

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**132635**

**İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NA KADAR  
TÜRK DONANMASI VE DONANMA'NIN  
DIŞ POLİTİKADAKİ YERİ**

**132635**

**Arif Emre KARA**

**Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalı'nda Hazırlanan**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Özden Zeynep OKTAV, Y.T.Ü.**

**İstanbul, 2003**

**Y.T.Ü. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
RESMİ MÜHÜRÜ**

## İÇİNDEKİLER

Sayfa

|                                                                                                                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| ÖNSÖZ.....                                                                                                                                                | i   |
| ÖZET.....                                                                                                                                                 | ii  |
| ABSTRACT.....                                                                                                                                             | iii |
| 1. GİRİŞ.....                                                                                                                                             | 1   |
| 2. 20.YÜZYIL BAŞLARINDA OSMANLI DONANMASI'NIN YERİ VE ÖNEMİ İLE<br>BU DÖNEMDEKİ ULUSLARARASI GELİŞMELER PARALELİNDE TÜRK<br>DONANMASI'NIN KURULMASI ..... | 5   |
| 2.1. Birinci Dünya Savaşı Sonrasında ve Milli Mücadele Döneminde Donanmanın<br>Savunmamızdaki Yeri ve Deniz Teşkilatının Kurulması (1919-1928).....       | 9   |
| 2.1.1. Milli Hükümetin İlk Deniz Teşkilatını Kurması<br>(Umur-u Bahriye Müdürlüğü Dönemi (1920)).....                                                     | 12  |
| 2.1.2. Bahriye Dairesi Reisliği Dönemi (1921- 1923).....                                                                                                  | 14  |
| 2.1.3. Cumhuriyet Donanması'nın Kuruluşu ve Kuruluş Aşamasında Uluslararası<br>Genel Durum.....                                                           | 15  |
| 2.1.4. Silahsızlanma Meselesi.....                                                                                                                        | 15  |
| 2.1.4.1. Washington Deniz Silahsızlanması Konferansı (1922).....                                                                                          | 16  |
| 2.1.4.2. Londra Deniz Silahsızlanma Konferansı (1930).....                                                                                                | 17  |
| 2.1.5. Silahsızlanma Meselesi Karşısında Türkiye'nin Durumu ve Türk<br>Donanmasına Bakış (1923-1924).....                                                 | 18  |
| 2.1.6. Hamidiye Gezisi ve Atatürk'ün Denizciler Hakkındaki İlk İzlenimleri.....                                                                           | 21  |
| 2.1.7. Deniz Bakanlığı'nın Kurulması (29 Aralık 1924-16 Ocak 1928).....                                                                                   | 24  |
| 2.1.8. Deniz Bakanlığı Merkez Teşkilatı Tarafından Alınan Kararlar ile Bu<br>Kararlar Kapsamında Yapılan Çalışmalar.....                                  | 27  |
| 2.1.8.1. Yavuz'un Onarımı.....                                                                                                                            | 30  |
| 2.1.8.2. Yavuz-Havuz Davası.....                                                                                                                          | 32  |

|                                                                                                                   |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 3. İKİ DÜNYA SAVAŞI ARASINDAKİ DÖNEMDE ULUSLARARASI GELİŞMELER VE TÜRK DONANMASININ ÖRGÜTLENMESİ (1928-1945)..... | 34 |
| 3.1. Türk Donanması'nın Örgütlenmesi.....                                                                         | 34 |
| 3.1.1. Deniz Müsteşarlığı.....                                                                                    | 34 |
| 3.1.2. Deniz Müşavirliği.....                                                                                     | 35 |
| 3.1.3. Deniz Müsteşarlığı Döneminde Donanma Komutanlığı.....                                                      | 36 |
| 3.1.4. Denizaltı Gemileri Komutanlığı.....                                                                        | 37 |
| 3.1.5. Harp Filosu Komutanlığı.....                                                                               | 40 |
| 3.1.6. İhtiyat ve Mayın Filosu Komutanlıkları.....                                                                | 42 |
| 3.1.7. Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı.....                                             | 42 |
| 3.2. Uluslararası Gelişmeler.....                                                                                 | 43 |
| 3.2.1. Balkan Devletleri ile İlişkiler ve Balkan Antantı.....                                                     | 44 |
| 3.2.1.1. Yunanistan.....                                                                                          | 44 |
| 3.2.1.2. Yugoslavya.....                                                                                          | 48 |
| 3.2.1.3. Balkan Antantı.....                                                                                      | 49 |
| 3.2.2. Revizyonist ve Anti-revizyonist Avrupa Devletleri ile İlişkiler.....                                       | 53 |
| 3.2.2.1. Almanya.....                                                                                             | 53 |
| 3.2.2.2. İtalya.....                                                                                              | 56 |
| 3.2.2.3. İngiltere.....                                                                                           | 62 |
| 3.2.2.4. Fransa.....                                                                                              | 68 |
| 3.2.2.5. Diğer Devletler.....                                                                                     | 70 |
| 4. MONTREUX SÖZLEŞMESİ VE BOĞAZLAR MESELESİ.....                                                                  | 72 |
| 4.1. Montreux Sözleşmesi Öncesinde Boğazların Statüsü.....                                                        | 72 |
| 4.2. Montreux Boğazlar Sözleşmesi.....                                                                            | 75 |
| 4.3. Boğazların Yeni Statüsü ve Önemi.....                                                                        | 80 |
| 4.4. Boğazların Savunulması.....                                                                                  | 80 |
| 5. SONUÇ.....                                                                                                     | 85 |
| KAYNAKLAR.....                                                                                                    | 90 |

## ÖNSÖZ

Deniz gücü tarihi, uygarlıkların doğuşu ile birlikte başlamış ve uygarlıklarla birlikte hayat bulmuştur. Siyasi, askeri, ekonomik, coğrafi olarak bir çok çekişmelere sahne olan dünyamızda uygarlıkların yaratmış oldukları deniz güçleri, bu çıkarlar için hep gelişmiş ve büyümüştür. Deniz sektöründeki teknolojik gelişmeler paralelinde kürek, yelken, buhar, yakıtlı motorlar ve nihayet son yüzyılda nükleer enerji sistemleri ile kullanılmaya başlayan gemiler, bağlı bulundukları ülkelere siyasi ve güvenlik konularında hep bir güç kaynağı olmuştur.

“İkinci Dünya Savaşı’na Kadar Türk Donanması ve Donanmanın Dış Politikadaki Yeri” isimli bu tezde, Birinci Dünya Savaşı sonrasında Türk Donanması’nın kuruluşu ve gelişim aşamaları incelenmiş, Türkiye’nin siyasi ve güvenlik konularında donanmasını nasıl ve neden kullandığı sorularına cevap aranmıştır. Donanmanın kurulması aşamasında uluslararası siyasi ve askeri durum ele alınarak, Avrupa’nın silahsızlanma tezine karşın; yeni gemilerin alınması, eğitimlerin artırılması, eski gemilerin onarılması ve teşkilatlanma yapısının değiştirilmesi ile donanmanın nasıl güçlendirildiği incelenmiştir. Atatürk döneminde Türkiye’nin savunmasında donanmanın yeri ve uluslararası diplomatik ilişkilerde gemilerin nasıl ve neden kullanıldığı araştırılmıştır.

Görevim itibariyle “Türk Donanma Tarihini” daha iyi öğrenmek ve bu öğrendiklerimi aktarmak maksadıyla böyle bir çalışmayı hazırladım. Bu çalışmayı yapmama imkan sağlayan Yıldız Teknik Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalı’na, tez danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Özden Zeynep OKTAV’a ve TCG ALBAY HAKKI BURAK personeline teşekkür ederim. Ayrıca bu yüksek lisans programına girmeme vesile olup, tezi hazırlamam da yardımlarını esirgemeyen eşim Betül ve kardeşi Burak KURAL’a sonsuz teşekkürler.

İstanbul, Eylül 2003

Arif Emre KARA

## ÖZET

Birinci Dünya Savaşı sonrasında Avrupa'daki tüm siyasi, askeri ve ekonomik dengeler bozulmuştur. Bu aşamada ortaya çıkan siyasi ve ekonomik çıkar çatışmaları, bir sonraki dünya savaşının habercisi olmuştur. Bu durumdan endişe duyan devletler tarafından Milletler Cemiyeti kurulmuş ve silahsızlanma için uluslararası konferanslar düzenlenerek devletlerin gemi ve silah üretimlerine sınırlamalar getirilmiştir. Avrupa'da yaşanan bu silahsızlanma politikalarına rağmen Türk Donanması Atatürk döneminde kurulmuş ve temel gelişimini tamamlamıştır.

1924 yılında Atatürk'ün Hamidiye gemisi ile yaptığı gezi sonrasında verdiği direktifler ve uğraşlar ile Türkiye Cumhuriyeti deniz tarihi açısından önemli olan Deniz Bakanlığı kurulmuştur. Deniz Bakanlığı 1928 yılına kadar varlığını sürdürmüş, Yavuz-Havuz davasından sonra kaldırılarak yerine Deniz Müsteşarlığı getirilmiştir. Müsteşarlık döneminde donanma teknik, lojistik, personel ve organizasyon yapısındaki temel gelişimini tamamlamıştır.

Cumhuriyetin ilan edilmesinden İkinci Dünya Savaşı'na kadar geçen dönemde Türk Hükümeti, birkaç parça yaşlı savaş gemisi ile kurulan donanmaya modern savaş gemileri almış ve mevcut eski gemileri onarmıştır. Donanma personelinin eğitim seviyeleri artırılmış, tersaneler faal hale getirilmiş, yeni üsler ve filolar kurulmuştur. Bu süreç sonunda Türkiye, Karadeniz, Ege ve Akdeniz'de Türk karasularındaki çıkarlarını koruyabilecek ve denizlerden gelebilecek tehlikeleri önleyebilecek duruma gelmiştir.

Türk Hükümeti, diplomatik görüşmelerde donanmayı kullanarak yeni rejimin modern ve güçlü yüzünü yabancı devletlere göstermiştir. Bu diplomatik görüşmeler neticesinde; Balkan Antantı'nın temelini oluşturan Balkan Devletleri ile ilişkilerin kurulması, Yunanistan ve İngiltere ile yakınlaşmalar gibi siyasi sonuçlar elde edilmiştir.

1936 yılında Montreux Sözleşmesi'nin imzalanması ile Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının kontrolü tamamen Türkiye'ye bırakılmıştır. Bu Boğazların savunulması için ihtiyaç duyulan deniz gücü sayesinde donanmanın teşkilat yapısı büyütülmüş ve savunmadaki işlevi artmıştır.

## ABSTRACT

In the aftermath of the World War-I in Europe, all political, military and economical balances were shaken. In this phase, becoming of the conflicts about political and economical benefits were pointing out the next world war. League of Nations was established by the countries which were anxious about this situation and organized lectures for disarmament and in these lectures some limits were put for governments to their production of warships and weapons. Despite these disarmament policies existing in Europe, Turkish Navy was founded in the period of Atatürk's presidency and completed it's main development.

By Atatürk's efforts and directions after the cruise onboard Hamidiye in 1924, Republic of Turkey established Ministry of Marine which is very important for Turkish Naval History. Ministry of Defense lasted till 1928, and after the case of "Yavuz-Havuz" it was abolished and Naval Duties of an Undersecretary was established. In this period, Turkish Navy completed it's main development in technical, organization, logistic, and personel configuration.

Starting with the declaration of the republic, until the World War-II, Turkish government bought modern warships to it's navy which was founded with some old ships and also repaired the existing old ships. Besides, the training level of navy staff was increased, shipyards were become active, new bases and fleets were founded. At the end of this process Turkey became a situation that could guard it's benefits and prevent threats coming from the other navies in Mediterranean, Black Sea and Aegean.

Turkish government showed off modern and strong face of the regime to foreing states in diplomatic contacts by using Turkish Navy. As a result of these diplomatic contacts Turkey got some political outcomes like the relations between Balkan countries which were the fundamentals of Balkan Act and improving relations with Greece and Great Britain.

In 1936 by the agreement of Montreux Convention, Turkey got the whole control of Çanakkale and İstanbul Strait. By means of needed naval forces for the defence of these straits, the configuration of Turkish Navy was extended and it's defence function was raised.

## 1. GİRİŞ

Tarih boyunca deniz; kıtaların keşfi, bu keşiflerle gelen zenginlik, ulusların büyümesi, siyasi, ekonomik ve kültürel alanlarda gelişmesi ve zenginleşmesi için hep bir araç ve kaynak olmuştur. Dünyanın en büyük denizcilerinden biri olan Barbaros Hayrettin Paşa'nın *"Denizlere Hakim Olan Cihana Hakim Olur"* sözü, bu gerçekleri kısa bir cümle ile çok güzel bir şekilde ifade etmektedir. Barbaros Hayrettin Paşa'nın bu sözleri ile ifade edilen deniz gücü ve donanma kavramına 19. yüzyılın sonlarına doğru bilimsel olarak yaklaşılmıştır. Amerika Birleşik Devletleri Deniz Kuvvetleri'nde görev yapan Albay Alfred Thayer Mahan 1890 yılında *"The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1753"* adlı bir kitap yayımlayarak bütün dünya çapında çok büyük etkiler yaratmıştır. Kitap, Amerika ve İngiltere'de yayımlanmasından sonra Almanca, İspanyolca, İtalyanca, Fransızca ve Rusça'ya çevrilerek bütün dünyaya sunulmuştur. Mahan, kitabında deniz gücünün, incelediği tarihler arasındaki süreçlere etkisini ortaya koyarken, deniz gücünü etkileyen temel koşulları da ülkenin coğrafi, jeopolitik özellikleri, nüfusu gibi milli güçlerle bağdaştırmıştır. Mahan, deniz stratejisinin temel amacının *"Bir ülkenin deniz gücünü, barışta ya da savaşta olsun, kurmak, desteklemek ve çoğaltmak"* <sup>1</sup> olması gerektiğini savunmuş ve donanmaları ise o devletin deniz alaka ve menfaatlerini fiilen korumakla görevlendirilmiş silahlı kuvvetler olarak tanımlamıştır.

Tarih boyunca medeniyetlerin hamuruna şekil veren en önemli unsurlardan biri olan denizcilik gücünün gerekliliğini Mahan bu eseriyle bilimselleştirmiş ve insanlığın hizmetine sunmuştur. Mahan'a kadar olan tarihsel süreçte, bilinçli olmasa da çeşitli olaylar vasıtasıyla, coğrafya, kültür, ekonomi vb. gibi uygun faktörlere bağlı olarak denizcilik gücünü yükseltebilmiş olan medeniyetler olmuştur.

Bu medeniyetlerin en güzel örneğini İngilizler göstermiştir. İngiltere'nin 16. yüzyılda Elizabeth'le başlayan denize olan ilgisi, sömürgeler elde etmesiyle artmış ve bu sömürgelere dayanarak çok büyük çıkarlar elde etmiş ve küçük bir adadan yüzyıllarca dünyaya hükmedecek bir imparatorluk kurmuştur.<sup>2</sup> İmparatorluğun çizgisinin büyümesine ilişkin olarak Trafalgar zaferi örnek verilebilir.

<sup>1</sup> William E. Livezey, *Mahan'a Göre Deniz Gücü*, çev: İlyas Fidan, İstanbul, Harp Akademileri Basımevi, 1979, s. 33.

<sup>2</sup> Enver Ziya Karal, *İngiltere'nin Akdeniz Hakimiyeti Hakkında Vesikalar 1798-1805*, İstanbul, Maarif Matbaası, 1941, s. 1.

Hollanda'nın Napolyon tarafından ele geçirilmesi üzerine İngiltere 1803 yılında deniz ablukasını ilan etmiştir.<sup>3</sup> Bu ilanata göre Fransa dünyanın hiçbir denizinde gemi dolaştıramayacaktır. Böyle bir siyasi söylev bir ülke için olabilecek en büyük girişimlerden biridir. Bu söylevin arkasında durmak ve söyleme cesaretini bulmak için güçlü bir donanmaya sahip olmak gerekir. İngiltere'nin yaptığı bu hareket aslında o dönem için ütöpik görünse de gerçekte büyük bir deniz gücüne sahip olduğunun ifadesidir. Nitekim 1805 yılında Amiral Nelson Fransa-İspanya Birleşik Donanmasını Trafalgar'da yenilgiye uğratarak bu gücü ispatlamıştır.<sup>4</sup> Fransa ise kısa bir süre sonra İngiltere'ye kara ablukasını ilan etmiştir.<sup>5</sup> Fransa, karada Prusya ve Avusturya'ya karşı zaferler kazansa da İngiltere 19. yüzyılın sonuna kadar izlediği deniz politikası ile dünyanın en güçlü devletleri arasında yerini korumuştur. İngiltere'nin bu başarısı diğer uluslara örnek teşkil etmiş ve deniz ile bağı olan uluslar, politikalarını denize doğru kaydırmıştır. Bu gerçekleri göremeyen uluslar ise çağın gerisinde kalmışlardır.

15. yüzyıldan 17. yüzyıla kadar Akdeniz'de egemenliğe sahip olan Türk denizciliği denizciliği bilmeyen ve önemini kavrayamayan yöneticiler tarafından 18. yüzyılda yok olmaya terkedilmiştir.<sup>6</sup> Osmanlı'nın deniz stratejisi, sadece deniz kıyılarını ve buradaki limanları almak ve buralardan yapılan deniz ticaretini vergilendirmek olmuştur. Yani Osmanlı'nın deniz ticareti bir yerde gümrük ticareti gibi olmuştur. Osmanlı Devleti her ne kadar deniz ticareti yapıyor olsa da, hiçbir zaman İngiltere, Hollanda, İspanya gibi gerçek anlamda deniz ticareti yapmamış, uzak ülkelere gidip, deniz yoluyla oralarından ve oralarındaki denizlerden yararlanmayı tercih etmemiştir. Osmanlı, bu anlamda deniz ticareti yapmadığı için, dolaylı olarak denizlerde yetersiz kalmıştır. Bu boşluk ise diğer devletlerce doldurulmuştur. Kültür ve ticaret değerlerini kaybetmeye başlayan Osmanlı İmparatorluğu karada verdiği savaş kayıpları ile toprak kaybetmeye ve kabuğuna, yani aslı olan Anadolu'ya doğru çekilmeye başlamıştır. Bu yok oluşun temel nedeni her ne kadar tarihçiler tarafından deniz dışında başka nedenlere bağlansa da Osmanlı'nın yıkılmasında deniz politikası ve donanmanın yeri ve önemi ayrıdır. Osmanlı Devleti'nde, bu konuda yapılan yenilik ve ıslahat girişimleri, denizciliğin önemine ilişkin zihniyet değişmediğinden başarılı olamamış sadece devletin yıkılışını bir süre geciktirmiştir.

<sup>3</sup> Ertuğrul, 20. Y.Y.da Egemenlik ve Türk Deniz Kuvvetleri, Ankara, Genelkurmay Başkanlığı, 1935, s. 5.

<sup>4</sup> Ertuğrul, a.g.e., s. 5.

<sup>5</sup> Ertuğrul, a.g.e., s. 5.

<sup>6</sup> Karal, a.g.e., s. 4.

Mondros Mütarekesi ile Osmanlı Donanması Haliç'e çekilerek Müttefik Kontrol Komisyonu'nun emrine verilmiştir.<sup>7</sup> Bu tarihten sonra Osmanlı ve Osmanlı Donanması geçmişini tarihe gömerek, gelecek için yeni Türkiye Cumhuriyeti'ne miraslar bırakmıştır.

Kurtuluş Savaşı'nın kazanılması ve ardından Lozan Antlaşması'nın imzalanması ile Osmanlı İmparatorluğu'nun yerine Anadolu topraklarında yeni Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulmuştur. Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili olan Anadolu yarımadasında kurulması itibariyle; güneyden Irak Mandası ve Kıbrıs vasıtasıyla İngiltere'ye, Suriye vasıtasıyla Fransa'ya, Oniki Ada ve Meis Adaları ile İtalya'ya, Karadeniz ile Sovyetler Birliği'ne, Ege ile Yunanistan'a komşu olmuştur. Rusya'nın Boğazlar, Marmara ve Ege kanalını ele geçirerek güneye inme projesi; İtalya, Fransa ve İngiltere'nin Anadolu üzerindeki emelleri; Avrupa-Asya bağlantısını kurma açısından İstanbul ve Çanakkale Boğazları, Anadolu'yu o dönemlerde stratejik kılmıştır. Bu nedenlerden ötürü, Türkiye'nin Milli Mücadeleden sonra gerçekçi bir dış politika izlemesi gerekmiştir.

Milli Mücadele ve sonrasında yapılan devrimlerin önderi ve kurucusu olan Atatürk dış politikada "Yurtta Barış, Dünyada Barış" prensibi çerçevesinde komşusu olduğu uluslar ile antlaşmalar yapmış ve Türkiye'yi çağdaş, modern ve güçlü bir devlet olarak bütün uluslara benimsetmiştir. Her ne kadar o dönemde yurtta barış dünyada barış politikası güdülse de Türkiye'nin yukarıda sayılan nedenlerden ötürü sahip olduğu stratejik önemini komşu devletler her zaman gözönünde bulundurmuşlardır. Türkiye ise bu durum karşısında yurt savunmasına önem vermiş, üç tarafı denizler ile çevrili olduğundan savunma ağını denize doğru kaydırmıştır. Bunun için yapılması gereken ise donanmanın güçlendirilmesi olmuştur.

Atatürk, izlediği dış politikasını desteklemek üzere denizi ve donanmayı kullanmıştır. Çünkü Atatürk; Osmanlı-İtalya (1911-1912), Balkan (1912-1913), Birinci Dünya Savaşı (1914-1918) ve nihayet İstiklal Mücadelesi ve savaşında (1919-1922) deniz gücünün devlet politika ve savaşları üzerinde etkilerini çok yakından izlemiş ve Cumhuriyetin dış politikasını saptarken bu etkileri göz önünde bulundurmuştur. Nitekim Zafer muhribi\* ile Rodos Adası'nın önünden geçerken Filotilla Komodoru Albay Sait Halman'a "*Deniz kuvvetini yalnız askeri bir kuvvet olarak düşünenlerden değilim. Bu kuvvetlerin dış politikada da büyük*

<sup>7</sup> Dz.K.K.lığı, *Cumhuriyet Donanması (1923-2000)*, Ankara, Dz.K.K.lığı, 2000, s. 25.

\* Muhrip : Ortalama 100 metre uzunluğunda, 1300-1700 ton deplasmana sahip, 30-35 Kts sürat yapabilen, suüstü ve sualtı hareketi ile kara bombardımanı yapabilecek hızlı savaş gemileridir.

*etkileri vardır; en büyük sanat ve kültür temsilcisidir.”<sup>8</sup> diyerek deniz kuvvetinin dış politikadaki önemini belirtmiştir. Bir başka söyleşide yine aynı düşüncelerini aşağıdaki sözlerle ifade etmiştir. “Vazifeniz sadece deniz savaşı yapmak değil, aynı zamanda millet kültürünü temsil etmek ve dış politikaya destek olmaktır. Buna göre kendinizi ve astlarınızı yetiştiriniz.”<sup>9</sup> Bu düşünceden hareketle, Cumhuriyetin kuruluş aşamasında ve sonrasında donanmanın, Türk dış politikasının şekillenmesinde önemli bir yeri vardır.*

Bu tezde Osmanlı döneminden itibaren donanmanın gelişimi, örgütlenme aşaması, İkinci Dünya Savaşı'na kadar Osmanlı-Türk donanmasının geçirdiği evreler, Türkiye'nin bu dönem içerisinde izlediği Türk dış politikasının şekillenmesinde donanmanın etkileri ele alınacaktır.



---

<sup>8</sup> Raşit Metel, *Atatürk ve Donanma*, İstanbul, Deniz Basımevi, 1966, s. 166; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, İstanbul, Deniz Basımevi, 1983, s. 624.

<sup>9</sup> Büyüktuğrul, a.g.e., s. 624.

## 2. 20.YÜZYIL BAŞLARINDA OSMANLI DONANMASI'NIN YERİ VE ÖNEMİ İLE BU DÖNEMDEKİ ULUSLARARASI GELİŞMELER PARALELİNDE TÜRK DONANMASI'NIN KURULMASI

Tarihte Osmanlı Donanması ehliyetli komutanların elinde olması, üstün kuvvetler karşısında kalması veya ani bir taarruza uğraması sonucunda birçok kez yenilgiye uğramıştır. Gerileme döneminde, Sultan Abdülaziz devrine kadar dağınık ve yetersiz olan donanma, Sultan Abdülaziz ile gelişimini tamamlamıştır. İngiltere, Fransa ve Avusturya'ya yeni gemi siparişleri verilmiş ve eski gemiler onararak faaliyete geçirilmiştir. Bu sayede donanma gerileme dönemindeki en güçlü zamanına ulaşmıştır. Sultan Abdülaziz'den sonra donanma tekrar gerileme dönemine girmiştir.<sup>1</sup> Donanma, bu süreçten itibaren Türk Milli Mücadelesi'nin başlamasına kadar birçok tarihi olayda adından söz ettirmiştir.

Osmanlı-İtalya Savaşı (29 Eylül 1911) bu tarihi olaylardan biridir. Bu savaşta Osmanlı Donanması, oldukça üstün olan İtalyan Donanması karşısında aktif bir harekette bulunamamıştır. Çanakkale'de üslenerek, Boğaz girişinin torpidobotlarla\* gözetlenmesi ve gerektiğinde Boğaz'ı savunmak görevini üstlenmiştir. Çanakkale Boğazı'nın savunma planı olmaması, kara ve deniz ortak hareketinin planlanmamış olması ve gerekli mayınların ancak Aralık ayının sonlarına doğru gelebilmesi nedeniyle Çanakkale Boğazı son derece zayıf kalmıştır. Buna rağmen, diğer büyük devletlerin baskısı nedeniyle, İtalyan Donanması'nın ciddi bir saldırısına maruz kalmamıştır. İtalyanlar sadece bir kez 18 Nisan 1912'de Boğaz tabyalarına kısa bir bombardıman yapmıştır. 4-23 Mayıs tarihleri arasında Oniki Ada'nın işgaline, Yunan Denizi kıyılarındaki kuvvetlerimizin yok edilmesine, Trablus, Bingazi ve Derne'nin işgaline, 7 Ocak 1912 Konfide Deniz Savaşı'nda beş ganbot\* ile bir yatın batırılmasına, bu savaşta geriye kalan dört geminin de Süveyş Limanı'na iltica edip silahlarını teslim etmek zorunda kalmasına, 24 Şubat 1912'de Beyrut Limanı'ndaki bir korvet\* ve torpidobotunun batırılmasına Osmanlı Donanması müdahale edememiştir.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Saim Besbelli, "Meşrutiyet Donanması", **Donanma Dergisi**, Sayı 75/437, (Nisan 1962), s. 68.

\* Torpidobot : Ortalama 50 metre uzunluğunda, 150-175 ton deplasmana sahip, 10-15 Kts sürat yapabilen, sualtı hareketi ile hafif suüstü hareketi yapabilen küçük savaş gemileridir.

\* Ganbot : Ortalama 50 metre uzunluğunda, 400-425 ton deplasmana sahip, 10-15 Kts sürat yapabilen, kara, suüstü ve hava hareketi yapabilen savaş gemileridir.

\* Korvet : Ortalama 100 metre uzunluğunda, 600-800 ton deplasmana sahip, 15-20 Kts sürat yapabilen, suüstü ve hava hareketi yapabilen hızlı savaş gemileridir.

<sup>2</sup> Besbelli, **a.g.m.**, s. 70.

Bu savaş, deniz kuvvetine sahip olmamanın ne kadar feci sonuçlara sebep olduğunu bir kez daha göstermiştir. Daha bu savaşın barış görüşmeleri devam ederken Balkan devletleri ittifak yaparak Osmanlı Devleti'ne karşı harekete geçmişler ve Yunan Donanması denize açılmıştır.

İtalya Savaşı'nın ardından Osmanlı Devleti Balkan Savaşları ile karşı karşıya kalmıştır. İtalya Savaşı'ndan alınan kayıplar Osmanlı Devleti'ne deniz savunmasının iyileştirilmesinin gerekliliğini ortaya koymuştur. İngiltere ve Fransa'ya yeni gemiler sipariş edilmiştir. Bu siparişler karşısında ise Yunanlar ve Ruslar harekete geçmiştir. Balkan Savaşı başlamadan önce Yunanistan altı muhrip satın almış ve 1913'de de Almanya'ya bir savaş gemisi sipariş etmiştir. Ayrıca savaş başlayınca da altı muhrip satın almışlardır. Ruslar da muhrip sınıfına benzer marya sınıfı dört muharebe gemisini kızağa koymuşlardır.<sup>3</sup>

Balkan Savaşı'nı Osmanlı Donanması, bir yıl Çanakkale de kalmış olduğu için esaslı bir onarıma muhtaç şekilde karşılamıştır. Eğitimi de istenilen seviyeye çıkaracak zaman bulamamıştır. Bu şartlar altında donanmaya verilen görevler ve donanmanın yapabildikleri şöyle olmuştur: Savaş boyunca Karadeniz'de nakliyatın korunması yapılmış; Varna ve Burgaz Limanları'nın abluka görevi başarı ile gerçekleştirilmiş; Çatalca savunma hatları topçu ateşiyle desteklenmiş; Mürefte ve Şarköy çıkarmaları korunmuştur.

Yunan Donanması ise, Osmanlı Donanması bu görevlerle meşgulken, savaşın hemen başında Ege'ye hakim olmuş, Çanakkale Boğazı'nı kontrol altına almış, 22 Ekim 1912-16 Mart 1913 arasında Ege Adaları'nı işgal etmiş ve kara kuvvetlerini istediği gibi desteklemiştir.<sup>4</sup> Balkan Savaşı'nda Ege'ye sadece Hamidiye gemisi çıkabilmiş ve tam sekiz ay tek başına Ege'de ve Akdeniz'de dolaşarak Yunan Donanması'na karşı büyük kahramanlıklar göstermiştir.

Balkan Savaşları'nın ardından Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı ile karşı karşıya kalmıştır. Birinci Dünya Savaş öncesi genel uluslararası siyasi durum şöyle özetlenebilir.

<sup>3</sup> Besbelli, a.g.m., s. 72.

<sup>4</sup> Mert Bayat, "Atatürk'ün Deniz Stratejisi," *Harp Akademileri Özel Bülten Eki*, Sayı 160, (Kasım 1988), s. 3.

Almanya'nın, Bismarck döneminden itibaren başlamış olan dünya politikalarına yön verme gücü, ekonomik alanda büyümesi ile siyasi güce dönüşmüştür. Bu güç karşısında İngilizler, Fransızlar ve Ruslar endişelenerek Almanya'yı bir kuşakla çevirip, mevcut coğrafyası içinde tutmanın çarelerini aramaya başlamışlardır. Fransa Fas'ı işgal etmiş, İtalya Trablusgarp ve Bingazi'yi almıştır. Balkanlar ise Balkan Savaşları sonunda durulmamış, siyasi çalkantı tüm şiddetiyle devam etmiştir. Hemen hemen bütün yeni Balkan devletleri durumundan memnun olmayıp, daha büyük bir ülke olma gayret, hırs ve ülküsü içine girmişlerdir. Ruslar'ın en büyük hayali de Türk Boğazları'nı ele geçirmek olmuş, aynı konuda hayal kuran Yunanistan ve Bulgaristan da Rusya'dan geri kalmamıştır.

Alman Deniz Kuvvetleri'nin Açık Deniz Filosu'ndaki Goeben ve Breslau, Amiral Tirpitz'in önerileri ile Alman çıkarlarını kollamak maksadıyla Akdeniz Filosu olarak Türk sularına gönderilmiş ve bu iki gemi, Fransız, İngiliz, Rus, İtalyan, Avusturya, Hollanda, İspanya ve Romanya ve ABD'nin gemileriyle birlikte 15 Kasım 1912 günü Dolmabahçe önlerine demirlemiştir. Artık Akdeniz Filosu'nun Türk Limanları'nı ziyaretleri sıklaşmıştır.<sup>5</sup>

Almanlar Türk sularında söz sahibi olmak, Boğazların kontrolünü Ruslar'a vermemek ve diğer güçlü devletlerin Osmanlı üzerindeki emellerini gerçekleştirmesi esnasında bu payeden geri kalmamak için Osmanlı Devleti'ne iyice yakınlaşmak istemiştir. Bu düşünceden hareketle Enver Paşa ile Almanya'nın İstanbul'daki Askeri Misyon Şefi General Liman Von Sanders arasında 2 Ağustos 1914 tarihinde "Türk-Alman İttifakı" da imzalanmıştır.<sup>6</sup> Bu gelişmeden kısa bir süre sonra Fransa ve İngiltere, Almanya'ya savaş ilan etmiştir.

Goeben ve Breslau, 10 Ağustos 1914 günü Sakız Adası civarında iken Alman Deniz Kuvvetleri'nden aldıkları emirle Çanakkale Boğazı'na intikal etmişler ve peşlerindeki İngiliz gemilerinden 4 saat önce Boğaz önlerinde demirlemişlerdir.<sup>7</sup> İki gemi Enver Paşa'nın izni ile Boğaz'a sığınmışlardır.<sup>8</sup> Bu sıralarda İngiltere'ye sipariş edilen Sultan Reşat ve Sultan Osman gemilerinin paraları ödenmiş olmasına karşın Osmanlı Devleti'ne teslim edilmemiş, bu durum Osmanlı Devleti'ni Almanya'ya karşı biraz daha yaklaştırmış ve iki Alman gemisinin Çanakkale'ye gelmelerine vesile olmuştur.

<sup>5</sup> Nejat Akgüner, **Donanma Komutanlığı Tarihçesi-2002**, İstanbul, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi Müdürlüğü, 2002, s. III-5-19.

<sup>6</sup> Akgüner, a.g.e., s. III-5-20.

<sup>7</sup> Akgüner, a.g.e., s. III-5-21.

<sup>8</sup> Aptülâhat Akşin, **Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasisi**, Ankara, TTK, 1991, s. 16.

Alman gemileri 12 Ağustos 1914 günü Çanakkale önlerinde demirli iken her iki geminin de Osmanlı Devleti'ne satıldığı haberi bildirilmiş, Goeben'e Yavuz Sultan Selim, Breslau'ya da Midilli adı verilerek gemilere Osmanlı Bayrağı çekilmiştir. Alman personeli gemiye Osmanlı Bayrağı çekilmesine rağmen değiştirilmemiş ve tüm personele fes giydirilmiştir. 16 Ağustos 1914 tarihinde Alman personeli ile Dolmabahçe önlerine demirleyen ve Türk adlarını alan iki gemilik birliğin Komutanı Amiral Souchon da, o sırada İngiliz Bahriye Heyeti Başkanı ve Osmanlı Donanması Komutanı olan Amiral Limpus'un ülkeyi terk etmesi ile yeni bir göreve atanıyordu. Bu yeni görev Osmanlı Donanması Komutanlığı idi. Amiral Souchon'un en önemli görevi şüphesiz ki Osmanlı Devleti'ni Almanya yanında savaşa sokmaktı.

