komitesi vardı; Askeri Komite, yıkıcı faaliyetlerle mücadele komitesi, irtibat Komitesi,

---

[450] Armaoğlu, **a.g.e**., s. 346-348

Ekonomik Komite.Askeri Temsilciler daimi grubunun emrinde her ülkeden planlanan sayıda subay çalışırdı. Askeri Komitenin esas üyeleri, "Genelkurmay Başkanlarıydı. CENTO'nun NATO'ya benzer bir emri komuta teşkilatı yoktu. Sadece, Ankara'da müşterek askeri planlama kurmay heyeti kurulmuştu. Bu heyetin başı CENTO askeri planlama kurmay heyeti kurmay başkanıydı.Bu makama değişmeli olarak, ittifaka dahil her devletin bir temsilcisi tayin edilirdi. Bu Başkan emrinde bulunan beş daire ve CENTO Sekreterliği vasıtasıyla ittifakın bütün askeri meselelerini inceleyerek, gerekli planları yapardı. Emrindeki, beş daire ise, İstihbarat Daire, Kurmay Başkan Yardımcısı, Lojistik Dairesi, Planlama ve Harekat Dairesi, Eğitim Dairesi'ydi.[451]

Bağdat Paktı ve sonrasında CENTO üyesi devletlerden Pakistan'ın mekan uzaklığı, askeri ilişkilerde Deniz Kuvvetleri'nin önemini öne çıkarıyordu. Türk Deniz Kuvvetleri de Ertuğrul'dan sonra ilk defa bu sulara geri dönüyordu. Dönemin hükümeti özellikle Pakistan ile ilişkilere çok önem veriyordu. Deniz tatbikatları bir fırsat olarak görülerek, Cumhurbaşkanı seviyesinde Pakistan resmi ziyareti, harp gemileri ile yapılmıştı. Bu ziyaret Türkiye Cumhuriyeti için bir ilkti[452].

Türkiye Cumhurbaşkanının Pakistan'ı resmen ziyaret etmesi Türk Deniz Kuvvetlerinin Pakistan ile müşterek deniz manevraları yapmalarına başlangıç teşkil etmiştir.

Türkiye Cumhurbaşkanı hava yoluyla Bahreyn Adalarına gitmiş ve orada Savarona Okul Gemisine geçmiştir. Savarona Okul Gemisine Gaziantep ve Demirhisar Muhripleriyle Sakarya ve Cerbe Denizaltı Gemileri refakat etmekte idi.

Türk Filosunu Karachi Limanının 215 mil açığından Pakistan Donanmasına mensup Timur, Tarık Muhripleri ve Cehnam ve Shamsher Firkateynleri karşıladı. Cumhurbaşkanını taşıyan Savarona ve müşterek filo 18 Şubat 1955 de Karachi Limanına girdi. Pakistan Cumhurbaşkanı, Türk

---

[451] http://osamortadogu.sitemynet.com/ulus.htm "Uluslararası Politika"
[452] http://www.byegm.gov.tr/YAYINLARIMIZ/ayintarihi/1955/subat1955.htm

Donanmasının da Pakistan Deniz tatbikatına katılmasını Türkiye Cumhurbaşkanından burada rica etti. Ayrıca bu gezi sırasında Savarona okul gemisinde Cumhurbaşkanı Celal Bayar tarafından Pakistan Deniz Kuvvetleri personeli için bir kokteyl verilmiştir.

Türk Filosu, Cumhurbaşkanı ile birlikte olarak 28 Şubat 1955'de Karachi Limanından hareketle dönüş seyrine geçti[453]. Pakistan Donanmasının yaptığı resmi uğurlama töreni bitince Cerbe Denizaltı Gemisine dönüp Pakistan Deniz tatbikatlarına katılma emri verildi. Gemi tatbikatların devamınca Pakistan sularında kaldı ve 1 Mayıs 1955 günü dönüş seyrine geçti ve 15 Mayıs 1955'de Gölcük'e geldi. Cerbe denizaltı gemisi Süveyş Kanalını geçen il Türk denizaltı gemisidir[454].

Pakistan Deniz Kuvvetleriyle yapılacak müşterek manevralar planlanmış değildi. Sadece bu memleket Cumhurbaşkanının Türkiye Cumhurbaşkanına yazdığı mektuplar üzerine Türk Deniz Kuvvetleri Pakistan'a Denizaltı gemisi göndermekte idi.

Pakistan Donanmasının Aralık 1957 tarihinde Hint Okyanusu'nda icra ettiği Hilal Tatbikatı'na II. İnönü ve Gür denizaltı gemileri katılmıştır. 1958 senesinde Çanakkale denizaltı gemisi ve 1959 senesinde de Cerbe denizaltı gemisi Karachi'ye giderek Pakistan, İngiliz, Amerikan Donanmalarına mensup gemilerin yaptıkları deniz manevrasına katıldılar[455].

D. DENİZ KUVVETLERİNİN MİLLİ DENİZ FAALİYETLERİ VE DİPLOMATİK GÖREVLER

Atatürk için vefatından hemen önce 24 Mart 1938'de satın alınan Savarona Yatı, satın alındığından beri Denizyolları idaresine bağlı bir Cumhurbaşkanı Yatı olarak çalışmaktaydı. 02 Temmuz 1951 tarihinde okul

---

[453] Cumhurbaşkanının seyahatleriyle ilgili yazışmalar, **BCA**, D.: B1, F.K.:30..1.0.0, Y.N.: 40.238..16.

[454] Dz.K.K., **Denizlerin,** s.199.

[455] Büyüktuğrul, **a.g.e**., s.138.

gemisi olarak Deniz Kuvvetlerine devredildi[456]. Bu devir işleminden sonra Savarona'nın diplomatik görevleri başlamıştır. Deniz Harp Okulu öğrencilerine açık deniz tatbikatı yaptırırken aynı zamanda da, Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nı temsilen, ülke toprağının bir parçası olarak, yabancı limanları ziyaret etmiştir.

1939-1950 yılları arasında, kurulan hükümetler, biraz da devrin şartlarının uygun olmaması ama aslında Deniz Kuvvetlerinin öneminin farkında olmaması nedeniyle, Atatürk'ten almış olduğu, devleti ülke toprağının bir parçası olan harp gemileri ile yurt dışında temsil görevini yerine getirememiştir. Bu temsil yaklaşımı 1950'lerden devlet yönetiminde tekrar oluşmaya başlamıştır. Anlayışın gelişmesinde belki de, Mahanist bir devlet yönetimi yaklaşımında olan iki ülkenin ABD ve İngiltere'nin liderliğinde olan, NATO'nun üyesi olmanın etkisi de olabilir.

1. Deniz Kuvvetleri Emrindeki Gemilerin Yaptıkları Diplomatik Görevler

Deniz Kuvvetlerinin devleti temsil ve diplomatik görevlerine, örnek olacak dönem içindeki faaliyetlerden açık kaynaklardan tespit edilebilenler, müteakiben sıralanmıştır. Bunlar genellikle, Türkiye Cumhurbaşkanı ve yabancı devlet reisleri emrinde görev yapılan faaliyetlerdir:

(1) Gaziantep Muhribi 13 Temmuz 1950 günü İzmir'den Cumhurbaşkanını almış ve Ege Denizinde Deniz Hava tatbikatı yapmakta olan donanmanın yanına getirmiştir[457].

(2) 18 mayıs tarihinde uçakla Ankara'ya gelen Ürdün Meliki, 21 Mayıs'ta kara yolu ile İstanbul'a geçmiştir. İstanbul'da 22 Mayıs 1951 de Giresun Muhribine binerek Marmara'da gezinti yaparak tekrar İstanbul'a gelmiştir.[458]

---

[456] Dz.K.K., **Cumhuriyet**, s.180.

[457] http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/AyinTarihi/1950/temmuz1950.htm

[458] http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/AyinTarihi/1951/mayis1951.htm

(3) Türkiye Cumhurbaşkanı 25 Mayıs 1951 de Muavenet muhribiyle Donanmanın Ege denizinde yapmakta olduğu tatbikatı seyretmiş, aynı muhriple İstanbul'a dönmüştür. Donanma 30 Mayıs 1951 günü Cumhurbaşkanına bir geçit töreni yapmıştır[459].

(4) Gaziantep Muhribi 18 Eylül 1951 günü Cumhurbaşkanını İstanbul'dan alıp İmroz'a götürmüş ve getirmiştir. Bu gezi sırasında iki gün Çanakkale'de kalınmış ve Çanakkale Savaşlarının geçtiği bölgeler ziyaret edilmiştir[460].

(5) Yunan kralı 6 Haziran 1952 günü Helli kruvazörü ve Navarino muhribiyle İstanbul'a gelmiş ve Donanma tarafından karşılanmıştır. Kral 15 Haziran günü/Türkiye Cumhurbaşkanı ile birlikte, Savarona Yatı ile Marmara'da bir gezinti yapmıştır[461].

(6) Cumhurbaşkanı 6 Ağustos 1952 de Amerikan Altıncı filosuyla bir tatbikata gitmiş; Giresun muhribi ertesi gün Cumhurbaşkanını Altıncı filodan alarak İstanbul'a getirmiştir.

(7) Cumhurbaşkanı 25 Kasım 1952 günü Savarona Okul gemisi ile Yunanistan'a hareket etmiş; resmi ziyaretin bitiminde aynı gemi ile Selanik üzerinden İstanbul'a avdet etmiştir.[462]

(8) Türkiye Cumhurbaşkanı Savarona Gemisiyle 28 Ağustos 1954 günü Yugoslavya seyahatine çıkmıştır. Bu seyahatte Savarona Gemisine Demirhisar, Sultanhisar, Gemlik ve Gaziantep Muhripleri refakat etmekte idi.[463]

---

[459] http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/AyinTarihi/1951/mayis1951.htm

[460] http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/AyinTarihi/1951/eylul1951.htm

[461] Yunan kral ve kraliçesinin Türkiye seyahati nedeniyle gönderdikleri teşekkür mektubu, **BCA**, D.: E4, F.K.:30..1.0.0, Y.N.: 61.375..5. ve **İDMA**, F.D.N.: 13277-2_02, **İDMA**, F.D.N.:13277-2_03, EK-21

[462] Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın Yunanistan'ı ziyareti ile ilgili olarak Moskova radyosunda yayınlanan makale, **BCA**, D.: F11, F.K.:30..1.0.0, Y.N.: 102.639..3.

[463] Ziyaret fotoğrafları, **İDMA**, F.D.N.: 13277-2_27, **İDMA**, F.D.N.: 13277-2_16, EK-22

(9) Donanma, 12 Nisan 1954 günü, İstanbul'a gelen Yugoslav Devlet reisini karşıladı[464].

(10) Gemlik ve Giresun muhripleri 7 Mart 1954 günü Napoliden Türkiye Cumhurbaşkanını alarak İstanbul'a getirdiler. Donanma bu iki muhribi Marmara Denizinde karşıladı[465].

(11) Cumhurbaşkanı Savarona ile Pakistan'ı ziyaret etti (Detaylı bilgi için CENTO ittifakının deniz manevralarına bakınız).

(12) Ankara'dan trenle Karabük ve Zonguldak'a geçen Lübnan Cumhurbaşkanı ve Cumhurbaşkanımız, Zonguldak'tan Savarona ve iki muhrip ile alınarak İstanbul'a getirilmiş. 5 Nisan 1955 günü Donanma, bir deniz geçit töreni yapmıştı. Misafir cumhurbaşkanı, Deniz Harp Okulu, Yassıada eğitim tesislerini ve Gölcük Donanma tesislerini gezmiştir. Kendisine, 8 Nisan 1955 de bir deniz gösteri tatbikatı yapılmıştır. Savarona ve Gemlik ve Giresun Muhripleri misafir Cumhurbaşkanını memleketine götürmüştü[466].

(13) Ankara'dan trenle Karabük ve Zonguldak'a geçen, Cumhurbaşkanımız ve Irak kralı 3 Temmuz 1955 tarihinde Giresun ve Gaziantep Muhripleriyle Zonguldak'tan İstanbul'a geldi. Boğaz önünde kendisini avcı botları rehberledi. Donanma da İstanbul'da kralı merasimle karşıladı. Kral Deniz Harp Okulu, Yassıada eğitim tesislerini ve Gölcük Donanma tesislerini gezmiştir. Daha sonra yine, Irak Kralı ve Türkiye Cumhurbaşkanı 16 Ağustos 1955 günü Savarona; ile İstanbul'dan İzmir'e hareket ettiler Kral 22 Ağustos 1955 de buradan Savarona Gemisi ile Kapri Adası ve oradan da Marsilya'ya gitti. Bu yolculuğa kralı Donanma ve Hava Kuvvetleri uçakları büyük bir törenle uğurlamışlardır[467].

---

[464] Savarona gemisi güvertesinde Cumhurbaşkanı Celal Bayar ve Mareşal Tito'nun fotoğrafı, **İDMA**, F.D.N.: 1969 –2_3, **İDMA**, F.D.N.: 1969-2_5, EK-23.

[465] Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşunda,** s.762.

[466] **http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/AyinTarihi/1955/nisan1955.htm**

[467] **http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/AyinTarihi/1955/temmuz1955.htm**

(14)Ankara'dan trenle Karabük ve Zonguldak'a geçen, Cumhurbaşkanımız ve İran Şahı, Zonguldak'ta 20 Mayıs 1956 tarihinde Savarona ve iki muhrip ile alınarak İstanbul'a getirilmiştir. Savarona gemisiyle Yassıada'ya giderek, eğitim tesisleri ile Heybeliada'da Deniz Harp Okulu'nu gezmiştir. Donanma kendilerini Gölcük'te karşıladı. Bilahare denizde muhrip ve denizaltı hücumları gösterildi; su bombası atışı yapıldı. Şah 24 Mayıs 1956 günü Gaziantep Muhribi ile İstanbul'dan Mudanya'ya; oradan da Savarona ile İzmir'e geldi. Melike 27 Mayıs 1956 günü İstanbul'da Çanakkale denizaltı gemisiyle dalış yaptı[468].

(15)Savarona gemisi 24 Temmuz –11 Ekim 1957 tarihleri arasında Deniz Harp Okulu öğrencileri ile Akdeniz'den başlayan ve Baltık Denizi'nde devam ederek, 18 yabancı limanı ziyaret ettiği büyük bir seyir yapmıştır. Bu seyirde, Kara Harp Okulundan da bando takımından 33 öğrenci ile 80 kişilik Mehteran Takımı katılmıştır[469].

Yabancı devlet başkanlarının, gezilerinde öne çıkan husus, onların hemen hemen aynı program ile karşılanmaları olmuştur. Özellikle inşa edilmekte olan Karabük, tesislerinin gezdirilmesi de bir nevi güç gösterisi olarak algılanabilir.

Bu görevler sırasında Donanma hep diplomatik temsil ve gösteri aracı olarak Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından kullanılmıştır. Donanmanın farklı kullanımı olan belli oranda silah kullanımı veya silahlı gösteriye dayalı, güç gösterisi rolün kullanılmamıştır. Zaten o, dönemde de böyle bir ihtiyaç olamamıştır.

2. Deniz Kuvvetlerinin Milli Tatbikatları

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, eğitim programı gereğince her yıl dört, beş kere milli tatbikatlar düzenliyordu. Bunlardan en az bir tanesi, tüm

---

[468] http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/AyinTarihi/1956/mayis1956.htm

[469] Fahri Çoker, **TCG Savarona ile Akdeniz Ve Atlantik'te 78 Gün,** Ankara, 2001, s.7-10.

Donanma gemilerinin katılması ile bir nevi gösteri tatbikatı şeklinde icra ediliyordu. Bu tatbikatlara yabancı devletlerden de gözlemciler davet ediliyordu. Bu davetlilere de güç gösterisi yapılarak, Türkiye'nin gücü hakkında bilgi veriliyordu. Bu tatbikatların bazılarında da yurt dışı limanlar ziyaret edilerek, orada devlet, ülke toprağının bir parçası olarak temsil ediliyordu. *1950-1960 yılları içerisinde icra edilen onlarca büyük tatbikatlardan önem arz edenler aşağıda sıralanmıştır:*

(1) 1950 yılı Eylül ayında Birinci Ordu ile işbirliği eğitimi yapmak üzere büyük bir tatbikat yapılmıştır. Bu manevranın özelliği Yavuz Muharebe kruvazörünün katıldığı en son deniz tatbikatı olmasıdır. Yavuz gemisi tatbikattan sonra Gölcük'e bağlamış, bir daha seyir eğitimine kalkmamıştır.

(2) 1951 tatbikatında Donanmanın 13 gemi ile Malta adasında, İngiliz Akdeniz filosunu ziyaret etmiştir.[470]

(3) 1952 senesinde Ege Denizinde yapılan tatbikata Cumhurbaşkanı da katılmıştır. Donanma tatbikat sonunda bir geçit töreni yapmıştır.