Amiral Souchon Osmanlı Devleti'ni savaşa hazırlamak üzere birliklerin düzenlenmesi ve orduların mevkilendirilmesi gibi bir takım hazırlıklar yapmıştır. Bu hazırlıkların yapılması sona erince 22 Ekim 1914 tarihinde Amiral tarafından gemilerin (Yavuz (Goeben), Midilli (Breslau), Barbaros Hayreddin, Turgutreis, Hamidiye, Berk, Peyk, Gayret, Muavenet, Taşoz, Samsun ve Nilüfer savaş gemileri) Karadeniz'de tatbikatı esnasında Rusların Karadeniz sahillerine ve Rus Donanması'na saldırılması emri verilmiştir.<sup>9</sup>

Donanma Karadeniz'e çıkmadan önce Samsun, Sivastopol önlerine mayın döküşü ile görevlendirilmişti. 27 Ekim 1914 akşamı Karadeniz'e çıkan Osmanlı Donanması'nda; 29 Ekim 1914 tarihinde Sivastopol'a ulaşan Yavuz, top ateşi ile kenti dövmüş ve Rus gemileri limandan çıkamamıştı. Ayrıca o bölgede bulunan ve torpido taşıyan Prut isimli bir Rus Nakliye Gemisi de Yavuz tarafından batırılmıştı. Midilli, Novorosisk'te pek çok petrol tankı ve tahıl ambarını yok etmiş, Hamidiye ise Odessa Limanı'na büyük zararlar vermişti.<sup>10</sup>

Rus Limanları'nın bombalandığının duyulmasını müteakip İtilaf Devletleri, Osmanlı Devleti'ne vermiş oldukları bir ultimatoma ile; "Osmanlı Devleti Hükümeti'nde görevli tüm Alman Subay ve askeri personelinin yirmi dört saat içerisinde ülkeden çıkarılması"nı istemişlerdi. Şayet bu istek yerine getirilmez ise ülkelerinin elçilik personelinin geri çekileceğinden bahisle İngiltere, Fransa ve Rusya İttifakı'nın Osmanlı Devleti'nin karşısında olacağı bildirilmişti.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> Akgüner, a.g.e., s. III-5-22.

<sup>10</sup> Akgüner, a.g.e., s. III-5-23.

<sup>11</sup> Akgüner, a.g.e., s. III-5-24.

Almanya'nın etkisi; Donanma Komutanı Alman Amirali vasıtası ile ve ona destek veren üç Nazırın yardımıyla başarıya ulaşmış, Osmanlı Devleti'ni bir oldu bittiyle Almanya'nın yanında taraf olarak Birinci Dünya Savaşı'na sokmuştur.

İtilaf Devletleri 31 Ekim 1914-1 Kasım 1914 tarihlerinde Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmişti. Bu tarihte Rusya'nın Karadeniz Filosu'nda; beş büyük savaş gemisi, iki kruvazörü, yirmi altı torpidobotu ve dokuz kıyı denizaltısı mevcuttu. Aynı tarihlerde Osmanlı-Türk Deniz Kuvvetleri'nde ise; üç büyük savaş gemisi (1874, 1891 ve 1897 yılı yapımı, 9200 ila 10600 tonluk), bir kruvazör\* (1903 yılı yapımı, 1912 yılında modernize edilerek 3200 tondan 3800 tona çıkarılmış), otuz ganbot (1903-1913 yılları arasında inşa edilmiş, 270-600 tonluk), on iki torpido kruvazörü\* (ikisi 1892-1894 yılı, 10'u 1907-1909 yılları arasında inşa edilmiş, 270-900 tonluk), on torpidobot (1901-1908 yılları arasında inşa edilmiş, 97-169 tonluk), yirmi bir yaşlı torpidobot ile okul gemisi ve diğer gemiler mevcut idi.<sup>12</sup>

Osmanlı Donanması Ege'de birçok kez İngiliz ve Fransız gemileri ile karşı karşıya kalmış ve bu gemiler sayı ve güç olarak fazla olduğundan Osmanlı Donanması'nın kayıpları çok olmuştur.

7 Ağustos 1914 tarihinde Çanakkale'ye doğru seyretmekte olan Yavuz hakkında Churchill bir yazısında: *"Akdeniz'in en süratli gemisi olan Goeben, öğleden evvel rotasını hiçbir engel ile karşılaşmadan Çanakkale'ye çevirdi ve başka hiçbir geminin yapamadığı bir hareketi yapmakla, doğu milletlerine, sefalet ve perişanlık götürdü"*<sup>13</sup> demektedir. Gerçekten savaş Osmanlı Devleti için bir yıkım olmuştur.

## **2.1. Birinci Dünya Savaşı Sonrasında ve Milli Mücadele Döneminde Donanmanın Savunmamızdaki Yeri ve Deniz Teşkilatının Kurulması (1919-1928) :**

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin Almanya ile ittifak yapması ve yenilginin 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Mütarekesi sonucunda; Osmanlı Donanması Haliç'e çekilmiş ve işgal güçlerinin emrine verilmiştir. Mondros Mütarekesi'ni takiben

\* Kruvazör : Ortalama 120 metre uzunluğunda, 3500-4000 ton deplasmana sahip, 20-25 Kts sürat yapabilen, ağır kara bombardımanı, suüstü ve sulatı hareketi yapabilen savaş gemileridir.

\* Torpido kruvazörleri : Klasik kruvazör özelliklerini taşıyan ancak denizaltılara karşı daha etkin hareket yapabilen suüstü savaş gemileridir.

<sup>12</sup> Celalettin Yavuz, **Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar**, İstanbul, İst.Dz.İk.Grp.K.lığı, 2000, s. 25.

<sup>13</sup> **Deniz Gücü Tarihi**, Tuzla, Deniz Harp Okulu Komutanlığı, 2001, s. 175.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları işgal edilerek limanlara el konulmuş, gemilerin cephanesi ve büyük topları sökülerek, mayınlar karaya alınmıştır. Böylece, Osmanlı Donanması tarihinde hiç görülmemiş bir şekilde ilk kez yabancı devletler topluluğunun kontrolü altına girmiştir. Bu durumda, Bahriye Nezareti de fiilen hizmet dışı kalmıştır.<sup>14</sup>

Mondros Mütarekesi'nin Osmanlı Donanması ile ilgili olan altıncı maddesine göre; *“Osmanlı karasularında zabıta ve buna benzer maksatla kullanılacak küçük gemiler hariç olmak üzere, Osmanlı sularında veya Osmanlı kuvvetleri tarafından işgal edilen sularda bulunan bütün harp gemilerinin teslim edilerek, bunların gösterilecek liman veya limanlarda enterne edilmesine”* ve ayrıca, söz konusu mütarekenin dokuzuncu maddesinde ise, *“Osmanlı tersane ve limanlarının İtilaf Devletlerine ait bütün gemilerin onarımı hususunda kullanılabileceğine karar kılınmıştır.”*<sup>15</sup>

Bu maddelere dayanılarak, Osmanlı Donanması'na ait elde bulunan Turgutreis, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ile diğer küçük tonajdaki gemilerin hepsi izinsiz hareket edemeyecek ve iş göremeyecek duruma getirilerek, Haliç'te bağlı tutulmuştur. Yalnızca, büyüklüğünden ötürü Haliç trafiğini aksatacağı düşünülen üç büyük yarası olan Yavuz muharebe zırhlısının\* cephanesi, toplarının ateşleme mekanizmaları ve geminin tahrik kazanlarının kapakları sökülerek, kontrol komisyonunun istediği yer olan İzmit'e nakledilmiştir.<sup>16</sup>

Bu dönemde, donanmanın faal gemileri, Marmara'da kaçakçılık hareketini kontrol eden Akhisar ve Draç torpidobotları ile aynı görev için İzmir'e gönderilen Hızırreis ganbotu ve Saros Körfezi'ndeki mayınları temizlemeyle görevlendirilen Nusrat ve Tir-i Müjgan mayın gemileri\* olmuştur.<sup>17</sup>

<sup>14</sup> Dz.K.K.lığı, **Cumhuriyet Donanması (1923-2000)**, Ankara, Dz.K.K.lığı, 2000, s. 13.

<sup>15</sup> Seha L. Meray, Osman Olcay, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Çöküş Belgeleri**, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1977, s. 100-103; Genelkurmay Başkanlığı, **Türk İstiklal Harbi**, Ankara, Genelkurmay Başkanlığı, 1961, s. 6; Şemsettin Bargout, **I.Dünya Harbinde ve Kurtuluş Savaşında Türk Deniz Harekatı**, Ankara, 2000, s. 89.

\* Muhabere Zırhlısı : Ortalama 180 metre uzunluğunda, 23,000-25,000 ton deplasmana sahip, 25-30 Kts sürat yapabilen, alacağı isabetlere karşın gövde yapısının sağlam olmasından dolayı kruvazör ve muhrip gemilerden daha güçlü olan, ağır kara, hava ve sualtı harekatı yapabilen savaş gemileridir.

<sup>16</sup> Afif Büyüktuğrul, **Büyük Atamız ve Türk Denizciliği**, Ankara, Deniz Basımevi, 1975, s. 81.

\* Mayın Gemisi : Denize mayın dökme işinde kullanılan hafif suüstü savaş gemileridir.

<sup>17</sup> Raşit Metel, **Atatürk ve Donanma**, İstanbul, Deniz Basımevi, 1966, s. 166; Afif Büyüktuğrul, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, İstanbul, Deniz Basımevi, 1983, s. 17.

Bunlardan başka, 1919 yılının şubat ayında da Karadeniz'in muhtelif limanlarından Anadolu sahillerine yapılmakta olan her türlü kaçakçılığa, şilep ve yolcu gemilerinin soyulma ve sabote edilmelerine mani olmak için İtilaf Devletleri'nin emri ile Preveze ganbotu da Trabzon'a gönderilmiştir. Ancak, Karadeniz'in doğusu ve batısı olarak görev bölümü yapan iki geminin hareketlerinden önce 10 Ağustos 1920 tarihinde imzalanan Sevr Barış Antlaşması hükümleri gereğince büyük topları sökülerek, sadece 4.7 cm'lik topları bırakılmıştır.

Mustafa Kemal'in, 19 Mayıs 1919 tarihinde, Bandırma vapuru ile, İstanbul'dan gelerek Samsun'a çıkması ile Türk Kurtuluş Savaşı başlamış ve savaş 1922 yılında zaferle sonuçlanmıştır. Bu süre içerisinde donanmanın faaliyetleri; öncelikle bir teşkilat kurulmuş ve eldeki mevcut gemi, malzeme ve teşkilatın düzenlenmesi yapılmış, daha sonra Kurtuluş Savaşı ikmal kanalları desteklenmiş ve savaşın sonlarına doğru ise ulaşım hizmetlerinin yanı sıra taarruzlar gerçekleştirilmiştir.

20 Eylül 1920 tarihinde Karadeniz'de ilk deniz nakliyatı gerçekleştirilmiştir. Bu nakliye hizmetinde dört orta çaplı Rus yapımı top, dört küçük çaplı İngiliz yapımı top, yirmi beş makineli tüfek ve 600 tüfek ile bir miktar altın yurda getirilmiştir. 1920 yılında nakliye hizmetleri devam etmiş ve toplam 3387 tüfek, 3590 kasatura ve malzemeleri, 3623 sandık cephane getirilmiştir.<sup>18</sup> 26 Mart 1921 tarihinde Yunan Hükümeti tarafından Türk kıyıları için ilan edilen kuşatmaya rağmen, donanma faaliyetlerine Karadeniz bölgesi dışında Marmara ve Ege'de de devam etmeyi başarmıştır.<sup>19</sup> 1922 yılında nakliye hizmetlerinin yanı sıra donanma Yunan Enosis vapurunun ele geçirilmesi, Karadeniz'de Rum Pontus kuvvetleri ile çatışma, Yunan Urania vapurunun ele geçirilmesi ile Kurtuluş Savaşı'nda hizmetler vermiştir.

Kurtuluş Savaşı'nda Aydınreis ve Preveze ganbotları, Şahin vapuru, Alemdar kurtarma gemisi\*, Gazal römorkörü, Trabzon vapuru, Samsun vapuru, 1 ve 2 numaralı Vagon ganbotlar, Rüsumat 4 , Mebruke, Amasra, Ereğli, Aslan, Sinop, İnönü, Keşşaf, İkdam, Ayyıldız, Karaman, Turgut isimli motor ve botlar görev almışlardır.<sup>20</sup>

<sup>18</sup> Bargut, a.g.e., s. 106.

<sup>19</sup> Bargut, a.g.e., s. 112.

\* Kurtarma Gemisi : Yedekleme, çekme, itme gibi işlerde kullanılan hafif suüstü savaş gemileridir.

<sup>20</sup> Bargut, a.g.e., s. 101, 102.

Bahriye Dairesi bu gemileri, gerektiğinde mahalli atölyeler ve tamirhanelerden yararlanarak, çalışır durumda bulundurmaya sağlamış ve bu gemilerle Kurtuluş Savaşı'nda toplam 22,000 ton silah, cephane ve malzemeyi çeşitli Rus limanlarından Karadeniz Türk limanlarına taşıtmayı başarmıştır.

Osmanlı Donanması'nın işgal kuvvetleri tarafından Haliç'te bağlı tutulması donanma personelinin durumunu da doğal olarak düzenli bir donanmanın personeli olma halinden çıkarmıştır. Gemilerde sadece günlük nöbet ve temizlik işlerini yürütebilecek miktarda er bırakılmıştır. Bu suretle, donanmada eğitim ortadan kaldırılmıştır. Bu zafiyetin önüne geçmek maksadıyla, dönemin Bahriye Nezareti'nin yetkili subayları, ağır mütareke şartlarına rağmen genç kuşakları yetiştirmek için subay ve astsubay adaylarının bulunduğu Heybeliada'daki Deniz Okulu ve Gedikli Mızıka Okulu ile Hamidiye ve Yavuz gemilerindeki Çırak-Gedikli Aday Okulu'nun iyi bir şekilde çalışabilmesi için büyük çaba göstermişlerdir.

### **2.1.1. Milli Hükümetin İlk Deniz Teşkilatını Kurması (Umur-u Bahriye Müdürlüğü Dönemi (1920)) :**

Kurtuluş Mücadelesi devam ederken 23 Nisan 1920'de TBMM kurularak Milli hükümet faaliyete geçmiştir. Milli hükümetin ilk deniz teşkilatı ise Umur-u Bahriye Müdürlüğü olmuştur. Umur-u Bahriye Müdürlüğü'nün adı, 1 Ocak 1921'de "Bahriye Dairesi Riyaseti" olarak değiştirilerek teşkilat daha da genişletilmiştir.<sup>21</sup> Ancak Müdafa-i Milliye Vekaleti'ne o dönemde ayrılan bütçenin ülkenin şartlarına göre kısıtlı olması sebebiyle bu teşkilata da

---

-Aydınreis ve Preveze ganbotları : Karadeniz'de güvenlik hizmetleri için Müttefik Kuvvetler Komutanlığı'nın müsaadesi ile gönderilen bu gemilere Milli Hükümet el koymuş ve başlangıçta Rus Limanlarında saklamıştı.

-Şahin vapuru : Bu gemiye 1920 de Ereğli'de el konulmuştur. Pek çok hizmetlerden sonra savaş sona ererken, 1922'de Amasya Limanı'nda bir fırtınada karaya düşmüş ve batmıştır.

-Alemdar kurtarma gemisi : 1921 de İstanbul'dan kaçırılmıştır. Çetelerin imhasında büyük hizmetler görmüştür.

-Gazal römorkörü : Genellikle Dana yelkenli Gemisi'ni yedekleyerek savaş boyunca nakliyat hizmetinde çalışmıştır. Yunan Urania vapurunu zaptetmiştir.

-Trabzon vapuru : 1922'de Karadeniz'de zaptedilmiş Enosis adlı Yunan gemisidir.

-Samsun vapuru : 1922 de Karadeniz Boğazı açıklarında zapt edilen Urania adlı Yunan gemisidir.

-1 ve 2 numaralı Vagon ganbotlar : Rusya'dan satın alınarak 1922 başında hizmete giren gemilerdir. Yunan Enosis vapurunun zaptında görev almışlardır.

-Rüsumat 4 Numara : Bir balıkçı gemisidir. 29 Eylül 1921'de Eynesil'de bir Yunan muhribi tarafından ikinci kez batırılmıştır.

-Mebruke : Motorlu maunadır. Bir çok hizmetlerde kullanılmıştır.

-Amasra, Ereğli, Aslan motorları : Çeşitli yerlerde ve tarihlerde el konulmuş motorlu takalardır.

-Sinop, İnönü, Keşşaf, İkdam, Ayyıldız, Karaman, Turgut botları : Küçük yelkenli teknelerdir.

<sup>21</sup> Dz.K.K.lığı, Deniz Kuvvetleri Tarihçesi, Ankara, Dz.K.K.lığı, 1997, s. 75.

ayrılan ödenek kısıtlı kalmıştır.<sup>22</sup> Bu nedenle teşkilat ilk aşamada büyüme ve gelişme gösterememiştir.

Donanmanın İstanbul'da etkisiz hale getirilmiş olması ile Kurtuluş Savaşı'na Anadolu topraklarının sahne oluşu, başlangıçta deniz kuvvetlerinin bu harbe fiilen katılmasına imkan vermemiştir. Ancak, 1920 yılında Kurtuluş Savaşı ana çizgileriyle belirmeye ve kazanılan başarılar her geçen gün artmaya başlayınca donanmaya büyük ihtiyaç duyulmuştur. Zira, Kurtuluş Savaşı'nın zafere ulaşması için deniz yoluyla sağlanacak olan para, silah, cephane, malzeme ve personele bağlı olmuştur. Ülke içinde bu maddelere ait kaynakların ve yeterli düzeyde karayollarının mevcut bulunmaması karşısında batı cephesini her bakımdan beslemek için Karadeniz'de kaçak olarak bir deniz taşıma görevinin yerine getirilmesi zaruret olmuştur.

Söz konusu hizmetlerin yerine getirilmesi maksadıyla 23 Nisan 1920 tarihinde TBMM'nin kuruluşundan sonra 10 Temmuz 1920 tarihinde Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak denizciliğe ait işler, faaliyetler anlamına gelen "Umur-u Bahriye Müdürlüğü" kurulmuştur. Bu müdürlüğün başlıca görevi ise, başta Karadeniz'deki nakliyatı sağlamak maksadıyla emrindeki deniz birliklerini sevk ve idare etmek olmuştur.<sup>23</sup>

Dönemin gemileri göz önüne alındığında, elinde yeterli kuvvet bulunmamasına rağmen donanma, milli mücadelenin lojistik desteğini temin etmekle ilgili birçok görevi üstlenerek Kurtuluş Mücadelesi'ne katkıda bulunmuştur.

Umur-u Bahriye Müdürlüğü, Ankara'da Samanpazarı Mahallesi'nde kiralanan ufak bir handa karargah kurmuştur. Bu karargaha müdür olarak Önyüzbaşı Şevket Bey getirilmiştir. Başlangıçta üç şubeden oluşan Bahriye Dairesi, bir süre sonra; Personel, Harekat, İkmal ve Levazım, Limanlar ve Ticaret-i Bahriye, Muhasebe olmak üzere beş şubeye ayrılmış ve bu şubelerden ayrı olarak bir de "Sıhhiye Müfettişliği" kurulmuştur.<sup>24</sup> Umur-u Bahriye Müdürlüğü'nün cephe teşkilatında da sekiz komutanlık bulunmuş ve ayrıca Samsun'da bir de Deniz Divan-ı Harbi kurulmuştur.<sup>25</sup> Umur-u Bahriye Müdüriyeti'nin adı, 1 Ocak 1921'de "Bahriye Dairesi Riyaseti" olarak değiştirilmiştir.<sup>26</sup>

<sup>22</sup> T.B.M.M. Gizli Celse Zabıtları, Cilt-II, İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 1999, s. 80-88.

<sup>23</sup> Dz.K.K.lığı, Deniz Kuvvetleri Tarihçesi, Ankara, Dz.K.K.lığı, 1997, s. 78.

<sup>24</sup> Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, s. 4.

<sup>25</sup> Bargut, a.g.e., s. 97.

<sup>26</sup> Bargut, a.g.e., s. 98.

### 2.1.2. Bahriye Dairesi Reisliği Dönemi (1921-1923) :

1 Mart 1921 tarihine gelindiğinde, Kurtuluş Savaşı süresince Donanmaya duyulan ihtiyacın özellikle de deniz nakliyatının ve bu yolda kullanılan araçların artması sebebiyle, Umur-u Bahriye Müdürlüğü teşkilatı genişletilerek, Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı Bahriye Dairesi Reisliği ismini almıştır.<sup>27</sup> Bu suretle, bahriyenin bütün şubeleri idari olarak Bahriye Dairesi kanalıyla Milli Savunma Bakanlığı Müsteşarlığı'na, hareket ve eğitim bakımından da Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmıştır.<sup>28</sup>

O dönemde deniz kuvvetlerinin bütün idari ve hareket işlerinden sorumlu en üst idare makamı olarak, bu dairenin başına Kalyon Kaptanı (Albay) getirilmiştir. Tek amir olan Bahriye Dairesi Reisi'nin görevi, hem müsteşarlık hem de Bahriye Kurmay Başkanlığını yürütmek, ayrıca deniz politikası konularında Milli Savunma Bakanlığı'na teklif ve öneriler sunmak olmuştur. Bu daire; Personel, Harekat, Eğitim, Teknik, Donanma, Levazım ve Sıhhiye şubelerinden meydana gelmiştir.<sup>29</sup>

Bahriye Dairesi'ne bağlı olarak beş adet kara komutanlığı kurulmuştur. Bu komutanlıklar sayesinde dört yıl boyunca, özellikle Karadeniz'deki nakliyatı yürütmek suretiyle, batı cephesinin hareketlerini destekleyerek, zaferin kazanılmasında donanmanın oynadığı rolü<sup>30</sup>, Mustafa Kemal, 1923 yılı Türkiye Büyük Millet Meclisi açış konuşmasında "*Düşman ablukasına ve sahip olduğu kısıtlı deniz araçlarına rağmen, Bahriyemizin mensupları Karadeniz'de birkaç gemi ile harikalar göstererek, hiçbir şey kaybetmeksizin deniz nakliyatını sağlamak suretiyle teşekkür değer hizmetler yapmışlardır.*"<sup>31</sup> diyerek değerlendirmiştir.

<sup>27</sup> Bargut, a.g.e., s. 98.

<sup>28</sup> Dz.K.K.lığı, *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Ankara, Lalahan Deniz Arşiv Müdürlüğü, [t.y.], s. 4.

<sup>29</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 7.

<sup>30</sup> Genelkurmay Başkanlığı, *Türk İstiklal Harbi*, Ankara, Genelkurmay Başkanlığı, 1961, s. 29.

<sup>31</sup> Ergun Demirel, , "Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Deniz Kuvvetleri", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı 523, (Mart 1983), s. 4.

### **2.1.3. Cumhuriyet Donanması'nın Kuruluşu ve Kuruluş Aşamasında Uluslararası Genel Durum :**

Birinci Dünya Savaşı sonrasında Avrupa'daki güçler dengesi bozulmuş ve yapılan antlaşmalar ile kurulacak dengenin ana hatları çizilmiştir. Ancak Avrupa'da yüzyıllardır ana dengeleri oluşturan kuvvetlerden Rus, Alman, Avusturya-Macaristan ve Osmanlı İmparatorluklarının yıkılması, bir takım boşluklara yol açmıştır. Bu devletlerin yıkılması ile bu kez dünya diktatörlük, komünizm ve sarı tehlike olmak üzere üç tehdit karşısında kalmıştır.

Bu tehditlerin yanı sıra sanayinin gelişmesi devletlerin ekonomik çıkarlarını çarpık bir hale getirmiş ve bu devletler arasında ekonomik bir savaşa yol açmıştır. Ayrıca sanayi, büyük devletleri hızla silahlandırmış ve küçük devletleri bunların ekonomik nüfuzu altına sokmuştur. Ülkelerin bu denli silahlanmalarına ve emperyalizmin olabildiğince genişlemesine karşın tüm dünyada bir silahsızlanma meselesi ortaya atılmıştır.

### **2.1.4. Silahsızlanma Meselesi :**

Yüzyıllardır süregelen düzenin yok olması, büyük kayıpların yaşanması ve ardından gelen antlaşmalarla yeni siyasi düzenin oturtulması birçok devlet için özellikle kayıpla ayrılan taraflar için bir hayli zor olmuştur. Almanlar ilk andan itibaren Versailles hükümlerinden kurtulmak için çalışmalara başlamış, İtalya yine aynı antlaşmanın hükümlerinden memnun kalmamış, İngiltere savaştan en karlı çıkan devletler arasında olmasına rağmen gelişmelere endişeyle bakmaya başlamış, Fransa savaştan elde ettiklerini kaybetmemek ve korumak için yeni önlemler almaya başlamıştır.<sup>32</sup>

Amerika yalnızlık politikasını sürdürerek kabuğuna çekilmiş, Rusya ise yeni rejimi ile Avrupa'dan uzaklaşmış, Osmanlı İmparatorluğu'nda da geride kalan Anadolu halkı tarafından büyük devletlerin işgalinden kurtulmak için yeni kıvılcımlar çıkarılmaya başlamıştır.

Yeni kurulan Avrupa dengesinde devletlerin farklı yönetim arayışları içine girmesi nedeniyle iki dünya savaşı arasındaki bu döneme tarihçiler tarafından Geçici Barış Dönemi

<sup>32</sup> Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih*, 5. Baskı, İstanbul, Filiz Kitapevi, 2000, s. 522.

denmiştir. İkinci Dünya Savaşı'na kadar Avrupa diplomasisindeki gelişmeler bu döneme geçici olarak bir başlık koymuş ve yeni dünya düzenin kurulmasını ateşleyen İkinci Dünya Savaşı'na kadar bu durum bir takım siyasi değişikliklerle devam etmiştir.

Güçler dengesinin bozulduğu bu dönemde kurulan yeni düzeni korumak için devletler arasında uluslararası barışı korumak üzere bir örgütün kurulması fikri gündeme gelmiştir. Amerika Birleşik Devletleri Başkanı Wilson tarafından öne sürülen "14 Nokta" bildirgesi ile bu fikrin alt yapısını oluşturulmuştur. Paris Barış Konferansı'nda bu konu gündeme gelmiş ve yapılan çalışmalar ile 28 Nisan 1919 tarihinde Milletler Cemiyeti kurulmuştur.<sup>33</sup> Kollektif güvenlik anlayışının bir ürünü olarak dünyaya gelen örgütün temel amacı uluslararası barışı ve güvenliği sağlamak olmuştur. Silahsızlanma ve silah ticaretinin sınırlandırılması konuları, uluslararası güvenliğin devamı olarak Milletler Cemiyeti'nin kurulmasından sonra iki dünya savaşı arasında geçen önemli konulardan biri haline gelmiştir. Türkiye'nin kurulması aşamasında ortaya çıkan donanma ihtiyacı ve donanmanın şekillenmesi Avrupa'daki bu siyasi gelişmeler ışığında başlamış ve Türkiye'nin kendi iç meseleleri ile de kuruluş ve gelişim aşamalarını tamamlamıştır.

İngilizlere göre Birinci Dünya Savaşı'nı tetikleyen olayın, İngiltere ile Almanya arasındaki deniz silahlanma rekabeti olarak görüldüğünden<sup>34</sup> uluslararası silahsızlanmada öncelik, deniz silahlarının sınırlandırılmasına verilmiştir. İlk olarak Washington'da uluslararası bir deniz silahsızlanması konferansı toplanmıştır.

#### 2.1.4.1. Washington Deniz Silahsızlanması Konferansı (1922):

Japonya'nın Uzakdoğu'da bir güç olarak ortaya çıkması Amerika Birleşik Devletleri'ni Japonya'ya karşı bir silahlanma rekabetine doğru itmiştir. 1920 yılında Amerika'da Cumhuriyetçi partinin iktidara gelmesinden sonra Amerika gücünü göstermek üzere kendini ekonomik olarak bir hayli zorlayacak ağır bir program yapmıştır.<sup>35</sup>

Japonya'nın İngiltere ile yaptığı antlaşmalardan destek alarak Uzakdoğu'da yürüttüğü faaliyetler karşısında rekabetin derecesi artmış, İngiltere ise Amerika'ya karşı zor duruma düşmüştür.

<sup>33</sup> Uçarol, a.g.e., s. 524.

<sup>34</sup> Serhat Güvenç, "Yabancı Arşivlere Göre Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türk Deniz Kuvvetleri," *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı 586, (Mart 2003), s. 5.

<sup>35</sup> Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, 12. Baskı, İstanbul, Alkım Yayınevi, 1999, s. 218.

1921 tarihinde bu ittifakın sona ermesi ile İngiltere Amerika yanından ayrılmayarak antlaşmayı yenilememiş ve Amerika'nın Uzakdoğu meselelerini çözümlemek için çağırdığı konferans davetine sıcak bakmıştır. Konferansta birçok antlaşmalar imzalanarak Uzakdoğu meselesi Amerika lehine çözüme kavuşmuştur. Bu antlaşmalardan biri de Wilson prensiplerinden doğan barışın sürekliliği için 6 Şubat 1922 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, Japonya, Fransa ve İtalya arasında imzalanan Deniz Silahlarının Sınırlandırılması'na ait antlaşmadır.<sup>36</sup> Bu antlaşma ile her devletin deniz gücü 35,000 tonu aşamayacak olan gemiler ile sınırlandırılmıştır. Antlaşma gereği; Amerika ve İngiltere 525,000 ton, Japonya 315,000 ton, Fransa ve İtalya 175,000 ton ile sınırlandırılmıştır. Sınırlandırmanın ülkeler arasında oranlaması yapılacak olursa en büyük payı Amerika ve İngiltere almış; Japonya, Amerika ve İngiltere'nin 6/10 oranında kalmış; Fransa ve İtalya ise Amerika ve İngiltere'ye göre 3.3/10 oranında sınırlandırılmıştır. Bu sınırlandırma her ne kadar mevcut gemiler göz önüne alınarak yapıldığı bilinse de dönemin en güçlü gemilerinden sayılan Yavuz gemisinin tonajı ile kıyaslandığında; Amerika veya İngiltere'nin takribi yirmi bir adet zırhlı gemisi olabilecekti. Bu tür zırhlı gemiler ile dünyanın dört bir yanında hareket imkanı bulunabilecek ve emperyalizmin devamı sağlanabilecektir.

Bu sınırlamanın dışında; savaşta zehirli gaz kullanılması yasaklanmış, savaş halinde gemilerin uluslararası hukuk kurallarına uymaları mecbur kılınmış, gemilerin 40,6 cm.den büyük çapta top taşımaları yasaklanmış, uçak gemilerinin azami tonajı 27,000 ton olarak belirlenmiş, kruvazörlerin azami tonajı 10,000 ton ve taşıyacakları toplar da maksimum sekiz inç olarak belirlenmiştir.<sup>37</sup> Bundan sonra küçük deniz silahlarının sınırlandırılması konusu gündeme alınmıştır.

#### 2.1.4.2. Londra Deniz Silahsızlanma Konferansı (1930):

Washington Deniz Silahsızlanma Konferansı'nda yalnızca büyük gemiler için sınırlama getirildiğinden en az onlar kadar etkili sayılabilecek küçük tipteki gemilerin üretimi devam etmiştir. Amerika Birleşik Devletleri tarafından bu konunun görüşülmesi gündeme getirilmiştir. 1927 yılında Cenevre'de bir toplantı yapılmış ancak toplantıya Fransa ve İtalya katılmamakla birlikte; Amerika, İngiltere ve Japonya arasında da bir antlaşmaya varılamamıştır. Bu durum İngiltere ile Amerika arasında gerginliğe yol açmış ve bu gerginlik

<sup>36</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 219.

<sup>37</sup> Afif Büyüktuğrul, İkinci Dünya Harbinde Deniz Harp Sanatı, Deniz Basımevi, İstanbul, 1964, s. 65.

neticesi olarak ta iki ülke deniz silahlanması rekabetine girmiştir.<sup>38</sup> 1928 yılında yapılan Kellog Paktı ve İngiltere iktidarının değişmesi ile Amerika ile İngiltere arasındaki ilişkiler yumuşamış ve Londra'da Silahsızlanma Konferansı tekrar toplanmıştır. 22 Nisan 1930 tarihinde Londra Deniz Silahsızlanma Antlaşması imzalanarak gemi tonajları sınırlandırılmıştır.<sup>39</sup> Kruvazör ve daha küçük gemiler için; Amerika 323,000 ton, İngiltere 339,000 ton, Japonya 208,500 ton ile, destroyer için; Amerika ve İngiltere 150,000 ton ve Japonya için 105,000 ton ile, uçak gemileri için; Amerika ve İngiltere 135,000 ton ve Japonya 81,000 ton ile, denizaltılar için; üç devlette 52,700 ton ile sınırlandırılmıştır. Ayrıca 1936 yılına kadar devletlere zırhlı gemi yapımı yasaklanmıştır.

Ancak silahsızlanma ile ilgili bu durum pek fazla uzun sürmemiştir. 1931 yılında Japonya Mançurya'yı işgal etmiş, Nazi Partisi'nin iktidara gelmesi ile Almanya, hedeflerini genişleterek Versailles hükümlerine aykırı hareket etmeye başlamış, İtalya Habeşistan'ı işgal etmiş ve İspanya'da iç savaş patlak vermiştir. Bu gibi gelişmeler silahsızlanma ve barışın sürekliliğini sona erdirmiş ve Türkiye'nin güvenlik konusundaki endişelerinin artmasına yol açmıştır.

#### **2.1.5. Silahsızlanma Meselesi Karşısında Türkiye'nin Durumu ve Türk Donanmasına Bakış (1923-1924):**

Silahsızlanma ve silah ticaretinin sınırlandırılması konularının hararetli savunucularından İngiltere, Türk Donanması'nın yapılmasına silahlanma perspektifinden baktığından onaylamamıştır. Fransızlar için silahsızlanma ayrı bir önem taşımaktaydı. Öncelikli olarak Almanya'ya karşı kazanılan zaferin daimi olması için Birinci Dünya Savaşı'na yol açan olaylardan olan Alman silahlanma konseptinin sona erdirilmesi en büyük hedefi ve isteği durumunda idi. Bu yüzden Almanların yeniden güçlenmesi ve silahlanması, Fransa için büyük bir tehdit olmuştur. Almanya'yı kontrol altında tutabilmek için yeni arayışlar içine giren Fransa, Türk Donanması'nın gelişmesine Birinci Dünya Savaşı'nda Almanların Türkler üzerinde olan etkisini gözönüne alarak sıcak bakmamıştır. Almanya, 1926 yılında Locarno Antlaşması'nı imzalanması ile batı sınırlarının değişmezliğini kabul etmiştir. Fransa ise bu olay karşısında Almanya tehditinden vazgeçerek Akdeniz'de yeni bir güç olarak doğan İtalyan Donanması ile ilgilenmeye başlamıştır.<sup>40</sup>

<sup>38</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 220.

<sup>39</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 221.

<sup>40</sup> Güvenç, a.g.m., s. 5.

İtalyanlar Mussolini'nin iktidara gelmesi ile hedefini doğu yönüne kaydırmış ve Türkiye üzerinden toprak kazanmak ümidi içerisine girmiştir.<sup>41</sup> Bu durum Türkiye'de endişe ve İtalya'ya karşı devamlı bir güvensizlik doğurmuştur. Bu güvensizliğin önemli kaynaklarından biri de, Musul buhranı sırasında Fransa gibi İtalya'nın da İngiltere'yi desteklemesi idi.<sup>42</sup> Bu siyasi gelişmelerin yanısıra Türkiye-İtalya ticari ilişkileri Lozan Antlaşması'nda başlayarak 1928 yılına kadar bozulmadan devam etmiştir.<sup>43</sup> Çünkü İtalya deniz sanayisini ilerletmek ve ürettiği gemi ve silahları satarak ekonomisini geliştirmek üzere pazarlara ihtiyaç duymuştur. Bu dönemlerde İtalya'nın toplam 441.000 tonluk 215 gemi filosu vardı.<sup>44</sup> Bu filo ile İtalya'nın Türkiye'ye satacağı gemiler oranlandığında Türkiye'nin deniz kuvveti bir tehdit olarak görülmeceği varsayılmış olacak ki ticari ilişkiler zedelenmemiştir. Bu açıdan İtalya, Türk Donanması'nın yapılanmasında büyük rol oynamıştır.

Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra oluşan bu ortam içinde Cumhuriyet Donanması Umur-u Bahriye Müdürlüğü ile ilk teşkilatlanmasını yapmış ardından gelen Bahriye Vekaleti ve Müsteşarlık Dönemi ile de gelişim safhalarını tamamlamıştır.

24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Barış Antlaşması'nın imzalanması ile birlikte Donanma, TBMM Hükümeti'nin emrine girmiştir. Cumhuriyetin 29 Ekim 1923 tarihinde ilan edilmesi ile birlikte Donanma "Cumhuriyet Donanması" adını almıştır.<sup>45</sup> Ancak, bu tarihte yeni devletin deniz kuvvetleri Osmanlı İmparatorluğu'ndan miras kalan, Haliç'te çürümeye terk edilmiş birkaç parça yaşlı gemi ile beş yıldır tezgahları durmuş olan bir tersaneden ibaret olmuştur.

Yavuz gemisi daha Kurtuluş Savaşı sırasında, İzmit'in Anadolu Hükümeti tarafından işgal edileceğine yakın bir tarihte, İngilizler tarafından yaralı ve hareket kabiliyetinden yoksun olarak Tuzla'ya çekilmiştir. Bununla birlikte Osmanlı'dan devralınan yaşları on bir ile otuz arasında değişen diğer gemiler ise Kasımpaşa'da tersane önüne kıçtan kara\* edilmiş bir şekilde ve hemen hepsi de hurda denebilecek durumda bulunmuştur.

<sup>41</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 328.

<sup>42</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 328.

<sup>43</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 327.

<sup>44</sup> Kazım Karabekir, *İngiltere, İtalya ve Habeş Harbi*, Emre Yayınları, İstanbul, 1995, s. 103.

<sup>45</sup> Afif Büyüktuğrul, *T.C. Donanmasının 50. Yılı*, T.T.K., Ankara, 1973, s. 504.

\* Kıçtan Kara : Gemilerin bir limana bağlarken baş taraflarını denize doğru verip demir atarak kıç tarafından iskele/limana bağlanmasıdır. Bu duruş şeklinde gemi iskele/limana tam dik durumda olur. Böylece dar limanlarda daha fazla geminin iskele/limana bağlanması sağlanır.

Diğer taraftan, Birinci Dünya Savaşı sonunda Donanmaya ait bütün eğitim kayıtları ve dokümanlar Almanlar tarafından ele geçirilmiş olduğundan yeni yetişecek subay ve astsubay adaylarının eğitimleri eksik kalmıştır.<sup>46</sup>

Donanma Komutanlığı, İstanbul Bahriye Komutanlığı bünyesinde ilk aşamada küçük bir yerde kurulmuştur. İlk faaliyetleri gemilerin onarımına yönelik olmuştur. Yavuz, Turgutreis, Mecidiye ve Hamidiye gemileri ile beş muhrip, sekiz torpidobot, sekiz ganbot, dokuz motor ganbot, üç mayın gemisi ve birkaç yardımcı gemi donanmanın deniz teşkilleri oluşturmuş, kara teşkilleri ise; İstanbul, İzmir, İzmit ve Amasra Deniz Komutanlıkları, Seyrisefain Dairesi, Bahriye Mektebi, Çırak ve Gedikli Okulları, muhtelif şehirlerdeki Liman Reislikleri, Deniz Fabrikaları, Havuzlar, Deniz Hastanesi, Deniz Basımevi, Deniz Müzesi, Deniz Dikimevi ve muhtelif Lojistik Kuruluşlardan ibaret olmuştur.<sup>47</sup> Yine aynı yıl içinde, Bahriye Dairesi'ne bağlı komutanlık ve kuruluşlarda bazı kuruluş değişiklikleri yapılmıştır.

Donanmaya bağlı gemilerin onarımına başlanmış, diğer taraftan da Lozan Barış Antlaşması hükümleri gereğince Türkiye'ye iade edilmiş olan Bozcaada ve Gökçeada'yı teslim almak üzere Hızırreis ganbotu denize çıkarılmıştır. Bunu İsareis ve Kemalreis ganbotlarının onarılıp, İzmir ve Samsun'a gönderilmeleri takip etmiştir.

Bu dönemde gemilere onarım hizmeti veren tek tersane Haliç'te bulunan İstanbul Tersanesi olmuştur. Ancak, gerek savaş sonrası durumu ve gerekse Yavuz gibi bir geminin onarım güçlüğü sebebiyle İzmit Körfezi'nde daha geniş bir alanın tahsisi düşünülmüştür. Bu suretle, o dönemde Bahriye Çiftliği adıyla anılan saha 1924 yılında donanmaya tahsis edilmiştir. İstanbul'dan İzmit'e nakledilen tesislerin ilki torpido fabrikası ile torpido deposu olmuş ve böylelikle, Çuhane'de Kocaeli Deniz Fabrikası adıyla bir torpido fabrikası kurulmuştur. Aynı yıl, İzmit Tersanesi'nde saç barakalar içinde bir de Mayın Komutanlığı tesis edilmesiyle artık İzmit-Gölcük bölgesinin, tersane ve çeşitli tesisleriyle Türk Deniz Kuvvetleri'nin bir üssü haline gelme süreci başlamıştır.

Diğer taraftan, genç deniz subayları ile öğrencilerine moral vermek ve donanma da ortak bir atış birliği sağlamak amacıyla, Cumhuriyet Donanmasının ilk topçu atışı 1924 yılında gerçekleştirilmiştir.

<sup>46</sup> Büyüktuğrul, T.C. Donanmasının 50. Yılı, s. 6.

<sup>47</sup> Demirel, a.g.m., s. 4.

Bu suretle, Yavuz, Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye ve Peyk-i Şevket gemilerinin topçu personelinin Turgutreis gemisinde toplanmasıyla Cumhuriyet döneminin ilk topçu atışı 5 Mayıs 1924 günü Erdek'te gerçekleştirilmiştir.

#### 2.1.6. Hamidiye Gezisi ve Atatürk'ün Denizciler Hakkındaki İlk İzlenimleri :

Cumhuriyet Donanması'nın denize çıkan ilk büyük gemisi Hamidiye olmuştur. Bu seyir; Mustafa Kemal'in donanma ile ilk seyahati olması ve seyir sonunda donanmanın geliştirilmesi ve büyütülmesi için kararlar alınması bakımından donanma tarihinde farklı bir yeri ve önemi vardır.

12 Eylül 1924 tarihinde Atatürk ile birlikte birçok milletvekili ve subay,<sup>48</sup> Hamidiye kruvazörü ile Mudanya'dan İstanbul'a doğru harekete geçmişler, İstanbul'da yapılan törenden sonra Peyk-i Şevket refakatinde Trabzon'a gitmişlerdir.<sup>49</sup>

Seyir esnasında genç subaylar ile misafirler arasında Atatürk'ün isteği üzerine söyleşiler yapılmıştır. Genç subaylar öncelikle milletvekillerine bahriye hakkında ne düşündüklerini sormuşlardır. İstanbul milletvekili Hamdullah Suphi Türkiye'nin bu kadar geniş sahillerin olması sebebiyle bahriyenin gerekli olduğunu vurgulamış ve hükümetin bahriyeyi ihmal etmediğini söylemiştir. Daha sonra geminin ikinci komutanı söz alarak Balkanlarda güvenliğin sağlanması için donanmaya önem verilmesi gerektiğini, bu güvenliğin sağlanması için de donanmaya Yavuz gemisi ile birlikte on iki destroyer, birkaç denizaltı ve mayın gemilerine ihtiyaç olduğu belirtilmiştir. Ayrıca konuşmaların devamında personelin eğitimlerinin yetersiz olduğu ve yurt dışından yabancı eğitmen getirilmesi gerektiği denizciler tarafından vurgulanmıştır.<sup>50</sup> Denizcilerin bu istek ve düşünceleri dönemin ekonomik şartları gözönüne alınarak milletvekilleri tarafından abartılı olarak değerlendirilmiştir. Mustafa Kemal de denizcilerin bu istek ve düşüncelerini abartılı olarak değerlendirmiş<sup>51</sup> ve nitekim, bu

<sup>48</sup> Metel, a.g.e., s. 53: Seyre misafir olarak; Atatürk, Latife Hanım, Gaziantep Milletvekili Kılınç Ali, Lazistan Milletvekili Rauf, Yozgat Milletvekili Salih (Bozok), İstanbul Milletvekili Hamdullah Suphi (Tanrıöver), Baş Katip Tevfik (Bıyıklıoğlu), Katibi Hususi Memduh, Ankara Polis Müdürü Dilaver, Başyaver Nasuhi ve Yaver Muzaffer katılmıştır.

<sup>49</sup> Büyüktuğrul, T.C. Donanmasının 50. Yılı, s. 504.

<sup>50</sup> Metel, a.g.e., s. 58.

<sup>51</sup> Büyüktuğrul, Büyük Atamız ve Türk Denizciliği, s. 106.

tarihten yaklaşık elli gün sonra 1 Kasım 1924 tarihinde Büyük Millet Meclisi'nin açış konuşmasında bu konuyu dile getirmiştir.<sup>52</sup>

Seyir esnasında söyleşiler devam etmiş ve misafirler denizciler hakkında bilgiler almışlardır. Yine böyle bir söyleşide Atatürk gemi komutanından Türkiye'nin denizcilik ile ilgili durumunu öğrenmek istemiş ve sonra da Türkiye'nin ve Türk Donanması'nın geleceğine ilişkin şu sözleri söylemiştir.

*“Dış pazarlardan satın alınan gemilerle donanma yapılmadığını siz de biliyorsunuz. Donanma, sadece kıyı koruyacak bir kuvvet değil, bundan daha önemli olarak, denizyollarının güvenliğini sağlayacak bir kuvvettir. Anadolu da yaşadıkça, bu bakımdan ihtiyacımız daha büyüktür. Evvela çekirdek bir donanma tedarik etmekle yetinip, deniz sanayi ve ticaretimizi geliştirmeliyiz. Bundan sonra memleket sanayiinden fıskırarak donanmayı yapmak daha kolay olacaktır . . . İlk beş senede kendimiz toplayıp inkılapları yaparız, ikinci beş senede dünyaya kendimizi tanıtırız. Üçüncü beş senede de İngiliz Kralına yurdumuzu ziyaret ettiririz.”<sup>53</sup>*

Donanmanın yapılandırılması için Türkiye'deki tersaneler o dönemlerde yetersiz olduğundan denizcilerin düşünceleri başlangıçta yurt dışından gemi almaktır. Ancak bu durum Atatürk tarafından bir başka açıdan değerlendirilerek yabancı ülkelere bağımlı olmamamız gerektiği kendi tersane ve sanayimizi geliştirerek kendi gemilerimizi üretmemiz gerektiği vurgulanmıştır. Çünkü dışarıdan alınacak gemiler ile silah, teknoloji ve yedek parça olarak tamamen yurt dışı bağımlısı olmak deniz sanayinin gelişmesini olumsuz yönde etkileyecek ve deniz sanayisinin yanı sıra bu sektöre etki eden diğer sanayilerin de kalkınması etkilenecektir. Ekonomik olarak Türkiye koşulları düşünüldüğünde savaştan yeni çıkmış bir ülkenin savaştaki yaralarını en kısa zamanda kapatması ve ardından diğer Avrupa devletlerinin yaptığı sanayi devrimini kısa sürede yaparak çağın yakalanması gerekmektedir. Bu devrimin yapılması ise ülkenin kendi sanayisini kendisi kurması ile olacaktır. Bu sanayinin kurulması ile de donanma yeniden yapılandırılıp Türkiye'nin savunma ağı kurulması sağlanacaktır.

<sup>52</sup> Metel, a.g.e., s. 57; Rasim Ünlü, *Atatürk Döneminde Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşum ve Gelişim Süreci*, İstanbul, İ.Ü., 1996, s. 9.

<sup>53</sup> Ünlü, a.g.e., s. 9; Hüseyin Yıldırım, *Atatürk ve Deniz*, Ankara, Deniz Basımevi, 2001, s. 1.

Türkiye, Atatürk'ün vurguladığı üzere yapacağı bu sanayi atılımını ilk beş yılda yaparak ikinci beş yılda sahip olacağı güçler ile kendini dünyaya tanıtmayı ve benimsetmeyi hedeflemiştir. Üçüncü beş yılda ise deniz ve donanmaları ile tüm dünyada büyük bir güç olarak gösterilen İngiltere'nin temsilcisi İngiliz Kralının Türkiye'ye getirilmesi sağlanacaktır.

Sanayi devriminin ilk kurucularından biri olan İngiltere 18. yüzyılın sonları ile 19. yüzyılın başlarında bu devrimi gerçekleştirmiştir. Bu devrimin gerçekleştirilmesinden sonra İngiltere'nin hedefi bu sanayisini pazarlamak olmuştur. İngiltere, 19. yüzyılın başlarından itibaren dünyada sayılı olarak gösterilen donanmasını bu pazar payını artırmak üzere dünyanın dört bir yanında kullanmıştır. Savaş ve sömürgeler vasıtasıyla bu pazarlar ele geçirilmiş ve sanayi, elde edilen bu pazarlar sayesinde büyütülmüştür.<sup>54</sup> İngiliz Donanması bu aşamada, yeni gemi ve silah üretimleri ile sanayinin gelişmesine katkıda bulunmuş, pazarların elde edilmesi için savaşlarda yer almış, bu pazarlara ekonominin götürülmesinde deniz yollarının güvenliğini sağlamış ve ayrıca İngiltere kültürünü elde ettiği tüm sömürgelerine aşılamıştır. Atatürk'ün yukarıda verilen sözlerinde, donanma gücü İngiltere'de olduğu gibi kullanılır ise sonuçlarının ne kadar başarılı olacağıdır. Türkiye, o dönemlerde İngiltere kadar büyük bir güce sahip olmasa da bu güce sahip olmak için izlenecek politiklardan biri de donanmanın ve sanayinin güçlendirilmesidir.

Mustafa Kemal gemide yaptığı konuşmalarda; kurtuluş mücadelesinde her ne kadar dağınık bir şekilde de olsa donanmanın faaliyetlerinden memnun kaldığını dile getirmiş ve başlangıçta çekirdek bir donanmanın kurulacağını, ileride de bu donanmanın modern bir hale getirileceğinin sözünü vermiştir. Mustafa Kemal'in Hamidiye gezisi ve donanma hakkındaki ilk izlenimleri, donanmanın yeni bir yapılanma içine girmesi ve gelişmesi açısından büyük önem taşımıştır.

Hamidiye'den ayrılırken hatıra defterine yazdığı “...*Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk devletinin donanmasının da mühim ve büyük olması gerektir. O zaman Türk Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kadir bir Türk donanmasına malik olmak gayedir...*”<sup>55</sup> satırları ile Türkiye Cumhuriyeti için donanmanın önemini vurgulamıştır.

<sup>54</sup> Eric Hobsbawm, *Sanayi ve İmparatorluk*, Çev: Abdullah Ersoy, Ankara, Dost Kitapevi, 1998, s. 45-50.

<sup>55</sup> Yıldırım, a.g.e., s. 2.

Atatürk'ün bu gezisi ile Türk donanması en azından başlangıç olarak düşüncelerde aradığı önemi kazanmıştır. Bu tarihten sonra Atatürk'ün verdiği sözler doğrultusunda Deniz Bakanlığı'nın kurulmasına, donanma personelinin gelişimine yönelik eğitimler verilmesine, gemilerin onarımı ve filoların teşkil edilmesine yönelik kararlar alınmış ve uygulamalara başlanmıştır.

### 2.1.7. Deniz Bakanlığı'nın Kurulması (29 Aralık 1924-16 Ocak 1928):

1924 yılı içerisinde yeni rejimi desteklemek ve pekiştirmek için donanmanın kurulması önemli bir adım olacaktır. Donanmanın kurulmasını destekleyen Atatürk, 11-21 Eylül 1924 tarihleri arasında Hamidiye gemisi ile çıktığı Karadeniz gezisinde deniz meselelerini daha yakından inceleme fırsatını bulmuştur. Bu seyahat ile, Deniz Kuvvetleri'nin Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı küçük bir daire ile idare edilemeyeceğini açıkça göstermiştir. Bu düşüncelerini "*Efendiler Bahriyemizi esash ve ciddi bir surette ıslah etmek düşünülmelidir.*"<sup>56</sup> diyerek aktarmıştır. Meclisteki bahriye kökenli milletvekillerinden Ordu Milletvekili Mehmet Recai Bey, İstanbul Milletvekili Ahmet Hamdi Bey, Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Bey ve Bolu Milletvekili Yusuf Ziya Bey Atatürk'e destek olmuşlar ve Bahriye Vekaleti'nin kurulmasında etkili olmuşlardır.<sup>57</sup>

Bahriye Vekaleti'nin kurulma aşamasındaki dönemlerde asker kökenli milletvekillerinin meclis içerisindeki etkinliği Mustafa Kemal tarafından pek hoş karşılanmamaktadır. Siyaset ve ordu birbirinden ayrılması gerektiği düşünülmektedir. Mustafa Kemal, bu yüzden bu kişilerden ya askerlik ya da milletvekilliği görevlerinden birisini seçmelerini istemiştir. Bu olay üzerine 16 Ekim 1924 tarihinde Kazım Karabekir Paşa ve 30 Ekim 1924 tarihinde ise Ali Fuat Paşa görevlerinden istifa ederek milletvekilliğini seçmişlerdir. Bu istifaları Fahrettin, Şükrü Naili, Ali Hikmet ve Cafer Tayyar Paşa'nın istifası takip etmiştir.<sup>58</sup> Yeni Meclis Başkanı Ali Fethi Bey olmuş, 8 Kasım 1924'te İsmet Paşa hükümeti güvenoyu almıştır. Ancak 9 Kasım 1924'te Rauf (Orbay), Refet (Bele) ve Adnan (Adıvar) Halk Partisi'nden istifa etmişlerdir. Bu esnada iktidarı elinde bulunduran Cumhuriyet Halk Fırkası'na karşı bir muhalefet havası esmeye başlamış, çeşitli yönleriyle şikayetler muhalifler tarafından ortaya

<sup>56</sup> Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri-I, Ankara, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, 1991, s. 321.

<sup>57</sup> Fahri Çoker, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Ankara, Deniz Kuvvetleri, 1994, s. 227.

<sup>58</sup> Utkan Kocatürk, *Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Kronolojisi (1918-1938)*, Ankara, 1983, s. 423.

çıkarılmıştır. Parti'nin Meclis üzerinde baskı yaptığı iddia edilmiş ve bunun kaldırılması istenmiştir. Cumhuriyet Halk Fırkası'ndaki ayrılıklar, 17 Kasım 1924'te Ankara'da Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası'nın yani yeni bir partinin doğmasına sebep olmuştur.

Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası, Meclisin ikinci döneminde Cumhuriyet Halk Fırkası'ndan ayrılan milletvekillerinin katılması ile Meclis içinde kurulmuştur. Fırka'nın başkanı General Kazım (Karabekir), İkinci Başkanı H.Rauf (Orbay) ve genel sekreteri de Ali Fuat (Cebesoy) seçilmiştir. Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası'nın programı: liberalizm ve halkın hakimiyetinin savunulması, genel olarak hürriyetlere taraftar olması, dinsel düşünce ve inançlara saygılı olması, yerinden yönetimin gerçekleşmesine çalışması ve cumhurbaşkanının, seçiminden sonra milletvekilliği ile ilgisinin kesilmesi esaslarına dayandırılmıştır. Mustafa Kemal Paşa, demokratik düzenin kurulmasını istediğinden, yeni Partinin kuruluşundan memnun olmuştur. Fırka, Mecliste hayli asabi bir hava içinde doğmuş, müzakerelere katılmış, hükümetten çeşitli sorunlar hakkında bilgi istemiştir. Bu sert çekişmeler, özellikle bütçe görüşmeleri sırasında doruğa çıkmıştır.

6 Mart 1924 tarihinden beri görevde olan İsmet Paşa ve hükümeti ise bu kargaşalardan dolayı 22 Kasım 1924 tarihinde istifa ederek görevden ayrılmıştır.<sup>59</sup> 22 Kasım günü yeni hükümet Ali Fethi Bey tarafından kurulmuş ve 27 Kasım 1924 tarihinde hükümet programı açıklanmıştır.<sup>60</sup> Yeni hükümet programının içerisinde Bahriye Vekaleti ilk aşamada yoktur ancak bu konu daha sonra gündeme alınacaktır. Meclis içerisinde bu konuya ilişkin çalışmalar devam eder ve gereken hazırlıklar yapıldıktan sonra 30 Aralık 1924 tarihinde emekli bir Deniz Subayı olan iktidardaki Cumhuriyet Halk Fırkası Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Bey tarafından Deniz Bakanlığı'nın teşkili hakkındaki 539 sayılı kanun önergesi TBMM'ye sunulmuştur.<sup>61</sup> Meclisteki iki partiden, Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası'nın başında eski bir deniz subayı ve bahriye eski vekili olan Hüseyin Rauf (Orbay)'un ve fırkasının bu önergeye karşı çıkmaları önergeye siyasi bir anlam yüklemiştir. Mustafa Kemal, Balkanlarda bir kahraman olarak tanınan Hüseyin Rauf (Orbay)'un denizciler arasında halen sevildiği ve saygı duyulduğu düşüncesine sahip idi. Dolayısıyla yapılan bu muhalif hareketin gerçekten siyasi bir anlam mı taşıdığı yoksa askeri bir gereksinim sonucu mu ortaya çıktığı yabancı

<sup>59</sup> Kocatürk, a.g.e., s. 424.

<sup>60</sup> T.B.M.M. Tutanak Dergisi, Dönem II, Cilt 2, s. 355.

<sup>61</sup> Çoker, a.g.e., s. 73.

gözlemciler tarafından uzunca bir süre düşünülmüştür.<sup>62</sup> Bahriye Vekaleti'nin kurulma aşamasında Hüseyin Rauf'un bu muhalif tavırları aslında siyasetteki muhalefetin kendisidir.

Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası'nın kurulması, Doğu Anadolu'da patlak veren Şeyh Sait İsyanı, İstiklal Mahkemeleri'nin geniş yetkilerle kurulmasına, Takrir-i Sükun Kanununun çıkmasına sebep olmuştur. İstiklal Mahkemeleri, Terakkiperver Fırka mensuplarının irticai faaliyetleri hakkında hükümeti ikaz etmişler, önce Diyarbakır İstiklal Mahkemesi kendi yetki alanında bulunan Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası şubelerinin kapatılmasına karar vermiştir. Hükümet ise, Takrir-i Sükun Kanunu'na dayanarak, 3 Haziran 1925 tarihinde bütün memlekette irticayı tahrik etmesi nedeniyle Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası'nın kapatılmasını kararlaştırmıştır.

Deniz Bakanlığı 14 Ocak 1925 gün ve 82 sayılı kanun ile Resmi Gazete'de yayımlanarak kurulmuştur. Hükümetin Deniz Bakanı ise, Meşrutiyet öncesi çalışmalarıyla tanınan ve arkadaşları arasında Topçu İhsan olarak adlandırılan bir Kara Subayı, Cebel-i Bereket Milletvekili, İhsan (Yavuzer) getirilmiştir.<sup>63</sup> Vekaletin başlangıçta sınırlı askeri yetkilerle donatılmış olması ve başına da Mustafa Kemal'e yakınlığı ile bilinen İhsan (Yavuzer)'ın getirilmesi nedeniyle İngiliz ve Fransızlar, bu vekaletin yeni rejimin silahlı kuvvetler üzerindeki denetimini pekiştirmek üzere kurulduğu yorumunda birleşmişlerdir.<sup>64</sup>

Deniz Bakanlığı'nın kuruluşu için TBMM'ye verilen önergede ise; üç tarafı denizlerle çevrili ve binlerce mil uzunluğundaki kıyılara sahip ülkenin deniz savunması ile deniz ticaretinin gelişmesi ve ilerlemesinin sağlanması için bahriyenin yeniden kurulmasına ve donanmanın düzenlenmesine acilen ihtiyaç olduğu, donanmanın, Milli Müdafaa Vekaleti'ne bağlı bir şube olarak idare edilemeyeceği, ülkenin deniz savunması ile donanmanın yeniden kurulması ve düzenlenmesinin bir uzmanlık çerçevesinde yürütülebilmesinin ancak Bahriye Vekaleti'nin kurulmasına bağlı olduğu gerekçe gösterilmiştir.<sup>65</sup>

<sup>62</sup> Güvenç, a.g.m., s. 6.

<sup>63</sup> Büyüktuğrul, T.C. Donanmasının 50. Yılı, s. 507.

<sup>64</sup> Güvenç, a.g.m., s. 6.

<sup>65</sup> Coşkun Engin, "Bahriye Vekaleti", Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı 531, (Kasım 1983), s. 23.

### 2.1.8. Deniz Bakanlığı Merkez Teşkilatı Tarafından Alınan Kararlar ile Bu Kararlar Kapsamında Yapılan Çalışmalar :

Bakanlık işleri, bir müsteşarın emrinde çalışan altı şube tarafından yürütülmüştür. Bu şubeler; Personel, Donanma, Teçhizat, İmalat, Levazım ve Sıhhiye Şubesi'dir. Bütün deniz okulları da merkezi İstanbul'da bulunan Deniz Okullar ve Kurslar Müdürlüğü'ne bağlanmıştır. Ayrıca, Ankara'da Deniz Bakanlığı dışında Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı olarak bir Deniz Kurmay Başkanlığı verilmiş olup bu başkanlığın emrinde Harekat, İstihbarat ve Eğitim olmak üzere üç şube oluşturulmuştur. Bununla birlikte, harekat ve idare bakımlarından Deniz Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığı emrinde; İstanbul Bahriye Komutanlığı, Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı, Karadeniz Bahriye Komutanlığı (Samsun) ve Akdeniz Bahriye Komutanlığı (İzmir) olmak üzere dört komutanlık bulunmuştur.<sup>66</sup>

Deniz Bakanlığı'nın bütçesi on milyon Türk Lirası kadar düzenlenmiştir. Düzenlenen bu kısıtlı bütçeye<sup>67</sup> rağmen Deniz Bakanlığı, Başbakan Fethi Okyar'ın onayının da alınarak yürürlüğe konulan kademeli bir plan dahilinde aşağıda sıralanan gelişmeleri sağlamıştır.<sup>68</sup>

Bir yabancı uzman heyeti getirilerek, donanmanın mevcut gemilerinin savaş yeteneği geliştirilecekti. Birçok savaş gemisi uzun süreden beri kullanılmadığından ve personelin eğitim seviyesi yetersiz olduğundan yürürlüğe konması gereken ilk madde olmuştur.

Alman Bahriyesi'nden emekli Tümamiral Von Gagern başkanlığında, beş uzman subay ve dört uzman astsubaydan oluşan bir heyet getirilerek donanmanın, özellikle taktik ve silah, eğitimine hız verilmiştir. 1926 yılında, Deniz Kuvvetleri personelinin eğitim düzeyini yükseltmek ve savaş yeteneğini arttırmak amacıyla Alman danışman heyetinin verdiği rapor doğrultusunda, donanmadaki mühendis teğmenler yeniden uygulamalı kurslara alınmıştır. Gemilerde top, telsiz ve torpido subay kursları açılarak, gemi personeli sistemli eğitime başlamıştır. En önemlisi de, Donanmanın çalışmaları yıllık bir programa oturtulup, düzensizlikten kurtarılmıştır.

<sup>66</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 24.

<sup>67</sup> T.B.M.M. Gizli Celse Zabıtları, Cilt IV, İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 1999, s. 395.

<sup>68</sup> T.B.M.M. Gizli Celse Zabıtları, Cilt IV, s. 614-620.

Donanmanın, Turgutreis zırhlısı, Hamidiye, Mecidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpido kruvazörleri ile Samsun, Basra ve Taşoz muhriplerinden meydana gelecek şekilde teşkil edilecekti. Bu gemilerin faaliyete geçmeleri ile donanma Ege ve Marmara'da kolaylıkla hareket yapabilmesi sağlandı. En azından Ege Denizi'nden gelecek tehlikelere karşı bu gemilerin faal olması çok gerekli görünmekteydi.

Mevcut gemilerin bakım ve onarımları için, tersanenin en kısa sürede hizmete geçirilmesi kararı alınmıştır. Gemilerin süratle onarılması için tersanelerin faaliyete geçmesi büyük önem taşımaktaydı. Başlangıç olarak İstanbul Haliç Tersanesi'nin faaliyetleri hızlandırılacaktı. Ancak, İstanbul Haliç Tersanesi, Seyr-i Sefain'in idaresine bırakılmış, fabrikaların bir bölümü nakledilerek, Gölcük'te yeniden bir tersane kurulmuştur. Burada havuzu yapan Alman şirketi, çeşitli tamir atölyeleri ve barakalar kurmuştur. Bununla birlikte, aynı şirket tarafından bir mayın, akümülatör ve torpido fabrikası inşa ettirilip, faaliyete geçirilmiştir. Bu tesisler, bugünkü Donanma Komutanlığı'nın Gölcük'teki ilk askeri tesislerini oluşturmuştur. Gölcük'te Yavuz'un onarımı için yapılan 25,000 tonluk havuzun yapımı da yine 1926 yılında tamamlanmıştır.

Bütün savaş gemileri teknik açıdan incelenmiş ve onarımı yenisini maliyetini geçen gemiler hurdaya çıkarılmıştır. Faal durumda ise Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye, Berk-i Satvet, Peyk-i Şevket, Taşoz, Samsun, Basra, İsareis, Hızırreis, Kemalreis, İntibah, Nusrat, Trabzon, Samsun, Aydınreis, Muin-i Zafer gemileri kalmıştır.<sup>69</sup>

Üç mayın yarası ile savaş ve hareket yeteneğini yitirmiş bulunan Yavuz Muharebe Kruvazörü onarılacaktı. Yavuz muharebe gemisinin onarılma olasılığı Birinci Dünya Savaşı'ndaki rolü ile çok iyi tanındığı için bir kez daha uluslararası gündemin ön sıralarında yer almıştır.<sup>70</sup> Yavuz'un tekrar faal hale getirilmesi ile Ege'de büyük bir tehdit olacağı düşüncesi Yunanistan'ı endişelendirmiştir. İngilizler ise bu olaya deniz silahsızlanmasına vurulan bir darbe niteliğinde bakmaktaydılar.

<sup>69</sup> Turgutreis (eski Zırhlı, tamire muhtaç), Hamidiye Kruvazörü (faal durumda), Mecidiye Kruvazörü (büyük onarıma muhtaç, bazı silah ve cihazları noksan), Berk-i Satvet Torpido Muhribi (tamire muhtaç), Peyk-i Şevket Torpido Muhribi (faal durumda), Taşoz, Samsun, Basra Torpidobotları (Bu gemiler Donanma Komutanlığı emrinde), İsareis, Hızırreis, Kemalreis Ganbotları (Sonra tadil edilerek Mayın Tarama Gemisi durumuna getirilmişlerdir.), İntibah ve Nusrat Mayın Gemileri, Trabzon (eski Enosis) ve Samsun (eski Uranya) Kömür Gemileri, Aydınreis Ganbotu (Evvela Yelkenli Okul Gemisi olarak tadil edilmiş, seyir tecrübelerinde görülen teknik mahzurlar üzerine, kadro dışına çıkarılmıştır.), Muin-i Zafer (Eski Zırhlı Korvet, çeşitli kurslar için sabit yatak gemisi olarak kullanılmıştır.)

<sup>70</sup> Güvenç, a.g.m., s. 6.

Yavuz'un onarımı için bir Fransız şirketi ile anlaşma yapılmıştır. İstanbul'da Yavuz zırhlısını havuzlayacak\* kapasitede büyük bir havuz olmadığından dolayı öncelikle, bir Alman şirketinin Gölcük bölgesinde Yavuz'u kaldırmaya elverişli bir yüzer havuz yapmasına, sonra da Fransız şirketinin gemiyi tamir etmesine karar verilmiştir.<sup>71</sup> 1927 yılında artık Türkiye'nin Yavuz gemisini onararak faaliyete geçirmesinde şüphe kalmamıştır. Yavuz'un faaliyete geçmesi ile birlikte Yunanistan'a karşı güç dengesi bozulacaktı. Karadeniz'de Yavuz gibi güçlü bir Türk gemisinin varlığı Rusya için de tehdit kaynağı oluşturabileceği düşünülmüş olsa gerek ki Ruslar bu durumdan endişe duymuşlardır.<sup>72</sup>

Yabancı tezgahlara iki denizaltı gemisi sipariş edilecekti. Bu kapsamda yapılan çalışmalar kısa sürede tamamlanmış ve ihale açılmıştı. Ağustos ayı itibariyle İngiliz, Amerikan, Fransız ve İtalyan şirketlerinden teklif alınmıştır. Aralık ayına kadar geçen siyasi gelişmeler ile şirketlerin durumu Türkiye için yavaş yavaş ortaya çıkmıştır. İngilizlerle yaşanan Musul sorunu, İtalyanların denizaltılarının demode olması Türkiye için birkaç alternatif bırakmıştır. Bunlardan birisi Fransızlar ve Alman tasarımlarıyla üretim yapan Hollandalılar ile İsveçlilerdir. İhale 1925 yılının haziran ayında gerçekleşerek Hollanda'ya ilk denizaltı siparişi verilmiş ve Hollanda tezgahlarında Birinci ve İkinci İnönü adı verilen iki denizaltının inşasına başlanmıştır.

Subaylarda bir inceleme yapılarak kadroların değişmesi için tasfiye yoluna gidilecekti. Kurtuluş Savaşı'na katılmayan subayların durumlarını incelemek üzere daha önce teşkil edilmiş bulunan bir komisyon tarafından yapılan uzun çalışmalar sonunda, Bahriyede geniş bir tasfiye yapılmıştır. Bir çok subay resen emekliye sevk edildiği gibi, bir çok subay da istifa ederek ayrılmışlardır. Bahriyede hiç amiral kalmamıştır. Büyük rütbelerin de büyük bir kısmı boşalmıştır.

<sup>71</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 26.

\* Havuz ve Havuzlama : Her türlü geminin onarımlarını yapmak için deniz ile irtibatını kesmek üzere genellikle U şeklinde her iki tarafı açık yüzer veya sabit gemiler vardır. Bu gemiler, bünyelerine pompalar vasıtası ile deniz suyu alarak su kesimi üzerinde bir kısmı kalmak koşulu ile belirli bir seviyeye kadar batarlar. Havuzlanacak gemi, havuzun su altında kalan kesimi üzerine yüzerek gelir ve havuzun su kesimi üstünde kalan kısımlarına bağlanarak sabitlenir. Havuz içine konulan geminin omurgası altına kalastralar konarak bir nevi yastıklama işlemi yapılır. Bu işlemler sona erdikten sonra havuz bünyesine aldığı suyu yine pompalar vasıtası ile tahliye eder. Böylece havuz su üstünde yükselmeye başlar. Havuzlanan geminin omurgası su üstünde kalana değin yükselme işlemine devam edilir. Havuzlanma sonrasında geminin normalde su altında kalan karina olarak tabir edilen bölgelerinin bakımları ve onarımları yapılır. Suya tekrar inmesi ise bu işlemlerin tersinin yapılması ile olur. Bir geminin havuzlanması için geminin düzgün olarak havuza oturması bakımından detaylı gemi inşa hesapları yapılması gerekir. Aksi takdirde havuzlanan gemi kalastralar üzerinden kayar ve büyük kazalara neden olabilir. Günümüzde bu işlem gemi inşa sektörünün teknolojik açıdan gelişmiş olması sebebiyle çok kısa sürede ve kolayca yapılmaktadır.