(4) 1957 senesinde Karadeniz'de yapılan tatbikata Milli Savunma Bakanı başkanlığında 30 kadar milletvekili katılmıştır. Donanma bu maksatla 21 Mayıs 1957 günü Beykoz'dan Karadeniz'e açılmış, tatbikat yapa yapa Rize'ye kadar gitmiş ve çeşitli limanlara uğramıştır. Donanma 6 Haziran 1957 de de İstanbul'a dönmüştür."[471]

---

[470] Mayıs 1951 ayında Malta'ya gidecek olan 13 gemiden mürekkep filo, **BCA**, S.: 3/12974, D.: 7-254, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 125.35..5.

[471] **DKDTA**, Donanma Komutanlığı Tarihçesi, O.N.:212, R.N.:72, S.N:1, s.III-2-16.

SONUÇ

Diplomaside yeri ve önemi tartışılmaz olan deniz kuvvetlerini, yerinde ve zamanında kullanan devletler uluslararası ilişkilerde daima kazançlı çıkmışlardır. Dünya siyasi tarihi incelendiğinde bu mücadelede öne çıkan ve kazanan devletlerin örnekleri ile doludur. Türk denizcilik tarihi de, bu anlamda incelendiğine, Osmanlı Devletinden buyana donanmanın bilinçli şekilde kullanıldığı görülmektedir.

Bizim incelediğimiz dönem olan 1939-1960 yılları, Osmanlı Devleti'nin yıkılıp Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunu tamamladığı zaman diliminin hemen ardından gelen dönemdir. İncelememizden de anlaşılacağı gibi, Cumhuriyetin kuruluşu döneminde Gazi Mustafa Kemal Atatürk, Deniz Kuvvetlerine ve buna bağlı olarak denizciliğe çok önem vermiştir. Bizzat onun emirleri ile donanma gemilerinin bakımları yaptırılmış ve yeni gemiler tedarik edilmiştir. Denizciliğin gelişmesi için onun döneminde Bahriye Vekaleti kurularak denizcilik işleri tek merkezden yürütülmesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin bir milli denizcilik politikası oluşturulmuştur. Bu politikaların uygulamaları sonucunda, Osmanlı Devleti'nden devralınan harap donanmadan, Akdeniz'de güç gösterisi ve diplomatik görevler yapabilecek bir donanmaya ulaşılmıştır.

Atatürk'ten sonra ne yazık ki, bu politikaların değiştiğini Denizcilik Gücü'nün bir bütünden çıkarılarak, her bir unsurunun ayrı bir bakanlık emrine verilemesi ile tek merkezden uygulanan denizcilik politikasından uzaklaşıldığı anlaşılmaktadır. Bu ayrışma içinde de en fazla etkilen Deniz Kuvvetleri olmuştur. Atatürk döneminde Akdeniz'de gezen Türk Donanması, belki biraz da II. Dünya Savaşı'nın etkisiyle ama asıl denizci bakış açısından uzak, Kara Kuvvetlerinin yanında onun sadece harekatına destek sağlayacak fantezi bir kuvvet olarak görülmüştür. Bu nedenlerle, donanma 1939-1945 yılları arasında Marmara Denizi'nin dar sularına mahkum olmuş ve başındaki denizci komutanların aktif olma çabalarına rağmen atıl kalmıştır.

Devrin yönetimi tarafından, deniz kuvvetlerinin varlığının ve öneminin tam olarak anlaşılamamasının bir sonucu olarak, II. Dünya Savaşı sonrası barış antlaşmaları sırasında; o dönemde İtalya'nın hükümranlığı altında olan ve

Türkiye'nin Akdeniz'e çıkışında önemli geçitleri bulunduran; Menteşe Adaları'nın Yunanistan' devrine seyirci kalındığı sonucu da elde edilmektedir.

II. Dünya Savaşı sonrasında, Batı devletleri ile ilişkilerin gelişmesi, özellikle Soğuk Savaşa doğru yaklaşılan dönemde, İngiltere ve ABD'nin Sovyetleri baskı altında tutma çabaları içinde deniz kuvvetleri gemilerinin Türkiye'ye ziyaretleri, deniz kuvvetlerinin varlığının tekrar sorgulanmasına neden olmuş, çevre denizlerde Türk savaş gemileri sancaklarını göstermeye başlamıştır.

Deniz Kuvvetlerinin aktif olarak kullanılmasına tekrar, Türkiye'nin NATO'ya girilmesi sonucunda, NATO tatbikatları ile varlığını göstermeye başlamıştır. Bu dönemden sonra, Deniz Kuvvetlerinin diplomasi alanında bayrak gösterme görevi ile tekrar kullanılmaya başladığını görmekteyiz. II. Dünya Savaşı'nın bitimiyle birlikte, Batı'ya yaklaşmaya başlayan Türkiye, Kore Savaşı sırasında, askerlerini ancak Amerikan gemileri ile gönderebilmişti. Bu eksikliği fark eden, Türk Deniz Kuvvetleri NATO'ya giriş ile birlikte ABD'den büyük gemi tedarik etmek istemesine rağmen ABD tarafından bu tip bir gemi verilmemiştir. Batılı müttefikleri tarafından Türkiye'ye biçilen rolün o dönem için Akdeniz ile sınırlandırılmıştır.

Bu değerlendirmemize neden olan faktörlerin başında, Türkiye'ye yapılan yardımların incelenmesi ile varılmıştır. Yapılan yardımlar Sovyetler Birliği'ne karşı, Akdeniz'in savunması için ihtiyaç olan gemilerdi. Türkiye'nin, kendi hür iradesine; biraz da ekonomik şartların etkisiyle; uygun olmayan gemi tipleri ile teçhiz edilmesinin olumsuz sonuçları, 1963-1964 ve 1967 Kıbrıs olayları sırasında kendisini gösterecektir.

Diplomatik yönü olan denizcilik stratejisinin, dış politika tercihlerinde öncelikle değerlendirilmesi gereken bir alan olduğu ortaya çıkmaktadır. Türkiye'nin dışa açılan kapılarının etkilemediği ve değerlendirilmediği, dış politika arayışlarının eksikliği, ekonomik ve askeri açıdan doğrudan hissedilecektir.Türkiye'nin üst düzeyden ele alması ve yönlendirmesi gereken denizcilik stratejisinin böyle bir çerçeveye oturtulması gerekmektedir.

Donanmasının güçlü olduğu dönemde, bir süper güç olan Osmanlı İmparatorluğu, donanmasını kaybettikten sonra süper güç olma özelliğini de

kaybetmiştir. Karalardaki hakimiyetini denizdeki güçleri ile korurken, karalarına gelecek bazı tehditleri de denizde tutuyordu.

Osmanlı Donanması'nın Osmanlı Gücü'ne olumlu etkisini belki de Osmanlı'dan daha iyi kavramış olan düşmanları, Osmanlı Donanması'nı yok etmek için mücadele etmişlerdir. Donanmasının yok edilişine paralel, Osmanlının gerileyişi başlamıştır. Aynı dönemde düşmanlarının da denizlerde yükseliş dönemi başlamıştır.

Emperyalist devletler donanmalarını daima, sömürge arayışı ve deniz aşırı sömürgeleri üzerinde baskı unsuru olarak kullanmışlardır. Donanmayı bu şekilde kullanan devletler arasında, Osmanlı Devletini denizlerde bertaraf ettikten sonra, kendi aralarında mücadele başlamıştır. Bu mücadele o kadar kızışmıştır ki "dretnot yarışı" olarak da tanımlanarak, birinci dünya savaşı nedenlerinden sayılmıştır.

Devamlı şekilde tekrarladığımız gibi, devletin ülkesinin bir parçası olan donanma gemileri, gezdikleri limanlarda, doğrudan devletlerini temsil ettikleri için, onları misafir eden devletlerde de farklı bir saygınlık içerisinde karşılanmaktadırlar. Donanma gemilerinin her yurt dışı ziyareti bir nevi gösteri olarak algılanmakta ve özel bir önem verilmektedir.

Uluslararası bir denizcilik geleneği, hatta gelenekten de öte artık bir kural gibi kabul edilen hususlardan olan, bir harp gemisinin lumbarağzına (Lombar olarak da bilinen, fakat günümüz denizcilik literatüründe, "gemilerde, gemilere giriş çekiliş yapılan yer" olarak tanımını bulan ifade.) o geminin bayrağının selamlanması, yabancı bir limanı ziyaret eden harp gemisine, diplomatik bir görev yüklemektedir.

Denizlerde var olabilmek için, milli denizcilik politikalarının oluşturularak, öz kaynakların ve milli gemi sanayiinin geliştirilmesi ayrıca önem kazanmaktadır. Denizcilik stratejisini salt askeri alanlarla sınırlandırmamakla birlikte kaydedilen mesafelere rağmen askeri gelişimin yeniden kara ağırlıklı ve jeopolitik değerlendirmelerle uyuşmayacak seviyede yapılanmaya gitmesi karşısında ciddi bir sorunsalın karşısında bulunduğumuz değerlendirilmektedir. Türkiye güvenlik açısından denizlerden soyutlanıp,

kara stratejileriyle kendini savunacak politikalar izlemeye çalıştığı anda etkilere açık bir konuma gelecektir.

Türkiye denizcilik stratejisini oluşturmak maksadıyla birinci aşama olarak zihniyet dönüşümü gerçekleştirmek zorundadır. Deniz alanları bir savunma alanı olarak görüldüğü ve kara ağırlıklı stratejiler üretilmeye devam edildiği sürece deniz alanlarının kullanılabilmesi ve etkinlik sağlanabilmesi beklenmemelidir. Türkiye ithalat ve ihracatının büyük bir kısmını deniz yolu ile ulaştırmaktadır. Bu ulaştırmanın emniyetli şekilde devam etmesi için, denizcilikle ilgili alt yapı eksikliklerinin tamamlamak zorunlu bir devlet politikası olarak görülmelidir. Ege'de yaşanan zafiyetler bu eksikliğin doğal sonucudur. Tamamlayıcı bir strateji olarak görülen, denizcilik stratejisinin algılanma sorunu ve bu sorunun giderilememesi, denizlerde edilgenliğe neden olmaktadır.

Soğuk savaş sonrasının Türkiye jeopolitiği ve meydana gelen oluşumlar, globalleşme trendleri Türkiye'nin farklı bir değerlendirme yapması gerektiğini ortaya koymuştur. Bu zorunluluğun sonucu birtakım değişiklikler yapılmış ve yeni yapılanmalara gidilmiştir. Karadeniz havzasını etkileyen KEİB'in kurulması, NATO'daki gelişmeler paralelinde Akdeniz Daimi Deniz Kuvveti'nin faaliyete geçirilmesi, Karadeniz'de Türkiye lehine olarak değerlendirebileceğimiz, Karadeniz Daimi Deniz Gücü oluşumu, bu kapsamda nitelendirilebilecek olumlu gelişmeler olarak kabul edilebilir. Ancak göze çarpan bir diğer önemli husus bu tür gelişmelerin edilgen olarak ortaya konulması veya gerektiği seviyede değerlendirilememesidir.

Türkiye'nin Soğuk Savaş sonrası askeri ve ekonomik alanlarda geliştirmeye çalıştığı ilişkiler etki karşısında bir tepki olarak ortaya çıkmaktadır. Bu durumda Türkiye strateji üreten değil strateji yaptırılan bir devlet görünümü sergilemektedir. Deniz alanlarının kullanımı konusunda dış politikaların gecikmiş olarak üretilmesi ve Türkiye zihni alt yapısının denizlerle ilgili yönünün zayıf olması bu edilgenliğin başlıca sorunu olarak değerlendirilmektedir.

Ünlü deniz tarihçimiz Ali Haydar Emir Alpagut'un Balkan savaşının hemen sonrasında 1913 yılında üsteğmen rütbesindeyken Deniz

Mecmuasına yazmış olduğu "Donanma İstemezük" başlıklı yazısının son paragrafında şunları söylemektedir; *"Denizler tükenmez bir servet ve kuvvet membasıdır. Osmanlı milletinin tabiatında ise denizcilik olmayabilir. Ancak öyle bir memlekette oturmaktadır ki o memleket stratejik politik ve ekonomik durumu itibarıyla denizlere hakim bir milletle var olmak ihtiyacındadır. Osmanlı Asya'sı kendisine böyle bir sahip buluncaya kadar keşmekeşten kurtulamayacaktır. İnsanlar tabiatın kanunlarına uymazlarsa yaşayamazlar. Osmanlı Türkleri ya denizci olmaya veya eski vatanlarının kızgın çöllerinde çobanlık etmeye mahkumdur."*[472]

Cumhuriyetimizin kuruluşundan kısa bir süre geçtikten sonra, Gazi Mustafa Kemal Atatürk, denizlerin önemini vurgulamak ve denizcilik gücü bakımından Türkiye'nin hedefini açıklarken; *"En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifade etmeyi bilmeliyiz.* ***Denizciliği; Türk'ün milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız."*** ve *"Sınırlarının önemli ve büyük bölümleri deniz olan Türk Devleti'nin Donanması'nın da mühim ve büyük olması gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha emin ve müsterih olacaktır. Mükemmel ve kadir bir Türk Donanmasına malik olmak gayedir."* [473] ortaya koyduğu öngörüsüne uygun, denizcilik politikalarının geliştirilmesi, sadece Türkiye'nin kendi huzuru için değil Akdeniz Havzası'ndaki tüm devletlerin huzuru için şarttır.

---

[472] Gürdeniz, **a.g.t.,** s. 134.

[473] Cevat ÜLKEKUL, "Kurtuluş Savaşında Türk Denizcileri ve Cumhuriyet Bahriyesinin Kuruluşu", **Uluslararası Piri Reis Sempozyumu (27-29 Eylül 2004) Tebliğler Kitabı**, İstanbul, 2004, s.2-41.

KAYNAKÇA

I. Arşiv Belgeleri

a. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivleri (BCA)

(D.: 4354, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 257.731.4.),
(D.: 362, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 2.11.14.),
(D.: 11181, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 13.75..2.),
(D.: 23940, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.366.22),
(D.: 23331, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 198.358.14,),
(S: 2/791, D.: 66-71, F.K.: 30..18.1.2, Y.K.: 45.39.),
(D.: 374, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 2.11.26.),
(S: 2/5158, D.: 239-102, F.K.: 30..18.1.2, Y.K.: 67.68..1.),
(D.: 23821, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.363..4;),
(D.: 23822, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.363..5.),
(D.: 23824, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.363..7.),
(S: 2/7279, D.: 238-357, F.K.: 30..18.1.2 Y.K.: 78.74.9.),
(D.: 23825, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.363..8.),
(D.: 438430, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 263.775..16.),
(D.: 23963, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.368..3.),
(D.: 23821, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.363.4.),
(D.: 23827, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.363.10.),
(D.: 8598, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 83.549.14.),
(D.: 23824, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.363.7),
(S: 10758, D.: 235-48, F.K.: 30..18.1.2, Y.K.: 18.16.4),
(D.: 433449, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 255.719.27.),
(D.: 23951, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 200.367..11.),
(S: 2/7218, D.: 239-115, F.K.:30..18.1.2, Y.K.: 78.71.9),
(S: 2/7451, D.: 239-119, F.K.: 30..18.1.2, Y.K.: 79.82..20.),
(S: 2/7509, D.: 239-121, F.K.: 30..18.1.2, Y.K.: 79.85..18),
(D.: 1.Büro, F.K.: 490..1.0.0, Y.K.: 4.19..44),
(S: 2/11735, D.: 182.80, F.K.: 30..18.1.2 Y.K.: 88.79.20.),
(S: 2/10235, D.: 238-476, F.K.: 30..18.1.2 Y.K.: 85.114..9.),
(S: 2/13507, D.: 424-13, F.K.: 30..18.1.2 Y.K.: 91.47..7.),
(S: 2/13583, D.: 106-143, F.K.: 30..18.1.2 Y.K.: 91.51..3),
(S: 2/14073, F.K.: 30..18.1.2 Y.K.: 92.75..13.),

(D.: 11234, F.K.: 30..10.0.0 Y.K.: 13.76..16.),
(S: 3/3859, F.K.: 30..18.1.2 Y.K.: 110.18..8.),
(S: 23640, F.K.: 30..11.1.0, Y.K.: 216.30..6.),
(S.:3/11865, D.: 76-1728, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 123.75..12),
(D.: A41, F.K.: 30..1.0.0, Y.N.:35.215..5'),
(D.:6490, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 64.417..38.),
(S:2/10987, D.:182-78, F.K.: 30.18..1.2, Y.K.: 87.42..15.),
(S:2/14655, F.K.: 30.18..1.2, Y.K.: 93.104..15.),
(D.:6832, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 63.428..8.),
(S.:2/10235, D.:238-476, F.K.:30..18.1.2,Y.N.: 85.114..9.),
(D.: 2419, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 201.374..10.),
(S.: 2/17932, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 98.41..19.),
(D.: 12923, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 137.983..4.),
(S: 2/14073, F.K.: 30..18.1.2 Y.K.: 92.75..13.),
(D.: 6522, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 62.418..20.),
(S.: 2/20016, D.: 241-246, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 102.39..2.),
(D.: 24137, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 201.374..37.),
(S.: 2/20500, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 102.63..5.;),
(S.: 2/13309, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 90.37..9.),
(S.: 2/10465, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 86.16..19.),
(S.: 2/12077, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 88.96..19.),
(S.: 2/117977, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 88.96..19.),
(D.: 6456, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 62.419..1.),
(D.:6533, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 62.419..8..),
(S: 2/15015, D.: 241-190, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 93.123..10.),
(S: 2/15034, D.: 238-538, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 93.124..9.),
(D.: 6455, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 62.417..3.),
(D.: 6464, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 62.417..12.),
(D.: 6637, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 62.421..22.),
(S: 2/7215, D.: 46-292, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 78.71..6.),
(D.: 2419, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 201.374..10.),
(S.: 2/17932, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 98.41..19.),
(D.: 6455, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 62.417..3.),
(S.: 2/15128, D.: 238-561, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 93.129..3.),