<sup>72</sup> Güvenç, *a.g.m.*, s. 7.

Bütün bu gelişmelerin yanı sıra, 1926 yılı sonlarında Türk Deniz Kuvvetleri Ege'de Kara ve Hava Kuvvetleri'nin iştiraki ile ilk müşterek tatbikatını başarıyla icra etmiş,<sup>73</sup> 1927 yılında Yavuz tekrar onarıma alınarak, Mecidiye ve Turgutreis kruvazörleri de faal hale getirilmiştir.

Ancak, 1928 yılı başında çok kısıtlı bir bütçe ile ülkenin en sıkıntılı zamanlarında büyük atılımlar gerçekleştirmiş olan Deniz Bakanlığı lağvedilmiştir. 16 Ocak 1928 tarihinde lağvedilen Deniz Bakanlığı'nın üç yıl gibi kısa bir süre içerisinde Türk Deniz Kuvvetleri'ne sağladığı gelişme, zamanın imkanlarına göre oldukça kapsamlı olmuştur.

#### 2.1.8.1. Yavuz'un Onarımı :

Deniz Bakanlığı döneminde Yavuz'un onarılmasına ilişkin alınan karar çerçevesinde Yavuz'un onarımları yapılacak ve Yavuz donanmada aktif görevine başlayacaktı. Yavuz'un onarımı için harcanarak paranın temini kısıtlı bir bütçenin olmasından dolayı meclis içinde uzun tartışmalar yaratmıştır. 25 Mart 1924 tarihinde toplanan meclisin ana gündemi bu konu oluşturmuştur.<sup>74</sup> İstanbul Milletvekili Hamdi Bey tarafından üç tarafı denizlerle çevrili olan bir ülkenin deniz savunmasının çok önemli olduğu bunun için de Yavuz'un onarımının gerekli olduğu ancak hükümetin bu konuda bir bütçe yapması gerektiği vurgulanmıştır. Özellikle Yunanistan'a karşı deniz savunmasına yönelik tedbirler alınması gerektiği ve Lozan Antlaşması ile Boğazlar'ın serbest kalmasının deniz savunmasına olan ihtiyacı artırdığı belirtilmiştir. Bu savunma yolunun karadan da yapılabileceği Biga Milletvekili Şükrü Bey tarafından karşı tez olarak savunulmuştur. Hamdi Bey ise şüphesiz kara savunmasının da gerekli olduğu ancak deniz savunmasının daha önemli olduğu belirtmiştir. Ayrıca harcanacak para ile hedeflenenin çok büyük bir donanma olmadığı sadece Yunanistan ve Boğazlar için gereken tedbirleri alabilecek bir savunma konsepti oluşturulmasının gerekli olduğu vurgulanmıştır. Bu tartışmalar Trabzon Milletvekili Muhtar Bey, Karesi Milletvekili Ali Şuuri Bey, Gümüşhane Milletvekili Zeki Bey, Gümüşhane Milletvekili Hasan Fehmi Bey ve Trabzon Milletvekili Şefik Bey, arasında uzunca bir süre devam etmiştir.<sup>75</sup> Bu tartışmaların ardından Müdafaa-i Milliye Vekili Kazım Paşa söz almıştır. Kazım Paşa'ya göre; Yavuz'un onarıma ihtiyacı olduğu, yeni gemilerin alınması gerektiği, bahriye teşkilatının geliştirilmesi

<sup>73</sup> Demirel, a.g.m., s. 5.

<sup>74</sup> T.B.M.M. Gizli Celse Zabıtları, Cilt IV, s. 390.

<sup>75</sup> T.B.M.M. Gizli Celse Zabıtları, Cilt IV, s. 391-394.

ve bahriyelerinin eğitim seviyelerinin artırılması görüşü savunulmuştur.<sup>76</sup> Bu görüşün ardından Ordu Milletvekili Recai Bey, Kastamonu Milletvekili Hasan Fehmi Bey, Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Bey, İzmir Milletvekili Mustafa Bey, Eskişehir Milletvekili Arif Bey, Kütahya Milletvekili Recep Bey ve Saruhan Milletvekili Reşat Bey arasında tartışmalar devam etmiştir.<sup>77</sup> Bu tartışmalar Yavuz'un onarılması gerektiği konusunda karar alınarak sona ermiştir.

Donanmada güçlü bir yapılanmanın temellerinin atılması açısından bu onarım çok önemli idi. Mustafa Kemal'in 21 Eylül 1925 tarihinde Yavuz gemisini ziyareti esnasında belirttiği üzere Yavuz gemisi bir zırhlı olarak ülkenin silahlanmasına büyük katkıda bulunacak ve dış politikada Türkiye'yi temsil edecekti.<sup>78</sup>

Yavuz'un onarımı gündeme geldiğinde ilk ihtiyaç olarak bir havuz yapılması veya başka bir yerden alınması idi. Bundan sonra ise ihtiyaç duyulan ise bir tersane ve tersanenin alt yapısını oluşturan yerler, makineler ve tezgahlardır. Yavuz'un Gölcük'e çekilmesinden sonra ihtiyaç duyulan makine ve tezgahlar buradaki yöreden temin edilmeye çalışılmıştır. Ancak bir çok ihtiyaç buradan giderilememiştir.

9 Mayıs 1925 tarihinde Alman Flender Şirketi ile anlaşma yapılarak Yavuz için bir havuz yapılması kararlaştırılmıştır. Alman şirketi tarafından yapılan altı parçalı bir havuz yapılarak Türkiye'ye getirilmiştir. Müller isimli bir Alman Mühendis ile anlaşma yapılarak Yavuz'un havuza alınması için çalışmalara başlanmıştır.<sup>79</sup> Havuzlama esnasında dengenin sağlanamaması nedeniyle Yavuz havuzdan düşmüştür. Bu olay neticesinde Yavuz kık tarafından darbe almıştır. Ayrıca havuz da hasar görmüştür. Yavuz tekrar havuzdan çıkarılarak, havuzun bakımları yapılmıştır. İkinci kez havuzlama işlemi yapılmıştır. Bu kez havuzlamayı Türk denizcisi Cavit Bey yaptırmıştır.<sup>80</sup>

Yavuz'un onarım işleri eldeki imkanlar yeterli olmadığından Fransızlara verilmiştir. 1930 yılında Fransız Şirketi tarafından Yavuz'un onarımları tamamlanmış ve tecrübeleri yapılmıştır.

<sup>76</sup> T.B.M.M. Gizli Celse Zabıtları, Cilt IV, s. 395-398.

<sup>77</sup> T.B.M.M. Gizli Celse Zabıtları, Cilt IV, s. 398-409.

<sup>78</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 166.

<sup>79</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 37.

<sup>80</sup> Ünlü, a.g.e., s. 44.

### 2.1.8.2. Yavuz-Havuz Davası :

Alman mühendis Müller tarafından Yavuz havuzlanır iken havuza düşmesi olayı Yavuz-Havuz davasının temelini oluşturmuştur. Adı geçen dava Deniz Bakanı İhsan Bey'in suçlanarak Deniz Bakanlığı'ndan alınması ve bu olay ile de Deniz Bakanlığı kaldırılmasıyla sonuçlanmıştır.

24 Aralık 1927 tarihinde dönemin Başbakanı İsmet Paşa tarafından T.B.M.M.'ne verilen bir önerge ile Yavuz'un tamiri olayının, hükümetin kararı aleyhine ve kanunların yetkisi dışında kullandığı ve hazinenin çıkarları gözetilmediği ileri sürülerek, İhsan Bey'in Yüce Divan'a verilmesi istenmiştir.<sup>81</sup> İsmet Paşa bu önergeyi vermeden önce Mustafa Kemal Paşa'yı ikna etmeye çalışmışsa da Mustafa Kemal'in düşüncesi İhsan Bey'in suçsuz olduğu yönündedir. Bu düşünce ile de İhsan Bey'in yeni seçim döneminde milletvekili seçilmesini İsmet Paşa'dan istemiştir. İhsan Bey bu durum karşısında İsmet Paşa'ya bir mektup yazarak Cumhurbaşkanı'nın bu önergedeki rolünü belirtmiştir. Bu mektubu İsmet Paşa bir tehdit olarak algılamış ve Mustafa Kemal Paşa'ya göstermiştir.<sup>82</sup> İsmet Paşa bu manevra ile kendi tedbirini almıştır. 1 Kasım 1927 tarihinde yeni hükümet göreve başlamış ve bu hükümette İhsan Bey'in yerine Milli Savunma Bakanı Abdülhalik Bey vekaleten bakacaktır. Bu durum ise vekaletin kaldırılmasının ilk resmi işareti olmuştur. Programda vekaletin kaldırılmasına ilişkin herhangi bir karar olmamasına karşın İhsan Bey'in görevden alınması tavsiye için alınmış bir tedbir olacaktır. 13 Kasım 1927 tarihinde hükümetin mecliste ilk gündem maddesini Yavuz gemisi ile İhsan Bey oluşturmuştur. İsmet Paşa, İhsan Bey hakkında gereken araştırmaları yaptıktan sonra 24 Aralık 1927 tarihinde mecliste bir konuşma yaparak İhsan Bey'in Yavuz olayında suçlu olduğunu öne sürmüştür.<sup>83</sup>

Bu durumu incelemek üzere mecliste bir Tahkikat Komisyonu oluşturulmuştur. Olayla ilgili olan tüm şahıslar sorguya çekilerek, dosyalar ve yazışmalar incelenmiştir. Meclis Soruşturma Komisyonu, 13 Şubat 1928'de İhsan Eryavuz ve Dr. Fikret Onuralp'in dokunulmazlıklarının kaldırılmasına ve Divanı Ali'de (Yüce Divan) yargılanmalarına karar vermiştir. Davayı 16 Nisan 1928'de sonuçlandıran Yüce Divan, Dr. Fikret Onuralp'i dolandırıcılıktan dört ay hapis, yüz lira ağır para, İhsan Eryavuz'u da görevi kötüye kullanmaktan ve rüşvet alma girişiminden iki yıl ağır hapis ve iki yıl memuriyetten men

<sup>81</sup> Ünlü, a.g.e., s. 44.

<sup>82</sup> Necdet Sancar, *İsmet İnönü ile Hesaplaşma*, İstanbul, 1975, s.305.

<sup>83</sup> Ünlü, a.g.e., s. 46.

cezasına çarptırmıştır. Bu, Yüce Divan'ın Cumhuriyet döneminde verdiği ilk mahkûmiyet kararı olmuştur.<sup>84</sup> Suça iştirak ettiği tespit edilen Sapançalı Hakkı Bey ve Koniçali Nurettin Bey bir yıllığına memuriyetten uzaklaştırma ve yüzer lira para cezasına mahkum edilmişler, diğer suçlananlar ise beraat etmişlerdir.<sup>85</sup> Beraat eden şahıslar ise daha sonra görevlerinden kendi istekleriyle istifa etmişlerdir. Bu şahısların istifa etmeleri üzerine donanmada personel sıkıntısı yaşanmış ve atamalar ve görevlendirilmelerde zafiyetler yaşanmıştır.<sup>86</sup>

27 Aralık 1927'de çıkarılan bir yasa ile Kasımpaşa'da bulunan havuz ve fabrikalar Bahriye kuruluşundan çıkarılarak, Seyri Sefain İdaresi'ne devredilmiş ve 16 Ocak 1928 tarihinde Deniz Bakanlığı tavsiye edilmiştir.<sup>87</sup> Deniz Bakanlığı böylece fiilen iki yıl on bir ay yirmi dört gün hizmette kalmıştır.



<sup>84</sup> İhsan Ezherli, TBMM (1920-1992), Ankara, TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, 1992, s. 54.

<sup>85</sup> Ezherli, a.g.e., s. 54, 55.

<sup>86</sup> Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, s. 38.

<sup>87</sup> Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, Ankara, 2000, s. 89.

### 3. İKİ DÜNYA SAVAŞI ARASINDAKİ DÖNEMDE ULUSLARARASI GELİŞMELER VE TÜRK DONANMASININ ÖRGÜTLENMESİ (1928-1945)

#### 3.1. Türk Donanması'nın Örgütlenmesi :

Deniz Bakanlığı'nın kaldırılarak yerine Milli Savunma Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı bir teşkilatın getirilmesi, Deniz Kuvvetleri için geriye atılmış bir adımdır. Çünkü coğrafi konumu itibariyle üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin savunma konsepti denizden gelecek tehlikelere karşı savunma hatları yapmak ve bu tehlikeleri sahile ulaşmadan denizde püskürtmektir. Bu açıdan düşünüldüğünde Türkiye için en uygun savunma politikası deniz gücüne önem vermek ve bu güçleri ise kuvvetin kendi içinden yetişmiş kişiler ile yönetmektir. Kara Kuvvetleri ile deniz gücüne yön vermek bu aşamada yanlış olmuştur. Ancak bu dönemdeki deniz silahlanması ile Türk Deniz Kuvvetleri, İkinci Dünya Savaşı öncesinde gelişim safhalarını tamamlamıştır. Müsteşarlık dönemi bu açıdan değerlendirildiğinde Deniz Kuvvetleri'nin kuruluş aşamasında en hızlı ve en çok gelişme kaydettiği dönemdir.

##### 3.1.1. Deniz Müsteşarlığı :

27 Aralık 1927 günü Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde çıkarılan bir yasa ile Kasımpaşa'da bulunan havuz ve fabrikalar Deniz Bakanlığı kuruluşundan çıkarılarak, Seyri Sefa-in İdaresi'ne\* devredilmiştir. Yine aynı gün, Başbakan İsmet Paşa (İnönü)'nin Meclis Başkanlığı'na yazdığı bir önerge üzerine, Milli Savunma Bakanlığı'ndan ayrı olarak kurulmuş olan Deniz Bakanlığı lağvedilmiştir.<sup>1</sup> Deniz Bakanlığı'nın lağvedilmesine gerekçe olarak, Yavuz'un onarımı ile ilgili Bakan İhsan (Eryavuz)'ın icra vekili heyetinin kararına aykırı davrandığı gösterilmiştir. Bu durum aynı zamanda, Bahriyede pek çok subay hakkında da soruşturma açılmasına ve bu subayların mahkemelik olmalarına sebebiyet vermiştir.<sup>2</sup> Daha sonra beraat etmelerine rağmen rencide olan bu subaylar ardarda istifa etmeleri Türk Deniz Kuvvetleri'ni oldukça güç durumda bırakmıştır.

\* Seyr-i Sefain İdaresi : Gümrük ve liman işletmeleri ile ilgilenen kuruluştur.

<sup>1</sup> Şemsi Bargut, Donanma Tarihi Üzerine Konuşmalar, (Gölcük: Mayıs 2002), s. 11.

<sup>2</sup> Afif Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, İstanbul, Deniz Basımevi, 1983, s. 38.

Yine bu dönemde, Türk Silahlı Kuvvetleri'ni yeniden tek bir Milli Savunma Bakanlığı örgütü içinde toplamak fikri gündeme gelmiştir. Bunun neticesinde de Türkiye Büyük Millet Meclisi, 16 Ocak 1928 tarihinde çıkarılan bir yasa ile Deniz Bakanlığı'nın Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı Deniz Müsteşarlığı olmasını kabul etmiştir.<sup>3</sup>

1928 yılı Ocak ayında Genelkurmay Başkanlığı'nda bir Deniz Müsteşarlığı makamı kurulmuştur. Bir nevi Deniz Kurmay Başkanlığı demek olan bu kuruluş, Genelkurmay Başkanlığı'nda önceden teşkil edilmiş bulunan on iki şubeden altıncı şube olan Deniz Harekat Şubesi ve dokuzuncu şube olan Deniz Eğitim Şubesi'nden meydana gelmiştir. Bundan başka, Genelkurmay Başkanlığı'nda İkinci Başkana bağlı olarak bir de Deniz Müşavirliği makamı kurulmuştur. Bu düzen, bir takım değişikliklerle beraber, 1 Temmuz 1949'daki Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın kuruluşuna kadar toplam yirmi bir yıl altı ay altı gün görev yapmıştır.

Bu süre içinde Bahriye, hizmetlerini üst makamlara ulaştıramamaktan ve makamları işgal edenlerin, rütbeleri dolayısıyla, askeri hiyerarşi içinde, sesini duyuramamaktan, büyük üzüntüler yaşamış ve sıkıntılar çekmiştir.<sup>4</sup>

Müsteşarlığa bağlı şubeler arasındaki işbirliği ve ilişkiler denizciler tarafından sağlanmıştır. Müsteşarlık; Donanma, Personel, Teçhizat, Fen ve İmalat, Sıhhat ve Levazım şubelerinden oluşturulmuştur.<sup>5</sup> Müsteşarlığın idari yapılanmasında bu şubelerden başka deniz kuvvetlerinin her türlü savaş araç ve gereçlerinin her türlü kontrol ve bakımı Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı adı altında müsteşarlığa bağlı olarak tek merkezden yürütülmüştür.<sup>6</sup>

### 3.1.2. Deniz Müşavirliği :

Genelkurmay Başkanlığı'nın denizciler ile ilgili olan birimi Deniz Muavinliği olmuştur. Muavinliğin ismi, 1934 yılında müşavirlik olarak değiştirilmiştir. Müşavirlik makamı doğrudan Genelkurmay İkinci Başkanına bağlanmıştır. Genelkurmaya bağlı Yarbaşkanlıklarının denizcilerle ilgili olanlarının danışmanlıklarını yapmıştır.<sup>7</sup> Deniz

<sup>3</sup> İ. Kayabalı, C. Arslanoğlu, "Çağdaş Donanma Anlayışı Bakımından Türk Deniz Kuvvetlerinin Tarihçesi ve Bugünkü Durumu", *Doruk Dergisi*, Sayı 1, (1976), s. 54.

<sup>4</sup> Şemsettin Bargout, *I.Dünya Harbinde ve Kurtuluş Savaşında Türk Deniz Harekatı*, Ankara, 2000, s. 12.

<sup>5</sup> Ergun Demirel, , "Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Deniz Kuvvetleri", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı 523, (Mart 1983), s. 5.

<sup>6</sup> *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Lalahan Arşiv Müdürlüğü. (dosya-1), s. 68.

<sup>7</sup> *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Lalahan Arşiv Müdürlüğü. (dosya-1), s. 1.

Müşavirinin Genelkurmay bünyesinde deniz işleri ile ilgili danışmanlığını yaptığı Yarbaşkanlıklarından ikisi, Harekat (altıncı şube) Yarbaşkanlığı ve Eğitim (dokuzuncu şube) Yarbaşkanlığıydı.<sup>8</sup> Bu şubeler sayesinde denizcilere ait tüm işlerin yürütülmesi sağlanmıştır.

### 3.1.3. Deniz Müsteşarlığı Döneminde Donanma Komutanlığı :

Deniz Kuvvetleri; 1928-1931 yılları arasında müsteşarlık kanalı ile Milli Savunma Bakanlığı'na, muavinlik kanalı ile de Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmıştır. Donanma Komutanlığı ise bu dönemde gelişim sürecine girmiş, yeni gemilerin alınması ve envanterdeki gemilerin onarımı ile yeni bir yapıya bürünmüştür.

Donanma Komutanlığı doğrudan Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmış,<sup>9</sup> Komutanlığı da 1 Nisan 1928 tarihinde, aynı zamanda onarımdaki Yavuz gemisi komutanı olan Albay Fahri (Ergin)'ye verilmiştir.<sup>10</sup>

Kurmay Başkanlığı, Topçu Erkanı Harplığı, Torpido Erkanı Harplığı, Seyir Erkanı Harplığı, Telsiz Erkanı Harplığı, İşaret Mühassıslığı, Makine Mühassıslığı ve Donanma Sertabipliği Donanma Komutanlığı'nın alt birliklerini oluşturmuştur.

Dönemin Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa, donanmada muhrip, kruvazör cinsi gemilerden çok denizaltılar ile ilgilenmiştir. Ama bu görüşe başta Atatürk olmak üzere, denizciler katılmamıştır, aksine Harp Filosu'nun oluşturulup, güçlenmesini istemişlerdir. İşte bu düşünce sayesinde Yavuz'un onarımı bitirilerek, İtalya'dan yeni muhripler alma sürecine girilmiştir.<sup>11</sup> Bu yeni gelişmelerde yeni örgütlenmeleri beraberinde getirmiştir.

Bu dönemde Yavuz gemisinin onarımı sürmüş, Hamidiye ve Mecidiye donanmanın ana gemiler olarak görev almışlardır. Peyk, Berk, Taşoz, Samsun ve Basra gemileri de hizmetlerine bu süreç içinde devam etmiştir.

Denizaltı Gemileri Komutanlığı kurularak, bütün sualtı üniteleri ile denizaltılar bu komutanlığa bağlanmıştır.<sup>12</sup>

<sup>8</sup> Kayabalı, Arslanoğlu, a.g.m., s. 63.

<sup>9</sup> Deniz Kuvvetleri Tarihçesi, Lalahan Arşiv Müdürlüğü. (dosya-1), s. 21.

<sup>10</sup> Fahri Engin, "Atamız ve Deniz Kuvvetleri", Yakın Tarihimiz Dergisi, Sayı 41, (Nisan 1962), s. 35.

<sup>11</sup> Demirel, a.g.m., s. 6.

<sup>12</sup> Demirel, a.g.m., s. 5.

1930 yılında Donanma Komutanlığı tekrar bir yapılanma içerisine girmiştir. 25 Şubat 1930 tarihinde Yavuz gemisinin onarımının bitirilerek Donanmaya katılması ile 1928'den bu tarihe kadar onarımdaki Yavuz'un ve Donanmanın Komutanı olan Fahri (Engin), Donanma Komutanlığı'nı Yarbay Şükrü (Okan)'ye bırakmıştır. Yavuz, 30 Kasım 1930'dan itibaren Donanma Komutanlığı'ndan bağımsız bir şekilde Genelkurmay'a bağlanmıştır.<sup>13</sup> Engin sadece Yavuz'un komutanı olmuştur. Fakat bir süre sonra 24 Kasım 1930 tarihinde yeni oluşumla Donanma Komutanlığı lağvedilmiştir.<sup>14</sup> Buna göre lağvedilme sebeplerinden birincisi Yavuz gemisinin yeni konumudur. İkincisi ise gemiler arasında farklılıklar meydana gelmesinden kaynaklanan teknik gelişmelerdir. Bu durum ise yeni yapılanmaya sebep teşkil etmiştir. Buna göre yeni yapılanma, Harp Filosu ve İhtiyat Filosu yanında ayrıca Denizaltı Gemileri Komutanlığı olarak kurulmuştur.<sup>15</sup>

30 Eylül 1935 tarihinde Donanma Komutanlığı yeniden kurulmuştur. Donanma Komutanlığı'nın yeniden 1935'te kurulmasından sonra altı şube üzerinden yönetim yapılanması olmuştur.<sup>16</sup> Donanma Komutanlığı'nın altı şubesi şunlardı: Harekat, Personel, Muhakim, Levazım, Sıhhat ve Makine.<sup>17</sup>

#### 3.1.4. Denizaltı Gemileri Komutanlığı :

Denizaltılar, Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren yeni Türk Donanması'nın yapılanmasında ağırlıklı bir yer işgal etmiştir. O nedenle 1924 yılı içerisinde Binbaşı Şükrü (Okan), Makine Yüzbaşı Hami (Özger) ve Yüzbaşı İbrahim Rıza (Ulman) Hollanda ve İsveç'ten alınacak denizaltı modellerini incelemek için gönderilmişlerdir.<sup>18</sup> Onlar da yaptıkları incelemeler sonucunda İsveç lehine rapor vermişlerse de, Türkiye'nin ticari durumu gereği Hollanda'ya iki denizaltı gemisi ısmarlanmıştır.<sup>19</sup> Bu gemiler de Türkiye'ye getirildiği zaman görev alacak personel için Hollanda'da kurslar düzenlenmiştir. 28 Aralık 1925 ile 16 Mart 1928 tarihleri arasında Hollanda'ya çeşitli partiler halinde görevliler gönderilmiştir.<sup>20</sup> Bu arada İstanbul'da da alınacak gemiler için 1 Ocak 1926'da bir denizaltı kursu açılmıştır. Bu

<sup>13</sup> Engin, a.g.m., s. 35.

<sup>14</sup> Kayabalı, Arslanoğlu, a.g.m., s. 64.

<sup>15</sup> Demirel, a.g.m., s. 6.

<sup>16</sup> Deniz Kuvvetleri Tarihçesi, Lalahan Arşiv Müdürlüğü. (dosya-1), s. 34.

<sup>17</sup> Deniz Kuvvetleri Tarihçesi, Lalahan Arşiv Müdürlüğü. (dosya-1), s. 35.

<sup>18</sup> Raşit Metel, Türk Denizaltı Tarihi, İstanbul, Deniz Basımevi, 1960, s. 35.

<sup>19</sup> Saim Besbelli, Atatürk ve Türk Denizciliği, Ankara, 1975, s. 315.

<sup>20</sup> Fahri Çoker, Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler, Ankara, Dz.K.K.İği, 1994, s. 74.

Cumhuriyet devrinin aynı zamanda ilk açılan denizaltıcılık kursu olmuştur.<sup>21</sup> Bu subay kursundan mezun olanların Birinci ve İkinci İnönü Denizaltı gemilerine\* atamaları yapılmıştır. Gemiler 9 Haziran 1928 tarihinde Türkiye'ye gelmiş ve sancak çekme töreni yapılarak donanmaya katılmışlardır.<sup>22</sup>

Türkiye'nin yeni yapılanmasında donanmaya ilk olarak denizaltı alınması ile başlamasının nedeni Genelkurmay Başkanı Fevzi (Çakmak) Paşa'nın isteğinden kaynaklanmıştır.<sup>23</sup> Alınan denizaltıların Türkiye'de kontrol ve denetleme dalışı yapmaları gündeme gelmiştir. Deniz Kuvvetleri'nde danışman olarak bulunan Alman Amirali Gagern, Türk personelinin yalnız başlarına dalış yapamayacaklarını belirten bir rapor hazırlamıştır. Bu rapor Genelkurmay'da olumsuz karşılanmıştır.<sup>24</sup> Bunun üzerine Genelkurmay Başkanı Birinci ve İkinci İnönü denizaltılarının dalış emrini vermiştir. 25 Temmuz 1928 tarihinde Moda açıklarında Birinci İnönü, beraberinde Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak, denizaltı uzmanı Binbaşı Rıza ile birlikte dalış yapmış ve başarılı olmuştur. Bu dalış Fevzi Paşa'nın beğenisini kazanmıştır.<sup>25</sup> Fevzi Paşa, Birinci İnönü ile dalarken; Alman Amirali Gagern ile Donanma Komutan Vekili Albay Fahri (Engin) de İkinci İnönü ile dalmışlardır.

Denizaltılar için ana gemisi olarak Aydınreis seçilmişse de uygun bulunmamış Muin-i Zafer onun yerini almıştır. Denizaltılar Torpidobot Filotilla Komodorluğu emrinden 12 Şubat 1929 Tahtelbahir Gemileri Komutanlığı'na geçmişlerdir. Komutan Yarbay Şükrü (Okan) olmuş ve alt kadrosu da belirlenmiştir.<sup>26</sup>

Denizaltı Filosu, Birinci ve İkinci İnönü denizaltılarının yanı sıra İtalya'ya iki denizaltı\* siparişi ile birlikte toplam dört denizaltı ile kurulmuştur. Yeni sipariş edilen denizaltılar Şubat 1930'da kızağa konmuş ve gemilerin inşaatına Türkiye'den nezaretçi subaylar da gönderilmiştir. 5 Şubat 1931'de Sakarya ve 4 Mart 1931'de ise Dumlupınar\* denize

<sup>21</sup> Afif Büyüktuğrul, **Büyük Atamız ve Türk Denizciliği**, Ankara, Deniz Basımevi, 1975, s. 27.

\* Hollanda'dan alınan bu gemilerin; su üstü tonajları 520, su altı tonajları ise 674 ton idi. Suyun üzerinde onüç mil, altında da dokuz mil yapıyorlardı. Silah olarak altı tane torpido taşımaktaydılar.

<sup>22</sup> Metel, a.g.e., s. 36-42.

<sup>23</sup> Büyüktuğrul, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, s. 186.

<sup>24</sup> Metel, a.g.e., s. 47.

<sup>25</sup> Büyüktuğrul, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, s. 186.

<sup>26</sup> Metel, a.g.e., s. 47-49.

\* İtalya'dan alınan iki geminin; su üstü tonajı 740, su altı tonajı 926 ton idi. Su üzerinde 14.3, altında da beş mil yapıyordu. Altı tane torpido kovani baş tarafında da 10.2 santimetrelik bir İtalyan topu vardı.

\* Dumlupınar denizaltı gemisinin özellikleri; su üstü tonajı 900, su altı tonajı da 1016 ton idi. Suyun üzerinde bir, altında da beş mil yapıyordu. Dört tane torpido kovani kırk mayın atacak da tertipleri vardı. Topu, baş tarafında olup 10.2 santimetrelik İtalyan topu idi.

indirilmiştir. Gemilerin sancak çekme töreni 6 Kasım 1931'de icra edilmiştir.<sup>27</sup> Bu dönemde alınan son gemi Gür\* olmuştur. Bu denizaltı İspanya iç savaşından doğan bir fırsatla elimize geçmiştir.<sup>29</sup>

Bu geminin satılık olduğunu, Türkiye'de o günlerde danışman olarak bulunan Alman denizci Arnold Dela Perie haber vermiştir. Bunun üzerine Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa, bir inceleme heyeti oluşturmuştur.<sup>30</sup> Aslında bazı problemler çıktıysa da anlaşma sağlanmış ve 30 Aralık 1934'te gemiye Türk Bayrağı çekilip İspanya'dan yola çıkmıştır. Satın alınan denizaltıya 25 Mayıs 1935 tarihinde Gür adı verilmiştir.<sup>31</sup> Bu dönemde Denizaltı Komutanlığı bünyesinde Alman subaylar da kurs görmüştür. Böylece Atatürk dönemi Denizaltı Filosu ay sınıfı denizaltılar hariç olmak üzere tamamlanmıştır.

1935-1938 yılları arasında Türk Donanması'nda beş denizaltı görev yapmıştır. Donanma Komutanlığı'nın 30 Eylül 1935 yılında yeniden kurulması sonrasında denizaltılar kuruluş bünyesinde görünmemiştir. Fakat bu durum çok uzun sürmemiş, aynı yıl yapılan bir çalışma sonucunda eldeki beş gemi bir filotilla altında örgütlenilip Donanma Komutanlığı'na bağlanmıştır. Ancak 20 Ağustos 1936'da söz konusu örgütlenme lağvedilmiş ve denizaltı filo komutanlık karargahı oluşturulmuştur.

İlk komutan olarak Albay Hüsnü Gökdenizer atanmıştır. 1935 yılında beş denizaltının ana gemisi olarak önceden alınan Marmara gemisi görünüyorsa da uygun olmadığı değerlendirilmiş, 1935'te Sakarya vapuru bir armatörden bu amaç için kiralanmıştır. 1936 yılında Sakarya vapuru yeterli görülmeyerek Erkin gemisi alınmış ve denizaltı ana gemisi yapılmıştır.<sup>32</sup> Bu dönemde denizaltı filosu karargahı bir kurmay başkanı, bir güverte, bir makine ve bir elektronik uzmanıyla bir personel başkanından oluşmuştur. Akın gemisi<sup>33</sup> ile hedef römorkörü o dönemde filo emrine verilmiştir.<sup>34</sup> Denizaltı Filosu 1931 yılına kadar kışları Haliç'te geçirmiş, yazları da Erdek'te konuşlandırılmıştır. Zamanla Haliç'in yerini Gölçük almıştır.

<sup>27</sup> Metel, a.g.e., s. 53-54.

\* İspanya'dan alınan denizaltı Gür gemisinin nitelikleri şunlardı: su üstü tonajı 750, su altı tonajı 960 ton; sürati saatte yirmi deniz mili; silahları bir tane 10.2 santimetrelik, bir tane de iki santimetrelik top ve ve altı tane torpido kovana vardı.

<sup>29</sup> Nejat Saner, *Atatürk Dönemi 19 Altın Yılın Öyküsü*, İstanbul, Milliyet Yayınları, 1975, s. 90.

<sup>30</sup> Metel, a.g.e., s. 57.

<sup>31</sup> Saner, a.g.e., s. 94.

<sup>32</sup> İbrahim AKKAYA, "Bir Erkin Vardı", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı 554, (Mayıs 1986), s. 29.

<sup>33</sup> *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Lalahan Arşiv Müdürlüğü. (dosya-1), s. 39.

<sup>34</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 64.

Atatürk döneminin sonlarına doğru Almanya'ya Ay Sınıfı<sup>35</sup> denizaltılar ısmarlanmıştır. Bunun sonucunda Türk-Alman işbirliği ile dört denizaltı alımı ve yapımı gündeme gelmiştir. Bunlardan ikisi Türkiye'de ikisi de Almanya'da yapılmak üzere planlanmıştır.<sup>36</sup>

Daha önceki denizaltı gemilerine verilen isimler tarihe dönük olmasına karşın;<sup>37</sup> Atatürk bu gemilere son derece ilginç ama anlamlı olan Saldıray, Yıldıray, Atılay ve Batıray\* isimlerini vermiştir.<sup>39</sup>

Atılay 14 Ağustos 1937'de, Yıldıray da 9 Eylül 1937'de İstanbul'da kızağa konmuştur.<sup>40</sup> Taşkızak Tersanesi'nde yapılan bu törene Başbakan İsmet İnönü'de katılmış ve yeni gemilerin inşası için umut dolu sözler söylemiştir : *"Sağ olursam her yıl burada gemi yaptıracak ve burasını teknelerle dolduracağım."*<sup>41</sup> Saldıray ve Batıray'da 10 Şubat 1937'de Almanya'da kızağa konmuştur. Sonuçta Saldıray 23 Temmuz 1938, Batıray ise 28 Eylül 1938'de denize indirilmiş ve deneme dalışlarına başlanmıştır. Saldıray Türkiye'ye getirilmiş, Batıray ise İkinci Dünya Savaşı başlayınca Almanlar tarafından el konularak savaşa sokulmuştur.<sup>42</sup>

### 3.1.5. Harp Filosu Komutanlığı :

Atatürk döneminin yeni Harp Filosu Yavuz Kruvazörü, Muhrip Filotillası ve Avcıbotları Filotillası olarak üç birimden oluşturulmuştur.<sup>43</sup> Komutanlığına ise Albay Şükrü (Okan) getirilmiştir.

Yavuz Kruvazörü<sup>44</sup> büyük onarımdan sonra 1931 yılında Cumhuriyet Donanması'na katılmış, uçaksavar silahları takviye edilmiş ve Harp Filosu Komutanlığı'nın ilk başlısı

<sup>35</sup> Deniz Kuvvetleri Tarihçesi, Lalahan Arşiv Müdürlüğü. (dosya-1), s. 45.

<sup>36</sup> Metel, a.g.e., s. 58-60.

<sup>37</sup> Besbelli, a.g.e., s. 317.