(S.: 2/18962, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 100.93..13.),
(S.: 2/18379, D.:243/622, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 99.64..6.),
(S.: 2/11746, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 88.80..11.),
(D.: 6714, F.K.: 30..10.0.0, Y.N.: 63.422..14.),
(D.: 6716, F.K.: 30..10.0.0, Y.N.: 63.422..16.),
(D.:6427, F.K.: 30..10.0.0, Y.N.: 62.415..17.),
(D.: 6982, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 64.428..19.),
(D.: 16148, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 156.100..15.),
(D.: 431482, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 250.687..5.),
(D.: 6528, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 62.419..3.),
(D.: 6529, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 62.419..4.),
(D.: 6544, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 62.419..19.),
(D.: 6545, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 62.419..20.),
(D.: 6546, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 62.419..21.),
(D.: 181133, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 169.175..15.),
(D.: 18351, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 171.186..13.),
(D.: 18359, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 171.186..21.),
(D.: 18361, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 171.186..23.),
(D.: 420273, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 232.563..9.;),
(D.:18335, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 171.185..21.),
(D.: 6526, F.K.: 30..10.0.0, Y.N.: 62.419..1.),
(D.:13734, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 140.5..15.),
(D.:18342, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 171.186..4.),
(S.:2/16626, F.K.: 30.18..1.2, Y.K.: 96.82..10.),
(S.:2/18126, F.K.: 30.18..1.2, Y.K.: 98.51..13.),
(D.:6636, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 62.421..21.),
(D.:102181, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 124.881..11.),
(D.:203110, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 179.236..1.),
(D.:424689, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 239.613..15.),
(D.:203111, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 179.236..2.),
(D.:422270, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 235.589..1.),
(D.:51164, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 55.367..23.),
(D.:203117, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 179.236..8.),
(D.:20352, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 178.234..11.),

(S.:18415, F.K.: 30.11..1.0, Y.N.: 165.2..9.),
(S.:19541, F.K.: 30.11..1.0, Y.N.: 176.18..20.),
(S.:3/5000, D.: 42-201, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 112.75..6.),
(D.: 181248, F.K.: 30.10..0.0, Y.N.: 169.177..44.),
(S.: 3/7691, D.: 71-1132, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 116.45..3.),
(D.: E3 F.K.: 30.1..0.0, Y.N.: 56.343..18.),
(D.: E3 F.K.: 30.1..0.0, Y.N.: 56.343..18.),
(S.: 3/4810, D.: 47-187, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 112.65..17.),
(S.: 3/5534, D.: 47-220, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 113.18..15.),
(D.: 6644, F.K.: 30.10..0.0, Y.N.: 62.421..29.),
(S.: 3/5883, D.: 54, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 113.36..3.),
(S.: 3/7371, D.: 54-74, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 116.29..4.),
(S.: 3/7467, D.: 54-74, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 116.33..19.),
(S.: 3/7467, D.: 54-74, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 116.33..19.),
(S.: 3/10366, D.: 54-74, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 121.93..6.),
(S.: 3/13113, D.: 54-74, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 125.42..3.),
(S.: 3/6769, D.: 76-792, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 115.80..8.),
(S.: 3/5000, D.: 47-201, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 112.75..6.),
(S.: 3/5695, D.: 47-240, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 113.26..15.),
(D.: 9B 203, F.K.: 30.10..0.0, Y.N.: 109.733..3.),
(S.: 3/11308, D.: 76-725, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 122.46..7.),
(S.: 3/11313, D.: 76-725, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 122.46..12.),
(S.: 23445, F.K.: 30.11..1.0, Y.N.: 215.21..7.),
(D.: B1, F.K.:30..1.0.0, Y.N.: 40.238..16.),
(D.: E4, F.K.:30..1.0.0, Y.N.: 61.375..5.),
(D.: F11, F.K.:30..1.0.0, Y.N.: 102.639..3.),
(S.: 3/12974, D.: 7-254, F.K.:30..18.1.2, Y.N.: 125.35..5.)

b. İstanbul Deniz Müzesi Arşivi (İDMA)

(F.D.N.: 277_006), (F.D.N.: 277_002), (FDN: 55-27_15),
(F.D.N.: 136), (F.D.N.: 140), (F.D.N.: 55-28_16), (F.D.N.: 277_006),
(F.D.N.: 277_002), (FDN: 55-27_15), (F.D.N.: 136), (F.D.N.: 140),
(F.D.N.: 55-28_16), (F.D.N.: 2032-4_36), (F.D.N.: 2032-4_40),

(F.D.N.: 13277-2_02), (F.D.N.:13277-2_03), (F.D.N.: 13277-2_27), (F.D.N.: 13277-2_16), (F.D.N.: 1969 –2_3), (F.D.N.: 1969-2_5)

c. Donanma Komutanlığı Deniz Harp Tarihi Arşivi (DKDTA)

(O.N.:214, R.N.:9, S.N:6), (O.N.:212, R.N.:9, S.N:7), (O.N.:212, R.N.:72, S.N:6), (O.N.:212, R.N.:72, S.N:4), (O.N.:212, R.N.:72, S.N:5), (O.N.:212, R.N.:72, S.N:9), (O.N.:212, R.N.:72, S.N:1)

II. Kitaplar :

AKAT, Mehmet, Tanju, **20.Yüzyıl Savaşları,** İstanbul, 1991.

_____, **Osmanlıların Stratejik Sorunları**, İstanbul, 1995.

ALPAGUT, A.Haydar, **Marmara'da Türkler,** İstanbul, 1941.

_____, **Denizde Türkiye, C.1** İstanbul, 1937.

ALTIER, Selim Sırrı. **Yelken Devri ve Türk Korsanları,** İstanbul, 1995.

ARIKAN, Muzaffer, **Denizcilik Tarihimizin İspanyol Belgeleri,** İstanbul, 1995.

ARMAOĞLU, Fahir, **Yirminci Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1999**, İstanbul, 2001.

ASLAN, N. Ahmet, **Kanuni Sultan Süleyman ve İslam Alemi**, İstanbul, t.y.

ASPREY, Robert B., **The German High Command at War: Hindenburg and Ludendorff Conduct World War I,** New York, 1991.

ATABEY, Figen, **Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri**, İstanbul, 2002.

BAĞCI, Hüseyin, **Türk Dlş Politikasında 1950'li Yıllar**, Ankara, 2001

BARRACLOUGH, Geoffrey, **Hammond Concise Atlas Of World History**, Londra, 1998.

BAYAT, Mert, **Milli Güç ve Devlet,** İstanbul, 1986.

BİLGE, A. Suat, **Güç Komşuluk, Türkiye-Sovyetler Birliği İlişkileri 1920-1964,** Ankara, 1992.

BİRSEL, Cemil, **Türk Boğazları,** İstanbul, 1948.

BLACK, Jeremy, **Dretnot,Tank ve Uçak,** İstanbul, 2003**.**

BLANCHART, **Şerefli Kadırgalar Devrinde Türk Bahriyesi,** İstanbul, 1947.

BOSTAN, İdris, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire,** Ankara, 1972.

_____, **Beylikten İmparatorluğa, Osmanlı Denizciliği,** İstanbul, 2006.

BRADFORD, Ernle, **Akdeniz,** İstanbul, 2004.

_____, **The Sultan's Admiral. The Life of Barbarossa,** London, 1979.

BRAUDEL, Fernand, **Akdeniz: Mekan ve Tarih,** (Çev: Necati Erkurt), İstanbul, 1990.

_____, **Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, C.1,** (Çev: M.Ali Kılıçbay), İstanbul, 1989.

_____, **The Mediterrenean and the Mediterrenean World in the Age of Philip II, Vol.2,** London, 1973.

BRODIE, Bernard, **A Guide to Naval Strategy**,NJ, 1949.

_____, **Seapower in the Machine Age.**, NJ, 1943.

BROWN, David, **The Royal Navy and the Falklands War**, Londra, 1987.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, **Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)**, İstanbul, 2005.

_____, **Deniz Olaylarının Osmanlı Tarihin Üzerindeki Etkileri,** İstanbul, 1979.

_____, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi, C.I,** İstanbul, 1970.

_____, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi, C.3,** İstanbul, 1973.

_____, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, C.I,** İstanbul, 1982.

_____, **Cumhuriyet Donanması (1923-1960),** İstanbul, 1967.

_____, **Büyük Atamız ve Türk Denizciliği,** Ankara, 1969.

CABLE, James, **Gunboat Diplomacy 1919-1979**, Londra, 1981.

CALLWELL, C.E. ve GRAY, Colin S. **Military Operations and Maritime Preponderance: Their Relations and Interdependence**, Princeton, 1996.

CARIM, Fuad, **Türklerin Denizciliği,** İstanbul, 1966.

CARRETTO, Giacomo E., **Akdeniz'de Türkler,** (Çev: Durdu Kundakçı-Gülbende Kıray), TTK, Ankara, 1992.

CELERIER, Pierre, **Jeopolitik ve Jeostrateji,** Ağustos, 1998.

CIPOLLA, Carlo M. **Yelken ve Top,** (Çev. Aslı Kayabal),İstanbul, 2003.

CİN, Halil, **Osmanlı Devletinde Kıyıların Hukuki Rejimi,** Ankara, 1981.

CORBETT, Julian S.**, Some Principles of Maritime Strategy,** Annapolis, 1988.

COWIE, L.W. **From the Peace of Paris to World War I**, Londra, 1996.

COWLEY, Robert - PARKER, Geoffrey, **The Reader's Companion to Military History**, Boston, 1996.

CROW, A.Philip, **Alfred Thayer Mahan The Naval Historian,** New Jersey, 1986.

ÇEKMECELİGİL, Ömer, **Deniz Havacılık Tarihi,** Ankara, 1992.

ÇOKER, Fahri, Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesintiler Ankara, 1994.

_____, **Deniz Harp Okulumuz (1773),** Ankara 1994.

DAVUTOĞLU, Ahmet, **Stratejik Derinlik Türkiye'nin Uluslar arası Konumu",** İstanbul, 2001.

Deniz Harp Akademisi, **Deniz Stratejisi,** İstanbul,1998.

_____, **Milli Güç,** İstanbul,1998.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Denizlerin Koruyucuları**, Ankara, 2003.

_____, **Açık Denizlere Doğru,** Ankara, 1997.

_____, **İstiklal Harbinde Bahriyemiz**, Ankara, 2003,

_____, **Cumhuriyet Donanması 1923-2005**, İstanbul, 2005.

DERİNGİL, Selim, **Denge Oyunu,** İstanbul, 2003.

DOWNS, Robert B. **Books That Changed The World**, New York, 1956.

DUKAS, **Bizans Tarihi**, (Çev: Vladimir Mirmiroğlu), İstanbul 1956.

DU JOUIRDIN, M.Mollat, **Avrupa ve Deniz,** İstanbul,1993.

DÜMEN, Erdoğan, **Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri,** İstanbul,1993.

EARLE, Edward Mead, **Makers of Modern Strategy:Military Thought From Machievelli to Hitler**, Princeton,1952.

ERENDİL, Muzaffer, **Türk Subaylarının İkinci Dünya Harbi Hatıraları,** Ankara, 1999.

ERKİN, Feridun Cemal, **Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi,** Ankara, 1968.

FERRELL, Robert H. **American Diplomacy**, New York, 1975.

GENCER, Ali İhsan, **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu(1789-1867),** Ankara, 2001.

GILPIN, Robert, **War And Change In World Politics**, New York, 1981.

Gnkur.Bşk.lığı, **Cumhuriyetin 70 nci Yıldönümünde Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi,** Ankara,1994.

_____, **Cumhuriyetimizin 75. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri,** Ankara,1998.

_____, **Türk İstiklal Harbi(Deniz Cephesi ve Hava Harekatı),** Ankara, 1961.

_____, **Türk Silahlı Kuvvetleri (1923-1983),** Ankara, 1984

GOLDSTEIN, Joshua, **Long Cycles, New Haven,** Yale University, 1988.

GOLOĞLU, Mahmut, **Milli Şef Dönemi**, Ankara, 1974.

GORSHKOV, Sergei G. **Devletin Deniz Gücü**, Çev.:Orbay Ergün, İstanbul, 1990.

GRAY, Colin S., **The Leverage of Seapower: The Strategic Advantage of Navies in War,** New York, 1992.

_____, **The Navy in the Post-Cold War World,** Pennsylvania, 1994.

GRAY, Colin S., **The Leverage of Seapower: the Strategic Advantege of Navies in War**, Newyork- ABD, 1992.

GRETTON, Peter, **Maritime Strategy: A Study of British Defence Problems**, Londra, 1965.

GROVE, Eric, **World War II.Pacific War,** Suffolk, 1992.

_____, **The future of Sea Power**, Suffolk, 1990.

GUILMARTIN Jr., JOHN Francis, **Gunpowder and Galleys. Changing Technology and Mediterrenean Warfare at Sea in the Sixteenth Century,** London, 1974.

GÜLEN, Nejat, **ünden Bugüne Bahriyemiz,** İstanbul, 1988.

GÜLER, Ersin, **Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi 1926-1999,** Gölcük,1999.

GÜNALTAY, M.Şemsettin, **Anadolu**, Ankara, 1946.

GÜNAYDIN, Galip Cem, **Karasuları Dışındaki Deniz Alanlarının Statüsü ve Türkiye'nin Çevre Denizlerdeki Uygulamaları,** İstanbul, 2000.

GÜNDÜZ, Aslan, **Milletlerarası Hukuk,** İstanbul,1998.

GÜNGEN, Coşkun, **Denizcilik Gücü,** İstanbul, 2000.

_____, **Türk Denizcilik Tarihi Bibliyografyası,** Ankara, 1995.

GÜRDENİZ, Cem, **Poyrazın Getirdikleri** İstanbul, 2004.

GÜRÜN, Kâmuran, **Dış İlişkiler ve Türk Dış Politikası,** Ankara 1983.

HALAÇOĞLU, Yusuf, **XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı**, Ankara, 1991.

HALE, William, **Türk Dış Politikası,** İstanbul, 2003.

Harita Genel Müdürlüğü, **ATATÜRK'ün Doğumunun 100.yılında TSK Tarihi,** Ankara,1982.

Harp Akademileri Komutanlığı, **Milli Güvenlik Siyaseti ve Stratejisi,** İstanbul, 1996.

_____, **Mahan'a Göre Deniz Gücü,** İstanbul, 1979.

_____, **Atatürk'ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşleri**, İstanbul, 1981.

HERNON, Peter, **The Future of Conflicts of 1980's,** London, 1987.

HORSFIELD, John, **The Art of Leadership in War: The Royal Navy From the Age of Nelson to Pakenham, W.T.T. Naval Command and Control,** London,1989.

HOWART, David, **Famous Sea Battles,** London, 1981.

Hücumbot Filosu Komutanlığı, **Türk Donanmasında Hücumbot Tarihi (1880-1985),** İstanbul, 1985.

HUNTİNGDON, Samuel P. **Medeniyetlerin Çatışması**, İstanbul, 1997.

IŞIN, İ.Bülent, **Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi,** İstanbul, 2006.

IŞIN, Mithat, **Tarihte Girit ve Türkler,** Ankara, 1945.

İNALCIK, Halil, **Capital Formation in the Ottoman Empire,** London. 1978.

_____, **Land Problems in Turkish History,** London, 1978.

İNAN, Afet, **Piri Reis'in Hayatı ve Eserleri, Amerika'nın En Eski Haritaları,** Ankara, 1983.

KALPSÜZ, Turgut, **Osmanlı Devleti Deniz Hukukunun Teşekkülü. Kıbrıs'ın Tarih Boyunca Anadolu ile İlgisi,** Lefkoşa, 1962.

KARAKUŞ, Erdoğan, **İngiliz Belgelerinde II. Dünya Savaşı Öncesi Türk İngiliz İlişkileri 1938-1939,** Ankara, 2004.

KATİP Çelebi, **Tuhfetü'l-Kibar fi Esfarü'l-Bihar,** Düz: Orhan Saik Gökyay, İstanbul, 1980.