\* Saldıray, Atılay ve Yıldıray isimli denizaltıların nitelikleri şunlardı: su üzerinde 942, suyun altında 1226 ton; süratleri yirmi mil; silahları bir tane 10.5 santimetre ve iki tane iki santimetrelik top, altı tane torpido kovanına sahipti.

<sup>39</sup> Metel, a.g.e., s. 59.

<sup>40</sup> Metel, a.g.e., s. 60-61.

<sup>41</sup> Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, s. 188.

<sup>42</sup> Deniz Kuvvetleri Tarihçesi, Lalahan Arşiv Müdürlüğü. (dosya-1), s. 113.

<sup>43</sup> Besbelli, a.g.e., s. 317.

<sup>44</sup> Deniz Kuvvetleri Tarihçesi, Lalahan Arşiv Müdürlüğü. (dosya-1), s. 21.

olmuştur. Bu dönemde, Donanma ve Harp Filosu Komutanlıklarına sancak gemiliği\* yapmıştır. Komutanlığa ise Albay Hüsni (Gökdeniz) getirilmiştir.

Muhrip Filotillası Zafer, Tınaztepe, Kocatepe ve Adatepe'den oluşturularak Harp Filosu Komutanlığı'na bağlanmıştır. Karargah gemisi Zafer gemisi yapılmıştır. İtalya'dan satın alınan bu gemiler o dönemin en modern gemileri olmuştur.<sup>45</sup> Modern olan yeni muhripler aynı zamanda süratliyidiler. Atatürk'te bu gemilerden diplomatik girişimlerde sıkça yararlanmıştır.<sup>46</sup> Muhrip Filotillası Komutanı ise Yarbay Cevat (Ülman) olmuştur.

18 Ekim 1931 günü gelip donanmaya katılan Adatepe ve Kocatepe adlı iki muhrip İtalyan yapısı olup, 1250 ton ağırlığında bulunuyor ve saatte otuz sekiz mil sürat yapabiliyorlardı. dört tane on ikilik, üç tane de dört santimetrelik makineli topları ve altı tane de torpido atacak kovanları vardı.<sup>47</sup> 4 Haziran 1932 günü gelip donanmamıza katılan Tınaztepe ve Zafer muhripleri de İtalyan yapısı idiler. 1206 ton ağırlığında bulunuyor ve otuz altı mil sürat yapabiliyorlardı. Bunların da dört tane on iki ve iki tane dört santimetrelik makineli topları vardı. Bu dört gemi böylece Donanmanın, zamanın teknik şartlarına uygun kuvvetli bir filotillasını teşkil etmişlerdir.

Avcıbotları Filotillası Doğan, Martı ve Denizkuşu avcıbotlarından oluşturulmuştur.<sup>48</sup> Bunlar da İtalyan tezgahlarından çıkmıştır. Bu tip gemiler bilhassa denizaltılara karşı etkili hareket kabiliyetine sahiptiler.<sup>49</sup>

Cumhuriyet donanmasına 10 Eylül 1931 tarihinde katılan Doğan, Martı, Denizkuşu gemileri; otuz tonluk olup, İtalyan yapısıdır. Otuz dört mil sürat yapmak üzere yapılmış ve fakat bu sürati hiçbir zaman yapmamışlardır. Bir tane 7.6'lık top, iki tane makineli tüfek ve iki tane torpido atma cihazı ve su bombası atma cihazı taşıma özelliğine sahip olup akustik dinleme aletleri vardı.<sup>50</sup>

\* Sancak Gemisi : Bir filo içerisinde savaş yeteneği, bakım ve personeli ile en iyi seçilen gemidir.

<sup>45</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 179.

<sup>46</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 182.

<sup>47</sup> *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Lalahan Arşiv Müdürlüğü. (dosya-1), s. 38.

<sup>48</sup> *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Lalahan Arşiv Müdürlüğü. (dosya-1), s. 39.

<sup>49</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 186,246.

<sup>50</sup> *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Lalahan Arşiv Müdürlüğü. (dosya-1), s. 39.

### 3.1.6. İhtiyat ve Mayın Filosu Komutanlıkları :

İhtiyat Filosu Yavuz'un onarılıp, Donanmaya katılması ile gündeme gelmiştir. Yavuz'un onarımı boyunca donanmanın temel gemileri Hamidiye ve Mecidiye gemileri olmuştur. Filonun komutanı Albay Mehmet Ali (Ülgen) yapılmıştır.<sup>51</sup> Bunlara Peyk ve Berk gemileri katılmışlar ve ihtiyat filosunu oluşturmuşlardır.<sup>52</sup> Ama bu gemilerden bilhassa Mecidiye bazen problem yaratmış olmasına rağmen gemiler ihtiyat filosu olarak görevini başarı ile yapmıştır.<sup>53</sup>

Mayın Filosu, reis sınıfı üç eski ganbottan oluşturulmuştur. Bunlar Bahriye Vekaleti döneminde, 16 Haziran 1927 tarihinde Gümrük İdaresi'ne verilmiştir. Donanmamıza İtalya'dan aldığımız tepe sınıfı gemiler<sup>54</sup> katılınca yeni yapılanma ile Çanakkale Boğazı'nda mayın gemilerine ihtiyaç duyulmuş, bunun üzerine 1932 yılında Gümrük İdaresi'nden Reis sınıfı gemiler geri alınmış<sup>55</sup> ve mayın arama-tarama filotillası oluşturma çabaları içerisine girilmiştir.<sup>56</sup>

### 3.1.7. Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı :

Bu komutanlık, Lozan Antlaşması sonrasında İstanbul'un silahsızlanma durumu ile Türkiye karşı karşıya kalınca gündeme gelmiş ve güçlendirilmeye başlanmıştır. Bu komutanlık ikmal ve idari açıdan Deniz Müsteşarlığı kanalı ile Milli Savunma Bakanlığı'na bağlanmış; hareket açısından da Eskişehir'deki Kolordu aracılığıyla Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmıştır. Tümen yapısında bir komutanlık idi.<sup>57</sup>

Atatürk dönemindeki en önemli deniz komutanlıklarından biri olmuştur. Komutanlık karargah binası, 1933'te satın alınmış olan eski bir Fransız okuluydu.<sup>58</sup> Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa bu komutanlığın kurmay başkanlığına karacı bir subayı vermiştir.<sup>59</sup>

<sup>51</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 255.

<sup>52</sup> Besbelli, *a.g.e.*, s. 317.

<sup>53</sup> Besbelli, *a.g.e.*, s. 316-317.

<sup>54</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 179,184,257.

<sup>55</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 259.

<sup>56</sup> Çoker, *a.g.e.*, s. 77.

<sup>57</sup> *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Lalahan Arşiv Müdürlüğü. (dosya-1), s. 63.

<sup>58</sup> *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Lalahan Arşiv Müdürlüğü. (dosya-1), s. 20-21.

<sup>59</sup> *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Lalahan Arşiv Müdürlüğü. (dosya-1), s. 62.

Vurucu gücü olmayan gemiler, Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde bulunmuştur. Gelişim döneminde Donanma Komutanlığı'ndan (1928-1938) başka, İzmit'te Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Mevki Komutanlığı, İstanbul'da İstanbul Deniz Komutanlığı, İzmir'de İzmir Deniz Komutanlığı varken Montreux Sözleşmesi sonrasında Çanakkale'de Çanakkale Deniz Komutanlığı kurulmuştur.

### 3.2. Uluslararası Gelişmeler :

Türkiye, Cumhuriyet kurulduktan sonraki yeni kimliği ve yeni sınırları ile dönemin güçlü Avrupa devletlerinin komşusu olmuş ve doğrudan stratejik hedef haline gelmiştir. Sovyetler Birliği ile doğu bölgesinde, İngiltere ile Irak Mandası ve Kıbrıs vasıtasıyla, Fransa Suriye Mandası ile, İtalya Oniki Ada ve Meis vasıtasıyla Türkiye ile komşu olmuş ve bu ülkeler arasındaki menfaat çatışması yeni Türkiye'nin kurulmasından itibaren başlamıştır. Bu güçlü devletlerin yanı sıra Yunanistan, Bulgaristan gibi Balkan devletleri ile de batıda komşu durumuna gelmiştir.

Lozan Antlaşması sonrasında Türkiye, dış politikadaki ilişkilerini düzenlemekle beraber ülke içerisinde de kalkınmaya yönelik yeni düzenlemeler yapmıştır. Bu düzenlemeler iktisadi, sanayi, tarım, eğitim, hukuk gibi birçok alanda köklü değişimler ve yenilikler sağlamıştır. Bu değişimler yapılırken içte ve dışta bir takım engellerle karşılaşmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nda Anadolu'yu işgal eden devletler, Osmanlı Devleti döneminde olduğu gibi kapitülasyonların devam ettirilmesi, bir takım imtiyazların sağlanması, toprakların alınması gibi istek ve düşüncelere sahip olmuşlardır. Bu istek ve düşünceler paralelinde Türkiye'de kurulan yeni rejime karşı gelmişlerdir.

Deniz Kuvvetlerinin, donanmasını güçlü bir şekilde yapılandırmasının nedeni, uluslararası ilişkilerde yaşanan çalkantılı bir dönemde Türkiye'nin savunma alanında yeterince güçlü olmamasıdır. Sınırlarını güvence altına almak için Batı'da Balkan devletleri ile Balkan Antantı'nı, Doğu'da İran, Irak, Afganistan ile Sadabat Paktı'nı imzalamıştır. Ancak İtalya başta olmak üzere büyük devletlerin revizyonist politikaları Türkiye'yi daha güçlü bir savunmaya sahip olma konusunda tedbirler almasına, savunma alanında ve savunmanın bir parçası olan deniz kuvvetlerinde teşkilatlanma yapısının düzeltilmesine ve yeni gemiler alınmasına neden olmuştur.

### 3.2.1. Balkan Devletleri ile İlişkiler ve Balkan Antantı :

Deniz Kuvvetleri, Türkiye'nin askeri gücünü temsil eden donanmaya ait gemilerimiz sadece savunmamızın bir parçası olarak güvenliğimizi sağlamakla kalmamış, diplomatik ilişkilerde, devlet başkanlarının karşılanmasında da kullanılarak Türkiye'nin prestijini artırmıştır. Zaman zaman donanma bazı devletlerle ilişkilerimizde; Yunanistan'la olduğu gibi gözdağı unsuru olarak ta kullanılmıştır.

#### 3.2.1.1. Yunanistan :

Lozan Antlaşması sırasında Türkiye-Yunanistan arasında gelişen en büyük sorun mübadele sorunu olmuştur. Bu sorun ise 30 Ocak 1923 tarihinde iki devlet arasında imzalanan bir antlaşma ile formüle edilmiştir.<sup>60</sup> Bu antlaşma gereği mübadele edilecek kişiler ve mübadelenin şartları belirlenmiştir. Ayrıca mübadelede eğer bir anlaşmazlık çıkar ise Milletler Meclisi tarafından seçilecek bir heyet görevlendirilmiştir. Ancak bu antlaşma gereğinin yerine getirilmesinde uyuşmazlıklar ortaya çıkmış ve bu uyuşmazlıklar ise iki devlet arasındaki ilişkileri uzun süre olumsuz yönde etkilemiştir.

Mübadeleler esnasında ortaya çıkan başlıca sorun antlaşmada geçen établis (sakin bulunmamış) meselesidir. Mübadele Komisyonu'nun Türk üyelerine göre; İstanbul'a 30 Ekim 1918 tarihinden önce yerleşmiş bulunan kimselerin Türk kanunlarına göre tespit edilmesi gerekiyor, Yunan üyelerine göre ise; antlaşmada Türk ve Yunan kanunlarına bu hususta bir atıf yapılmadığına göre établis kelimesinin herhangi bir kanuna bağlı kalınmaksızın antlaşmanın metnine ve ruhuna uygun olması gerektiği savunulmuştur.<sup>61</sup> Bu uyuşmazlık 1926 yılında Atina'da iki ülke arasında yapılan bir antlaşmaya kadar devam etmiştir. Bu antlaşma ile sorun çözüme kavuşmuştur.

Yunanistan ile Türkiye arasındaki ikinci sorun İstanbul'da bulunan Ortadoks Kilise Patriği ile ilgili olaydır. Türkiye bu kilisenin iki ülke arasındaki ilişkileri Rum tarafını kışkırtarak olumsuz yönde etkilediği düşüncesiyle Lozan görüşmelerinde Başpapazlığın İstanbul'dan kaldırılması için mücadele etmiştir. Ancak bu girişimlerinde başarılı olamamıştır. Patrik meselesi 1925 yılına kadar sürmüştü ve 1925 yılında Patrikhanenin başında

<sup>60</sup> M. Gönlübol , C. Sar, *Atatürk ve Türkiye'nin Dış Politikası*, Ankara, ATAREM, 1997, s. 59.

<sup>61</sup> Gönlübol , Sar, *a.g.e.*, s. 60.

olan Konstantin'in değişmesiyle çözülmüştür. Bu tarihten sonra iki devlet arasında ilişkiler düzelme eğilimine girmiştir.

1926 yılında iki devlet arasında imzalanan antlaşma ve iki ülke tarafından karşılıklı gönderilen elçiler ile ilişkiler düzelme eğilimine girmiştir. Ancak bu gelişmeler iki ülke arasındaki ilişkilerin tamamen çözüldüğünün ifadesi olmamış aksine yapılan antlaşmalardan doğan hukuki meseleler iki ülkeyi savaşın eşiğine kadar götürmüştür.

1928 yılında Yunanistan ile ilişkilerin kritik olduğu bu günlerde Yunan Donanması'nın Çanakkale açıklarında yaptığı tatbikatlara karşın, Mustafa Kemal donanma ile Ege karasuları ve uluslararası sularda bir tatbikat yaparak donanmanın gücünü göstermek istemiştir. Bu düşüncelerden hareketle İsmet Paşa, 1 Eylül 1928 günü donanmanın derhal hazırlıklarını yaparak Çanakkale'de bulunan Mustafa Kemal'in emrine girmelerini bildirmiştir.<sup>62</sup> Aynı gün Mustafa Kemal ve beraberindeki heyet Çanakkale'ye varmışlardır. 2 Eylül 1928 günü Mustafa Kemal Ertuğrul yatına geçmiş ve emriyle manevralar başlamıştır. Mustafa Kemal'in verdiği faraziyeler ile manevralar yirmi bir saat sürmüştür.

Faraziyeler açık telsiz hattı ile tüm gemilere verilmiş ve bu suretle yapılan tüm hareket Yunanistan tarafından izlenmesi sağlanmıştır.<sup>63</sup> Donanma Komutanlığı verilen faraziyeleri başarı ile icra etmiştir. Mustafa Kemal ise bu durumu telsiz ile bildirdiği şu mesaj ile dile getirmiştir.

*“İstanbul'da bulunduğumuz andan itibaren bililtizam verdiğim müşkül vaziyetlerde:*

1. *İçinde bulunduğunuz şeraite nazaran İstanbul'dan hareket için sarfettiğiniz zamanı çok bulmadım.*
2. *Deniz ve Kara ile alakadar olarak Donanmaya verdiğim vazifeleri muaffakiyetle ifa ettiniz.*
3. *Gece hareketinde gösterdiğiniz dikkat mucibi memnuniyettir.*
4. *Bilhassa son verdiğim yeni faraziyata göre muhtelif vaziyetlere ve mütenevvi tedbirlere şamil tasavvurlarınızı ve kararlarınızı şayanı takdir buldum.*
5. *Donanmamızın bugün meşhudum olan intizam ve mükemmeliyetinden çok memnun ve müftebirim.*

<sup>62</sup> Raşit Metel, *Atatürk ve Donanma*, İstanbul, Deniz Basımevi, 1966, s. 121.

<sup>63</sup> Afif Büyüktuğrul, *T.C. Donanmasının 50. Yılı*, Ankara, T.T.K., 1973, s. 510.

*Donanma Kumandanına ve Donanmanın diğer kumandanları ile zabıtlarına ve bilumum askerlerine teşekkür ederim. Bu tarzda himmet ve mesainizin milletçe daima takdirle karşılanacağına şüphem yoktur.”*<sup>64</sup>

Böylece Yunanistan ile yaşanan bu kritik dönemde, yapılan tatbikat sayesinde Türk Donanması'nın her an savaşa hazır olduğu gösterilmiştir.

Türkiye'nin Yunanistan'a karşı en önemli manevralarından biri de Yavuz gemisinin onarılacak denize indirilmesi ve Türk bayrağı ile denizlerde dolaşmasıdır. Atatürk Yavuz gemisini onarımına bizzat takip etmiş ve Yunanistan'a karşı bir gövde gösterisi olarak onu kullanmayı başarmıştır. Yunanistan deniz sınırları ile Türkiye'ye komşu olması münasebeti ile gelebilecek tehlikelerin büyük çoğunluğu deniz yolu ile olmuştur. Bu tehlikenin önüne geçmek ise güçlü bir donanma ile sağlanmıştır.

Atatürk'ün Balkanlarda güçlü ve birleşik bir politika izleyerek özellikle komşu devletlerle ilişkilerini düzenlemek istemesi, Yunanistan cephesinden ise Venizelos'un olabilecek bir savaş tehlikesine karşı çekinmesi iki ülke arasında tırmanan bu durumu barışa doğru yönlendirmiştir.

Yunanistan ile meselelerin halledilmesine müteakip Yunan Hükümeti'nin Türkiye'ye karşı iyi niyetini dile getirmek üzere Yunanistan Başbakanı Venizelos 10 Şubat 1930 tarihinde Yunan Meclisi'nde yaptığı bir konuşmada, Yunanistan'ın taraf olduğu savaş sonrası antlaşmalara sadık kalacağını, Türkiye'nin barışsever bir devlet olduğunu ve Yunanistan'a karşı saldırma teşebbüsüne girişeceğini inanmadığını belirtmiştir.<sup>65</sup> Bu konuşma Türkiye tarafından memnurlukla karşılanmış ve karşılıklı ilişkiler gelişerek iki ülke arasında 10 Haziran 1930 tarihinde sürüncemede kalmış olan mübadele meselesini halletmek üzere bir antlaşma imzalanmıştır.<sup>66</sup> Bu antlaşma ile iki ülke arasında mübadele meselesi halledilmiştir. Antlaşmanın her iki meclisleri tarafından kabul edilmesinden sonra Başbakan İsmet İnönü tarafından Venizelos bir iyi niyet göstergesi olarak Ankara'ya davet edilmiştir.

27 Ekim 1930 tarihinde Venizelos Elli kruvazörü ile İstanbul'a gelmiştir. Elli kruvazörüne Türk gemileri Çanakkale'den itibaren refakat etmiş, Venizelos İstanbul'a

<sup>64</sup> Metel, Atatürk ve Donanma, s. 123; Büyüktuğrul, T.C. Donanmasının 50. Yılı, s. 510.

<sup>65</sup> Gönübol, Sar, a.g.e., s. 63.

<sup>66</sup> Gönübol, Sar, a.g.e., s. 63.

geldiğinde de törenle karşılanmıştır. İstanbul'da devlet erkan-ı ile karşılanan Venizelos kısa bir süre sonra buradan ayrılarak Ankara'ya gitmiştir. Venizelos, Ankara'da Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, Başbakan İsmet İnönü ve Cumhurbaşkanı Atatürk ile görüşmüştür. Bu görüşmeleri müteakip 30 Ekim 1930 tarihinde Ankara'da Yunanistan'la "İkamet, Ticaret ve Seyri Sefain" sözleşmesi yapılmıştır.<sup>67</sup>

Venizelos bu antlaşmadan sonra 1930, 1931 ve 1933 yıllarında Türkiye'ye ziyaretlerde bulunmuş ve bu ziyaretlerinde üst düzey görüşmeler yapmıştır. İki ülkenin karşılıklı olarak görüşmeleri Ege'de sıcak bir hava yaratmıştır. Bu ilişkilerin eseri olacak ki; Venizelos, başbakanlıktan istifa ettikten sonra bile 1933 yılında Türkiye'ye ziyarette bulunmuştur.

Venizelos'un bu ziyaretleri ve görüşmeleri sayesinde iki ülke ilişkileri açısından oldukça faydalı olmuştur. Bu görüşmeler ile Türkiye, Yunanistan cephesinden Balkan Antantı için gerekli hazırlıkları yapmıştır.

İki ülke ilişkileri Venizelos'tan sonra da devam etmiştir. 10 Eylül 1933 tarihinde Yunanistan Başbakanı Çaldaris Türkiye'ye gelmişlerdir. Çaldaris Atatürk, İsmet İnönü ve Tevfik Rüştü Aras ile görüşmüştür. Bu görüşmelerin sonucunda 14 Eylül 1933 tarihinde Ankara'da Samimi Antlaşma Misakı (Pacte d'Entente Cordiale) imzalanmıştır.<sup>68</sup> Bu antlaşma ile iki ülke sınırlarını karşılıklı güvence altına alınmış, iki devlet milletlerarası meselelerde istişare yapacağı bildirilmiş ve yine milletlerarası konferanslarda iki ülkenin birbirlerini destekleyeceği imza altına alınmıştır. 6 Mart 1934 tarihinde de Türkiye Büyük Millet Meclisi bu antlaşmayı onaylayarak yürürlüğe koymuştur. Türk-Yunan dostluğunun bu gelişmesi Balkanlar'daki politik havayı iyi yönde değiştirmiştir.<sup>69</sup>

Çaldaris'in ardından, Yunanistan Donanma Komutanı Amiral Sakarios da, iki ülke ilişkilerinin bir iyi niyet gösterisi olarak Yunan Donanması ile 20 Eylül 1935 tarihinde İstanbul'u ziyaret etmiştir. Yunanistan Donanması; Elli kruvazörü, Leon, Panthir, Hydra, Konduratis, Spezia, Psara muhripleri ve Triton torpidobotları ile ziyarete katılmıştır. Yunanistan Donanma Komutanı'nı, Türkiye'nin Donanma Komutanı Amiral Şükrü Okan, İstanbul'daki Ordu Komutanı, Vali ve Belediye Başkanı kabul etmiştir. Bu görüşmelerin

<sup>67</sup> Gönübol , Sar, a.g.e., s. 64.

<sup>68</sup> Gönübol , Sar, a.g.e., s. 102.

<sup>69</sup> Abtülhah Akşin, Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasisi, Ankara, T.T.K., 1991, s. 257.

sonucu olarak Atina'da, 30 Ekim 1930 tarihli İkamet Ticaret ve Seyri Sefain sözleşmelerine ek antlaşma imzalanmıştır.<sup>70</sup>

18 Ekim 1937 tarihinde Venizelos ve Çaldaris gibi, dönemin başbakanı Metaksas Averof kruvazörü ile Türkiye'yi ziyaret etmiştir. Averof gemisini Türk Donanması'ndan Tınaztepe ve Adatepe muhripleri karşılamışlardır. Yunan Başbakanı, Türk Donanma Komutanı, Vali ve Ordu Komutanı karşılanarak ağırlandı.

Yunanistan ile yapılan bu görüşmelerin ve ilişkilerin çoğunda donanma kuvveti kullanılmaya çalışılmıştır. Bunun nedeni ise karşılıklı Ege ile komşu olan iki ülkenin deniz güçlerini birbirlerine sergilemek istemeleridir. Özellikle Yavuz gemisinin Malta Seyri dönüşünde Yunanistan'a uğraması, Yunanistan devlet büyüklerinin gemi ile ziyaretlerini yapmaları bunların en güzel örneklerdir. Karşılıklı olan bu kuvvet gösterimi muhakkak ki her iki ülke donanmalarının gelişmesine neden olmuş ve iki ülke arasında bir tehdit ve risk kaynağı yaratmıştır. Bu riski çok iyi değerlendiren Atatürk ise her fırsatta donanmanın gelişimine öncülük etmiştir.

İtalya'nın yayılmacı politikasına karşı yapılacak olan aslında Atatürk'ün en akılcı düşündüğü Balkan devletlerinden oluşan bir kalkan yaratmaktır. Temelinde barışı hedeflerken gelebilecek bir İtalyan tehdidine karşı güçlenmek gerekse de komşu devletlerden oluşacak bir ittifak sistemi Türkiye'yi rahatlatacaktır. Çünkü Türkiye Kurtuluş Mücadelesi'nde çok ağır yaralar almış, dünyada süren ekonomik buhran ile birlikte ekonomisini yeni kurmaya çalışan körpe bir devlettir. Onun için Yunanistan ilişkileri sıcak bir hava içinde Atatürk döneminde tarih sayfalarında yerini almıştır. Deniz ticaretinin gelişmesi, ekonominin güçlenmesi ve olabilecek bir saldırının minimum zararla atlatılması ancak bu ilişkilerin düzenli olmasına bağlı kalmıştır.

### 3.2.1.2. Yugoslavya :

Donanmanın bir güç unsuru olarak kullanıldığı ülkelerden biri de Yugoslavya'dır. Yugoslavya ile cumhuriyetin ilanından sonra 1925 yılının Ekim ayında Ankara'da karşılıklı bir dostluk antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşmadan sonra iki ülke ilişkileri iyiye gitmiştir.

<sup>70</sup> Utkan Kocatürk, Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Kronolojisi (1918-1938), Ankara, 1983, s. 582.

Bu dostane ilişkilerin bir göstergesi olarak Yugoslavya Kral ve Kraliçesi Türkiye'yi ziyaret etmiştir.

4 Ekim 1933 tarihinde Yugoslavya Kralı Birinci Alexandre ile Kraliçe Mari, Bulgaristan'ın Varna Limanı'ndan Dubrovnik destroyeri ile hareket ederek İstanbul'a gelmişler, Zafer ve Tınaztepe gemileri, Kral ve Kraliçeyi Karadeniz Boğaz girişinde karşılayarak Dolmabahçe'ye kadar refakat etmişlerdir. Dubrovnik, daha sonra Dolmabahçe önünde Yavuz zırhlısı tarafından karşılanmıştır.<sup>71</sup>

Karadeniz girişinden Dubrovnik'in alınarak Dolmabahçe'ye getirilmesi ve burada yapılan karşılamalar esnasında donanma gemilerinin Dolmabahçe önünde durmaları Türkiye Cumhuriyeti'ni Yugoslavya'ya karşı temsilen önemli bir güç kaynağı olduğunun ifadesidir. Çünkü o dönemde güçlü bir donanmaya sahip bir ülkenin milletlerarası politikalarda donanmasının da güçlü olması o ülkeye ayrı bir prestij kazandırıyordu. Örneğin İngiltere bunu çok iyi başaran bir ülkedir.

### 3.2.1.3. Balkan Antantı :

Locarno ve Küçük Entente ile Avrupa'nın revizyonist ve anti-revizyonist olarak iki gruba bölünmesi Balkan Devletlerinin bir araya gelmesinde büyük etkiler yaratmıştır. Türkiye, bu birleşmenin yapılması ile Balkan tarafında yalnız kalmayacak, bu bölgede emniyetini sağlayacak, gelecek tehlikeler için birlik olacak ve sınırlarını emniyete alacaktı. Yapılan tüm antlaşmalar, girişimler, gösteriler bu amaçla yapılmıştır.

Türkiye, Balkan Devletleri antantın kurulmasına yönelik olarak; 15 Aralık 1923'te Arnavutluk'la Ankara'da Dostluk Antlaşması, 18 Ekim 1925'te Bulgaristan'la Ankara'da Dostluk Antlaşması ve 28 Ekim 1925'te Yugoslavya ile Ankara'da Barış ve Dostluk Antlaşması'nı imzalamıştır.<sup>72</sup>

Balkan birliğinin kurulmasındaki ilk resmi girişimi, merkezi Cenevre'de olan Milletlerarası Barış Bürosu yapmıştır. Bu büronun, 6-10 Ekim 1929 tarihlerinde Atina'da tertiplediği Evrensel Barış Kongresi'nde Yunan devlet adamı ve eski başbakanı Papanastasiou bir Balkan birliğinin kurulmasını teklif etmiştir. Bu öneri üzerine kongre Balkan Devletlerini

<sup>71</sup> Metel, Atatürk ve Donanma, s. 134.

<sup>72</sup> Gönübol, Sar, a.g.e., s. 99.

bir araya getirecek bir konferansın toplanması için karar vermiştir. 5 Ekim 1930 tarihinde ilk konferans Arnavutluk, Bulgaristan, Romanya, Türkiye, Yugoslavya ve Yunanistan temsilcilerinin katılmasıyla icra edilmiştir. Konferans neticesinde Balkan Devletlerinin her yıl bir araya gelerek toplantı yapması, Balkan Paktı için gereken hazırlıkların yapılması ve daimi bir teşkilat kurulması için kararlar alınmıştır. 1931 yılının Ekim ayında ikinci konferans yapılarak Balkan Devletleri arasındaki asıl meselelere değinilmiş, ekonomik, teknik ve kültür konularında işbirliği sağlayacak bazı kararlar alınmıştır.

23-26 Ekim 1932 tarihinde Bükreş'te Üçüncü Balkan Konferansı toplanmıştır. Bulgaristan bu konferanstan azınlık meseleleri nedeniyle çekilmiş, diğer devletler ise görüşmelere devam etmişlerdir. Bu görüşmeler neticesinde ikili ilişkilerden daha öte bir güvenlik ağı oluşturma fikri ile Balkan Antantı belirmeye başlamıştır. Bu fikrin yegane temsilcilerinden biri de Türkiye olmuştur. Bulgaristan ise bu fikre karşı gelmiştir.

5-11 Kasım 1933 tarihinde Selanik'te Dördüncü Balkan Konferansı toplanmıştır. Bu konferansla birlikte Balkan Antantı'nın kurulması için siyasi girişimler artırılmıştır. Bu girişimlerin başında Bulgaristan'ın kurulacak antanta iştirak etmesi sağlanmıştır. Bulgaristan ise kendine destek arayışına girmiş ve Yugoslavya'dan destek almak üzere bu ülke ile temasa geçmiştir. Bulgaristan'ın bu girişimleri karşısında Türkiye ve Yunanistan ikili ilişkilerini biraz daha sıklaştırmıştır. Bu amaçla Türkiye-Yunanistan ilişkilerinde değinilen Yunan Başbakanı Çaldaris'in Ankara'yı ziyareti olmuş ve iki ülke arasında 14 Eylül 1933 tarihinde "Samimi Antlaşma Misakı" imzalanmıştır.<sup>73</sup> Bu antlaşma gereği iki ülke ilişkilerini daha da öteye götürmüştür. Bu yakınlaşma Bulgaristan'ın iki ülkeye karşı tavrı almasına sebep olmuştur.

Bulgaristan'ın Balkan Antantı'nı tehlikeye düşürebilecek girişimlerinin önlenmesi amacıyla Türkiye Bulgaristan'a ziyaret planlamıştır. 20 Eylül 1933 tarihinde Başbakan İsmet İnönü ve Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras Sofya'yı ziyaret etmiştir. Bu ziyarette Bulgaristan'ın antant hakkındaki şüphe ve endişelerini kaldırmak için çalışılmış ve Yunanistan ile yapılan antlaşmaya taraf olması istenmiştir. Bulgaristan ise bu teklifi reddetmiştir.<sup>74</sup> Bunun üzerine Ankara tavrını sertleştirmiş<sup>75</sup> ve Yavuz ve iki muhribin Varna'ya gönderilmesine karar vermiştir.

<sup>73</sup> Rasim Ünlü, *Atatürk Döneminde Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşum ve Gelişim Süreci*, İstanbul, İ.Ü., 1996, s. 114.

<sup>74</sup> Gönübol, Sar, *a.g.e.*, s. 102.

<sup>75</sup> Kocatürk, *a.g.e.*, s. 546-551.

Gemiler, 23 Eylül 1933 tarihinde Varna Limanı'na gelmişlerdir. Türkiye'nin amacı Donanma gemileri ile bir güç gösterisi yaparak Bulgaristan'ı aldığı karardan döndürmektir.<sup>76</sup> Bu girişimin etkisiyle Bulgaristan kararından vazgeçerek 24 Eylül 1933 tarihinde, 1929 tarihinde imzalanan Türk-Bulgar Tarafsızlık, Uzlaşma ve Hakem Antlaşması'nın beş yıl daha uzatılmasına karar vermiştir. Antlaşmanın imzalanmasından sonra Türk Heyeti, donanma gemileri ile yurda dönmüştür.<sup>77</sup>

Bulgaristan'la varılan bu mutabakat sonunda Türkiye Romanya'ya yönelmiştir. Romanya Dışişleri Bakanı Titulescu Ankara'yı ziyaret etmiş ve 17 Ekim 1933 tarihinde iki devlet arasında Dostluk, Hakem ve Uzlaşma Antlaşması imzalanmıştır. Aynı yılın Kasım ayında Türk Dışişleri Bakanı Belgrat'a gitmiş ve Türkiye ile Yugoslavya arasında 27 Kasım 1933 tarihinde Dostluk, Saldırmazlık, Adli Tesviye, Hakem ve Uzlaşma Antlaşması imzalanmıştır.<sup>78</sup>

Yapılan bu antlaşmalar sayesinde Dördüncü Balkan Konferansı'na daha önceki konferanslardan daha farklı bir hava içerisinde girilmiştir. Konferansta Balkan Antantı üzerinde çalışmalar yapılmıştır.

9 Şubat 1934 tarihinde Atina'da Türkiye, Yunanistan, Yugoslavya ve Romanya'nın Dışişleri Bakanları bir araya gelmişler ve Balkan Antantı'nı kurmuşlardır.

Antlaşmaya göre;

1. Türkiye, Yugoslavya, Yunanistan ve Romanya; bütün kendi Balkan sınırlarının güvenliğini, karşılıklı olarak garanti ediyorlardı.
2. Taraflar, bu antlaşmayı imzalamamış olan diğer herhangi bir Balkan ülkesine karşı, birbirine önceden haber vermeden siyasi hiçbir harekette bulunmamayı ve siyasi hiçbir yükümlülük altına girmemeyi garanti etmekteydi.
3. Antlaşma, taraflarca uygun karşılanacak her Balkan ülkesine açık bulunacaktı.

<sup>76</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 645.

<sup>77</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 645..

<sup>78</sup> Gönübol, Sar, a.g.e., s. 103.

Antlaşma gereği, antlaşmayı imzalayan devletler Balkanlardaki sınırlarını korumayı ve aynı zamanda bu bölgedeki statükoyu değiştirmek isteyen devletlere karşı önlem almıştır. Statükoyu değiştirmek isteyen devletler ise Bulgaristan idi. Bulgaristan'ın yanı sıra Doğu Akdeniz üzerinde emelleri olan İtalya'da bir tehlike idi. İtalya'nın Oniki Ada ile Türkiye'ye komşu olması sebebiyle Türkiye, bu bölgeden gelebilecek bir saldırı ve tehdit karşısında en azından Balkanlarda güvenliğini sağlayarak yalnız kalmayacağını ümit ediyordu. Zaten bu düşünce ışığında antantın kurulması için büyük bir çaba sarf etmiştir.

Balkan Antantı, antanta üye olan devletlerin gücü oranında güçlü idi. Bu yüzden üye devletler birer birer ele alındığında dönemin ekonomik şartları bu ülkelerin gücünü de ortaya koymaktadır. Ancak Balkan Antantı üye devletleri İtalya'nın 1935 yılında Habeşistan'a yaptığı işgal neticesinde Milletler Cemiyeti kararına uyarak bu devlete karşı ekonomik zorlama tedbirlerine birlik halinde katılmışlardır. Ayrıca Boğazlar Sözleşmesi'nde Türkiye'ye destek olmuşlardır.

1936 yılından itibaren büyük devletlerin ekonomik alandaki gelişmeleri ve siyasi alandaki etkileri antantın çözülmesini başlatmıştır. Özellikle 1937 yılında Yunanistan'ın Bulgaristan ile bir dostluk antlaşması imzalaması ve ardından Yugoslavya'nın İtalya ile bir antlaşma yapması çözülmeyi daha da hızlandırmıştır. 1939 yılında antant tamamen parçalanmıştır.