KEARSLEY, Harold J. **Maritime Power and Twenty-first Century,** Aldershot, 1992.

KEEGAN, John, **Savaş Sanatı Tarihi,** İstanbul, 1995.

KIENITZ, Friedrich-Karl, **Büyük Sancağın Gölgesinde**, Çev: S.Halit Kakınç, İstanbul, 1974.

KENNEDY, Paul, **Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri (1550'den 2000'e Ekonomik Değişme ve Askeri Çatışmalar),** Çev: Birtane Karanakçı, Ankara, 1991.

KOÇAK, Cemil, **Türkiye'de Milli Şef Dönemi 1938-1945,** Ankara,1986.

KÖPRÜLÜ, Fuat, **Osmanlı Devletinin Kuruluşu**, Ankara, 1959.

KURAT, A.Nimet **Çaka Bey İzmir Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi**, Ankara, 1966.

KURTOĞLU, Fevzi, **Türklerin Deniz Muharebeleri**, İstanbul, 1932

LUTTWAK, Edward N. **The Political uses of Sea Power,** Baltimore, 1974,

MAHAN, Alfred Thayer, **Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi,** İstanbul, 2003.

MANFOMI, Camillo, **İtalyan Deniz Tarihi,** Çev: Afif Büyüktuğrul, İstabul, (t.y.).

MARTİN, J.Marlow, **Overtaken by Events**, Lexington, 1989.

MASSEIE, Robert K., **Dretnot,** İstanbul, 1995.

McNEILL, William, **The Rise of The West**, Chicago, 1991.

METEL, Raşit, **Atatürk ve Donanma,** İstanbul, 2005.

METEL, Raşit, **Türk Denizaltıcılık Tarihi,** İstanbul,1960.

Milli Savunma Bakanlığı, **Osmanlı Ordu Teşkilatı**, Ankara, 1999.

MUGHUL, Muhammed Yakub, **Kanuni Devri Osmanlıların Hint Okyanusu Politikası ve Osmanlı-Hint Müslümanları Münasebetleri 1517-1538,** İstanbul, 1974.

MÜTERCIMLER, Erol, **Misakı Milli Donanması**, İstanbul,1992.

MÜTERCİMLER, Erol - ÖKE, Mim Kemal, **Düşler ve Entrikalar, Demokrat Parti Dönemi Türk Dış Politikası,** İstanbul, 2004.

NADAS, Muhlis, **Geoastral Siyaset Boğazlar ve Deltalar**, İstanbul, 1991.

OLGAÇ, Necmettin, **Türk Deniz Tarihi Özeti,** İstanbul,1952.

ORHAN, M.Celalettin, **Bir Bahriyelinin Anıları 1914-1981,** İstanbul, 2001.

OSTEN, Necmi, **2 nci Dünya Savaşının Bilinmeyen Yanları**, İstanbul, 1992.

ÖKE, Mim Kemal, **Unutulan Savaşın Kronolojisi Kore, 1950-53,** İstanbul 1990.

ÖRNEK, Rasim, **Deniz Harp Tarihi,** İstanbul, 1966.

ÖZGÜLDÜR, Yavuz, **Türk-Alman İlişkileri (1923-1945),** Ankara, 1993.

ÖZTÜRK, N.Kazım, **Türkiye Cumhuriyeti Hükümetleri ve Programları,** İstanbul, 1968.

PUGH, Michael, GINIFER Jeremy ve GROVE Eric, **Maritime Security and Peacekeeping**, New York, 1994.

RICHMOND, Herbert, **Devlet Adamları ve Deniz Kuvveti,** İstanbul, 1956.

ROPP, Theodore, **The Development Of A Modern Navy: French Naval Policy, 1871-1904**, Der; Stephen S. Roberts, Annapolis, 1987.

ROUX, Jean-Paul, **Türklerin Tarihi**, Çev: Galip Üstün, İstanbul 1989.

Royal Navy, **British Maritime Doctrin,** London, 1995.

SAMUELŞ, Marwyn S. **Contest for the South Chine Sea**, Newyork, 1982.

SANCAR, Erdinç, **21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi**, İstanbul, 2006.

SELÇUK, Mustafa, **Hedef Şehir İstanbul Çanakkale Geçildi mi?** İstanbul, 2005.

SEVER, Ayşegül, **Soğuk Savaş Kuşatmasında, Türkiye Batı ve Orta Doğu 1945-1958,** İstanbul, 1997.

SOYSAL, İsmail, **Türk Dış Politikası İncelemeleri İçin Kılavuz (1919-1993),** İstanbul, 1993.

_____, **Türkiye'nin Siyasal AndlaşmalaRI, (1920-1945),** C. I., Ankara, 1989(2. Baskı).

STEWENS, W.Oliver ve WESTCOTT, Allan, **A History Of Sea Power,** New York, 1942.

ŞEHSUVAROĞLU,Haluk, **Deniz Tarihimize ait Makaleler,** İstanbul, 1965.

ŞİMŞİR, Bilal, **Ege Sorunu Cilt I,** Ankara, 1976.

TANERİ, Aydın, **Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri**, Ankara, 1981.

TALAT, Sait, **Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler,** Ankara, 1934.

TARAKÇI, Nejat, **Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi Denizci Stratejinin Tarihi Analizi**, İstanbul, 2005.

TEZEL, Hayati, **Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi, C.1,** İstanbul, 1973.

TILL, Geoffrey, **Seapower:Theory and Practice**, Oregon, 1994.

TOLUNER, Prof Dr. Sevin, **Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi,** İstanbul, 1996.

TROFIMENKO, Genrikh, **Amerikan Savaş Stratejileri,** İstanbul,1991.

TUNABOYLU, İskender, **Osmanlıdan Cumhuriyete Yavuz Zırhlısı,** İstanbul, 2006.

TURAN, Osman, **Selçuklular Zamanında Türkiye**, İstanbul, 1971.

UÇAROL, Rifat, **Siyasi Tarih(1789-1994),** İstanbul, 1995.

TÜRSAN, O.Nurettin, **II. Dünya Savaşı**, İstanbul, 1998.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı,** Ankara, 1984.

_____, **Osmanlı Tarihi, C. I**, Ankara, 1947.

ÜNLÜ, Rasim, **İnce Donanma,** İstanbul, 2005.

_____, **Bahriyenin Haliç Serüveni "İstanbul'un Fethinden Son Divanhane'ye",** İstanbul, 2005.

WERNER, Ernst **Büyük Bir Devletin Doğuşu**, Çev: Orhan Esen - Yılmaz Öner, İstanbul 1986.

YAKUT, Kemal, **İkinci Dünya Savaşı,** http://www.aof.edu.tr/kitap/IOLTP/2292/unite07.pdf, s.151.

YERASIMOS, Stefanos, **Azgelişmişlik Sürecinde Türkiye**, Çev: Babür Kuzucu, İstanbul 1980.

YEŞİLYURT, Süleyman, Mareşal ve İnönü'nün Bitmeyen Kavgası, İstanbul, 2006.

III. Makaleler :

ALPAGUT, Ali Haydar Emir, "Kılıç Ali ve Lepanto",**322 Sayılı Deniz Mecmuası Tarih Kısmı İlavesi,** İstanbul, 1931.

ARIKAN, Muzaffer, "XIV-XVI. Asırlarda Türk-İspanyol Münasebetlerine Toplu Bir Bakış", **Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi, C.23, Sayı 3-4,** Ankara, Temmuz-Aralık 1965.

_____, "Türk Deniz Tarihi ile İlgili Belgeler II", **OTAM (Osmanlı Tarihi Araştırma Merkezi) Dergisi, Sayı 2,** Ankara, Ocak 1991.

_____, "Türk Deniz Tarihi ile İlgili Belgeler III", **OTAM (Osmanlı Tarihi Araştırma Merkezi) Dergisi, Sayı 3,** Ankara, Ocak 1992.

ARMAOĞLU, Fahir, "Yarım Yüzyılın Türk-Amerikan İlişkileri,1947-1997", **Çağdaş Türk Diplomasisi: 200 Yıllık Süreç Sempozyumu 15-17 Ekim 1997 Bildirileri,** Ankara, 1999.

BARGUT,Şemsi; "1945'ten 1974'e Kadar Türk Deniz Kuvvetleri", **Derya Türk Donanma Vakfı Yayını, Sayı:94** İstanbul, 1975.

BAYAT, Mert, "Atatürk'ün Denizcilik, Deniz Kuvvetleri ve Deniz Stratejisi İle İlgili Görüşleri", **Harp Akademileri Atatürk Özel Bülteni**, Sayı 126, İstanbul, 1981.

BEDİZ, Danyal, "Osmanlı Donanma ve Ticaret Filolarının İnkişafında Jeopolitik ve Ekonomik Faktörler", **VI.Türk Tarih Kongresi. Kongreye Sunulan Bildiriler,** Ankara, 1967.

BERGİN, Antony, "New Developments in the Law of the Sea", **Naval Power in the Pacific,** Sidney-Avustralya, 2001,

BESBELLİ, Saim; "Meşrutiyet Donanması", **Donanma Dergisi,Sayı:437,Cilt:75,** İstanbul,1962.

BORRENSEN, Jacob. "The Seapower of the Coastal State." **Journal of Strategic Studies. 17, No. 1.** ,March 1994.

BOSTAN, İdris, "XV ve XVI. Asırları Türk Asrı Yapan Değerler" konulu **İSAV Sempozyumu tebliği, Tartışmalı İlmî Toplantılar Dizisi-1997.**

BREEMER, Jan S. "The End of Naval Strategy: Revolutionary Change and the Future of American Naval Power." **Strategic Review,** Spring 1994.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, "Osmanlı Devletinin Kuruluş Şartları Üzerinde Bir İnceleme", **Silahlı Kuvvetler Dergisi, C.93, Sayı 250,** Ankara, Haziran 1974.

_____, "Preveze Deniz Muharebesine İlişkin Gerçekler", **Belleten, C.37, Sayı 145, TTK,** Ankara Ocak 1973

_____, "Büyük ATATÜRK'ün Deniz Politikası"**, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Cilt:97, Sayı:514**,Temmuz 1981.

_____, "Deniz Tarihimizin Ana Çizgileri", **Deniz Kuvvetleri Dergisi, No:440,** 1963.

DAVUTOĞLU, Ahmet, "Jeopolitik Teoriler Çercevesinde Dünya Kuvvet Dengesi ve Ortadoğu", **İlim ve Sanat Dergisi**, Mart 1986,

ESMER, Ahmet Şükrü, **"II. Dünya Savaşında Türk Dış Politikası",** Olaylarla Türk Dış Politikası 1919-1965, Ed. Oral Sander (İkinci Baskı), Ankara, 1969.

FIRAT, Melek M., "Kıbrıs Sorununun Türk Dış Politikasına Etkileri", **Çağdaş Türk Diplomasisi: 200 Yıllık Süreç Sempozyumu 15-17 Ekim 1997 Bildirileri,** Ankara, 1999.

GENCER, Ali İhsan, "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem", **İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu Bildirisi**, İstanbul, 1999.

GOSH, Smith P.K. "Maritime Security Challenges in Saut Asia and Indian Ocean: Response Strategies, "**American Pasifik Deniz Güvenliği Enstitüsü Denizcilik Güvenliği** Konferansı, Honolulu-Havai, 18-20. Ocak 2004.

GÜLER, Yavuz, "II.Dünya Savaşı Sonrasında Türk Amerikan İlişkiler (1945-1950)", **Gazi Üniversitesi Kırşehir Eğitim Fakültesi Dergisi"** C.5, S.2, Kırşehir, 2004.

HESS, Andrew C., "The Evoliition of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of Oceanic Discoveries 1453-1525", **The American Historical Review, C.75, Sayı 7,** Newyork, December 1970.

Esat Arslan, "Refah Faciasının 60 Ncı Yıldönümünde Kara Harp Okulu 1941 Yılı Mezunu Onaltı Şehidimiz" **http://www.kho.edu.tr/yayinlar/btym/yayinlistesi/yayinlar/Yayin2001/246_refahgemisi.htm**

İNALCIK, Halil- ARI, Bülent "Bir Deniz Gücü Olarak Osmanlı İmparatorluğu", **Uluslar arası Piri Reis Sempozyumu (27-29 Eylül 2004) Tebliğler Kitabı**, İstanbul, 2004.

IŞIKSAL, Turgut, "Arşivlerimizde Osmanlıların Süveyş Tersanesi ve Güney Denizleri Politikalarına İlişkin En Eski Belgeler", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, C.3, Sayı 18,** İstanbul, Mart 1969.

IŞIN, Bülent; "İstiklal Savaşımızda Türk Bahriyesi", **Deniz Kuvvetleri Dergisi,Sayı:552,** Mart, 1992.

İLGÜREL, Mücteba, "Osmanlı Denizciliğinin İlk Devirleri" **Belleten,** C.LXV, S:243, Ankara, 2001

JABLONSKY, David, "National Power.", **Parameters US Army War College Quarterly**, Washington, Spring1997.

KAFESOĞLU, İbrahim, "Selçuklu Çağındaki İzmir Türk Beyi'nin Adı: Çaka mı, Çağan mı, Çakan mı?" **Tarih Dergisi Sayı 34**, İstanbul, 1984.

KAMEL, Ayhan, "II. Dünya Savaşının Bitiminden Günümüze kadar Türk-Rus İlişkileri", **Çağdaş Türk Diplomasisi: 200 Yıllık Süreç Sempozyumu 15-17 Ekim 1997 Bildirileri,** Ankara.

KAYABALI İ. ve ARSLANOĞLU C., "Çağdaş Donanma Anlayışı Bakımından Türk Deniz Kuvvetlerinin Tarihçesi ve Bugünkü Durumu", **Doruk Dergisi, Sayı:1**, Ankara,1976.

KİSSLİNG, H.J., "II.Sultan Bayezid'in Deniz Politikası Üzerine Düşünceler 1481-1512", **Türk Kültürü, Yıl VII, Sayı 84, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayını**, Ankara Ekim, 1969.

KURTOĞLU, Fevzi, "XVI.Asırda Hint Okyanusunda Türkler ve Portekizliler", **II.Türk Tarih Kongresi. Kongreye Sunulan Tebliğler,** Anakara, 1943.

MATTEI, Jean-Louis, "Barbaros Zamanında İki Taraflı Propaganda", Çev: Nurcan (Öndin) Mattei**, Tarih ve Toplum, C. 14, Sayı 84,** İstanbul, Aralık 1990.

METEL, Raşit; "Milli Mücadele ve ATATÜRK'ün Donanma Gemileri ile Yaptığı Geziler", **Dz.K.Dergisi, Cilt:97, Sayı:514,** Temmuz 1981.

NUTKU, Emrullah, "Türk Denizcilerinin Atlantik Harekatı Hakkında Kanıtlar", **VIII. Türk Tarih Kongresi III. Ciltleri**, Ankara, 1983.

MODELSKİ, George, "The Evolution of Global Politics.", **Journal of World System Research,** Volume 1, Number 7**.**

ORAN, Baskın, "Lausanne Barış Antlaşması", **Türk Dış Politikası-Kurtuluş Savaşı'ndan Bugüne Olgular,Belgeler, Yorumlar, Cilt-1,** İstanbul, 2001.

ORGUN, Zarif, "Selim II'in Kapudan-ı Derya Kılıç Ali Paşa'ya Emirleri", **Tarih Vesikaları, C.2, Sayı 11,** Ankara Şubat 1943

ORHONLU, Cengiz, "Hint Kaptanlığı ve Piri Reis", **Belleten, C.34, Sayı 133,** Ankara Ocak 1970.

_____, "Osmanlıların Habeşistan Siyaseti 1554-1560" **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, C. 15, Sayı 20,** İstanbul; Mart 1965.

ÖZBARAN, Salih, "Galata Tersanesi'nde Gemi Yapımcıları 1529-1530", **İstanbul Ü.Ed.Fak.Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi, Sayı 8/9,** İstanbul, 1980.

_____, "Portekiz Devlet Arşivi 'Torre do Tombo'nun 16.Yüzyıl Osmanlı Tarihi İçin Önemi", **İstanbul Ü.Ed.Fak.Tarih Enstitüsü Dergisi, Sayı 1,** İstanbul, Ekim 1970.

ÖZBARAN, Salih, "Two Letters of Dom Alvaro de Noronha from Hormuz", **İstanbul Ü.Ed.Fak.Tarih Enstitüsü Dergisi, Sayı 9,** İstanbul, 1978.

ÖZERSAY, Kudret, "Montreux Boğazlar Sözleşmesi", (Ed. Baskın ORAN), **Türk Dış Politikası-Kurtuluş Savaşı'ndan Bugüne Olgular,Belgeler, Yorumlar, Cilt-1,** İstanbul, 2001.

REITZEL William, "Mahan'ın Denizlerin Kullanılması İle İlgili Görüşleri.", **Naval War College Review**, Annapolis, Kış 1984.

RONGER, Roberj, "Kıbrıs ve Büyük Kuvvet Dengesi", Çev:Tuncer BÜYÜKONAT**, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı:493**, Nisan 1976.

ROSINSKI, Herbert, "Comand of the Sea", **The Development of Naval Thougt,** Newport, 1977.

_____, "Mahan and World War II.", **The Development of Naval Thought.** Simpson III, Newport, 1977.

RUNCİMAN, S., "Deniz Kuvvetinin Ortaçağdaki Rolü", **III.Türk Tarih Kongresine Sunulan Bildiriler,** Ankara, 1948.

SARIYAR, Güneş, "Deniz Harp Okulu ve Lisesi'nin Cumhuriyet Dönemi Tarihçesi", **Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı:515, Cilt:97**, Ankara, Ekim 1981.

SEZER, Duygu Bazoğlu, "Soğuk Savaş Dönemi ve Türkiye'nin İttifaklar Politikası", **Çağdaş Türk Diplomasisi: 200 Yıllık Süreç Sempozyumu 15-17 Ekim 1997 Bildirileri,** Ankara, 1999,

SMİTH, Edvward A. "What 'From the Sea' Didn't Say", **Naval War Collage Review,** XLVIII, No:1, Annapolis, Kış 1995.

TEKİNDAĞ, Şehabeddin, "Süveyş'te Türkler ve Selman Reis'in Arizası", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, C.2, Sayı 9,** İstanbul, Haziran 1968.

TERZİOĞLU, Sait Arif, "Barbaros'un Torunları", **Dz.K.Dergisi, Cilt:77, Sayı:475**, Ankara, Ekim 1971.

TOLEDO, Paulino, "İnebahtı: Dünya Egemenliği için Akdeniz'de Yapılan Son Deniz Savaşı", **ERDEM Atatürk Kültür Merkezi Dergisi, C.6, Sayı 18,** Ankara, Eylül 1990.

TURAN, Sibel, "Montreux Sözleşmesi Çerçevesinde Türk-Rus İlişkileri ve Günümüze Etkileri", **Trakya Üniversitesi Dergisi,** Sosyal Bilimler C serisi,C.1, S.1, Edirne, Haziran 2000.

TÜRKMEN, Zekeriya, "Türk Basınında Çıkan Haberlere Göre İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye Cumhuriyetinin Savaş Ortamına Çekme Gayretleri", **Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildiriler II**, Ankara, 1999.

ÜLKEKUL, Cevat, "Kurtuluş Savaşında Türk Denizcileri ve Cumhuriyet Bahriyesinin Kuruluşu", **Uluslar arası Piri Reis Sempozyumu (27-29 Eylül 2004) Tebliğler Kitabı**, İstanbul, 2004.

YAKITAL, Emin, "Osmanlı Devletinin Tersaneler Tarihçesi", **Askeri Tarih Bülteni, C.9, Sayı 16,** Ankara, Şubat 1984.

YAKUT, Kemal, **İkinci Dünya Savaşı,** http://www.aof.edu.tr/kitap/IOLTP/2292/unite07.pdf

YAVUZ, Celalettin, "Sultan Abdülaziz Donanması – Yelkenli Teknelerden Buhar Makineli Gemilere Geçiş, Bitmeyen Reform İhtiyaçları", **XIII. Türk Tarih Kongresi, III.C**, Ankara, 1999.

IV. Raporlar :

Deniz Ticaret Odası, **1999 Deniz Sektörü Raporu,** İstanbul, 2000.

_____, **1999 Yılı Faaliyet Raporu ve 2000 Yılı İş Programı,** İstanbul, Aralık 2000.

_____, **2004 yılı Sektör Raporu,** http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=71 ,(pdf formatlı dosya) İstanbul, 2006,

_____, **2005 yılı Faaliyet Raporu ve 2006 yılı İş Planı,** . http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=72

Denizcilik Müsteşarlığı, **2 nci Ulusal Denizcilik Şurası Çalışma Grubu Raporları,** İstanbul, 28-30 Eylül 2000.

_____, **Denizcilik Eğitimi,** İstanbul, 28-30 Eylül 2000.

_____, **Gemi İnşaatı ve Tersaneler, Deniz Ulaştırması, Türk Boğazları Seyir Güvenliği, İstanbul,** İstanbul, 28-30 Eylül 2000.

_____, **Deniz Turizmi ve Yatçılık, Deniz Çalışanları Sorunları,** İstanbul, 28-30 Eylül 2000.

_____, **Uluslar Arası Denizcilik ilişkileri ve Deniz Hukuku,** İstanbul, 28-30 Eylül 2000.

Harp Akademileri, **1977 Denizcilik Gücü Sempozyumu Sonuç Raporu,** İstanbul, Mart 1977.

_____, **Denizcilik Gücü Sempozyumu Sonuç Raporu,** İstanbul, Şubat 1996.

_____, **Denizcilik Gücü Sempozyumu Sonuç Raporu,** İstanbul, Mart 1998.

_____, İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu Sonuç Raporu, İstanbul, Haziran 1999.

V. Tezler :

AKÇOCUK, İsmet, "II. Abdülhamit Han Dönemi Türk Denizciliği", **(Basılmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 1994.

GÜRDENİZ, Cem, "Güvenlik ve dış politika aracı olarak Cumhuriyet döneminde Türk Deniz Kuvvetlerinin aktif kullanımı ve gelecek", (**Basılmamış Kurmay Subay Tezi)**, Silahlı Kuvvetler Akademisi, İstanbul, 2002.

ÜNLÜ, Rasim, Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşum ve Gelişim Süreci, **(Basılmamış Doktora Tezi),** İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1996.

VAROLGÜNEŞ, Mete, "Türk Deniz Kuvvetleri, Cumhuriyetin Kuruluşundan Bugüne Kadar Türk Dış Politikasını Desteklemek Açısından Hangi Olaylar Karşısında Ne Şekilde Kullanılmıştır? Bugüne Kadar Olan Olayları Değerlendirerek, Gelecekte Türk Deniz Kuvvetlerinin Bu Maksatla Ne Şekilde Kullanılması Gerektiğini Belirleyiniz", **(Basılmamış Kurmay Subay Tezi),** Deniz Harp Akademisi, İstanbul, 1998.

YENİGÜN, M.Cüneyt, "Askeri, Hukuki, Ekonomik ve Dış Politik Açılardan Türk Deniz Politikası", **(Basılmamış Doktora Tezi)**, İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü, İstanbul, 1997.

VI. Periyodik Yayınlar :

Deniz Kuvvetleri Dergisi

Deniz Ticaret Dergisi

Silahlı Kuvvetler Dergisi

VII. Günlük Gazeteler :

Akşam Gazetesi

Cumhuriyet Gazetesi

VIII. İnternet Siteleri :

http://www.anadolu.be/ege/egedosyasi.html.

http://ankara.usembassy.gov/uploads/images/FJXVidkbFtFsbud8rN8V1g/1t188.pdf

http://www.byegm.gov.tr/YAYINLARIMIZ/ayintarihi/1947/temmuz1947.htm

http://www.byegm.gov.tr/YAYINLARIMIZ/ayintarihi/1947/mayis1947.htm

http://www.byegm.gov.tr/YAYINLARIMIZ/ayintarihi/1947/ eylul1947.htm

http://www.denizaltici.com/submarine-history-tr.htm

http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/Komutan.asp

http://www.ntvmsnbc.com/news/22121.asp?cp1=1#BODY

http://www.shodb.gov.tr/default.html

http://tarimsurasi.tarim.gov.tr/PDFLER/II.Komisyon.pdf

http://www.thefreedictionary.com/ordnance.

http://www.tsk.mil.tr/uluslararasi/natoaltyapi.htm

http://www.turkishnavy.net/submarine/histtr3.htm

http://www.turk-yunan.gen.tr/turkce/iliskiler/yunanistanin_bagimsizligi.html

http://www.turkishpilots.org.tr/koseyazisi.asp?kategori_no=20&id=142

EKLER

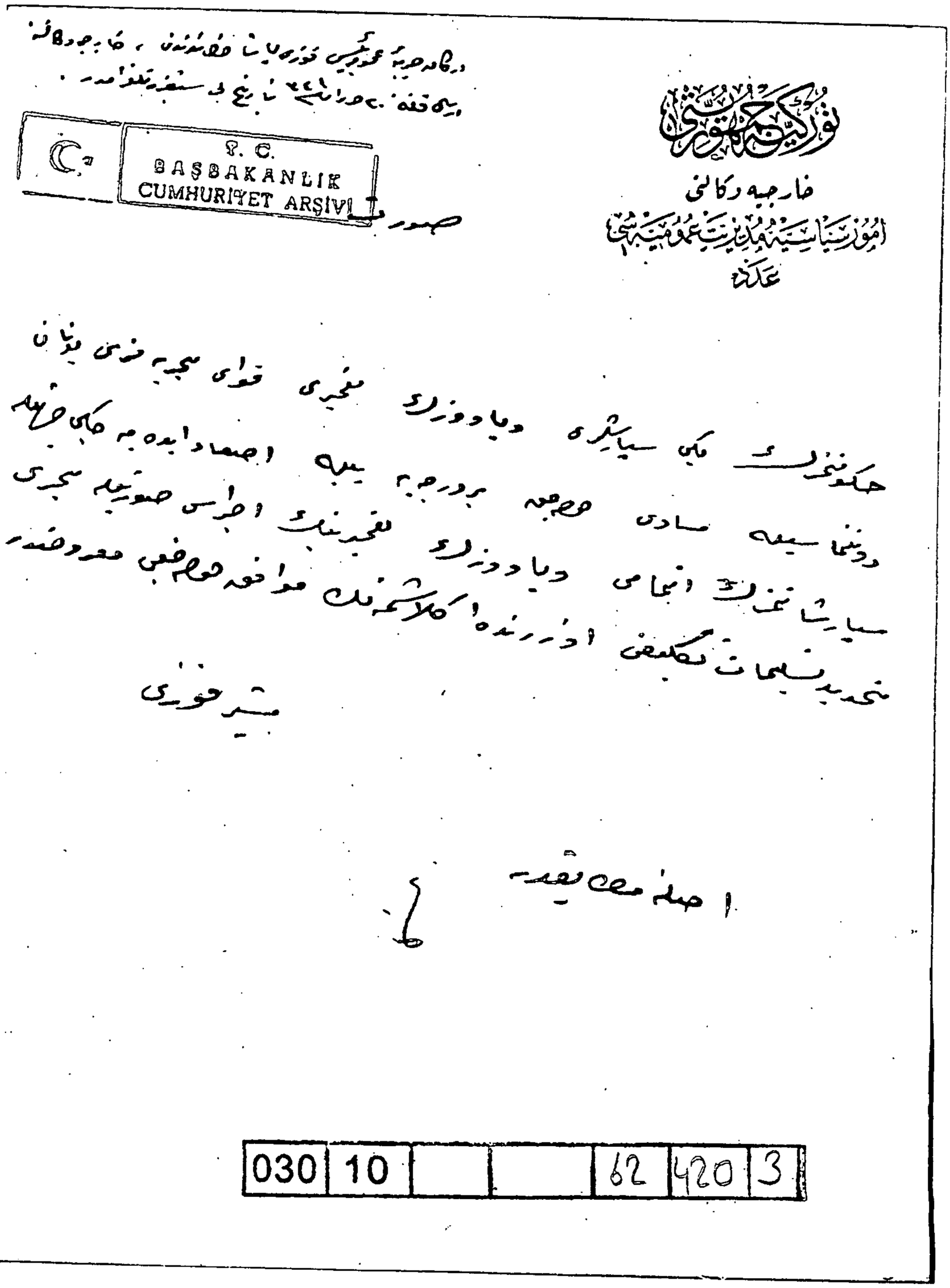
Ek-1	Yavuzun tamiriyle Ege Denizinde Yunan donanmasına karşı dengenin sağlanması hedeflendiğini belirten Genelkurmay Başkanlığının; Dış İşleri Bakanlığına gönderdiği yazının fotokopisi ve transkripsiyonu.	**190**
Ek-2	Atatürk döneminde alınan denizaltı gemilerine isimlerinin bizzat Atatürk tarafından verildiğine dair belgenin fotokopisi	**192**
Ek-3	Başbakan İsmet İnönü'nün Bulgaristan ziyareti dönüş yolunda kendi el yazısı ile yazdığı ve Gazi'ye çektirdiği telgraf.	**193**
Ek-4	Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Ege Vapuru ile İstanbul'dan Hareketi ve Zafer Torpidosu ile Alanya'ya Varışı Konulu Telgraf	**195**
Ek-5	Aynı anda muhasım iki devletten uzman ve silah tedarik edildiğine güzel bir örnek üç aya arayla alınan kararlar	**197**
Ek-6	İngiltere'de inşa edilip, yakında İskenderun'a gelecek olan iki muhrip ile iki denizaltı gemisinin teslim alınması hakkında talimatname	**198**
Ek-7	Filistin'e gitmekte olan Panama bayraklı Struma motorunun Karadeniz'de Yön Burnu açıklarında bir denizaltı tarafından batırıldığına dair yazışmalar	**199**
Ek-8	Refah Faciası ile İlgili Belge	**206**
Ek-9	Atılay Denizatı Gemisi İle İlgili Mesaj	**208**
Ek-10	Rodos adasının havadan ve denizden bombalandığı ve iltica eden İtalyan gemileriyle asker ve sivilleri bildiren yazı	**209**
Ek-11	Yunanistan'a Yapılan Yardımlara Örnek	**210**
Ek-12	Sularımızda Yapılan Arama, Tarama Hareketleri İle Denizlerimizde Yapılacak Tarama İşleri Konusunda Akdeniz Mayın Tarama Kuruluna Açıklama Yapmak Üzere Roma'ya Gidecek Vahdettin Aytan Hakkında Karar.	**213**
Ek-13	Kuvvet Komutanları atama kararnamesi	**214**

Ek-14	İnşa Halinde Sakarya Denizaltı Gemisi	**215**
Ek-15	Turgut Reis Zırhlısı	**216**
Ek-16	Türkiye'de İnşa Edilen Atılay Denizaltısı	**217**
Ek-17	Kanada'dan Alınan Karakol Gemilerinden Bartın Gemisi	**218**
Ek-18	Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün Yavuz Gemisinde	**219**
Ek-19	Dumlupınar Denizaltı Gemisi	**220**
Ek-20	Türk Gemilerinin İtalya Ziyareti	**221**
Ek-21	Yunan kral ve kraliçesinin Türkiye seyahati	**222**
Ek-22	Türkiye Cumhurbaşkanı Savarona Gemisiyle 28 Ağustos 1954 günü Yugoslavya Ziyareti	**224**
Ek-23	Mareşal Tito'nun Savarona Gemisinde Misafir Edilmesi	**226**

EK-1

Yavuzun tamiriyle Ege Denizinde Yunan donanmasına karşı dengenin sağlanması hedeflendiğini belirten Genelkurmay Başkanlığının; Dış İşleri Bakanlığına gönderdiği yazı.

(**BCA**, D.: 663, F.K.: 30..10.0.0 Y.K.: 62.420.3)



T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

030 | 10 | | | 62 | 420 | 3

Yavuzun tamiriyle Ege Denizinde Yunan donanmasına karşı dengenin sağlanması hedeflendiğini belirten Genelkurmay Başkanlığının; Dış İşleri Bakanlığına gönderdiği yazının (BCA, D.: 663, F.K.: 30..10.0.0 Y.K.: 62.420.3) transkripsiyonu.

Erkân-ı Harbiyye-i Umûmiyye Reisî Fevzi Paşa Hazretlerinden Hâriciyye Vekâletine İrsâl (gönderme- yollama) kılınan 20 Haziran sene 1341(1241?) tarih bîşifre telegramdır.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ

Umûr-u Siyâsiyye Müdiriyyet-î Umûmiyyesi

Sûret Adet

Hükûmetimizin yeni siparişleri ve Yavuz'un ta'miri Kuvâ-yı Bahriyemizi Yunan donanmasıyla müsâvi olacak bir dereceye bile is'ad edemiyeceği cihetle siparişâtımızın itmâmı ve Yavuz'un ta'mirinin icrâsı suretiyle bahrî tahdid-i teslimât teklifi üzerinde anlaşmanın muvaffık olacağı ma'rûzdur.

Müşîr Fevzî

Aslına mutabıktır.

EK-2

Atatürk Döneminde Alınan Denizaltı Gemilerine İsimlerinin Bizzat Atatürk Tarafından Verildiğine Dair Belge

(**BCA**, D.: 655, F.K.: 30.10.0.0, Y.K.: 62.418.5.)