Türkiye açısından Balkan Antantı zeminin oluşturulmasında donanma gücünün ayrı bir yeri ve önemi vardır. Diplomatik görüşmelerde donanma sürekli olarak kullanılmıştır. Bunların başında ise Yavuz ve iki muhribin Varna'yı ziyaretleridir. Varna ziyareti ile Bulgaristan Türkiye'ye karşı görüş ve düşüncelerini değiştirmiştir. Türkiye Yunanistan ilişkilerinde değinilen donanmanın Pire Limanı'nı ziyaret ettiği sırada Yunan Kralı'nın Türk Donanma Komutanı'nı bizzat Atina'ya gelerek karşılaması; Yunan Donanma Komutanı verdiği resmi yemekte "*Ben ve Yunan Donanması Amiral Şükrü Okan'ın emrindeyiz*" demesi, Yunan Dışişleri Bakanı da Tefik Rüştü Aras'a "*Bu kuvvet dengemiz yeterlidir; aman deniz silahlanma yarışına girmeyelim...*"<sup>79</sup> demesi Türk Donanması'nın diplomatik alandaki başarılarına verilecek birkaç örnektir.

<sup>79</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 605.

### 3.2.2. Revizyonist ve Anti-revizyonist Avrupa Devletleri ile İlişkiler :

#### 3.2.2.1. Almanya :

Birinci Dünya Savaşı sonrasında Almanya Versailles'in ağır şartları altında kendini toplama çalışmalarına içine girmiştir. Yenilgiden sonra ülkede rejim ve ekonomik sorunlarla uğraşmak durumunda kalmıştır.<sup>80</sup> Tıpkı Türkiye gibi Almanya'da bir gelişim ve değişim sürecine girmiştir. Bu süreç içinde yaşanan olaylar ülkeyi sağ ve sol ayrımının eşiğine getirmiştir.<sup>81</sup> İç işleri ile meşgul olan Almanya dış ilişkilerinde Nazi Partisi iktidara gelene değin etkin bir politika izleyememiştir. Nazi Partisi'nin iktidara gelmesi ve Hitler ile Almanya yeniden tarihte güçlü Almanya olarak yerini almayı başarmıştır.

Yenilgi, Almanların savunma alanında çabuk toparlanabilmelerini sağlayabilmek için donanmalarını geliştirmelerinde önemli bir rol oynamıştır. Amiral Tirpitz'in öncülüğünde ülke donanmasını hızla geliştirmiş, Uzakdoğu ve Çin pazarına açılmıştır. Bu durum İngilizler'i huzursuz etmiş ve iki donanma arasında bir silahlanma yarışı başlamıştır. İngilizler'in keşfi dretnot tipi büyük gemiler \* Almanlar'ın işine yaramış, çok sayıda dretnot yapan Almanlar, kuvvet dengesini eşitlemiştir. Almanların bu silahlanma yarışındaki hedefi; gelişmekte olan ülkelere silahlarını pazarlamak ve bu pazar sayesinde sanayisini geliştirmek, Versailles'in ağır şartlarından kurtulmak için gerekli silah donanımına sahip olmaktır.

Türkler ile Almanlar tarihte birçok kez bir araya gelmişlerdir. İki ülkenin ilişkilerinde son aşama ise Birinci Dünya Savaşı'dır. Yapılan kader birliği her ne kadar başarısızlıkla sonuçlansa da iki ülke arasındaki ilişkiler karşılıklı menfaatler paralelinde devam etmiştir. Türkiye-Almanya ilişkileri iki devletin birbirine komşu olmamasının da verdiği zafiyet nedeniyle kuvvetli bir şekil almamıştır. Ancak iki devlet arasında Birinci Dünya Savaşı'ndaki işbirliğinin verdiği münasebetten kalan bir yakınlaşma olmuştur. Bu yakınlaşma ise iki ülkenin de özellikle kendi iç ve bunun yanı sıra dış sorunları olduğundan pek fazla öteye gidememiştir.

<sup>80</sup> Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih*, 5. Baskı, İstanbul, Filiz Kitapevi, 2000, s. 523.

<sup>81</sup> Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, 12. Baskı, İstanbul, Alkım Yayınevi, 1999, s. 237.

\* Dretnot tipi gemiler : Azami tonajları 35,000 ton olan 16 inç veya 40.6 cm çaplı büyük toplara sahip okyanuslarda hareket yapabilecek büyük savaş gemileridir.

İki devlet arasında imzalan ilk antlaşma 3 Mart 1924 tarihli Türk-Alman Dostluk Antlaşmasıdır.<sup>82</sup> Bu antlaşmayla birlikte Türk-Alman ilişkileri Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra ilk olarak resmi anlamda sıcak bir boyut kazanmıştır.

Donanmanın gelişim aşamasında imzalanan bu antlaşma, Deniz Bakanlığı'nın gelişmesi açısından önemli bir adım olarak sayılabilir. Çünkü Türkiye tarafından bu antlaşmayla Donanma personelinin geliştirilmesi maksadıyla yardım talep edilmiş ve Almanya tarafından ise bu talep olumlu karşılanmıştır.<sup>83</sup>

Deniz Bakanlığı döneminde Donanmanın eğitiminin sağlanması ve belirli bir sistem ve düzen getirilmesinde Alman heyetinin büyük katkıları olmuştur.

Almanların Türkiye'ye yolladığı heyetin başında emekli Tümamiral Gagern vardı. 1927-1930 yılları arasında görev yapan heyetin başkanı idi. Gagern beraberinde başka Alman subaylar da getirmiştir. Bu heyet ve dönemin Türk deniz subayları ile donanma şu gelişmeleri kaydetmiştir. Eğitim programları hazırlanmış, donanma yıllık olarak yapılan eğitim programlarıyla çalışmaya başlamış, eğitim denetlemelerine bir düzen getirilmiş, personele çalışma ve meslek sevgisi getirilmiş ve nazari eğitim seviyeleri arttırılmıştır.<sup>84</sup>

1926-1930 yılları arası gelen heyette on personel varken iki denizaltıcı daha sonra bunlara katılmıştır. Bu iki denizaltıcı alınan ilk denizaltılar için gelmişlerdir. Denizaltı personelinin yetiştirilmesinde bu heyetin katkıları da büyüktür.<sup>85</sup> Alman heyeti sadece donanmanın eğitiminde kullanılmamış bunun yanı sıra Deniz Harp Akademisi'nde de faaliyetler göstermiştir.

1930 yılında açılan Deniz Harp Akademisi'nin öğretim görevlileri arasında Alman subaylar da yer alıyordu. İkinci Dünya Savaşı başlangıcına kadar yetişen kurmay deniz subayları üzerlerinde emekleri vardı.

<sup>82</sup> Yavuz Özgüldür, *Türk-Alman İlişkileri (1923-1945)*, Ankara, Gnkur. Basımevi, 1993, s. 44.

<sup>83</sup> Ünlü, a.g.e., s. 105.

<sup>84</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 617-621.

<sup>85</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 621.

1932-1933 döneminde ilk mezunlarını veren Deniz Harp Akademisi öğretim görevlileri içinde bulunan Alman subaylardan Emekli Tümamiral Lothar Von Arnold de la Prie, Tümamiral Friedrich Lötzw, Tümamiral Wülfring Von Ditten ve Weisbach akla gelen ilk isimlerdi. Bunlardan emekli Lothar Von Arnold de la Prie 1933'ten 1939'a, Tümamiral Wülfring Von Ditten 1933'ten 1939'a ve Tümamiral Friedrich Lötzw da 1935'den 1939'a kadar Deniz Harp Akademisi'nde öğretim görevlisi olarak bulunmuşlar ve iki ülke için de yararlı olmuşlardır.<sup>86</sup> 1934-1939 yılları arasında iki ülkenin birbirlerine staj ve tekamül kursları için subaylar göndermişler, Almanya'dan ise 1935 yılında üç grup halinde altı subay Türkiye'ye staj için gelmiştir.<sup>87</sup>

Böylece Türk subayları Alman subayları ile yaptıkları ortak çalışmalarda teknik bilgilerini artırmış, Türkiye'ye staja gelmiş olan Alman subayları da pratiklerini güçlendirerek kendilerini daha da geliştirmeye çalışmışlardır. Çünkü kendi ülkelerindeki askeri faaliyetlerin Versailles gereği Birinci Dünya Savaşı galibi ülkelerin denetiminde olması da bu durumu zorunlu hale getirmiştir.

1933 yılında Hitler'in iktidara gelmesi ile Almanya siyasi ve iktisadi nüfuzunu arttırmaya yönelik girişimlerde bulunmuştur. Bu girişimler yaşanırken Türkiye ise iktisadi kalkınma hareketine soyunmuş ve ilk beş yıllık planını gerçekleştirmek üzere yeni kaynaklar peşine düşmüştür.<sup>88</sup> Türkiye bu kapsamda kendisine zarar gelmeyeceğine inandığı Almanya ile dostluk ilişkilerinin yanı sıra iktisadi ilişkilere girişmiştir. Bu bağlamda Almanya ile 12 Ocak 1927 ve 27 Mayıs 1930 tarihlerinde Türk-Alman Ticaret Antlaşmaları imzalanmıştır.<sup>89</sup> Bu antlaşmalar yolu ile Türkiye iktisadi kalkınmadaki hedeflerinden birkaçını yakalamıştır.

Almanya'nın 1934 yılından itibaren hedef büyütmesi ve Hitler'in ortadoğu politikaları iki ülke arasındaki ilişkilerin biraz soğumasına yol açmıştır. Özellikle Montreux Sözleşmesi'nin imzalanmasında Almanların Türk heyetini desteklememesi iki ülke ilişkilerini olumsuz yönde etkilemiştir. Bu durum ise Türkiye ile İngiltere arasında bir yakınlaşmaya yol açmıştır. Türk-Alman ilişkilerinde bir dönüm noktası olan bu olay üzerine Almanya ticari ilişkilerinin zedelenmemesi için Alman Ekonomi Bakanı Emden Savaş gemisi ile Türkiye'yi ziyaret etmiştir.<sup>90</sup> Türk-Alman ticari ilişkileri aynı zamanda İngiltere'nin ve Almanya'nın karşılıklı

<sup>86</sup> Ünlü, a.g.e., s. 107.

<sup>87</sup> Ünlü, a.g.e., s. 107, 108.

<sup>88</sup> Gönlübol, Sar, a.g.e., s. 118.

<sup>89</sup> Ünlü, a.g.e., s. 106.

<sup>90</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 352.

bir iktisadi kalkınma içerisinde girmesi sebebiyle İngiltere için ayrı bir rahatsızlık kaynağı olmuştur. Almanya'nın Türkiye üzerinde Boğazlar rejimi üzerine baskı yapması ticari nedenlerden ötürü askıya alınmış ve hatta 1938 yılına gelindiğinde Almanya Türkiye ile bir ticari antlaşma daha yapmıştır.<sup>91</sup>

İki ülke ilişkileri her ne kadar da tırmanma boyutuna gelse de Almanya'nın Türkiye'yi kendi tarafına çekmek istemesi ve iktisadi sebeplerden ötürü yok olmaması, aksine iktisadi, siyasi ve denizcilik alanında Türkiye lehine gelişmeler sağlamıştır.

### 3.2.2.2. İtalya :

Almanya ile hemen hemen aynı zamanlarda ulusal birliğini sağlayan İtalya, sömürge paylaşımı konusunda geç kalmış, ancak Somali'yi alabilmiştir. İthalatının çoğu deniz yollarıyla geldiği için Akdeniz'in iki çıkış kapısından birini yani Cebelitarık'ı veya Süveyş Kanalı'nı elde etmek istiyorsa da ilk aşamada bunu gerçekleştirmek imkansız olmuş ve Trablusgarp'ı alıp daha sonra buralara yönelmeye başlamıştır.

Ancak savaş, umdukları gibi kısa sürmemiş ve burayı Balkan Savaşı'nın çıkması ve Birinci Dünya Savaşı'nda galip tarafta olması sonunda elde edebilmiştir. Birinci Dünya Savaşı sonunda her iki ittifak grubundan da toprak istemiş, nitekim savaş sonrasında bu yayılmacı politikasına devam ederken İtalya'nın başına da Mussolini geçmiştir.

Mondros Mütarekesi'nin imzalanması ile birlikte İtalya da diğer işgalci devletlerle birlikte Anadolu'ya asker çıkarmıştır. Ancak Türkiye'nin Kurtuluş Mücadelesi Türklerin lehine sonuçlanınca askerlerini geri çekmek zorunda kalmış ve yapılan antlaşmalara sadık kalmıştır.

Böylece Anadolu üzerindeki işgalci düşüncelerini tamamen ortadan kaldırmıştır. 1922 yılına gelindiğinde Mussolini lider olunca İtalya'nın rejimi tamamen değişmiş ve yayılmacı bir dış politika izlemeye başlamıştır. Bu politikanın hedeflerinden biri de adalar vasıtasıyla komşu olduğu Doğu Akdeniz'de pilot bir devlet olan Türkiye'dir. Akdeniz havzasında söz sahibi olmaya hazırlanan Mussolini'nin söylevlerinde "Büyük İtalya", "Bizim Deniz",

<sup>91</sup> Gönübol, Sar, a.g.e., s. 121.

“Akdeniz” gibi kavramlara yer vermesi Türkiye’yi İtalya’ya karşı bir hayli endişelendirmiştir.<sup>92</sup>

Mussoli’nin 19 Mart 1934 tarihinde Faşist kongresinde yaptığı bir konuşmada İtalya’nın Asya ve Afrika üzerinde bir takım emellerinin olduğunu açıklaması Türkiye İtalya ilişkilerinde bir takım gerginliklere yol açmıştır. Bu gerginlik durumunda bir güç gösterisi yapmak üzere Atatürk ve beraberinde Nuri Conker, Cevat Abbas Gürer, Orgeneral Fahrettin Altay, Profesör Afet İnan ve Atatürk’ün yardımcıları 16 Şubat 1935 tarihinde Ege vapuru ile İstanbul’dan hareketle Ege denizine doğru intikale geçmişlerdir. 17 Şubat 1935 günü Atatürk Ege vapurundan Zafer gemisine geçmiştir. Donanma ile yapılan bir takım manevralardan sonra Zafer gemisi Atatürk ve beraberindeki heyetle birlikte ilk önce Alanya’ya ardından da Antalya’ya ziyaretlerde bulunmuştur. 19 Şubat günü Antalya’dan hareketle Atatürk, Taşucu’na gelmiş, buradan da Mersin’e geçmiştir. Mersin’den sonra 23 Şubat günü geri dönüş başlamış ve Fethiye’ye demirlenmiştir. Fethiye’den sonra Marmaris, Çanakkale limanları ziyaret edilerek en son 25 Şubat günü Dolmabahçe önünde gezi sona ermiştir.<sup>93</sup>

Musul meselesinin çözüme kavuşması sonucunda Türkiye, İngiltere ve Fransa yakınlaşması olmuştur. Bu gelişmeler karşısında İtalya ise yalnız kalma endişesinden Türkiye ile yakınlaşma sürecine girmeye karar vermiş ve ilişkilerini buna göre düzenlemiştir. Ayrıca İtalya’nın Arnavutluk’u etkisi altına alması ile Yugoslavya duyduğu endişe karşısında Fransa ile yakınlaşarak bir ittifak antlaşması yapmıştır. Bu yakınlaşma diğer bazı küçük Orta Avrupa devletlerinin katılımı ile bir bloklaşma meydana gelmiştir. Bu blok karşısında ise İtalya Doğu Akdeniz’de kontrolü kaybetmemek ve gelebilecek saldırılara karşı bir ittifaklar sistemi için çaba içine girmiştir. Tasarlanan ise Yunanistan’ı da kapsayan Türkiye ile birlikte üçlü bir ittifak sistemi olmuştur. Bu siyasi hesaplar İtalya’yı Türkiye’ye yakınlaştırmış ve Türkiye-İtalya arasında 30 Mayıs 1928 tarihinde Roma’da Tarafsızlık, Uzlaşma ve Adli Tesviye Antlaşması imzalanmıştır.<sup>94</sup> Antlaşma gereği iki ülke birbirine karşı yönelmiş hiçbir antlaşmaya, siyasi veya ekonomik tertibe katılmayacak; taraflardan biri, bir veya daha fazla devletin saldırısına uğrarsa, diğer taraf uyuşmazlık süresince tarafsız kalacak; taraflar, aralarında çıkacak anlaşmazlıkları barışçı yollarla çözümleyeceklerdi. Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü (Aras) meclisin 29 Kasım 1929 tarihli oturumunda bu konuda açıklamada bulunurken şu sözleri söylemiştir.

<sup>92</sup> Gönübol, Sar, a.g.e., s. 122.

<sup>93</sup> Metel, Atatürk ve Donanma, , s. 140, 141.

<sup>94</sup> Gönübol, Sar, a.g.e., s. 81.

*“Akdeniz’deki büyük komşumuzla aramızda imza edilen antlaşma, dünyanın üç kıtasını birbirine bağlayan büyük gölde ve bilhassa onun doğu kıyısında bir barış ve muvazene amilidir. Cumhuriyet Hükümeti Türkiye ve İtalya arasındaki dostluk münasebetlerinin karşılıklı iyi bir görüş ve anlayışla gerçek menfaatlerimize dayandığı kanısındadır. Bu antlaşma şumul ve ehemmiyeti itibariyle yalnız iki devlete ait mefaatlere münhasır kalmayacak, uluslararası barışa da yararlı olacaktır.”<sup>95</sup>*

Bu antlaşmayla birlikte ikili ilişkiler daha da gelişmiş ve her iki ülkenin temsilcilerinin girişimleri ile Yunanistan’ın da bu antlaşmaya dahil edilmesi için girişimlerde bulunulmuştur. Ancak bu girişimlerden 1930 yılına kadar bir netice alınamamıştır.

İtalya üçlü bir sistemden netice alamayacağını düşünerek Yunanistan’a karşı hareket etmiş ve Türkiye ile imzaladığı antlaşma içeriğinde 23 Eylül 1928 tarihinde Yunanistan’la bir antlaşma imzalamıştır.<sup>96</sup> Bu antlaşma ile İtalya Doğu Akdeniz bölgesinde iki büyük devleti kendi lehine bir araya getirmeyi başarmıştır. Yunanistan ile Türkiye arasındaki ikili ilişkilerin düzelmesi için İtalya çalışmalarına devam etmiş ve 1930 yılı sonlarında iki ülkenin arasındaki mübadele sorunlarını halletmesine büyük katkıda bulunmuştur.

Türk Donanması’nın gelişimini yakından takip eden İtalya, 1927 yılından itibaren Türkiye’nin savaş gemisi ihalelerini de incelemeye almıştır. İtalyanların Türkiye’ye karşı olan bu ilgisinin bir nedeni de, Türkiye üzerinde nüfuz elde ederek siyasi, askeri ve ekonomik alanlarda Türkiye’den faydalanmak idi. Çünkü o dönemlerde Almanya ve Fransa’nın Türkiye üzerinde siyasi, askeri ve ekonomik olarak etkilerinin büyük olduğu varsayılıyordu. Yeni gelişen bir ülkeye silah ve askeri yardım sağlayarak ülke üzerindeki nüfuzunu Almanya ve Fransa’ya göre daha fazla artırabilecekti.<sup>97</sup> İtalyan hükümetin mali ve siyasi desteğini alan İtalyan gemi sanayicileri Türkiye üzerindeki lobi faaliyetlerini artırmışlardır. Alınacak ihaleler ile İtalyan hükümeti siyasi olarak etkisini genişletecek ve şirketleri para kazanacaklardı. Bu faaliyetler Türkiye üzerinde etkilerini olumlu yönde göstermiş ve Türkiye tarafından donanma için İtalyan tersanelerine gemi siparişleri verilmiştir. Bu dönemde İtalya’dan alınan avcıbot ve hücumbot gemileri sayesinde ise Türkiye modern donanmasını yaratmıştır.

<sup>95</sup> Akşin, a.g.e., s. 220.

<sup>96</sup> Uçarol, a.g.e., s. 572.

<sup>97</sup> Serhat Güvenç, “Yabancı Arşivlere Göre Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türk Deniz Kuvvetleri,” **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 586, (Mart 2003), s. 6.

İtalya'nın izlediği yayılmacı politikalar nedeniyle üç ülke arasında her ne kadar da tarafsızlık antlaşması imzalanırsa da Yunanistan ve Türkiye endişe ile gelişmeleri takip etmiştir. Bu endişe ise yerini karşılıklı güvensizliğe bırakmış ve ilişkiler zayıflamıştır.

Türkiye ile İtalya arasında geçen diğer bir antlaşma ise Ege adalarının paylaşılmasına ilişkin antlaşmadır. İki ülke arasında Meis Adası ve diğer bazı adacıkların paylaşımı hususunda ortaya çıkan anlaşmazlık 1928 yılında yapılan tarafsızlık antlaşması gereği La Haye Adalet Divanı'na sevk edilmiştir. Ancak verilen karardan önce iki ülke ilişkilerinin düzelmesi paralelinde iki devlet arasında Ankara'da 4 Ocak 1932 tarihinde "Anadolu Kıyısı ile Meis Adası Arasında Karasularının Sınırlandırılması ve Bodrum Karşısındaki Kara Ada'nın Egemenliği" konulu bir sözleşme imzalanmıştır.<sup>98</sup> Bu sözleşme gereği Meis Adası ile Anadolu kıyıları arasında karasularını belirleyen bir çizgi yapılmış; bu çizginin iki yanındaki tüm adalar, adacıklar ve kayalıkların bulunduğu bölgenin kendi egemenliği altında olduğu devlete bağlılığı kabul edilmiş; bölgedeki adacıkların hangisinin Türk, hangilerinin İtalyan egemenliğine kalacağı tek tek belirlenmiş; ayrıca, Bodrum Körfezi karşısındaki Kara Ada'nın Türkiye'ye ait olduğunu İtalya kabul etmiştir. Bu suretle Türkiye ile İtalya arasında geçen adalar ve karasuları meselesi halledilmiştir.

3 Ekim 1935 tarihinde İtalya'nın Habeşistan'ı işgal etmesi ise Türkiye ile İtalya ilişkilerinde bir dönüm noktası olmuştur. Türkiye'nin artık Milletler Cemiyeti'ne 1932 yılında üye olması ve yapılan işgalin Cemiyet Misakı'na aykırı olması nedeniyle iki ülke karşı karşıya gelmiştir. Bu durum Türkiye'nin İngiltere ile yakınlaşmasına yol açmıştır. Çünkü Türkiye, Cemiyet üyelerinin aldığı kararlar doğrultusunda hareket etmez ise Cemiyet dışına sürüklenebileceğini ve yalnız kalabileceğini düşünmüş ve İtalya'ya karşı bir protesto bildirmiştir. İtalya'nın aleyhine alınacak kararlar Türkiye'yi bu ülke ile karşı karşıya bırakacağı düşüncesiyle Türkiye Büyük Millet Meclisi içinde tartışmalar meydana gelmiştir. Nedeni ise İtalya'ya karşı izlenecek bu politikada belki bir gün İngiltere ve Fransa desteği ortadan kalkacak, İtalya ile karşı karşıya kalınabilecekti. Ancak bu endişeler neticesiz kalmış aksine bu girişim Türkiye ile İngiltere ilişkilerini olumlu yönde etkilemiştir.

Türkiye, İtalya ile ticari çıkarlarını bir yana bırakarak böyle bir girişimde bulunmuş ve İtalya ile ilişkilerini zedelemiştir. Ancak Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanmasında da

<sup>98</sup> Gönübol, Sar, a.g.e., s. 113.

Milletler Cemiyeti'nin desteğini almıştır. İtalya bu sözleşmeye Türkiye'nin kendisini yalnız bırakması ve Boğazlar statüsünün aleyhine olması sebebiyle ilk başta kabul etmemiştir.

1936 yılında İtalya'nın Türk sahillerine bir hayli yakın olan Oniki Ada'yı, özellikle Leros Adası'nı silahlandırması Türkiye'nin İtalya hakkındaki endişelerini bir kat daha artırmıştır.

İtalya ile İngiltere arasında 2 Ocak 1937 tarihinde Akdeniz meselelerinin çözüme kavuşturulmasına yönelik olarak bir antlaşma imzalanmıştır. İtalya bu antlaşma ile Akdeniz'de Türkiye'nin toprak bütünlüğünü de içine alan statüyü kabul etmiştir. Bu anlaşma ile Türkiye-İtalya ilişkileri yeniden düzelme eğilimi göstermiştir. Türkiye, ayrıca Fransa ile Hatay meselesi yüzünden yaşadığı anlaşmazlık nedeniyle İtalya ile ilişkilerini düzeltmeyi yeğlemiştir. Bundan sonra ise iki ülke arasında siyasi gelişmeler sıcak bir hava içerisinde sürmüştür ancak İtalya'nın Boğazlar konusundaki tutumunda bir değişme olmamıştır.

İtalya-Türkiye ilişkilerinin ilerlemesinde diğer bir engel ise 10-11 Eylül 1937 tarihinde yapılan Nyon Konferansı olmuştur.<sup>99</sup>

İtalya'nın başına Mussolini'nin geçmesinden sonra İtalya saldırgan bir politika izlemeye başlamıştır. Özellikle Akdeniz'deki komşularına karşı açıktan açığa saldırgan bir duruma geçmiş olmasının bütün komşu devletler tarafından kaygı ile izleniyordu. İtalya'nın bu davranışlarına karşın en fazla rahatsız olan devletlerden biri de İngiltere idi. Süveyş, Kıbrıs, Malta, Cebelitarık gibi üsleri sayesinde Akdeniz'in giriş çıkışlarına sahip olan İngiltere, Fransa ve İtalya ile dostluk ve işbirliği sayesinde bu denizden gelecek tehlikeleri emniyet altına almış varsayıyordu. Ayrıca Akdeniz'de güçlü bir deniz filosuna sahipti. Ancak İtalya'nın günden güne artan saldırgan tavırları İngiltere için bir endişe kaynağı olmaya başlamıştır. 1937 yılında iki ülke arasında bir antlaşma imzalanırsa da İngiltere'nin endişeleri sona ermiyordu. İtalya'nın Habeşistan'a saldırması, İspanya İç Savaşı, Boğazlar meselesi gibi olaylar Akdeniz bölgesindeki siyasi olayları günden güne değiştiriyordu.<sup>100</sup> İşte Akdeniz'de süregelen bu siyasi ortam içerisinde Türk Karasularına yakın bir yerde bir gemi batırılması olayı gerçekleşmiş ve bu olayın sonunda da Akdeniz'de güvenliği temin etmek maksadıyla Türk Donanması'nın diğer devletlerin donanmaları ile birleşik ve etkin olarak kullanılması ilk kez gündeme gelmiştir.

<sup>99</sup> Saner, a.g.e., s. 219.

<sup>100</sup> Akşin, a.g.e., s. 231.

İspanya'da sağ-sol olaylarının büyümesi ile 1936 yılında iç savaş çıkmıştır. İspanya'nın bu iç savaşı ile Sovyet Rusya, İtalya ve Almanya başta olmak üzere bir çok devlet ilgilenmiştir.<sup>101</sup> Rejimlerinin destek görmesi açısından Almanya ve İtalya sağ kesimi, Sovyet Rusya ise sol kesimi desteklemiştir. Bu devletler İspanyol taraftarlarına birçok malzeme yardımında bulunmuşlardır.<sup>102</sup> Yine böyle bir yardım için seyreden bir ticaret gemisi Çanakkale Boğazı'na çok yakın bir mevkide meçhul bir denizaltı tarafından torpido ile batırılmıştır. Böyle bir saldırının Türk Karasuları'na çok yakın bir yerde meydana gelmesi ve saldırının Türk bandıralı gemilere de yapılabilme ihtimalinden dolayı Türkiye için bir tehdit kaynağı olmuştur. Bu durum neticesinde Türk Hükümeti konuyla yakından ilgilenmiş ve girişimlerde bulunmuştur.

Batırılan gemi bir Sovyet ticaret gemisi idi. Savaş malzemelerini İspanyol taraftarlarına götürmüş olabileceği düşünülerek bu olay, Türk Hükümeti tarafından bir korsanlık olarak değerlendirilmiştir. Ankara, Türkiye'nin sınır emniyetinin tehlikeye düştüğünü bildirmek suretiyle olayın çözülmesi için Milletler Cemiyeti'ne başvurmaya karar vermiştir.

Konunun incelenmesi için Tevfik Rüştü Aras Cenevre'ye gönderilmiş ve yapılan çalışmalar neticesinde; içerisinde Türkiye'nin de dahil olduğu, tarafsız olarak İngiltere, Fransa ve bir kısım Milletler Cemiyeti ülkelerinin katılımı ile bir konferansın toplanmasına karar verilmiştir.<sup>103</sup> Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, konferans öncesinde yaptığı çalışmalar ile İngiltere ve Fransa'nın genel niyetleri ile paralel bir proje hazırlamıştır. Bu projeye göre; Karadeniz, Türk ve Sovyet Donanmaları tarafından birlikte kontrol edilecek; Türk Hükümeti, Çeşme Limanı'nda İngiltere Donanması'nın üslenmesine müsaade edecek; İngiliz Donanması da devriye ve karakol gemileri ile Akdeniz'de kontrolü sağlayacak; Türkiye, Yunanistan ve Yugoslavya savaş gemileri de kontrol işinde İngiliz Donanması'na yardımcı olacaktı.

Almanya ve İtalya'nın bu çalışmalara karşı olmasına rağmen Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras'ın bu girişimleri İngiltere ve Fransa tarafından memnuniyetle karşılanmış ve Nyon şehrinde konferansın toplanmasına karar verilmiştir.<sup>104</sup> 10 Eylül 1937 tarihinde Nyon şehrinde konferans toplanmış, 14 Eylül 1937 tarihinde ise onaylanmıştır.<sup>105</sup> Sovyet Rusya'nın İtalyan denizaltılarını korsanlıkla suçlaması üzerine İtalya ve Almanya bu konferansa

<sup>101</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 264-266.

<sup>102</sup> Saner, a.g.e., s. 213.

<sup>103</sup> Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, s. 601.

<sup>104</sup> Saner, a.g.e., s. 216.

<sup>105</sup> Akşin, a.g.e., s. 233.

katılmamışlardır. Konferans, İngiltere ve Fransa'nın denizaltı korsanlığına karşı mücadele etmesine karar vermiş ve bu tarihten sonra ise deniz korsanlığına ilişkin bir olaya rastlanmamıştır.<sup>106</sup>

Alınan kararlar neticesinde; Akdeniz'in çeşitli bölgelerinde arama yapılacak ve bu aramaları koordine etmek maksadıyla Nyon şehrinde bir komuta merkezi kurulacaktı. Bu niyetler doğrultusunda, komuta merkezi kurularak gereken aramalar yapılmıştır. Bu kurulun yönetim kademesine ise Merkez Kurulu Başkanı olarak Türkiye'den Albay Safiaddin Dağada getirilmiştir.<sup>107</sup>

### 3.2.2.3. İngiltere :

Dünyanın zengin topraklarını elde ederek Türk Boğazları ve Panama hariç olmak üzere denizlerde egemen bir güç olan İngiltere, "Üzerinde Güneş Batmayan İmparatorluk" ünvanını almış ve bu imparatorluğu ayakta tutacak kuralları: Akdeniz'de kesin bir egemenliğe sahip olmak, statükonun korunması için zayıfa yardım etmek, sömürgelerin sanayi kurmasına engel olmak ve deniz ticaret filosunu dünyanın en büyük filosu olmasını sağlamak olarak belirlemiştir.<sup>108</sup>

Versailles Barışı'nda da bu esasları gözönünde tutarak hareket eden İngiltere, Amerika ve Japonya'nın deniz gücünün artmasına rağmen bu ülkelerle eş kuvvete sahip olmuştu. Ancak Akdeniz'de bu durumun tersine, Fransa ve İtalya deniz kuvvetlerinin toplamından daha fazla kuvvet yapmak hakkını elde etmişti. Önceleri tüm dünya denizlerini ilgilendiren egemenlik, Akdeniz sınırlarına gerilemişti.

Birinci Dünya Savaşı sonrasında ise deniz politikasını; Okyanuslarda Alman kruvazör, uçak ve denizaltı hareketinin engellenmesi, Akdeniz egemenliğinin korunması ve Uzakdoğu'da Amerika'nın da yardımını kazanarak statükonun devamının sağlanması olarak belirlemiştir.<sup>109</sup> Bu hedefler doğrultusunda donanma anavatan, Akdeniz ve Uzakdoğu Filosu olmak üzere üçe bölünmüştür. Bu filoların komutanları kendi sahalarında birer stratejik

<sup>106</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 267.

<sup>107</sup> Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, s. 601.

<sup>108</sup> Afif Büyüktuğrul, İkinci Dünya Harbinde Deniz Harp Sanatı, Deniz Basımevi, İstanbul, 1964, s. 9.

<sup>109</sup> Büyüktuğrul, İkinci Dünya Harbinde Deniz Harp Sanatı, s. 11.

komutan olmuşlar ve Denizcilik Bakanlığı tarafından da bu filolara sadece stratejik hedefler verilmiştir.

İngiltere'nin Akdeniz politikası kapsamında sahip olmak veya nüfuz elde etmek istediği Akdeniz havzasındaki yegane bölgeler Kıbrıs, Musul ve Türkiye olmuştur. İngiliz emperyalizminin bir ürünü olarak bu bölgelerde sahip olunacak mal ya da topraklar, ülke için büyük bir gelir kaynağı olacaktı. Özellikle bu bölgenin petrol kaynakları düşünüldüğünde bu zenginliklere sahip olmak bir çok ülkenin hayali ve hedefi durumuna gelmiştir. Bu noktadan hareketle İngiltere Misak-ı Milli sınırları içerisinde gösterilen Musul konusunda söz sahibi olmak, Kıbrıs vasıtası ile de sahip olacağı toprakları uzaktan bir uydu gibi kontrol altında tutmak istemiştir. Yeni Türkiye ise Kurtuluş Mücadelesi'nden sonra Lozan'a gelindiğinden bu sorunları çözmek ümidiyle gereken hazırlıklarını yapmıştır.

Musul meselesi, Lozan Antlaşması'nın en büyük krizlerinden biri olmuştur. Türk temsilcileri Misak-ı Milli sınırları içerisinde olan Musul'un İngiliz işgalinden bırakılarak Türkiye'ye verilmesini istemiştir. Buna karşın İngiliz temsilcisi Lord Curzon ise işgalleri altında bulunan Musul'un Irak sınırları içerisinde kalması için ısrar etmiştir. Türk heyeti tarafından çözümün burada yaşayan insanlar arasında bir halk oylamasına gidilerek gelebileceği teklifi yapılmışsa da İngiliz heyetinden olumlu yanıt alınamamıştır.<sup>110</sup> Bu noktada Türk-İngiliz ilişkileri gerginlik safhasına gelmiştir. Durumu sezinleyen iki taraf antlaşmaya gölge düşmemesi ve savaşın devam etmemesi açısından bu sorunu antlaşma sonrasına ertelemeye karar vermişlerdir.

Meseleyi sonuca kavuşturmak üzere iki ülke temsilcileri tarafından 19 Mayıs 1924 tarihinde İstanbul'daki eski Bahriye Nezareti binasında görüşmelere başlanmıştır.<sup>111</sup> Görüşmelerde iki ülke arasında geçen istekler Lozan'dan pek farklı olmadığından bir sonuç alınamamış ve ilişkiler bir kez daha gerginleşmiştir.