T. C.
BAŞVEKÂLET
Hususi Kalem Müdürlüğü
Sayı : .....

16
5093

Dosya işaretleri

T. C.
BAKANLIK
EVRAK

Evrakın	
	Numarası
	Tarihi
Yazan memur	
Yazı tarihi	17.1.1938
Muavin	
Beyaz eden	
Beyaz tarihi	
Karşılaştıranlar	
Sadıra No.	6/262
Merbutatı	1
Sevk tarihi	20-1-38
Kaydeden	

Düşünceler

19.1.1938

Sayın Genelkurmay Başkanı Özdilek'e

Yeni dört Denizaltı gemisine Büyük Reisicümhur Atatürk tarafından verilen Yavuzlar isimleri hem mektubi ekten takdir edeyden Bu yol ile de sayın tasvir sunarım

C. Bayar.

Atatürkün mektubunun suretidir 17.1.1938

Başbakan Celal Bayar'a

Yeni dört denizaltı gemilerimiz için bulduğumuz isimler şunlardır; 1) Saldıray, 2) Batıray, 3) Tatilbay, 4) Yıldıray.

Bunların mânâlarını izaha lüzum görmüyorum. Kamusal Türkçe olan bu kelimelerin kendisindedir; yani saldırgan, batırgan, atılgan, yıldırım.

K. Atatürk

Başvekâlet Müsteşarlık Mahreci

030	10			62	418	5

EK-3-A

Başbakan İsmet İnönü'nün Bulgaristan Ziyareti Dönüş Yolunda Kendi El Yazısı İle Yazdığı Ve Gazi'ye Çektirdiği Telgraf

(**BCA**, D.: 11181, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 13.75..2)

T. C.
HARP FİLOSU
Kumandanlığı
Şube :
Sayı : 136 — 24 Öz:

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Reisi Cumhur Hazretlerine

24. 9. 933

Bağı

Varnadan saat 2047 da hareket
ettik. Kalplerimiz bir an evvel
Yüksek huzurunuzda bulunmak
iştiyakile çarpıyor. Sonsuz
Tazimlerimiz ve daima artan
sevgilerimiz ile Karadenizin
bağrında ilerliyoruz.

030	10			13	751	2

İsmet

Saat 2049 da verildi.
24-9-933
Telg.

EK-3-B

TELSİZ VE İŞARET MUHABERE VARAKASI

Sıra №	103	Tarihi	24/9/933
Alıcı İst.	Yavuz	Saat Grupu	
Verici İst.	Ankara	Muhaberenin başladığı saat	
Mütevassıt İst.		Muhaberenin bittiği saat	
Nazım İst.		Nöbetçi muhabereci	

Adres :

T. C.
BAŞBAKANLIK
EMNİYET ARŞİVİ

Baş vekil İşmet paşa hazretlerine

Yavuz Zihlisi.

Afiyetle Yavuza bindiğinizi Tahkik etdim. Zati devlet lerine ve refakati sahilerindeki arkaşlarımıza güzel ve neşeli seyyahatler temennı eder ve vekil arkadaşlarla birlikde hürmetlerimizi ve sevgilerimizi arz cderiz efendim.

Doktor

Refik.

030	10			13	75	2	

Hafiz

18-7-35

Telsiz veya işaret
Zabiti

Ek-4-A

Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Ege Vapuru ile İstanbul'dan Hareketi ve Zafer Torpidosu ile Alanya'ya Varışı Konulu Telgraf

(**BCA**, D.: 374, F.K.: 30..10.0.0, Y.K.: 2.11.26)

T. C.
P. T. T. U. M.

Devlet telgraf muhaberatından dolayı mes'uliyet kabul etmez

T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

TELGRAF

Yol (No.: 251/1)

Adres :

Servis işaretleri

BASBAKAN GENERAL ISMET INONU

13713

16-2-1935 ANKARA

İLK MERKEZ	Nº	KELİME	VERİLDİĞİ Tarih	VERİLDİĞİ Saat	RESMİ HUSUSİ	ORTA MERKEZ	ALINDIĞI Tarih	ALINDIĞI Saat	İMZA
1ANTALYA	460		18/2/35	21/40					

ISTANBULDAN EGE VAPURU ILE AYIN ONALTISINDA HAREKET BUYURAN REISI CUMHUR ATA TURK DUN CESME ONLERINDE SAAT 18 DE ZAFER TORPITOSUNA GECEREK ALANYEYE DOGRU YOLLARINA DEVAM ETMISLERDIR ZAFER TORPITOSUNU ADATEPE TORPITOSUDA TAKIP EDIYORDU ALANYAYA BU SABAH SAAT 7 DE MUVASALAT EDILMIS ATA TURK ALANYAYA CIKARAK UC SAAT KADAR KALDIKTAN SORA AYNI VASITALARLA ANTALYAYI TESRIF ETMISLERDIR ANTALYALILAR ATA TURKU EMSALSIZ TEZAHURATLA KARSILAMISLARDIR SEHIR BASTAN BASA DONANMIS

030	10			2	11	26

T. C.
P. T. T. U. M.

Devlet telgraf muhaberatından dolayı mes'uliyet kabul etmez

T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

TELGRAF

Yol (No.: 251/1)

Adres :

Servis işaretleri

LK MERKEZ	Nº	KELİME	VERİLDİĞİ Tarih	VERİLDİĞİ Saat	RESMİ HUSUSİ	ORTA MERKEZ	ALINDIĞI Tarih	ALINDIĞI Saat	İMZA

HALK BUYUK BIR SEVINC ICINDEDIR BIR FENER ALAYI YAPILMIS IKAMETGAHLARI ONUNDE MILLI MARSLAR SOYLEYEREK GECILMISDIR SAAT 19 DA RIYASETI CUMHUR HEYETINI HAMIL OLAN EGE VAPURUDA LIMANIMIZA GELDI SEVINC VE TEZAHURATDEVAM ETMEKTEDIR == EKREM SEVENCAN ==+==

030	10			2	11	26

Ek-4-B

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET

Telsiz telgrafname

Nüsane: 8

İlk merkez	No.	Kelime	Tarih	Saat	Radio tariki

EGE VAPURU TELSIZI 66 29 1739

REISI CUMHUR HZ- RI HALKIN SAMIMI TEZAHURATI ARASINDA VE BUYUK BIR KALABALIKLA TEŞYI EDILEREK TRABUZONDAN EGE VAPURI ILE MUFARIKAT BUYURDULAR SAKIN BIR DENIZ VE GÜZEL BIR HAVA IÇINDE ISTANBULA GIDIYORUZ IHTIRAMAT VE TAZIMAT MAHSUSAMLA ARZI EDERIM EFENDIM +

DAHILIYE VEKILI Ş KAYA

Hafiz

2419/R

030	10		12	11	26

Devlet telgraf muhabereninden dolayı hiç bir mes'uliyet kabul etmez.

Ek-5-A

Aynı anda muhasım iki devletten uzman ve silah tedarik edildiğine güzel bir örnek üç aya arayla alınan kararlardan

BCA, S.: 2/20016, D.:241-246, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 102.39..2.

T. C.
BAŞVEKÂLET
KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ
Karar sayısı
2
20016

Kararname

Alman tebaasından mütehassıs montör (Erich Bicler)in deniz-altı gemilerimiz için satın alınmış olan hücum ve tayyare priskoplarının Dumlupunar gemisi üzerinde yapılacak monte ve su sızmazlık tecrübeleri işlerinde çalıştırılmasına izin verilmesi; Millî Müdafaa Vekilliğinin 27/5/1943 tarihli ve 13546 sayılı tezkeresiyle yapılan teklifi üzerine, 2007 sayılı kanunun 2 inci maddesinin (B) fıkrasına tevfikan, Icra Vekilleri Heyetince 28/5/1943 tarihinde kabul olunmuştur.

REISİCUMHUR

Bş. V. | Ad V. | M. M V. | Da. V. | Ha. V.

Ma. V. | Mf. V. | Na V. | Ik. V. | S. İ M. V.

G. İ. V. | Zr. V. | Mü. V. | Ti. V.

030 18 01 02 102 39 2

EK-5-B

BCA, S.: 2/20571, D.: 66-118, F.K.: 30..18.1.2, Y.N.: 103.66..16.

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

T. C.
BAŞVEKÂLET
KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ
Karar sayısı
2
20571

Kararname

Kararname

İngiltereden satın alınan Oruç ve Murat Reis Denizaltı Gemilerinin Periskoplarındaki arızayı muayene etmek üzere Harry Youman adındaki İngiliz küçük zabitinin bir iki gün için memleketimize gelmesine izin verilmesi; Millî Müdafaa Vekilliğinin 25/8/1943 tarihli ve 15553 sayılı tezkeresiyle yapılan teklifi üzerine, İcra Vekilleri Heyetince [illegible] tarihinde kabul olunmuştur.

REİSİCUMHUR

Bş. V. Ad V. M. M V. Da. V. Ha. V.

Ma. V. Mf. V. Na V. İk. V. S. İ M. V.

G. İ. V. Zr. V. Mü. V. Tİ. V.

S. R. Hatipoğlu

030 18 01 02 | 103 | 66 | 16

Ek-6

İngiltere'de inşa edilip, yakında İskenderun'a gelecek olan iki muhrip ile iki denizaltı gemisinin teslim alınması hakkında talimatname

BCA, D.: 6533, F.K.:30..10.0.0, Y.N.: 62.419..8.,

T.C.
M.M.V.
Donanma Şubesi Müdürlüğü
Kısım : III
Sayı :
10657

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Ankara
30/2.Kân./942

Kısası:Yeni gelecek muhrip ve Denizaltılarımızın teselllümü hakkında talimatın takdimi.

Yüksek Başvekâlete

1-Hükûmetimiz namına İngilterede inşa edilip pek yakında İskenderuna gelecek olan iki muhrip ile iki denizaltı gemisinin teselllümlerine ve Marmaraya kadar olan seyahatlerine dair Genelkurmay Başkanlığının temin etmiş olduğu 23/1/942 tarih ve 29123 sayılı talimatında, Vekâletimizi alâkadar eden hususat için hazırlanmış olan talimat ilişik olarak sunulmuştur.Saygılarımla arzederim.

2-Yüksek Başvekâlete, Hariciye, Dahiliye ve Münakalât Vekâletleriyle Genelkurmay Başkanlığına arzedilmiş, I. ve 2.Or.Mf.lerine, Donanma, XVII Kor., Mm.Üs.Bşk., Gümrük Muhafaza Genel K., Dz.Ás. Nk.Gn.K., Hr.Sl.ve Vst.K., Deniz Harp Okulu ve Ls.K., Marmaris, Lerkesin, Marmaris Dz.Mnt. ve Istanbul, Çanakkale, İzmir Dz.K.lıklarıyle Deniz Müstahkemlik şubelerine ve Dz.Lv.Satınalma Komisyonu Başkanlığına gönderilmiştir.

4.2.1942

M. M. V. 1

Ek-7-A

Filistin'e gitmekte olan Panama bayraklı Struma motorunun Karadeniz'de Yön Burnu açıklarında bir denizaltı tarafından batırıldığına dair yazışmalar

BCA D.:18335, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 171.185..21.

T. C.
DAHİLİYE VEKÂLETİ
Emniyet Umum Müdürlüğü

Şube	Dosya	Numara
4.İ	71829/57	12176

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

30. III. 1942

Öz: Karadeniz'de batan Struma Motörü hakkında.

İlişiği :

Başvekâlet Yüksek Makamına.

769 ecnebi yahudi ile Filistin'e gitmek üzere 15/12/941 günü Köstenceden Istanbul'a gelen 148 tonluk Panama bandıralı Struma motörü boğaz methalinde işaret mahallini geçtikden sonra ağlara takıldığından askeri Kılavuz tarafından kurtarılarak yedege alınmak suretile büyük dere kontrol sahasına getirilmişti.

Makinasında husule gelen ve kasden yapıldığı intibaını veren arızalar sebebile yoluna devam ettirilmesine imkân olmadığı anlaşıldığından ehli vukuf marifetile muayene ve tamiri için Münakalât vekâleti nezdinde teşebbüsler yapılmış ve bir an evvel sefere salih bir hale konarak yoluna devam ettirilmesini temin için ciddi gayretler sarfedilmiştir.

Diger cihetten limanımızda bulundukları müddetce kendilerinden insanî yardımlarımız esirgenmiyen bu yahudileri kabul edebilmelerine ihtimal verilen devletlerin Ankaradaki mümessillerî nezdinde teşebbüsler icrası için Hariciye Vekâleti ile de temasa geçilmiştir.

Beş haftayı mütecaviz bir zaman içinde geminin tamiri sona ermiş ve Istanbul liman reisligi fen hey'eti tarafından yapılan seyir tecrübeleri neticesinde sefere müsait bir duruma girdigi anlaşılmış ve ehli vukuf raporule de tesbit ve tevsik edilmiş ise de geçen bu müddet zarfında Bulğaristan'ın müttefik devletlerle harp haline girmiş olduğunu ileri süren geminin Bulğar kaptanı ve tayfası Akdeniz'e çıkamıyacaklarını bildirmiş ve bunda ısrar etmişlerdir. Alâkalı Devletlerin Ankaradaki mümessillerile icabeden temasları yapmış olan Hariciye Vekâletimiz nihayet

./.

Karşılıkda; dosya sayısile numara ve tarihin zikri rica olunur.

030 | 10 | | | 171 | 185 | 21

Ek-7-B

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

T. C.

DAHİLİYE VEKÂLETİ

Emniyet Umum Müdürlüğü

Şube	Dosya	Numara

Öz : .....

İlişiği :

(2)

gemiyi bir romörkör ile cer ederek Karadeniz'e çıkarmaktan başka çare kalmadığını ve şayet boğaz'a dönmek isterse geri çevrilmesi lâzımgeldigini bildirmiş ve keyfiyet Istanbul Vilâyetine bu suretle teblig olunmuştur.

Münakalât vekâletinin tahsis ettigi Alemdar motörü ile cer edilerek 23/2/942 günü Karadeniz'e çıkarılmış olan Struma motörünün ertesi günü Yon burnunun beş altı mil açıklarında bir infilâk'dan sonra batmakta olduğu görülmüş derhal tahlisiye teşkilâtımız faaliyete geçmiş isede şiddetli akıntılar sebebile bütün gayretlere rağmen yalnız bir kişi kurtarılabilmiş ve dörtde ceset elde edilmiştir.

20 yaşlarında Romen yahudisi Davit Stoliyer olduğu anlaşılan kazazede geminin bir deniz altı tarafından torpillenerek batırıldığını ifade etmiştir.

Yüksek bilgilerine sayğılarımla arzederim.

440

31.3.1942

Dahiliye Vekili
Fazıl Öztrak

Karşılıkda; dosya sayısile numara ve tarihin zikri rica olunur.

030	10			171	185	21

Ek-7-C

T. C.
MÜNAKALÂT VEKÂLETİ
Deniz Nakliyat Dairesi Reisliği
Şube : R.D.İş.
Sayı : 2439 781

183

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

19 / 2 / 1942

Özü : İstanbul Limanında bulunan Yahudi muhacirler H

Eki : 1 evrak

Yüksek Başvekâlete

Köstence limanından 769 Yahudi muhacırını hamilen Suriye sahillerine gitmek üzere transit olarak 15.12.941 tarihinde İstanbul limanına gelmiş bulunan 226 gayrı safi tonluk Panama bandıralı Ustruma motörü, makinesinde zuhur eden arıza dolayısile yoluna devam edemiyeceğini bildirmiş ve bunun üzerine makinesi İstanbul Mıntaka Liman Reisliği delâletile tamir ettirilmişti.

Bu defa motör kaptanı, Panama hükûmetinin Mihver devletlerile harp halinde ve bizzat kendisinin de Bulgar tebaasından olması ve Bulgaristanın da İngiltere hükûmetine harp ilan etmiş bulunduğunu ileri sürerek yoluna devam edemiyeceğini bildirmiştir.

Mezkûr Muhacırların bir Türk gemisine aktarma veya Panama bandıralı motörün Akdenizde son Türk limanına kadar kara sularımız haricine bir romorkörümüz tarafından çekilmesi bugün için imkansız bulunduğundan; mesele Hariciye ve Dahiliye Vekaletlerine yazılmak suretile bu işin bir sureti halle bağlanması rica edilmiştir.

Bunun üzerine Hariciye Vekâletinden alınan ve bir sureti ilişik olarak takdim kılınan 17.2.942 tarih ve 22525/101 sayılı tezkerede, mezkûr motörün bir romorkör tarafından çekilmek suretile geldiği istikamete kara sularımız haricine kadar çıkarılması tensip edilerek bu husus aidiyeti cihetile aynı zamanda Dahiliye Vekaletine de bildirilmiş olduğundan; Vekâletimce de İstanbul Mıntaka Liman Reisliğine icab eden talimat verilerek İstanbul Vilayetinden bu husus için talep edilecek romorkörün verilmesi ve her türlü yardımın yapılması tebliğ edilmiştir.

Bilgi olarak üstün saygılarımla keyfiyeti arzederim.