Bundan sonra İngiltere sorunu etkili olduğu Milletler Cemiyeti'ne götürerek kendi lehine olabilecek sonuçlar için çalışmalara başlamıştır. Bir ay süren bir çalışmadan sonra iki ülke arasında geçici bir sınır ilan edilmiş ve iki ülkeye sınırları dahiline çekilmeleri ve sınır ihlali yapmamaları ilan edilmiştir. Uyuşmazlık böylece geçici bir süre de olsa halledilmiştir.

<sup>110</sup> Gönlübol, Sar, a.g.e., s. 66; Uçarol, a.g.e., s. 563.

<sup>111</sup> Gönlübol, Sar, a.g.e., s. 67.

Uzun süren çalışma ve kararlardan sonra 1926 yılında Cemiyet Meclisi tarafından belirlenen sınır, Musul, Irak sınırları içinde kalacak şekilde düzenlenmiş, Irak Hükümeti Musul üzerindeki haklarından vazgeçen Türkiye'ye yirmi beş yıl süre ile petrolden alacağı aidatın yüzde onunu verme şeklindeki antlaşma iki ülke tarafından kabul edilmiştir.<sup>112</sup>

Bu antlaşma sonunda Misak-ı Milli sınırlarına kavuşamayan Türkiye İngiltere ilişkilerini uzun bir süre askıya almıştır. Bu durum 1929 yılına kadar devam etmiştir.

12 Ekim 1929 tarihinde İngiltere'nin Akdeniz filosu İstanbul'u resmen ziyaret etmesi ile birlikte iki ülke arasında ilişkiler ısınmaya başlamıştır. Ziyaretin ana amacı iki ülke ilişkilerindeki gerginliği ortadan kaldırmak için olmuştur. İngiliz heyetinin başında Filo Komutanı ve İngiliz Elçisi sıfatıyla Amiral Field vardı.<sup>113</sup> Amiral İstanbul'da yaptığı görüşmelerini müteakip karayolu ile Ankara'ya geçmiş ve orada Atatürk ile görüşmüştür. Atatürk'ü ziyaretinden sonra bazı milletvekilleri ile de görüşerek iki ülke arasında sıcak ilişkiler kurmaya adım atmıştır. Nitekim bu ziyareti Sovyet Dışişleri Bakanı Yardımcısı Karahan'ın Türkiye'yi ziyareti takip etmiştir. Karahan, Sovyetler Birliği'nin Türk-İngiliz yakınlaşmasından duyduğu endişeyi dile getirmiştir.<sup>114</sup>

Yapılan bu görüşmelerde görüldüğü üzere İngiltere daha önce tarihte bir çok alanda kullandığı donanmasını bir kez daha diplomatik alanda bir temsil kaynağı olarak kullanmıştır. Bu durum İngiltere'nin diğer ülke ilişkilerinde donanmaya ne kadar önem verdiğini ortaya koymaktadır. Bu tür görüşmeler sadece İngiltere tarafından değil bazı denizci milletler tarafından da kullanıldığı tarih boyunca görülmüştür. Bu noktadan hareketle bir ülkenin başkanı ile Elçi ve Filo Komutanı sıfatından bir şahsın bir başka ülkenin liderini ziyareti aslında donanmaların politik alanlarda kullanılabileceğinin ve etkilerinin olumlu sonuçlar doğurabileceğinin de bir örneğidir. Türkiye İngiltere ilişkilerinde bu ziyaret bir dönüm noktası olarak sayılabilir. Çünkü yukarıda belirtildiği üzere İngiliz Donanması'nın bu ziyareti Sovyet Rusya için bir endişe kaynağı olmuştur.

İngiltere ile ilişkiler bu olaydan sonra durağan bir dönem geçirmiştir. 1927 ve 1930 yıllarında Almanya'nın Türkiye'ye yakınlaşması ve ticaret antlaşmaların yapılması ile Türkiye-Almanya arasında bir yakınlaşmanın olduğu yukarıdaki konuda verilmişti.

<sup>112</sup> Gönübol, Sar, a.g.e., s. 74.

<sup>113</sup> Veli Yılmaz, *Siyasi Tarih*, Ankara, Genelkurmay Başkanlığı, 1998, s. 338.

<sup>114</sup> Yılmaz, a.g.e., s.338.

Bu ilişki İngiltere'nin yine Türkiye üzerinde ekonomik hedeflerini kamçılama ve ilişkiler sıklaştırılmıştır. Hitler Almanyası'nın gelişmeye başlaması, 1934 yılından itibaren İtalya'nın ortadoğu ve doğu üzerindeki bir takım hedefleri Türkiye için bir tehlike kaynağı olarak belirlediğinde Türkiye, İngiltere ile ikili ilişkilerini düzenlemek ve artırmak durumuna getirmiştir. Diğer yandan İtalya'nın Habeşistan'a saldırmasından sonra doğu Akdeniz'de bozulan dengenin kurulması için İngiltere de bu bölgede güçlü bir devlete ihtiyaç duymakta idi. Karşılıklı bu tür menfaatler nedeniyle iki ülke arasındaki ilişkilerde gelişmeler başladı. Ancak bu ilişkilere, 1933 yılında Kuşadası'nda iki İngiliz subayının vurulması ile gölge düşmüş ve iki ülke arasında gerginlik yeniden artmıştır.<sup>115</sup>

1 Haziran 1933 tarihinde İngiltere'nin Akdeniz'de bulunan filosuna bağlı gemilerinden birindeki iki İngiliz subay gemileri Sisam Adası açıklarında demirli iken filika ile gemiden ayrılıp Türk karasularına girmişler ve Kuşadası Dip Burnu altındaki plaja çıkmışlardır. Bu bölgedeki gözetleme karakolu görevlileri İngilizleri fark edince teslim olmalarını istemişler, paniğe kapılan İngiliz subaylar kaçmaya başlayınca, karakol görevlileri ateş açmış ve bu ateş sonucunda kaçan İngiliz subaylarından ikisi vurulmuştur.<sup>116</sup>

Olay çok kısa bir sürede İngiliz basınına yansımış ve iki ülke arasında gerginlik durumu yeniden gündeme gelmiştir. Atatürk bölgedeki bu gerginlik durumunda donanmaya bir emir vererek süratle bir hareket icra edilmesini istemiştir. Bu kararı ile donanma çok kısa bir sürede hazırlıklarını tamamlayarak bölgeye intikale geçmiştir. Kocatepe ve Adatepe gemileri bölgede dolaşarak manevralar yapmıştır.<sup>117</sup>

İngiltere'nin Akdeniz Filosu Komutanı Türk Hükümeti'nden, subaylarını vuran askerlerin teslim edilmesini istemiştir. Ankara'da ise gelişmeleri izleyen Atatürk, İngilizlerin önerisini reddederek çok sert bir tavır almıştır.<sup>118</sup> Bu durum karşısında İngilizler bir şey yapamayacaklarını anlamışlar ve karşılıklı görüşmelere geçilerek anlaşma sağlanmıştır. İngiliz askerlerinin cenaze törenlerine Türk gemilerinin de katılması kabul edilmiştir. Türk tarafı tören için Kocatepe muhribini seçmiştir.

<sup>115</sup> Ünlü, a.g.e., s. 109.

<sup>116</sup> Şerafettin Erdem, "Anılarım-II", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı 559, (Mart 1994), s. 30.

<sup>117</sup> Erdem, a.g.m., s. 31.

<sup>118</sup> Erdem, a.g.m., s. 31.

Bu olay neticesinde Türkiye Cumhuriyeti'nin kendi sınırlarına hakim olduğu ve yabancı milletlere karşı özellikle hiçbir tavizi ve bu milletlerden yapılan tecavüzlerin hiçbirinin kabul edilemeyeceğini tüm dünya kamuoyuna göstermeyi başarmıştır. Türkiye Cumhuriyeti devleti Lozan Antlaşması'ndan sonra içişlerine ve sınırlarına müdahale hakkını hiç kimseye bırakmama konusunda kararlı bir politika izlemiş ve bu politikanın bir ürünü olarak da gelişen bu olaya karşı gereken tedbirleri almış ve natolarını karşısında kim olursa olsun vermiştir. Donanmanın da böyle bir görevde yer alması Türk Donanması'nın geliştiğinin bir örneği olmuş ve dış tehditlere karşı savunmadaki yerini aldığını yine tüm dünya kamuoyuna göstermiştir. Zaten Atatürk'ün izlediği dış politikası kapsamında Türk Donanması'nın bu tür görevlerde yer alarak kıyı savunmasının yapılması öngörülmüştür.

Montreux Konferansı'nda İngiltere'nin menfaatleri gereği Boğazlar konusunda Türk tezini desteklemiştir. Bu durum karşısında Türkiye ise İngiltere ile ilişkilerini artırmıştır.

1936 yılında iki ülke yakınlaşmalarına paralel olarak Karabük Demir Çelik işletmelerinin inşası bir İngiliz firmasına verilmiştir.<sup>119</sup> Montreux'da İngilizlerin Türkleri desteklemesine karşılık Türkiye'de diplomatik alanda Nyon Antlaşması'nda İngiltere'nin yanında yer almıştır. Bu ilişkiler gelişirken, İngiltere Kralı Sekizinci Edward İngiltere'nin bir iyi niyet gösterisi olarak Türkiye'yi ziyareti gerçekleştirmiştir. Kral, 3 Eylül 1936 tarihinde İmroz Adası açıklarında Adatepe ve Kocatepe gemileri ile karşılanmıştır. Kral, İngiliz Kraliyet Donanması'na mensup H-89 ve H-92 gemilerinin refakat ettiği Nahlin yatı ile Türkiye'ye gelmiştir.<sup>120</sup>

Bu ziyaretten İngiliz Kralı çok etkilenmiştir. Bu gezi Türk Donanması'nın Malta'yı ziyaret etmesine de neden olmuştur. Malta gezisi Türkiye Cumhuriyeti tarihinde donanmanın toplu olarak ilk dış gezisi olacaktır. Bu geziye harp filosu, denizaltı filosu katılacaktır. Yaklaşık iki ay süren hazırlıklardan sonra 16 Kasım 1936 tarihinde İstanbul'dan Donanma Komutanı'nın liderliğinde Türk Donanması yola çıkmıştır. Atatürk bu geziyle bizzat ilgilenmiş ve yakını olan milletvekili Nuri Conker, Kılınç Ali ve Salih Bozok'u bu seyahate iştirak ettirmiştir.<sup>121</sup>

<sup>119</sup> Gönlübol, Sar, a.g.e., s. 122.

<sup>120</sup> Metel, Atatürk ve Donanma, s. 144, 145.

<sup>121</sup> Saner, a.g.e., s. 69.

Donanma gemilerinin Malta'daki tutum ve davranışları İngiltere kamuoyu üzerinde olumlu etkiler bırakmış ve haberler basında yayınlanarak Türk disiplini, kültürü ve anlayışı Donanma personeli tarafından başarı ile sergilenmiştir.<sup>122</sup> Türk Donanması, 26 Kasım 1936 günü Malta'dan törenle uğurlanmıştır.<sup>123</sup>

Türk Donanması'nın İngiltere'de Türkiye'yi başarı ile temsil etmesi ile İngiltere ile ilişkilerde yakınlaşmaya olmuştur. Donanma personeli ile Türkiye ve Türk insanı tarih sayfalarında yeniden doğuşunun ve Atatürk'ün hedeflerinin gerçekleşmesinin önemli bir örneğidir. Donanma gemileri Malta'dan hareketle 28 Kasım 1936 Faleron Limanı'na gelmiş ve burada Yunanistan Başbakanı General Metesas ile Donanma Komutanı Amiral Sakalarios tarafından karşılanmıştır.

Malta ziyaretinin ardından Donanma Komutanlığı İngiltere Kralı VI. George'un taç giyme töreninde görevlendirilmiştir. Kocatepe muhribi 10 Mayıs 1937 günü Portsmouth Limanı'na gelerek taç giyme törenine katılmıştır.

Türk-İngiliz ilişkileri 1937 yılına kadar devamlı bir gelişme göstermiştir. Ancak ilişkiler belirli bir antlaşma ile resmileştirilmemiştir. İngiliz Hükümeti ticari ve dostluk ilişkilerinin gelişmesi kapsamında yine Türkiye'ye bir ziyaret planlanmıştır. Bu ziyareti ise Akdeniz Flosu Komutanı Oramiral Willis gerçekleştirmiştir.

İngiltere'nin Akdeniz Filosu, Oramiral Willis komutasında 3 Eylül 1937 tarihinde İstanbul Limanı'na gelmiştir. Üst düzey komutanların görüşmelerini müteakip 6 Eylül 1937 tarihinde Marmara'da iki ülke donanmaları ortak bir tatbikat yapmışlardır.

İtalya tehlikesinin Akdeniz'de büyümesi nedeniyle İngiltere Türkiye'ye bir hayli yakınlaşmıştır. Çünkü Balkanlar ve Akdeniz'deki statükonun korunması ancak İtalya'ya karşı güçlü bir donanma ve Türkiye ile müttefik olmaktır. Bu strateji gereği Türkiye'nin ihtiyacı olan yardımı sağlayabileceklerini bildirmişlerdir.

Türk-İngiliz ilişkileri 1938 yılına kadar Donanma Komutanlığı sayesinde belirli bir seviyeye gelmiştir. Donanma Komutanlığı yapılan ziyaretler ve karşılama törenleri ile

<sup>122</sup> Çoker, a.g.e., s. 147-154 : Basında çıkan haberlerin özetleri bu eserde verilmiştir.

<sup>123</sup> Çoker, a.g.e., s. 71.

Türkiye'yi başarı ile temsil etmiştir. Aynı zamanda güçlü bir donanma kimliği ile yeni Türkiye'nin güçlü kimliğini yansıtmıştır.

#### 3.2.2.4. Fransa :

Birinci Dünya Savaşı'na İngilizler'le girip galip gelen Fransızlar ağır Versailles Antlaşması'na rağmen Almanlar'dan hala endişe duyuyorlardı. Bunun yanında bir de güçlenmekte olan Mussolini ile İtalya sorun olmaya başlamıştı. Fransa Versailles sonrasında hedeflerini: zayıflayan Rusya'ya karşılık, Almanya'nın etrafındaki devletleri destekleyerek ve ittifaklar yaparak, Almanya'dan Fransa'ya gelebilecek zararları önlemek; İtalya'nın etrafındaki devletleri destekleyerek ve ittifaklar kurarak, İtalya'dan gelebilecek zararları önlemek; Kuzey Afrika'daki sömürgeleri emniyet altında tutmak ve Suriye'yi pek sıkı tutarak, Orta Doğu'daki çıkarları korumak olarak belirlemiştir.<sup>124</sup>

Politik hedefleri doğrultusunda Fransa, Avrupa, Afrika ve Orta Doğu'da muazzam bir kara kuvveti meydana getirmiştir. Ana hedef Almanya ve İtalya'ya karşı savunma olduğu için ana kuvvet kıtada toplanmış ve ihtiyaç halinde Kuzey Afrika'daki birliklerin kıtaya kaydırılması planlanmıştır.<sup>125</sup> Fransız Donanması'nın görevleri ise; Kuzey Afrika'dan kıtaya yapılacak asker sevkiyatını, Manş Denizi'ndeki askeri nakliyatı ve tüm denizlerdeki ticari nakliyatı korumaktır. Bu görevleri İngiltere Donanması'yla birlikte yapacaktır.

Lozan Antlaşması'ndan sonra Türkiye-Fransa arasındaki en büyük sorun Türkiye-Suriye arasındaki sınır meselesi olmuştur. Bu dönemlerde Fransa'nın Türkiye'de hastane, okul inşaatı gibi ticari ilişkileri olması sebebiyle, Fransa tarafından Türkiye ile ilişkiler iyi tutulmaya çalışılmıştır.<sup>126</sup>

1921 tarihinde imzalanan Türk-Fransız Antlaşması ile Türkiye-Suriye sınırı tespit edilmiş ve İskenderun bölgesi için özel bir idari rejim kabul edilmiştir. Lozan Antlaşması'nda da bu hükümler teyit edilmiştir. Fransa, 1921 antlaşmasına sadık kalarak bu özel durumu muhafaza etmiştir.<sup>127</sup>

<sup>124</sup> Büyüktuğrul, *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harp Sanatı*, s. 11.

<sup>125</sup> Büyüktuğrul, *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harp Sanatı*, s. 13.

<sup>126</sup> Gönlübol, Sar, a.g.e., s. 83.

<sup>127</sup> Uçarol, a.g.e., s. 567.

Türkiye-Fransa arasında 18 Şubat 1926 tarihinde bir antlaşma daha imzalanarak iki ülke arasındaki ilişkiler geliştirilmeye çalışılmıştır. Bu antlaşmada geçen bir diğer husus ise 1921 antlaşmasından kalan sınır meselesi olmuştur.<sup>128</sup> 1930 yılına kadar bu mesele devam etmiş, uzun görüşmelerden sonra sorun halledilmiştir.

Türkiye ile Fransa'nın yaşadığı bir diğer sorun ise Osmanlı borçlarının tasfiyesi olmuştur. Bu mesele Lozan'da ele alınmasına rağmen çözüme kavuşturulmamıştır. İki ülkenin uzun görüşmeleri sonunda 13 Haziran 1928'de bir antlaşma yapılmış ve bu antlaşma ile sorun halledilmiştir.<sup>129</sup>

Türkiye-Fransa ilişkilerini etkileyen en önemli meselelerden biri de Hatay meselesi olmuştur. Avrupa'da yaşanan siyasi buhran karşısında Fransa, Suriye ve Lübnan münasebetlerini yeni bir düzene sokarak 1936 Eylülünde Suriye'ye, 1936 Kasımında da Lübnan'a bağımsızlık vermiştir. Fransa Suriye'ye bağımsızlık vererek Hatay'ın kontrolünü de tamamen Suriye'ye bırakmıştır. Türkiye bu durum karşısında Fransa'ya bir nota vererek Hatay'a da bağımsızlık verilmesini istemiştir. Fransa ise bu notayı Suriye'nin bütünlüğünü bozacağı düşüncesiyle reddetmiştir. Böylece iki ülke ilişkileri gergin bir safhaya gelmiştir.<sup>130</sup>

Milletler Cemiyeti olaya 14 Aralık 1936'dan itibaren el koymuş, İngiltere'nin de arabuluculuğu ile Hatay için özel bir statü belirlenmiştir. Bu statü gereği Hatay içişlerinde bağımsız, dışişlerinde Suriye'ye bağlı, kendine ait bir anayasa ile idare edilen bir varlık haline gelmiştir.<sup>131</sup>

Almanya'nın 1938 yılında Avusturya'yı işgal etmesi, Fransa'nın Hatay meselesini bakış açısını değiştirmiştir. İtalya'nın da Fransa için bir tehdit olduğu bu dönemlerde, Fransa Doğu Akdeniz'de Türkiye'yi bir destek olarak görmeye başlamış bu yüzden Hatay meselesinde geri adım atmıştır. İki ülke görüşmeleri sonunda 1938 yılının Temmuz ayında bir antlaşma yapılmıştır. Bu antlaşma ile iki ülke karşılıklı Hatay'da asker bulundurabilecektir. Bu yakınlaşmadan sonra Hatay'da meclis seçimleri yapılmış, bu seçimler sonunda da Türkler kazanmıştır. Türk milletvekilleri tarafından Hatay Cumhuriyeti kurulmuş, 1939 yılında

<sup>128</sup> Gönlübol, Sar, a.g.e., s. 84.

<sup>129</sup> Gönlübol, Sar, a.g.e., s. 86.

<sup>130</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 348.

<sup>131</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 349.

Fransa-Türkiye ilişkilerinin iyiye gitmesi ve Türkiye'nin İngiltere ile yakınlaşması nedeniyle Fransa Hatay'ın Türkiye'ye katılmasını kabul etmiştir.<sup>132</sup>

Türkiye-Fransa ilişkileri İkinci Dünya Savaşı'na kadar yukarıda sıralanan sorunların çözülmesiyle iyi bir düzeyde devam etmiştir. Fransa'nın Türkiye'ye Doğu Akdeniz'de İtalya'ya karşı ihtiyaç duyması nedeniyle Fransa, Türk Donanması'nın kurulması ve silahlanmasına karşı olumsuz bir tutum izlememiştir.

### 3.2.2.5. Diğer Devletler :

Lozan Antlaşması'ndan arta kalan pürüzlü meselelerin halledilmesinden sonra Doğulu devletler ile ilişkiler normale dönmüş hatta dostluk düzeyinde artırılmıştır. Avrupa'daki büyük devletlerinin yayılma hedefleri karşısında Türkiye'nin Balkan Antantı'nı kurmaya yönelik girişimlerinde olduğu gibi, İtalya'nın Asya ve Afrika ülkelerine karşı aldığı tavır Türkiye'yi Doğulu devletler ile Balkan politikasına benzeyen bir politika izlemeye sevk etmiştir. Tıpkı Balkan Antantı'nda olduğu gibi Doğulu devletlerle yapılan bu ilişkiler 1937 yılında Türkiye, İran, Afganistan ve Irak arasında imzalanacak olan Sadabat Paketi'nin temelini oluşturmuştur. Bu ilişkilerin kurulmasında da donanma diplomatik ilişkilerde kullanılmıştır.

Bu ilişkilerden ilki, Afganistan Kralı'nın Türkiye'yi ziyareti olmuştur. Atatürk, 27 Temmuz 1933 tarihinde Yalova'dan Adatepe destroyeri ile hareket etmiş ve İstanbul'a gelerek burada Afganistan heyetini karşılamıştır.<sup>133</sup>

Bu seyahat sonrasında Atatürk Adatepe'nin Hatıra Defterine *"Adatepe ile yaptığım kısa yolculuğun değerli hatırasını unutmayacağım. Yakından tanımak fırsatına malik olduğum seçme deniz kumandanlarımız, genç zabitlerimiz ve denizcilerimizle iftihar ettim."*<sup>134</sup> yazarak seyahatten duyduğu memnuniyeti dile getirmiştir. Ayrıca bu seyirde donanmaya yeni katılan Adatepe gemisinin son yol tecrübelerini başarı ile icra edilmiştir.<sup>135</sup>

<sup>132</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 350.

<sup>133</sup> Metel, Atatürk ve Donanma, s. 126, 127.

<sup>134</sup> Yıldırım, a.g.e., s. 39.

<sup>135</sup> Yıldırım, a.g.e., s. 38; Metel, Türk Denizaltı Tarihi, s. 130.

Doğulu devletlerden İran'ın Türkiye için ayrı bir yeri olmuştur. Balkan Antantı kurulurken Yunanistan ile işbirliği örneğini İran ile kurmuştur. Bu ilişkilerin ilk ayağı da İran Şahı'nın Türkiye'yi ziyareti ile başlamıştır. İran Şahı Rıza Pehlevi, Türkiye'yi ziyaret etmek üzere 14 Haziran 1934 günü beraberindeki heyet ile Trabzon'a gelmiştir. Kendisini karşılamak üzere Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras ve heyeti, Zafer ve Tınaztepe gemilerinin refakat ettiği Yavuz zırhlısı ile İran Şahı'nı karşılamışlar ve Yavuz gemisine almışlardır. Gemiler Trabzon'dan Samsun'a doğru harekete geçmişler ve liman önünde Mecidiye kruvazörü ile Adatepe ve Kocatepe gemileri Yavuz zırhlısını karşılamıştır.<sup>136</sup> İran Şahı, Samsun'da Yavuz'dan ayrılarak kara yolu ile Ankara'ya gitmiştir. Şah, Atatürk ile birlikte İzmir, Soma, Balıkesir ve Çanakkale gezilerine çıkmıştır. 25 Haziran 1934 tarihinde Gülcemal vapuru ile Adatepe ve Kocatepe gemileri Çanakkale'den Atatürk'ü, İran Şahı'nı, Başbakanı, Dışişleri Bakanını ve heyetini alarak İstanbul'a geçmişlerdir. İstanbul'a seyahat esnasında Türk savaş gemileri Adalar açıklarında bir deniz gösterisi icra etmişlerdir. 27 Haziran 1934 tarihinde İran Şahı Heybeliada Bahriye Mektebi'ni gezdikten sonra Donanma Komutanı Albay Şükrü ve maiyeti ile okul önünde demirli bulunan Birinci İnönü denizaltısını gezmişler ve ardından bu denizaltının dalışını izlemişlerdir.<sup>137</sup>

<sup>136</sup> Metel, a.g.e., s. 135.

<sup>137</sup> Metel, a.g.e., s. 135-136.

#### 4. MONTREUX SÖZLEŞMESİ VE BOĞAZLAR MESELESİ

İkinci Dünya Savaşı öncesinde Türkiye'nin diplomatik girişimleri sayesinde İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın kontrolü Türkiye'ye geçmiştir. Türkiye'nin diplomatik olarak kazandığı bu zafer, Avrupa ile ilişkilerde bir dönüm noktası sayılabilir. Çünkü savaş yapmadan Boğazların egemenliği Türkiye'ye verilmiştir. Siyasi olarak elde edilen bu başarının yanı sıra Montreux Sözleşmesi, Türk Deniz Kuvvetleri'nin geniş oranda büyümesi ve gelişmesine neden olan en önemli olaylardan biridir. Sözleşme sonunda deniz kuvvetlerinin yurt savunmasındaki yeri ve önemi artmıştır.

##### 4.1. Montreux Sözleşmesi Öncesinde Boğazların Statüsü :

Boğazlar meselesi devletler hukukunda Boğazlarda uygulanan kurallar itibariyle üç devre şeklinde ele alınır. Bu devreler ise devletçe kapalılık, antlaşmalı kapalılık ve sınırlı açıklıktır.<sup>1</sup> 1453 yılında İstanbul'un Osmanlı Devleti tarafından alınması ile Boğazların devletçe kapalılık dönemi başlamıştır. İstanbul'un Osmanlılar tarafından başkent yapılması ile Boğazlar mutlak surette savaş gemilerine kapatılmıştır. İstanbul'un fethinden kısa bir süre sonra Karadeniz sahillerinin Osmanlı Devleti tarafından alınması ile Boğazlar tamamen diğer devletlere kapatılmıştır. Karadeniz'de Osmanlıların egemenliğinin sona ermesi ve Rusların 1699 yılında Karlofça Antlaşması'nı Osmanlı Devleti'ne kabul ettirmesi Boğazlar için bir dönüm noktası olmuştur. Artık Boğazları Osmanlı Devleti'nden başka bir devlet, sıcak denizlere açılmak üzere kullanmak isteyecekti. Karlofça'nın ardından imza edilen Küçük Kaynarca Antlaşması ile Ruslar kesin olarak Karadeniz'e yerleşmiş ve Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'i bir Türk gölü olarak egemenliğine son vermiştir. Bu durum ise Ruslara güneye inmek için en azından ticaret gemilerini geçirmek üzere Boğazlarda bir hak sahibi yapmıştır. 1798 ve 1805 yıllarında bu hak Ruslara Osmanlı Devleti tarafından yapılan antlaşmalar ile verilmiştir. Bu durum ise Boğazların devletçe kapalılık devrini sona erdirmiştir. Bu devreden sonra Boğazların kapalılığı bir takım şartlara ve kurallara bağlandığından antlaşmalı kapalılık devresi başlamıştır. Bu durum ise Lozan Antlaşması'na kadar devam etmiştir.<sup>2</sup>

Lozan görüşmelerinde Boğazlara ait üç görüş ortaya atılmıştır. Bunlar müttefik devletlerin, Rusya'nın ve Türkiye'nin. Müttefik devletler Boğazların hem ticaret, hem savaş gemileri için mutlak surette açık olmasını öneriyordu. Bu açıklığın teminatı olarak Boğazların

<sup>1</sup> Abtülhakat Akşin, *Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasisi*, Ankara, TTK, 1991, s. 277.

her iki kıyısının askeri kuvvetlerden arındırılması, uluslararası bir komisyonun bu işi idare ve kontrol etmesi isteniyordu. Bu görüşe karşı olarak Ruslar ise Boğazların yalnız ticaret gemilerine açık olmasını, Karadeniz’de kıyıları olan devletler için Boğazların kapalı sayılmasını ve bu itibarla savaş gemilerine kapalı tutulmasını ve Türkiye’nin Boğazları kontrolü altına almasını savunuyordu. Türkiye ise Boğazların İstanbul ve Marmara Denizi’nin güvenliği açısından sadece ticaret gemilerine açık tutulmasını öneriyordu.<sup>3</sup> Konferansta Rusya ve Türkiye’nin görüşleri İngiltere tarafından olumsuz karşılanmıştır. Çünkü Boğazların egemenliğinin Rusya ve Türkiye lehinde kaybedilmesi demek Rusya tehlikesinin müttefik devletler için gündeme gelmesi olacaktı.

24 Temmuz 1923’te Türkiye ile müttefikler arasında Lozan Barış Antlaşması ile birlikte, bir de Boğazlar Sözleşmesi yapılmıştır. Antlaşmanın tarafları; bir tarafta Türkiye, diğer tarafta İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Rusya ve Yugoslavya olmuştur.

Bu sözleşme gereği; Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi ile, İstanbul Boğazı’ndan denizden ve havadan serbest geçiş esas alınmıştır. Söz konusu bölgeler silahsızlandırılmış, Boğazların her iki kıyısı (Çanakkale Boğazı’nın doğu ve batısında yirmişer, İstanbul Boğazının doğu ve batısında on beşer kilometrelik alan) ile Marmara Denizi’ndeki adalar askersiz hale getirilmiş, bu bölgelerde tahkimat yapmak ve asker bulundurmak yasaklanmıştır. Buna karşılık bu bölgenin güvenliği Milletler Cemiyeti’nin garantisi altına konulmuştur. Ayrıca, bu statünün yürütülmesini kontrol için, bir Türk temsilcisi başkanlığında sözleşmede imzası bulunan devletlerin temsilcilerinden oluşan bir komisyon kurulmuştur.<sup>4</sup>

Türkiye bu sözleşmeyi istemeyerek kabul etmek zorunda kalmıştır. Çünkü, Boğazlar ve Marmara üzerindeki egemenliği sınırlandırılmıştır. Atatürk dışişleri üzerine Grace M. Ellison ile yaptığı bir görüşmede; boğazların serbestliği konusunda sorulan soruya aşağıdaki cevabı vererek ülke sınırları dahilinde tam bağımsızlığın gerekliliğini vurgulamıştır.

*“Lozan’daki delegelerin söylediği gibi, biz bir büyük devletin emrinde bağımsızlık değil, tam bir bağımsızlık istiyoruz. Bu bölgede çıkarları olan bütün devletlerle konuyu konuşmaya*

<sup>2</sup> Akşin, a.g.e., s. 278.

<sup>3</sup> Akşin, a.g.e., s. 278.

*hazırız. İstanbul ve Marmara Denizi bize verilmedikçe böyle bir bağımsızlıktan söz edilemez. Bizim ulusal sınırlarımız olmalıdır. Yani Türklerin işgal ettiği bölgelerin sınırları... Pakt imzalandığı zaman sınırlarımız ve düşman hatları neyse kabul ediyoruz. Eski Osmanlı İmparatorluğundan vazgeçtiğimiz yerlere karşılık bu akıl dışı bir istek midir? Azınlıklar konusunda Fransa ile yapılan anlaşmanın desteklediği ve Ankara'da imzalanan ulusal paktın esaslarına bağlıyız.*

*Savaşta beri büyük devletler arasında yapılmış anlaşmaların azınlıklara verdiği bütün hakları tanımaya hazırız. Yalnız şu açıkça anlaşılmalı ki istediğimiz kesin bağımsızlıkla uyuşmayacak her türlü yabancı denetim imkansızdır. Türkiye'de yaşayan başka devlet mensuplarına, kapitülasyonlar gibi özel hakların verilmesine de tamamen karşıyız. Bizim halkımızın sahip olduğu bütün haklara onlar da sahip olabilirler. Fakat Fransa, İngiltere yada Amerika'da yabancılara tanınmayan özel hakları biz de hiçbir zaman tanımayacağız. Bizim elde etmeye kararlı olduğumuz tam bağımsızlık idealimize meydan okuyacak kimse var ise o kimse bu ülkümüzden ilham almış bütün Türkleri ortadan kaldırmak imkanlarını arayıp bulmalıdır. Eminim böyle bir ortadan kaldırmaya, uygar dünya izin vermeyecektir. Aksine dünya uygarlığı Türkiye'mizin de gelecekte bir yeri olduğunu çok geçmeden öğrenecektir. Türkiye, uygarlığı kösteklemek değil, geliştirecektir. Bu yönden uygar ülkeler onun bağımsızlığını desteklemelidir.”<sup>5</sup>*

İleriye dönük olarak Türkiye'nin ümidi birleşik güvenlik alanında Milletler Cemiyeti'nin etkili bir rol oynayacağı ve aynı zamanda da silahsızlanmanın gerçekleşeceği idi. Ancak devletlerin silahlanmaya başlaması ve İtalya'nın Habeşistan'a saldırması gibi gelişmeler karşısında Türkiye'de, Lozan Antlaşması'nda öngörülen statü ile Boğazların korunamayacağını ve bu durumun ileri ki dönemlerde bir tehdit olacağını düşünmüş ve Boğazlar statüsünün değiştirilmesini ve onun zamana daha uygun hale getirilmesini istemeye başlamıştır. İlk defa, Londra'da toplanan “Silahların azaltılması ve Sınırlandırılması Konferansı”nda, 24 Mart 1933'te konuyu ortaya atmış ve bunu, 23 Mayıs 1933'te Konferans Komisyonunda tekrarlamıştır.<sup>6</sup> Ancak bu girişimlerden sonuç alınamamıştır.

<sup>4</sup> Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih*, 5. Baskı, İstanbul, Filiz Kitapevi, 2000, s. 582; Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, 12. Baskı, İstanbul, Alkım Yayınevi, 1999, s. 343.

<sup>5</sup> Sadi Borak, *Atatürk'ün Resmi Yayınları Girmemiş Söylev, Demeç, Yazışma ve Söyleşileri*, 2. Baskı, İstanbul, Kaynak Yayınları, 1997, s. 154.

<sup>6</sup> Uçarol, *a.g.e.*, s. 582.

Bununla beraber Türkiye, Boğazlar üzerindeki doğal hakkını kuvvet gösterileriyle elde etme yoluna gitmemiş, haklarını hukuk yollarından sağlamayı hedeflemiştir. Türk Hükümeti'nin, barışın korunması konusunda gösterdiği bu davranışlar ile uluslararası toplantılarda bu konu sık sık gündeme getirilmiştir.