Münakalât Vekili
M. Z. Gürbüz

20.2.1942

G. Ş.
Hangi tarih ve sayılı yazıya karşılık olduğunun yazılması

030	10			171	185	21

20.2.942 1572

Ek-7-D

T.C.
BAŞBAKANLIK
DEVLET ARŞİVİ

T.C.
Hariciye Vekâleti
Üçüncü Daire Umum Müdürlüğü
Şube : 3
U.N. : 22325
H.N. : 101

Ankara, 17/2/942

Acele

Münakalât Vekâletine

Deniz Nakliyat Dairesi Reisliği ifadesile alınan 10/2/942 tarih ve 177/1214 sayılı yazılarına cevaptır.

Paname Bandıralı "Ustruma" vapurunun tamir edilerek yoluna devam etmesine imkân olmadığı ve esasen kaptan ve mürettebatı da, Orta Amerika Devletlerile Mihver arasındaki Harp vaziyeti dolayısile Akdenize çıkmak istemedikleri anlaşıldığı cihetle geminin geldiği denize geri gönderilmesinden başka bir imkân kalmadığı görülmektedir.

Binaenaleyh, geminin, bu romorkörümüz tarafından cer suretile Karadeniz Boğazından açık denize çıkarılması ve şayet gemi tekrar boğaza dönerse ayni suretle tekrar geri çevrilmesi için icabedenlere gereken tebligatın ifasına ve neticeden malûmat verilmesine müsaadelerini saygı ile rica ederim.

Hariciye Vekili

Dahiliye ve Münakalât Vekâletlerine yazılmıştır.

aslının aynıdır
S. Saltık

030	10			171	185	21

Ek-7-E

T. C.
DAHİLİYE VEKÂLETİ
Emniyet Umum Müdürlüğü

Şube	Dosya	Numara
4	7I829-57	03323

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

26. I. 1942

Özü : Istanbul-Limanında ~~Sakatlanan Strema motörü~~ hakkında.

İlişiği :

Baş Vekâlet Yüksek Makamına

26/I2/94I tarihli Ve Konsolosluk işleri I866/I9672 sayılı yazılarile,769 Rum yahudisini hamilen Istanbul'a gelerek Limanda sakatlanan STROMA motörünün bir an evvel tâmirile Boğazdan çıkmasının temini Istanbul Vilâyetine tebliğ kılındığı iş'ar buyrulmuştu.

Geminin tamiri için icabeden malzemenin tedarekile x tekayyüdattan istisna edilerek alakadarlara tevdiî Gümrük ve İnhisarlar Vekâletince Istanbul Vilâyetine bildirildigi anlaşılmış isede Münakalat Vekâletince bu kere Yüksek Vekâletlerine de yazılan 22/I/942 tarihli ve 803/I2I sayılı yazıda Panama Hükümetinin halen Mihver Devletlerile Muharip vaziyete girmiş olmasınıileri sürerek Geminin Bulğar tabalı Kaptanına Sefere devamdan imtina eyledigi ve bu x Yahudilerin nakli için de ayrı bir Vapur tahsisine imkân bulunmadığı iş'ar kılınmaktadır. Bu Vapur,beş haftayı mütecaviz bir zamandanberi Istanbul'da bulunmakta ve hacim-istiabisinin pek küçük olmasına rağmen içerisinin pek kalabalık bulunması,Geminin sıhhı tesisatı ihtiva etmemesi dolaysile içerisinde salğın hastalık çıkmasından endişe edildigi gibi emir ve muhafazası da Zabıta için büyük bir külfet teşkil etmektedir.

Bir an evvel Memleketimizi terk etmesi her cihetle luzumlu bulunan bu Yahudilerin derhal hareketlerini teminen alakadarlar nezdinde teşebbüse geçilerek bunların memleketlerine i'adeleri

./.

030	10			121	185	21

Karşılıkda; dosya sayısile numara ve tarihin zikri rica olunur.

Ek-7-F

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

T. C.
DAHİLİYE VEKÂLETİ
Emniyet Umum Müdürlüğü

Şube Dosya Numara

Özü :

İlişiği :

- 2 -

ne veyahendilerine vize tedarek olunarak karadan sevklerinin temini ve neticeden Vekâletimize bilgi verilmesine müsaade buyrulmasını saygılarımla arz ve rica eylerim.

Bilgi olarak Yüksek Baş Vekâlete ve geregi için x Hariciye Vekâletine arz edilmiştir.

Dahiliye Vekili
Faik Öztrak

3.2.1942

030 | 10 | | | 171 | 185 | 21

Komşulukda: dosya sayısile numara ve tarihin zikri rica olunur.

26-1-942 5/633

Ek-8

Refah Faciası ile İlgili Belge

BCA D.:13734, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 140.5..15.

T. C.
MİLLİ MÜDAFAA VEKÂLETİ
Deniz Levazım Şubesi
Müdürlüğü

Kısım : 5
Sayı : 309

66979

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Ankara
1 — 3 — 1941

Kısası : Refah vapurunda şehit olan ve kurtulanlara yardım yapılması H.

Yüksek Başvekâlete

İngilterede inşa edilmiş olan Denizaltı gemilerimizi getirmek ve İngilterede Tayyarecilik tahsiletmek üzere Refah vapuru ile Mısıra gönderilmekte iken geminin batmasından dolayı Subay,Gd.Erbaş,Talebe ve Erattan büyük bir kısmı şehit olmuş ve kurtulabilenler ise bütün eşyalarını zayi etmişlerdir.

Bağlısı

Vazife uğrunda maruz kaldıkları bu felaketten dolayı ölenlerin ailelerinin acılarını tahfif ve kurtulanların uğradıkları zayiatı telafi için münasip bir miktar yardım yapılmasını yüksek tasviblerinize arz ve istirhamederim.

A.Ü.

M. M. Vekili
M. Asıkan

15-X-941

olundu:

030	10			140	5	15

Ek-9-A

Atılay Denizatı Gemisi İle İlgili Mesaj

BCA D.:18342, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 171.186..4.

T. C.
MİLLÎ MÜDAFAA VEKÂLETİ
Donanma Şubesi
Müdürlüğü

Kısmı : III

Sayı : 15776

Ankara

18/Tem./942

Konusu:

Yüksek Başvekâlete

1- Atılay Denizaltı gemimizin battığı yerde Donanma gemilerimiz tarafından yapılan tarama esnasında büyük bir infilâk olduğu Donanma Komutanlığından alınan sureti bağlı telgraftan anlaşılmıştır.

Bağlısı 1

Keyfiyeti arzeder, mütemmim malûmat alındıkça bildirileceğini üstün saygılarımla arzederim.

2-Yüksek Başvekâlete, Hariciye, Münakalât Vekâletlerine arzedilmiştir.

M. M. V.

18
[illegible]

[illegible]

[illegible]
22. 7 1942

030	10			171	186	4

-2-

Karşılıklarda sayı ve günlemecin yazılmasını dilerim.

Ek-9-B

Donanma K.
No:200
18/7/942

Gnkur.Bşk. ve M.M.V.

1-Atılayın battığı sahanın şamandıralarla tahdit edilmiş kısmında tarama motorlarının taraması esnasında ığrıbın ka'rı bahirdan kesilmiş bir vaziyette iken dipten doğru kuvvetli bir infilâk duyulmuştur. Bu sırada civarda bulunan Akın, Alemdar, Kemalreisten de bu infilâk çok şiddetli olarak hissedilmiştir.

2-Kavak, Çanak motorlarının ığrıp telleri yukarı alındığı zaman telin kesildiği ve sikletlerden bir tanesinin de kopmuş olduğu görülmüştür.

3-Bu vaziyete göre bu sahada kirletme şeklinde dökülmüş antenli mayınlar olduğu ve bu mayınlardan bir tanesinin de Atılaya temas ederek bu akibete kurban gittiği kuvvetli bir ihtimal dahilindedir.

4-Denizaltı Filosu komutanlığının emri altında bilcümle arama vesaiti ile aramaya devam edildiği. Kocatepe ve Sultanhisar ile avdet etmek üzere saat 22,00 de hareket edildiğini.

Donanma K.

030	10			171	186	4

Ek-10-A

Rodos adasının havadan ve denizden bombalandığı ve iltica eden İtalyan gemileriyle asker ve sivilleri bildiren yazı

BCA **D.:51164, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 55.367..23.**

T. C.
Gümrük ve İnhisarlar Vekâleti
Gümrük Muhafaza Genel Kumandanlığı
1 Şube 3 Kısım
U. :
Sayı H. : 3110
Ekl : 28220

Ankara
19

Yüksek Başvekâlete

T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

ÖZÜ
Rodos Adasının bombardımanı H:

13/Eylül/943 gün ve 3110 sayılı maruzata ektir:

Marmaris Gümrük Muhafaza Bölük K.lığından alınan 14/Eylül/943 günlü raporda:

1 - Rodosun Denizden bombardıman yapılmayıp Havadan ve Alman tayyareleri tarafından bombalandığı.

2 - 11/Eylülde Kadırgaya gelen 13 Hücumbotundan 12 sinin Leryos istikametine gittiği, yalnız birisinin kaldığı.

3 - Rodostan Kadırgaya iltica eden İtalyanlara ait bir Hücumbotu, 2 Askerî Motör, 5 sivil Motör, 2 Yelkenli olmak üzere 10 vasıtanın Marmarise getirildiği ve bunların içerisinde 1 Binbaşı, 13 Üsteğmen, 15 Teğmen, 64 Erbaş, 252 er olmak üzere 345 kişinin 11 Tüfek, 18 Tabanca ile Garnizon Komutanlığına teslim edildiği ve bunların içerisinde 3 kişinin yaralı olduğu.

4 - 12/Eylül/943 günü saat 13 de 12 tonluk İtalyan Bandıralı bir motorla 1 Yüzbaşı, 3 Teğmen, 22 Er ve İtalyan tabalı 20 Rumun Kadırgaya iltica ettikleri ve askerlerin Garnizon Komutanlığına, Sivillerin de Mülkî Makama teslim edildikleri.

5 - 13/Eylül/943 günü saat 18 de Kadırgaya yarımşar tonluk 2 Sandal ve 1 tonluk 1 Balıkçı gemisiyle 1 Yüzbaşı,6 Er, ve Balıkçı gemisinin sahibi olan İtalyan tabalı 1 Türkle 4 nüfus ailesinin Kadırgaya iltica ettiği ve oradan da Marmarise getirildikleri, bildirilmiştir.

Derin saygılarımla arzederim.

6 - Yüksek Başvekâlete, Dahiliye Vekilliğine ve Genelkurmay Başkanlığına arzedilmiştir.

arzederim
Hafzi
17. 9. 943

Gümrük ve İnhisarlar Vekili

Karşılıklarda şube adının, sayısının yazılması ve her yazıya ayrı cevap verilmesi.

Örnek Güm. Mh. (V) 138 — 1939

030	10			55	367	23

Ek-10-B

T. C.
Gümrükler ve İnhisarlar Vekâleti
Gümrük Muhafaza Genel Komutanlığı
1. Şube 3. Kısım
U. :
Sayı H. :3770
Eki :

ANKARA
13 Eylül 194

Yüksek Başvekâlete

Özü

ACELE

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

İzmir Gümrük Muhafaza Alay ve Marmaris Gümrük Muhafaza bölük K.lıklarından alınan 13/Eylül/943 tarihli raporlarda:

1 - 11/Eylül/943 günü saat 15 de 10 kadar Harp gemisinin Rodosu bombardıman etmesi üzerine 13 İtalyan hucumbotunun Kadırga Gümrük Muhafaza karakolumuza iltica ettiği (Kadırga Marmarisin 15 kilometre cenubundadır).

2 - 10/Eylül/943 günü Kaş bölüğünün Zeytintepe Gümrük Muhafaza karakoluna 510 İtalyan askerinin iltica ettiği ve bunların 12. Kor Komutanlığınca Antalya toplama kampına sevklerine emir verildiği.

3 - 10/Eylül/943 günü saat 10 da 2517 numaralı bir İngiliz hucumbotunun Meyis Adasına girdiği ve Adaya İngiliz Bayrağı çekildiği Keper karakolumuzdan görülerek haber verildiği, bildirilmektedir.

Derin saygılarımla arzederim.

Yüksek Başvekâlete, Dahiliye Vekilliğine ve Genel Kurmay Başkanlığına arzedilmiştir.

arzederim.
17.9.1943

Gümrük ve İnhisarlar
Vekili a.

Karşılıklarda şube adının ve sayısının yazılması
G. Muhafaza K. örnek 8 - 1935

030	10			55	367	23

BAŞVEKÂLET EVRAK
Tarih 13.9.
Numara 4/6133

Ek-11-A

Yunanistan'a Yapılan Yardımlara Örnek

BCA D.:181200, F.K.: 30.10..0.0, Y.K.: 169.176..37.

T. C.
MÜNAKALÂT VEKÂLETİ
Deniz Nakliyat Dairesi Reisliği
Şube :.....Kabotaj İş.
Sayı :.....6626/9097

23 Temmuz 1942 194

T. C.

7800

Yüksek Başvekâlete

1 - Kızılay namına Yunanistana gıda maddesi götürmek üzere Devlet Denizyolları İşletme İdaresinin Dumlupınar vapurunun, 19.7.942 tarihinde ve saat 15 de Pireye müteveccihen Çanakkaleden hareket ettiği Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğünün iş'arından anlaşılmıştır.

Keyfiyeti saygı ile arzederim.

2 - Yüksek Başvekâlete, Hariciye, Millî Müdafaa ve Ticaret Vekâletleriyle Genelkurmay Başkanlığına arzedilmiştir.

Münakalât Vekili

24.7.942

030	10			169	176	37

Ni 2-

Ek-11-B

T. C.
MÜNAKALÂT VEKÂLETİ
Deniz Nakliyat Dairesi Reisliği
Şube : Kabotaj İş.
Sayı : 4895
6546
5504

16 Mayıs 1942
14 / 5 / 1942

Yüksek Başvekalete

1 - Kızılay adına Yunanistana sefer yapacak gemilerimizi, maruz kalmaları muhtemel herhangi bir tehlikeden korumak maksadile, alınması lazımgelen tedbirler hakkında İtalya Büyük Elçiliği tarafından Hariciye Vekâletine verilen 4/5/942 tarih ve 1186 sayılı şifahi takririn bir sureti mezkûr vekalet tarafından Vekaletimize de gönderilmiş ve bu hususda alakadarlara gereken tebligat yapılmış bulunduğunu saygı ile arzederim.

2 - 11/5/942 - 1798/6-707 yazıya cevaben Yüksek Başvekalete arzedilmiş ve bilgi için Kızılay Umumi Merkezi Reisliğine yazılmıştır.

Münakalât Vekili
F. Engin

19. 5. 1942

G.Ş.

18-5-942 4240

Ek-12

Sularımızda Yapılan Arama, Tarama Hareketleri İle Denizlerimizde Yapılacak Tarama İşleri Konusunda Akdeniz Mayın Tarama Kuruluna Açıklama Yapmak Üzere Roma'ya Gidecek Vahdettin Aytan Hakkında Karar.

BCA S.:3/5000, D.: 42-201, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 112.75..6.

T. C.
BAŞBAKANLIK
MUAMELÂT UMUM MÜDÜRLÜĞÜ
Kararlar Müdürlüğü
Karar sayısı
3

5000

Karar

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Sularımızda yapılan arama, tarama hareketleri ile Ege ve Karadenizde yapılacak arama ve tarama işleri üzerinde Akdeniz Mayın Tarama Kuruluna gereken izahatı vermek üzere Roma'ya gidecek olan Binbaşı Vahdettin Aytan'a yolculuğunun 30 günü için 2/9390 sayılı karar gereğince gündelik verilmesi, Millî Savunma Bakanlığının I/10/-1946 tarihli ve 7I3I37 sayılı yazısı ve Maliye Bakanlığının II/II/1946 tarihli ve I3248/69I/7058 sayılı mütalâası üzerine; Bakanlar Kurulunca 29/11/ 1946 tarihinde kararlaştırılmıştır.

CUMHURBAŞKANI

İsmet İnönü

Başbakan	Devlet Bakanı Başb. Yardımcısı	Devlet Bakanı	Adalet Bakanı	Milli Savunma Bakanı
İçişleri Bakanı	Dışişleri Bakanı	Maliye Bakanı	Milli Eğitim Bakanı	
Bayındırlık Bakanı	Ekonomi Bakanı	Sa. ve So. Y. Bakanı	Gümrük ve Tekel Bakanı	
Tarım Bakanı	Ulaştırma Bakanı	Ticaret Bakanı	Çalışma Bakanı	

080 18 01 02 112 75 6

Ek-13

Kuvvet Komutanları atama kararnamesi

BCA S.:03/9484, D.: 76-725, F.K.: 30.18..1.2, Y.N.: 119.49..5

T. C.
BAŞBAKANLIK
MUAMELÂT UMUM MÜDÜRLÜĞÜ
Kararlar Müdürlüğü
Karar sayısı
3
9484

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET

KARAR

Birinci Ordu Müfettişi Orgeneral Nuri Yamut'un Kara kuvvetleri komutanlığına, Donanma Komutanı Oramiral Mehmet Ali Ülgen'in Deniz Kuvvetleri Komutanlığına, Hava Kuvvetleri Komutanı Orgenaral Zeki Doğan'ın Hava Kuvvetleri Komutanlığına ve Yüksek Askerî Şura Üyesi Orgeneral Asım Tınaztepe'nin Birinci Ordu Müfettişliğine tayinleri; Millî Savunma Bakanlığının 27/6/1949 tarihli ve 1439 sayılı yazısı üzerine, 5398 sayılı kanunun 4 üncü maddesine göre, Bakanlar Kurulunca 1 /7 /1949 tarihinde kararlaştırılmıştır.

CUMHURBAŞKANI

CUMHURBAŞKANI

Başbakan

Devlet Bakanı
Başbakan Yardımcısı

Devlet Bakanı

Adalet Bakanı

Millî Savunma Bakanı

İçişleri Bakanı

Dışişleri Bakanı

Maliye Bakanı

Millî Eğitim Bakanı

Bayındırlık Bakanı

Eko. ve Ticaret Bakanı

Sa. ve So. Y. Bakanı

G. ve Tekel Bakanı

Tarım Bakanı

Ulaştırma Bakanı

Çalışma Bakanı

İşletmeler Bakanı

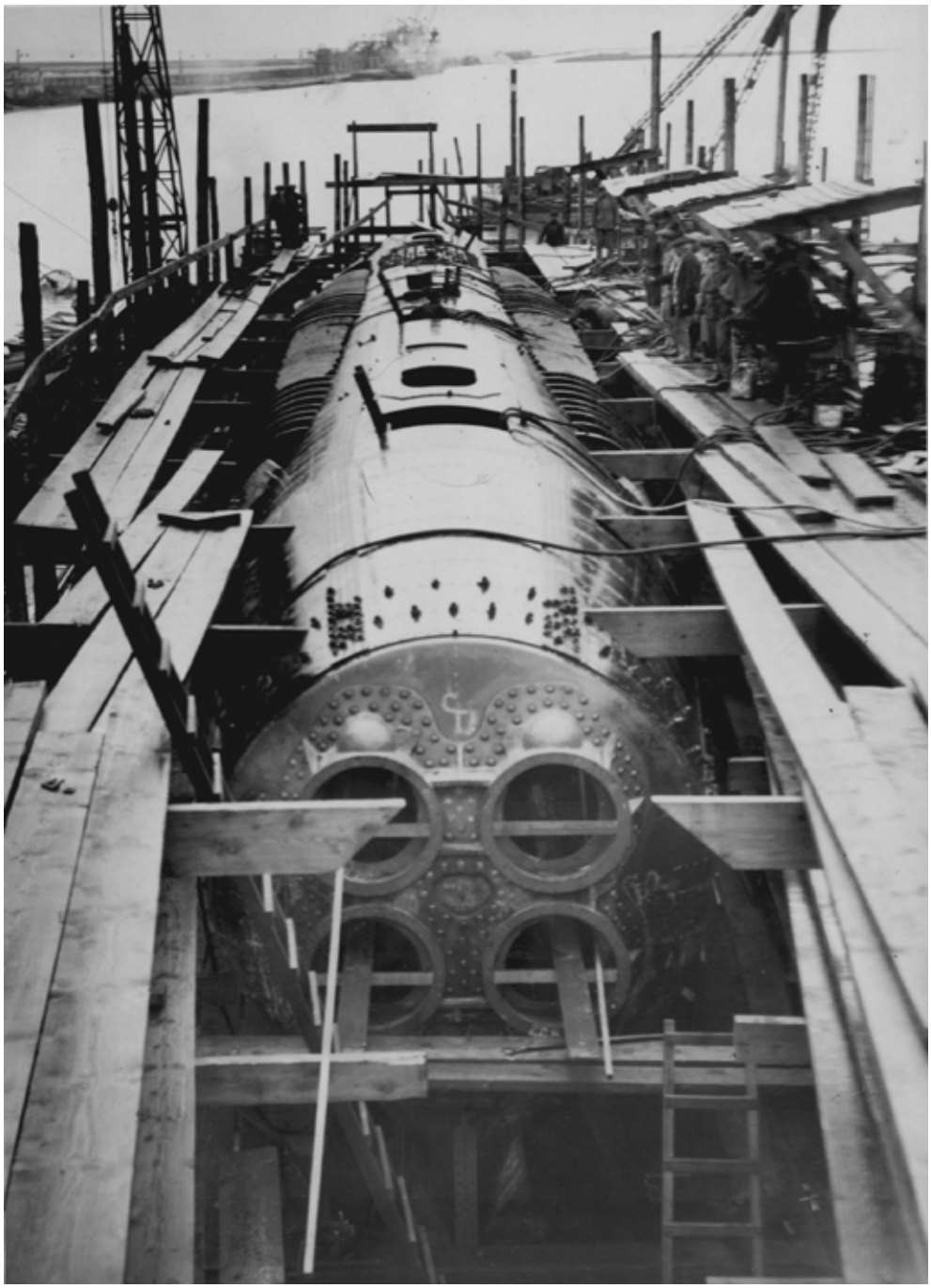
030 18 0. 02 119 49 5

Ek-13

Ek-14

İnşa Halinde Sakarya Denizaltı Gemisi

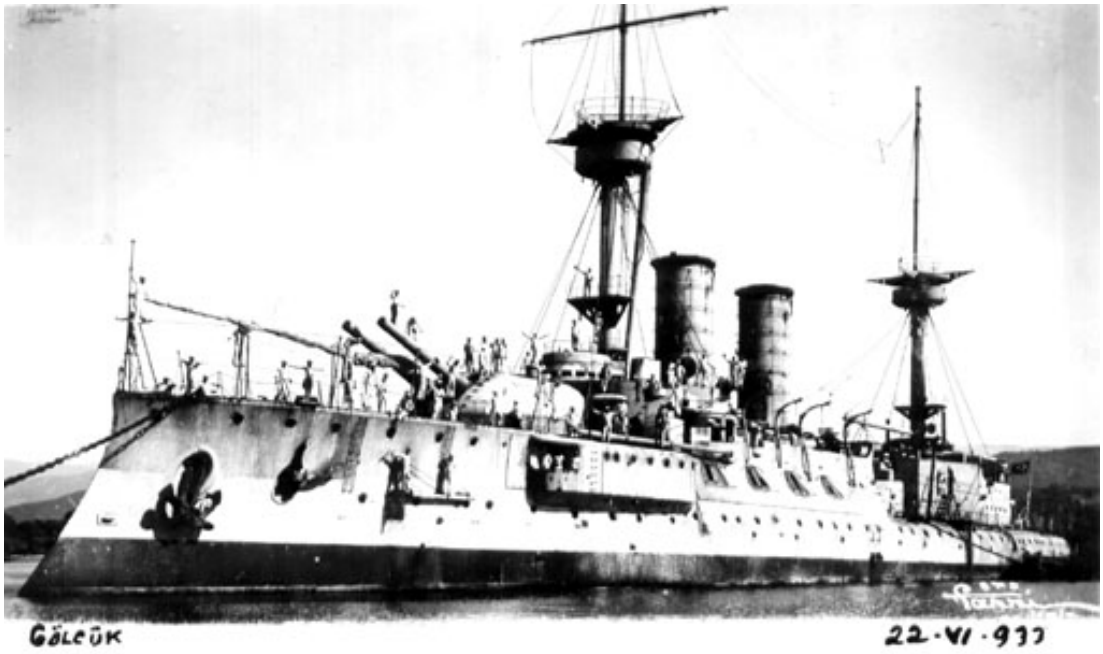
İDMA F.D.N.: 55-04_10



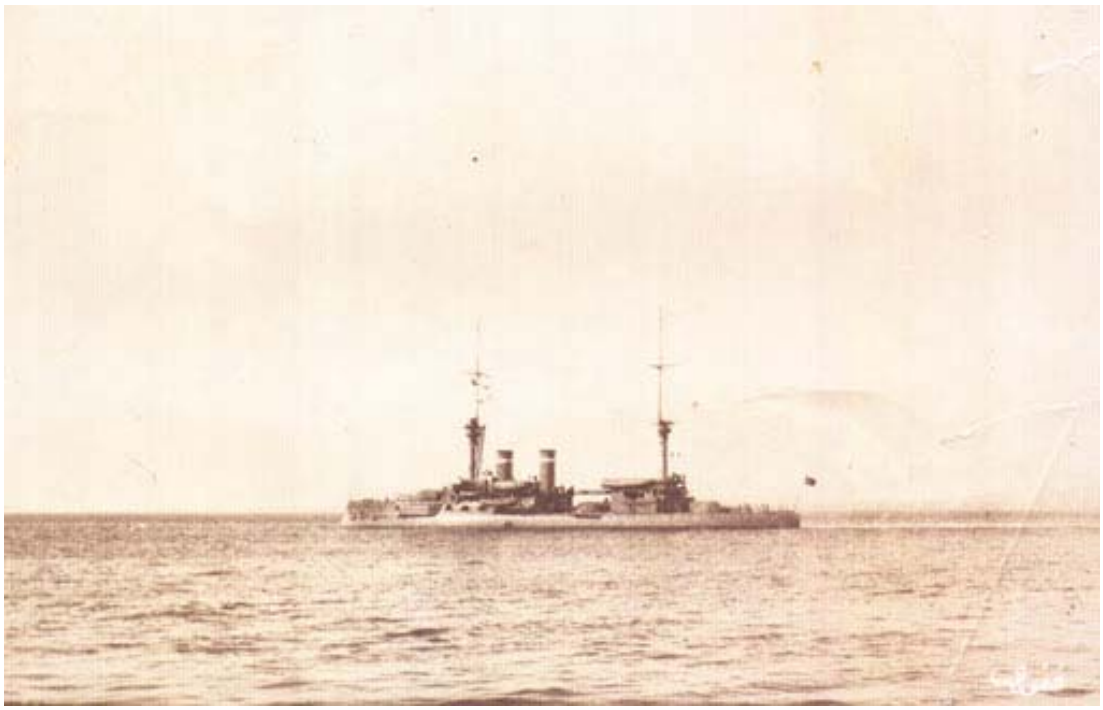
Ek-15

Turgut Reis Zırhlısı

İDMA, F.D.A.: 3149-A_46



İDMA, F.D.A.: 3149-A_10



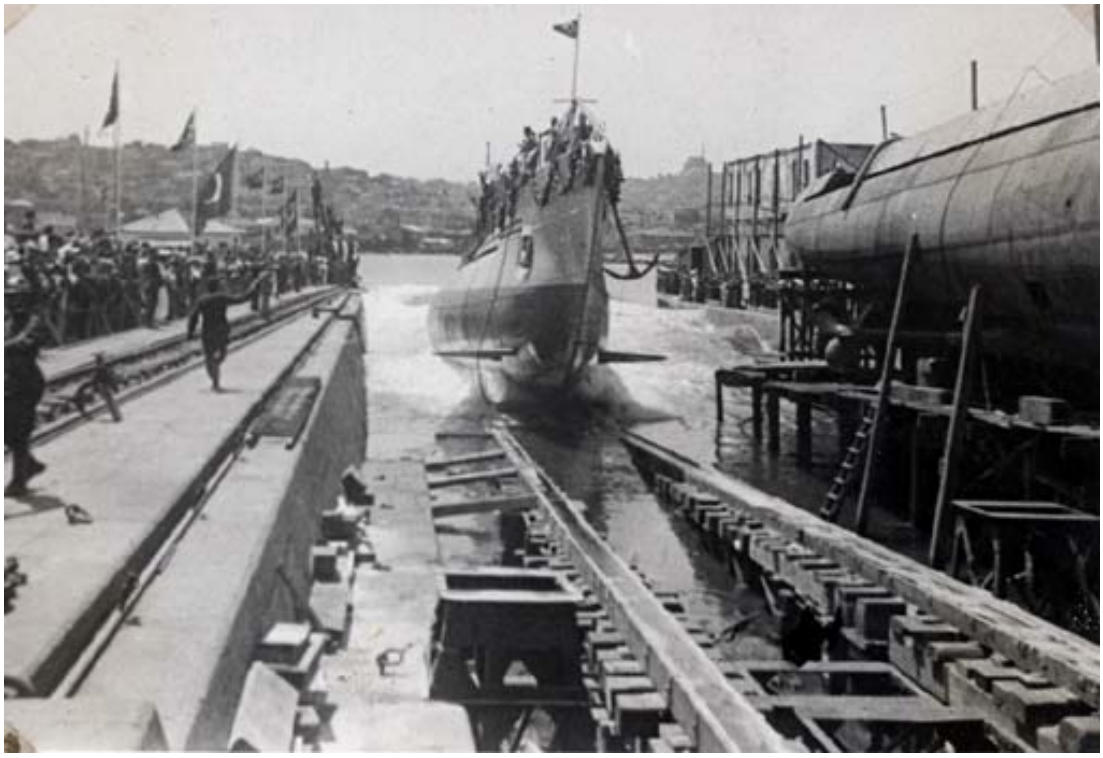
Ek-16

Türkiye'de İnşa Edilen Atılay Denizaltısı

İDMA, F.D.N.: 277_002



İDMA, F.D.N.: 277_006,



Ek-17

Kanada'dan Alınan Karakol Gemilerinden Bartın Gemisi

İDMA, FDN: 55-27_15



Ek-18

Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün Yavuz Gemisinde

İDMA, F.D.N.: 136



Cumhurbaşkanı İsmet İnönü TCG Yavuzu tatbikatı izlemek üzere ziyaretinde Donanma Komutanı Koramiral Mehmet Ali Ülgen ve Harp Filosu Komutanı Tuğamiral Rıdvan Koral tarafından karşılanırken

İDMA, F.D.N.: 140



Cumhurbaşkanı İsmet İnönü TCG Yavuzu tatbikatı izlemk üzere ziyaretinde Donanma Komutanı Koramiral Mehmet Ali Ülgen ve beraberindekiler ile gemi güvertesinde

Ek-19

Dumlupınar Denizaltı Gemisi

İDMA, F.D.N.: 55-28_16,



Ek-20

Türk Gemilerinin İtalya Ziyareti

İDMA, F.D.N.: 2032-4_36



Napoli Valisinin gemiyi ziyareti

Ek-21-A

Yunan kral ve kraliçesinin Türkiye seyahati

İDMA, F.D.N.: 13277-2_02



Yunan Kralı, TCG Savarona'nın güvertesinde Cumhurbaşkanı Celal BAYAR ve Dışişleri Bakanı Fuat KÖPRÜLÜ ile birlikte

Ek-21-B

İDMA, F.D.N.:13277-2_03



Yunan Kralı'nın Deniz Lisesi ziyaretinde İstiklal Marşı'nı dinlemesi

Ek-22-A

Türkiye Cumhurbaşkanı Savarona Gemisiyle 28 Ağustos 1954 günü Yugoslavya Ziyareti

İDMA, F.D.N.: 13277-2_16



Cumhurbaşkanı TCG Savarona'da Dz.Harp Okulu Öğrencileri ile beraber

Ek-22-B

İDMA, F.D.N.: 13277-2_27



Donanma geçit resmini TCG Savarona köprüüstünde kabul eden Cumhurbaşkanı ve Harp Filosu Komutanı.

Ek-23-A

Mareşal Tito'nun Savarona Gemisinde Misafir Edilmesi

İDMA, F.D.N.: 1969 –2_03



Tören kıtasının denetlenmesi

Ek-23-B

İDMA, F.D.N.: 1969-2_05



Devlet Başkanları TCG SAVARONA güvertesinde

ÖZGEÇMİŞ

Trabzon, Sürmene'li bir ailenin çocuğu olarak 23 Şubat 1965 yılında İstanbul'da doğdum. İlk ve ortaokulu İstanbul'da okudum.

1979 yılında Deniz Lisesi'ne girdim. Birinci yılı Hazırlık sınıfı olmak üzere dört yıllık öğrenimimi 1983 yılında tamamladım. 1983 yılında girdiğim Deniz Harp Okulu'ndan, 1987 yılında Teğmen rütbesiyle mezun oldum. Teğmen rütbesiyle, bir yıl İkmal ve İdari Sınıf Okulu'nda İkmal Subayı sınıf eğitimi aldım.

Eğitim sonrasında Deniz kuvvetlerinin çeşitli kara ve deniz birliklerinde kıta görevi yaptım. 1997 yılında Deniz Harp Akademisi'nde başladığım kurmay subay eğitimimi, 1999 yılında tamamladım.

Kurmay subay olarak Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve Genelkurmay Başkanlığı'nda karargah görevleri yaptım. Genelkurmay Başkanlığı'ndaki görevim sırasında Silah Kuvvetler Akademisi eğitimi aldım. Bugüne kadar meslek içi ve dışı, çeşitli konularda 44 eğitim ve kursa katıldım.

2004-2005 Eğitim öğretim yılında Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyasi Tarih Yüksek Lisans Programına kayıt oldum.

Bayan Banu KULAÇ(KUMANLI)'la evliyim ve Emre, Ayşe ile Elif isimlerinde üç çocuğumuz vardır.