Almanya'nın silahlanması ve faşist yönetim özellikleri üzerine Türkiye, bu meseleyi bir kez daha dile getirmiştir. Almanya'nın silahlanmasını görüşmek üzere olağanüstü toplanan Milletler Cemiyeti Konseyi'nde Türkiye Dışişleri Bakanı Tefik Rüşti Aras'ın 17 Nisan 1935 tarihinde yaptığı konuşmada, Boğazların silahsızlandırılmış olması konusunu ele alarak, bu meselenin Türkiye'nin güvenliği ile yakından ilgili bulunduğunu, Boğazların askerlikten tecridi ile gerçekte Türkiye'nin savunmasının zayıflatılmış olduğunu ve bu sebeple Boğazların silahsızlanmasına ilişkin hükümlerin değiştirilmesini istemiştir.<sup>7</sup>

Türkiye, Boğazlar konusundaki bu isteğini, Mayıs ayında Balkan Antantı Konseyi'nin Bükreş toplantısında, Milletler Cemiyeti kuruluşunun Eylül ayı toplantısında ve nihayet, İtalya'nın Habeşistan'a saldırması dolayısıyla bu devlete uygulanacak zorlama tedbirleri konuşulurken yine Milletler Cemiyeti'nin Kasım toplantısında gündeme getirmiştir.<sup>8</sup>

İtalya'nın Habeşistan'ı işgal etmesi ve Almanya'nın Ren bölgesini askerileştirmesi üzerine, Türkiye de, Lozan'da imzası bulunan devletlere Boğazlar ile ilgili sözleşme hükümlerinin değiştirilmesine yönelik birer nota göndermiştir.<sup>9</sup> Söz konusu notada, Boğazların güvenliği için verilmiş olan birleşik garantinin artık işlemez hale geldiği, kendi güvenliği, savunması ve egemenlik haklarının korunması bakımından bu statünün değiştirilerek, Boğazların askerileştirilmesi istenmiştir. Türkiye'nin gönderdiği nota ve daha önce yaptığı hukuki girişimler karşısında, İtalya hariç Avustralya, İngiltere, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği ve Yugoslavya olumlu cevaplar vermişlerdir.

#### 4.2. Montreux Boğazlar Sözleşmesi :

1923 Sözleşmesini değiştirmek üzere, 22 Haziran 1936'da İsviçre'nin Montreux kentinde toplanan konferansa Türkiye, Avustralya, İngiltere, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Japonya,

<sup>7</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 343.

<sup>8</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 344.

<sup>9</sup> Uçarol, a.g.e., s. 583.

Romanya, Sovyetler Birliği ve Yugoslavya katılmıştır. Antlaşmaya ilk aşamada katılmayan İtalya, 2 Mayıs 1938 günü antlaşma hükümlerini kabul etmiştir.

Türkiye'den toplantılara, başkan olarak Dışişleri Bakanı Tefik Rüştü Aras, askeri heyet başkanı olarak Genelkurmay İkinci Başkanı Orgeneral Asım Gündüz, Kara Kuvvetleri'nden Albay Fevzi Mengüç, Hava Kuvvetleri'nden Albay Fevzi Uçaner ve Deniz Kuvvetleri'nden Albay Fahri Korutürk katılmıştır. Türk heyetinin yaptığı çalışmalar ile on üç maddelik bir Türk tezi ortaya çıkarılmıştır. Bu tez, konferansın ikinci gün oturumunda ortaya atılmıştır. Teze göre; Türkiye, Boğazları tamamen egemenliği altına almak istemiş, bölgeyi uygun göreceği savunma konseptine göre silahlandırmayı, Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılmasını; ayrıca, Karadeniz'de kıyısı olan ve olmayan devletlerin Boğazlardan geçmeye izinli olan deniz kuvvetlerinin en yüksek ölçüde sınırlandırılmasını istemiştir.

Söz konusu tez karşısında, devletler Karadeniz'de kıyısı olanlar ve olmayanlar şeklinde ikiye ayrılarak karşı saflara geçmişlerdir. Meydana gelen çıkar çatışması devletleri yine karşı karşıya getirmiştir. Rusya Karadeniz'de kıyısı olan devletlerin Boğazlardan serbest geçiş hakkına sahip olmalarını ve diğer devletlerin geçişlerinin azami düzeyde sınırlandırılmasını istemiş, buna karşın diğer devletler ise Boğazların halihazır durumdaki Milletler Cemiyeti kontrolünün böyle bir girişimden daha iyi olacağını savunmuşlardır.

Tartışmaların nihayetinde Türk tezi karşıt ülkeler arasında kabul edilerek 30 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmıştır. Tamamı yirmi dokuz madde, dört ek ve bir protokolden oluşan bu sözleşme ile, sözleşmeyi imzalayan taraflar Boğazlarda denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) serbestliğini kabul etmişlerdir. Ancak bu serbestliğin kullanılışı da, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin diğer maddeleri ile koşullara bağlanarak, özetle şöyle düzenlenmiştir.<sup>10</sup>

1. Barış zamanında ve Türkiye'nin katılmadığı savaş halinde, Ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun sağlık denetimi dışında hiçbir işleme bağlı olmadan Boğazlardan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) serbestliliğinden yararlanacaklardı. Bu gemiler, Boğazlardan transit geçerlerken, Türk makamlarınca öngörülen (sağlık denetimi, fenerler ve şamandıralar ile kurtarma hizmetleri için) vergilerden ve harçlardan başka, bu gemilerden hiçbir vergi yada harç alınmayacaktı. (madde 2, 4)

<sup>10</sup> Uçarol, a.g.e., s. 584-586.

2. Boğazlara giren her gemi, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimi için, Boğazların girişine yakın bir sağlık istasyonunda duracaktı. (madde 3)

3. Savaş zamanında, Türkiye savaşırsa, Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşulu ile Boğazlardan Türk makamlarınca gösterilen yoldan ve gündüz serbestçe geçebileceklerdi. (madde 5)

4. Türkiye'nin kendisine pek yakın bir savaş tehdidi karşısında sayması durumunda, ticaret gemileri serbest geçiş ilkesinden yararlanacak, ancak, gemilerin Boğazlara gündüz girmeleri ve geçişin her seferinde, Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapılması gerekecekti. Kılavuzluk bu durumda, zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete bağlı olmayacaktı. (madde 6)

5. Karadeniz'e kıyıdaş devletler, 15,000 bin tondan yüksek tonajdaki savaş gemileri ile denizaltılarını, Türkiye'ye önceden haber vermek ve diğer bazı koşullarla, Boğazlardan geçirebileceklerdi. (madde 11)

6. Savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi için, Türk Hükümeti'ne diplomasi yolu ile bir ön bildirimde bulunulması gerekecekti. Bu ön bildirimin olağan süresi sekiz gün olacaktı; ancak, Karadeniz kıyıdaş olmayan devletler için bu sürenin onbeş güne çıkartılması istenmeğe değer sayılacaktı. Bu ön bildirimde gemilerin gidecekleri yer, adı, tipi, sayısı ile gidiş için ve olacaksın dönüş için tarihleri bildirilecekti. Geçiş sırasında, deniz kuvvetleri komutanı, durmak zorunda olmaksızın, her iki Boğazın girişindeki bir işaret istasyonuna, komutası altındaki kuvvetin tam bileşimini bildirecekti. (madde 13)

7. Boğazlarda transit geçişte bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek tonajı toplam 15,000 tonu aşmayacaktı ve bu gemiler geçişleri için gerekli süreden daha uzun süre Boğazlarda kalamayacaklardı. Ancak, Türk Hükümeti'nin çağrısı üzerine gelen savaş gemileri bu koşulların dışında kalacaklardı. (madde 14, 16, 17)

8. Karadeniz'de kıyısı bulunmayan devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurulabilecekleri savaş gemilerinin toplam tonajı, 30,000 tonu geçmeyecekti; ancak belli

koşullarda 45,000 tona yükselebilecekti. Ayrıca bu gemiler, yirmi bir günden fazla Karadeniz'de kalamayacaktı. (madde 18)

9. Boğazlarda transit olarak bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri uçakları hiçbir durumda kullanmayacaklardır. Sivil uçakların ise, Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişi, Türk Hükümeti'nin göstereceği hava yollarından yapılacaktı. (madde 15, 23)

10. Savaş zamanında, Türkiye savaşan değilse, savaş gemileri, belirli koşullar içinde, Boğazlardan serbestçe geçebileceklerdi. Bununla birlikte, savaşan herhangi bir devletin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi yasak olacaktı. Türkiye savaşan ise veya kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayarsa, Türk Hükümeti tümüyle dilediği gibi davranabilecekti. (madde 19, 20, 21)

11. 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi gereğince kurulmuş olan uluslar arası komisyonun yetkileri Türk Hükümetine geçecekti. Türk Hükümeti, bu sözleşmenin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine ilişkin her hükmünün yürütülmesini gözetecekti. (madde 24)

12. Sözleşmenin süresi yirmi yıl olacaktı. Ancak, bu sürenin bitiminden iki yıl önce, hiçbir taraf, sözleşmeyi sona erdirmeye ön bildirimi verilmemişse, sözleşme, bir sona erdirmeye ön bildirimin gönderilmesinden başlayarak, iki yıl geçinceye kadar yürürlükte kalacaktı. Ayrıca, sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sona ermesinde, taraflardan her biri, sözleşmenin bir yada birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilecekti. (madde 28, 29)

13. Türkiye, Boğazlar bölgesini hemen yeniden askerileştirebilecekti. (protokol, fıkra 1)

Konferans hükümleri, 9 Kasım 1936 tarihinden itibaren de yürürlüğe girmiştir. Sözleşme yirmi yıl için imzalanmakla beraber, şimdiye kadar hiçbir bir imzacı devlet (Sovyet Rusya'nın girişimleri dışında) tarafından feshedilmemiş olduğundan, yürürlükte devam etmektedir.

Sözleşme imzalandıktan sonra durumu Atatürk tarihi bir hadise olarak nitelendirmiş ve düşüncelerini şöyle aktarmıştır.

*“Milletimin yüksek seviyesine, ordumuzun bükülmez bazusuna ve medeni beşeriyetin aldatılmaz bonşansına dayanarak ve güvenerek kullanılan zeka ve lojik ve enerjinin, bütün beşeriyetin muhtaç olduğu sulh ve huzuru bahşeden neticeler doğurabileceğinin bir delili olan Montrö Konferansı eseri cidden sevinmeye ve sevindirmeye değer bir tarihi hadisedir.”<sup>11</sup>*

Montreux Sözleşmesi'nin imzalanmasıyla beraber İtalya hükümlere katılmadığı için Türkiye Donanması'nı Çanakkale'ye göndermiş; üç denizaltı gemisiyle Gökçeada ile Bozcaada arasında bir karakol şeridi kurmuş; Hamidiye kruvazörü ile de aynı adalara asker ve çıkarma topları çıkarmıştır. Ayrıca bir alay kadar piyade kuvveti halkın büyük gösterileri arasında kara yoluyla Çanakkale'ye girdiği gibi bir topçu taburu da Çanakkale'nin Çimenlik bölgesinde mevzilenmiştir.<sup>12</sup>

Ayrıca Boğazların tahkimat yapılması için görüşmeler başlamıştır.<sup>13</sup> 30 Temmuz 1936 tarihinde Atatürk İzmit'te bazı deniz subayları ile Boğazların tahkimat sınırı ve bedeli üzerine görüşmelerde bulunmuştur.<sup>14</sup> Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa'nın emriyle tahkimat için bir proje başlatılmış ve devletten 25 milyon 780 bin lira ödenek istenmiştir. Bu proje TBMM'de kısa sürede onaylanarak 31 Temmuz 1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir.<sup>15</sup>

Bariş zamanında sözleşme üç yıl uygulanabilmiştir. 1 Eylül 1939 tarihinden Türkiye'nin Almanya ve Japonya'ya savaş ilan ettiği 23 Şubat 1945 tarihine kadar Boğazlar konusunda bir çok politik olaylar çıkmıştır. 23 Şubat 1945 tarihine kadar gerçekten muharip devletler Boğazlardan savaş gemisi geçirmediği gibi birbirlerine de boğaz yoluyla askeri malzemeler gönderememişlerdir. Bunun yerine Almanya her iki boğazın da karasuları dışına mayın maniaları yapmıştır. İngiltere ve Amerika ise Türkiye'nin boğazlardan kaçak askeri malzeme geçiren Alman gemilerini yeterince kontrol etmediği için Türkiye'yi protesto etmişlerdir. Bunun üzerine ciddi bir kontrol yapılmış ve kaçak malzeme taşıyan bir Alman ticaret gemisi yakalanmıştır. Bu olay üzerine Dışişleri Bakanı Numan Menemencioğlu istifa ettiği gibi Karadeniz Boğazının Deniz Komutanı Kurmay Albay Emin İlker de görevden ayrılmıştır.<sup>16</sup>

<sup>11</sup> Borak, a.g.e., s. 401.

<sup>12</sup> Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, İstanbul, Dz.B.evi, 1983, s. 648.

<sup>13</sup> Rasim Ünlü, *Atatürk Döneminde Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşum ve Gelişim Süreci*, İstanbul, İ.Ü., 1996, s. 126.

<sup>14</sup> *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Lalahan Arşiv Müdürlüğü. (dosya-2), s. 495.

<sup>15</sup> Ünlü, a.g.e., s. 126.

<sup>16</sup> Büyüktuğrul, a.g.e., s. 648.

Sovyet Rusya hükümeti de 19 Mart 1945 günü Türkiye'ye bir nota vererek iki devlet arasındaki 17 Aralık 1925 antlaşmasının süresi dolduğu için bu antlaşmayı yenilememiştir. Esasen Sovyet Rusya'yı yöneten Stalin hem savaş öncesi Almanlarla yaptığı konuşmalarda Boğazların kendisine verilmesini önerdiği halde Hitler bu öneriyi geri çevirmiş, hem de 17 Temmuz – 2 Ağustos Potsdam konuşmalarında yaptığı aynı öneri bu sefer de Amerika Cumhurbaşkanı Truman ve İngiltere Başbakanı Winston Churchill tarafından reddedilmiştir.<sup>17</sup>

#### 4.3. Boğazların Yeni Statüsü ve Önemi :

Montreux Sözleşmesi ile Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki tam egemenliği kabul edilmiş ve Boğazlardaki silahsızlanma kaldırılmıştır. Türkiye artık bölgeyi askerileştirebilecek ve savunma konseptini oluşturabilecektir. Savaş gemilerinin Boğazlardan geçme meselesinde, Türkiye tarafsız ve savaş dışı ise, savaşan tarafların savaş gemileri Boğazlardan geçemeyecektir. Türkiye bir savaşa girerse veya kendisine yakın bir savaş tehlikesi karşısında görürse, diğer devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi tamamıyla Türkiye'nin kendi takdirine bırakılmıştır.

Karadeniz'de kıyası olmayan devletlerin Karadeniz'e geçirebilecekleri ve bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemilerinin cinsi, büyüklüğü ve toplam tonajı sınırlandırılıyordu ki, bu hüküm güvenlikleri bakımından Karadeniz devletlerinin lehine idi. Karadeniz devletlerinin savaş gemilerinin geçişi için de bir hayli geniş bir serbesti tanınmıştır.

#### 4.4. Boğazların Savunulması :

Sultan Beyazıt tarafından, İstanbul Boğazı'nda yaptırılan "Anadolu Hisarı", Boğazlardaki ilk Türk savunma tesisleri olmuştur. Fatih Sultan Mehmet ise, İstanbul'u fethetmek için, stratejik bakımdan, şehrin deniz yoluyla yardım almasını önlemek gereğini görmüş ve İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nı kontrol edebilmek amacıyla, 1450'lerde İstanbul Boğazı'nda Rumeli Hisarı'nı, Çanakkale Boğazı'nda Kilitbahir Kalesi'ni ve bazı top bataryalarını yaptırmıştır.

Osmanlı Devleti Deniz Kuvvetlerinin, Karadeniz ve Ege'ye tamamen ve Akdeniz'e büyük ölçüde egemen olduğu süreçte, Boğazlar bölgesinin ve deniz yolunun savunulması

<sup>17</sup> Büyüktuğrul, a.g.e., s. 648.

gerektiren bir özellik göstermemiştir. Bu deniz yolundan yararlanmak, uluslararası bir problem teşkil etmemiştir. Çünkü Karadeniz ve Ege birer Türk denizi idi. Zamanla Osmanlı Devleti'nin bu bölgelerde hakimiyeti kaybetmesi ve Karadeniz ile Ege'de diğer ülkelerin kıyı sahibi olması nedeniyle Boğazlar bölgesi gemilerin geçişi açısından uluslararası bir sorun haline gelmiştir.

Boğazların savunulmasına ilişkin en önemli olaylarından biri, 18 Mart 1915 tarihinde Müttefik İngiliz-Fransız Donanmaları'nın Çanakkale'ye deniz taarruzudur. Çanakkale Savaşı'nda göze çarpan unsur bir kara savunması gibi görünse bile aslında gemilerin batmasına yol açan ve düşman direncini büyük ölçüde kıran deniz savunması olmuştur. Savaşın Gelibolu Muharebelerine dönüşmesinden sonra, Boğazın savunulması kara birliklerinin ikmal desteğinin kesilmemesi için yapılmıştır. Bu görüşten hareketle Boğazların savunulması yine kara birliklerinin emrinde olacağı fikridir.

Her ne kadar kara birliklerinin top bataryaları zaferin ilk görünen yüzü ise de, Nusrat Mayın gemisinin döktüğü 26 adet mayın ile düşman gemilerine verilen zarar göz ardı edilemez. Ancak Türkiye'de Boğazların savunulmasını yönelik konsept Boğazların ele geçirilmesinden İkinci Dünya Savaşı sonlarına kadar bir kara savunması olarak ele alınmıştır.

Montreux Sözleşmesi ile Boğazların egemenliği alındıktan sonra, Genelkurmay Başkanlığı Boğazlara yeni bir düzen vermiştir. Her iki Boğazın savunması ayrı ayrı iki askeri birliğin emrine verilmiştir. Bu kuvvetler ise kolordu düzeyinde bir kuvvetin altına bağlanmıştır. Boğazlarda ayrıca birer Deniz Komutanlığı açılmış ve bu komutanlıklar da eğitim ve hareket açısından kolorduya bağlanmıştır. Deniz Komutanları emrinde de birer mayın mania ağı birliği ve mayın gemisi ve telsiz istasyonu verilmiştir.

Boğazların savunma konsepti açısından deniz kuvvetleri yerine kara kuvvetlerine bağlanması tartışma konusu olmuştur.<sup>18</sup> Türk Silahlı Kuvvetleri'nin Amerikalılar ile NATO'ya girişinden sonra savunma işbirliğine kadar bu konsept devam etmiştir. İki ülke işbirliğinin gelişmesine paralel olarak, Boğazların savunmasında yeni görüşler ve doktrinler ortaya çıkmıştır.

<sup>18</sup> Büyüktuğrul, a.g.e., s. 649.

Yeni savunma doktrinine göre; Boğazların uluslararası platformda stratejik önemi, bir deniz geçidi olarak değerlendirilmiş ve savunmanın temelleri buna göre değiştirilmiştir. Geçitlerin savunulmasında amaç, dosta açık, düşmana kapalı olması olarak belirlenmiştir. Yani, bu deniz yolundan, dost deniz kuvvetleri her şartta ve durumda yararlanabilecek, dost olmayanlara gereğinde kısmen veya tamamen kapatılabilecekti. Bunu sağlamak, ancak, deniz geçidi ve yolunun kontrolü ile mümkündü. Böylece, iki kıyı arasındaki bağlantı da sağlanmış olacak, Boğazlarda ve Marmara'daki geçiş güvence altına alınmış olunacaktır.

Bu deniz yolunun savunulması ve kontrolü de, kuşkusuz, Deniz Kuvvetleri'nin görevi ve sorumluluğunda olmalıydı. Deniz Kuvvetleri, durum ve şartlara göre, bu görevi açık denizden başlayarak yapabilir veya kıyıda ve denizde, gereken savunma tesislerini kurarak yürütebilirdi.

Uzun tartışmalardan sonra, bu görüş yavaş yavaş benimsenmeye başlanmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nda ve sonrasında, teknolojide ve silahlarda büyük gelişmeler görülmüş, savunma sistemlerindeki denize yönelik girişimler ile Boğazlar gibi korunması gereken hassas yerler için yeni sistemler geliştirilmiştir. Ancak bu gelişmeler karşısında silahlardaki tahrip gücünün artması nedeniyle, küçük ve sinsi taarruzlar ve bunların başarı şansı yükselmiştir. Örneğin: İkinci Dünya Savaşı'nda bir Alman Denizaltı Gemisi (U47-Yüzbaşı Prien), yetersiz korunmakta olan, İngiliz Donanması'nın Ana Üssü'ne Scapaflo'ya girmiştir. Yine buna benzer olarak, İtalyan adamtorpidoları (Yüzbaşı Luici dö la Pen) İskenderiye Limanı'na sızmaya başarmıştır. Bu iki sinsi taarruzda İngiliz Donanması'na verdirilen kayıplar, bütün harpteki en büyük kayıpları olmuştur.<sup>19</sup>

Boğazlara sahip olan Türkiye için de bu tehlike her zaman var olmuştur. Birinci Dünya Savaşı'nda, toplam yedi İngiliz Denizaltı Gemisi, onbir kez Çanakkale'den sızarak Marmara'ya girmiş, ordunun ve ulusun yaşamında büyük sıkıntılara ve kayıplara neden olmuşlardır.<sup>20</sup>

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Türk Boğazları'nın savunma sorumluluğunu üstlenmeden önce, Amerika Deniz Kuvvetleri'nden yardım alarak bazı ön hazırlıklar yapmıştır. Bu hazırlıklar:

<sup>19</sup> Şemsi Bargut, Donanma Tarihi Üzerine Konuşmalar, (Gölcük: Mayıs 2002), s. 12.

<sup>20</sup> Bargut, a.g.k., s. 10.

- Modern sabit su altı savunma sistemlerini incelemek ve öğrenmek üzere, Birleşik Amerika'ya U.S. Naval School Harbour Defense'e üst rütbeli bir Subay göndermiştir.

- İstanbul Boğazı'nın savunulmasına öncelik verilmesine karar verilmiş ve bu savunmanın stratejisi ve esasları tespit edilmiştir. Bu kapsamda Liman Kontrol Merkezleri kurulmuştur. Söz konusu merkezlerden denizaltı takip ve savunma sistemleri, süstü gemileri savunma sistemleri yerleştirilmiştir.

- İkinci Dünya Savaşı sırasında, İngiliz askeri yardımı çerçevesinde, Boğazlar'ın açığına dökülmüş bulunan Magnetic Indicator Loop sistemleri kaldırılmıştır.

- Her iki Boğazda, İngiliz yardımıyla evvelce yapılmış olan Ağ Mania Pistleri ve İskeleleri onarılmış, İstanbul Boğazı'ndaki denize atılmış durumda bulunan Muhbir Ağı ve serseri Mayın Şıpkası takviye edilmiştir.

- Her iki Boğazdaki Mayın Tesisleri, Mayın Depoları, Dehlizleri ve Mayın İskeleleri onarılmıştır.

- Personelin ikamesi için yeni binalar ve üsler kurulmuştur.

- 1954'de, Amerika'dan gelen uzmanlarla birlikte, İstanbul Boğazı Kontrollü Mayın Sistemi Projesi hazırlanmış ve Kuvvet Komutanlığınca onaylanmıştır. Yapılan anlaşma gereğince, Kontrollü Mayın Savunma Sistemi ile ilgili malzeme, Mayınlar ve özel dökücü gemi "Mehmetçik" Türkiye'ye gelmiştir.

Boğaz Komutanlıklarının Deniz Kuvvetleri'ne bağlanmasıyla, İstanbul ve Çanakkale Deniz Komutanlıkları kaldırılmıştır. Kasımpaşa'daki eski Bahriye Nezareti binasında Boğazlar ve Marmara Deniz Komutanlığı kurularak Boğazlar buraya bağlanmıştır. Bu Komutanlık, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı ve Birinci Ordu Komutanlığı ile işbirliği yapmakla görevlendirilmiştir.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın Müstahkem Mevki Komutanlıkları'nın Boğazlar ve Marmara Deniz Komutanlığı ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı kuruluşuna girmesi sonucu:

- Deniz Kuvvetleri, hemen hemen Donanma mevcuduna yakın büyük bir kadro kazanmış ve gelişme olanağı bulmuştur.

- Deniz Kuvvetleri'nin yurt savunmasında görevi, sorumluluğu ve buna karşın bütçesi ve önemi artmıştır.

- Bahriyede evvelce ihtiyaç görülmeyen "Deniz Piyade", "Deniz İstihkam" gibi yeni sınıflara ihtiyaç doğmuştur.

- Müstahkem Mevkiler, gerek savunma araç ve gereçleri, gerekse personelin yaşam şartları bakımından büyük bir gelişme göstermişlerdir.

- Avcı Botları Filotillası, Ağ ve Mayın Gemileri, asli görev yerleri olan İstanbul Boğazına kaydırılmışlar ve Boğazlar, Marmara Deniz Kolordu Komutanlığına bağlanmışlardır.

## 5. SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı eşiğinde sahip olduğu savunma mekanizmalarının bir savaşı kaldırarak düzeyde yeterli olmadığı, İtalya ve Balkan savaşlarında ortaya çıkmıştır. Bu tarihlerde Osmanlı Devleti tarafından savunma konsepti tamamen kara savunması belirlenerek kara kuvvetlerine önem verilmiştir. Bu konsept donanma ise ikinci plana atılmıştır. Savaş sonrasında ise kara savunmasının yetersiz olmasının yanı sıra denizlerde de verilen kayıplar ülkeyi yıkılma eşiğine getirmiştir. Bu savaşların ardından Almanlar ile yapılan ittifak neticesinde Osmanlı Devleti Almanya yanında Birinci Dünya Savaşı'na girmiş ve bu savaş sonucunda yenilen taraf olarak Mondros Mütarekesi'ni imzalamıştır. Mondros ile Osmanlı Devleti ağır şartlar altında barış yapmıştır. İşte bu ağır şartlardan etkilenen en önemli savunma mekanizmalarından biri de donanma olmuştur. Donanmadaki tüm gemilere işgal devletleri tarafından el konulmuş tüm silahlar ve toplar sökülüştür. Türk Milli Mücadelesi başlayınca donanmanın böyle bir durumda olması kuvvet dengelerini kara savunmasına doğru kaydırmış ve mücadele karada yapılmıştır. Osmanlı Devleti'nden kalan üç-beş parça gemi Karadeniz'e gönderilerek savaşın lojistik desteği sağlanılmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda donanma Milli Mücadele'de fazla etkili olamamıştır.

Birinci Dünya Savaşı sonrasında dünyadaki tüm siyasi ve askeri dengeler değişmiş ve güç boşlukları meydana gelmiştir. Bu boşluklar savaştan galip çıkan devletler tarafından doldurulmaya çalışılmış ancak geçmişte uzun bir süre egemen unsur olan yenik güçler bu durumu kabullenememiştir.

Birinci Dünya Savaşı ile birlikte Japonya, Avrupa devletlerinin savaşla meşgul olmalarından faydalanarak Çin üzerindeki faaliyetlerini artırmıştır. Bu gelişmeden memnun olmayan Amerika Birleşik Devletleri, Japonya'ya karşı silahlanmaya başlamıştır. Japonya ise Amerika Birleşik Devletleri'ne yeni bir silahlanma programı ile cevap vermiştir. Almanya, Versailles'in hükümlerini kabullenememiş, Birinci Dünya Savaşı sonrasında savunmasını güçlendirmeye yönelik çalışmalara başlamıştır. Mussolini, 1922 yılında İtalya'da lider olunca hedeflerini Doğu Akdeniz'e doğru yöneltmiş ve bu bölgelerden sömürge kazanmaya çalışmıştır.

Avrupa devletleri ve Amerika bir araya gelerek ikinci bir dünya savaşının önüne geçmek ve Birinci Dünya Savaşı'ndan kalan meselelerin çözümü kavuşmasını sağlamak üzere kollektif bir güvenlik anlayışı benimsemiş ve bu fikir esas alınarak Milletler Cemiyeti kurulmuştur. Milletler Cemiyeti'nin kurulmasından sonra ise silahlanma yarışının azaltılması için tedbirler alınmıştır. Bu kapsamda yapılan çalışmalarda deniz silahlarının sınırlandırılmasına ilişkin olarak ülkelerin sahip olduğu gemi tonajları azaltılmış, gemi ve silah üretimlerine sınırlamalar getirilmiştir.

Avrupa'da bu durum sürer iken Osmanlı Devleti'nin yıkılması ile kurulan Türkiye Cumhuriyeti, Atatürk'ün liderliğinde kendi iç meselelerinin yanısıra yurtdışında da kendini kabul ettirmek ve Avrupa'da bir yer sahibi olmak üzere çalışmalara başlamıştır. Bu çalışmalardan en önemlilerinden biri de yeni kurulan Cumhuriyet Donanması'dır. Cumhuriyet Donanması, Avrupa'daki bu çalkantılar ile hayat bulmaya çalışmış, silahsızlanma politikalarına karşın Atatürk döneminde temel gelişimini sağlamıştır.

Mondros Mütarekesi'ni imzalayan Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'nda ağır kayıpları olmuş ve geride kalan gemilere de işgalci devletler tarafından el konulmuştur. Kurtuluş Savaşı'nın başarı ile sonuçlanması ve Lozan Antlaşması'nın imzalanması ile birlikte Osmanlı Devleti'ne ait donanma işgal güçlerinden Türkiye'ye devredilmiştir. Genel olarak geriye kalan gemiler incelenecek olursa; altı kruvazör, beş destroyer, yedi torpidobot, yedi ganbot, bir korvet, üç mayın dökücü ve muhtelif hafif motorbotlar vardır. Bu gemilerden kruvazör, destroyer ve korvet sınıfı olanları yaralı ve onarıma muhtaç durumdadırlar. Geriye kalan ufak tonajlı gemilerin ise onarıma alınmaları gerekmektedir. Ancak, onarımları yapacak tersaneler faal halde değildir. Donanma personeli savaşla birlikte dağılmış, eğitimler yapılmaz duruma gelmiştir. Cumhuriyet Donanması, geriye kalan bu miras ile kurulmaya çalışılmıştır.

Bahriyeye ayrılan kısıtlı bütçe ile onarıma muhtaç gemiler süratle bakıma alınmıştır. Özellikle Atatürk'ün 1924 yılında Hamidiye gemisi ile yaptığı seyahat sonrasında bu faaliyetler hızlandırılmıştır. Öncelikle Yavuz'un onarımı için yurt dışından bir havuz alınarak onarımlara başlanmıştır. Çünkü Yavuz, o dönemde Türkiye'nin sahip olduğu en güçlü gemidir. Bu geminin faal hale getirilmesi ile donanmanın temeli oluşturulacak ve eski gemilerin de katılımı ile, en azından Ege'de karasuları korunabilecektir. Bu faaliyetler devam ederken İtalya ve Hollanda'ya gemi siparişleri yapılmıştır. 1925 yılından 1936 yılına kadar Türk Donanması'na milli bütçe ile dört adet destroyer, üç adet hücumbot ve dokuz adet

denizaltı alınmıştır. Teknik olarak bir hayli üstün ve modern olan bu gemiler donanmaya katıldıktan sonra Türk Donanması büyük bir güç haline gelmiştir.

Personelin eğitimi için Türkiye'ye Almanya'dan askeri bir heyet getirilerek, eğitim seviyesi artırılmış, yeni talimat ve yönergeler yapılarak eğitim belli bir disiplin altına alınmıştır.

Taşkızak ve Gölcük Tersaneleri faal hale getirilmiş, yurt dışından deniz sanayisinde kullanılmak üzere malzemeler alınmış, Yavuz'u havuzlamak üzere yine yurt dışından bir havuz alınarak tersanelerin onarım kapasiteleri artırılmıştır.

Yukarıda sıralanan gelişmeler devam ederken Türk Deniz Kuvvetleri, Deniz Bakanlığı'nın kurulması ile Cumhuriyet'in ilanından sonra ilk düzenli teşkilatına kavuşmuştur. Deniz Bakanlığı'nın kurulmasında Atatürk'ün ve bahriye kökenli milletvekillerinin emek ve çabaları büyüktür. Çünkü bakanlığın kurulma aşamasında alınacak olan kararlar ekonomik olarak ülkeyi bir hayli zor duruma düşürecekti. Bu durum ise birçok milletvekilini bakanlığın kurulması ve donanmaya ilişkin yeni bir programın yapılmasında çekimser bırakmış, bir kısım milletvekilini ise karşı teze itmiştir. Ancak Deniz Bakanlığı'nın kurulması ve yapılan faaliyetler bu programa karşı gelenleri yanıltmıştır.

Türkiye'nin üç tarafının denizler ile çevrili olması, Yunanistan, İngiltere ve Fransa ile Lozan sonrasında bir takım sorunların kalması, Doğu Akdeniz'de İtalya'nın bir takım hedef ve istekleri olması Türk Donanması'nın kurulması için temel sebepler olmuştur. Atatürk ve eski bahriye kökenli milletvekilleri, yukarıda sıralanan tehditlerin deniz savunması ile caydırılabileceğini veya bir saldırı durumunda püskürtmenin yapılabileceğini düşünmüş olduklarından donanma üzerine eğilmişlerdir. Nitekim Atatürk, 1924 yılında daha önce de değindiğimiz gibi savunmaya ilişkin Hamidiye'nin hatıra defterine yazdığı şu satırlarında bu düşüncesini dile getirmiştir. “...*Hudutların mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk devletinin donanmasının da mühim ve büyük olması gerektir...*”.

Deniz ticaretinin yapılması için güçlü bir deniz filosuna ve bu filoyu koruyacak güçlü bir donanmaya ihtiyaç vardır. İngiltere 18. yüzyıldan itibaren deniz filolarını güçlendirerek dünyanın dört bir yanında sömürgeler elde etmiş, bu sömürgelerine ticaret yapacak olan deniz yollarının güvenliğini de donanması ile sağlamıştır. Bu gerçekler bir ülkenin deniz yollarını

kullanarak nasıl güçlü bir seviyeye geldiğinin açık bir örneğidir. Bu örnekten yola çıkarak Türk Hükümeti, donanmanın güçlendirilerek deniz yolları emniyetinin sağlanmasının önemli olduğunu vurgulamıştır. Yine 1924 yılında Atatürk'ün Hamidiye gemisindeki şu sözleri bu düşüncenin ürünüdür. *"...Donanma, sadece kıyı koruyacak bir kuvvet değil, bundan daha önemli olarak denizyollarının güvenliğini sağlayacak bir kuvvettir..."* Atatürk bu konuşmasının devamında deniz sanayi ve ticaretinin de önemini vurgulamıştır. Türkiye'nin kısa sürede sanayi devrimini gerçekleştirmesi ile kendi gemilerimizi inşa ederek gemi sektöründe yurt dışına bağımlılığımızın sona ermesini hedeflemiştir. Böylece güçlü bir donanma yaratmak için kendi imkanlarımız kullanılacaktır. Bu düşünce ışığında Türkiye, Gölcük Tersanesi'nde İsmet İnönü zamanında gemi üretimlerine başlamıştır.

Yavuz'un onarılması maksadıyla havuzlanması esnasında meydana gelen bir kaza nedeniyle Yavuz havuzdan düşmüş ve donanma tarihinde önemli bir yeri olan Yavuz-Havuz davası gündeme gelmiştir. Yavuz-Havuz davası, İsmet Paşa tarafından Bahriye Vekili İhsan Bey hakkında verilen önerge ile başlamış ve dava İhsan Bey'in suçlu bulunmasıyla sona ermiştir. Bu olay sonunda ise Deniz Bakanlığı kaldırılarak Milli Savunma Bakanlığı bünyesinde bir müsteşarlık kurulmuştur. Teşkilat yapısındaki bu değişim donanmanın teknik anlamda gelişimini etkilememiştir.

Türk Donanması, yukarıda sıralanan gelişmelerin sağlanması ile Türkiye'nin savunmasındaki yerini almıştır. Avrupa'da yaşanan siyasi gelişmeler paralelinde Türk Donanması tatbikatlar yaparak Yunanistan, İngiltere, İtalya ve Balkan devletlerine varlığını göstermiştir. İlk olarak 1928 yılında Yunanistan'a karşı Çanakkale açıklarında bir tatbikat gerçekleştirilmiştir. 1933 yılında İngiltere'yle yaşanan bir sorun nedeniyle Ege ve Akdeniz'de tatbikat yapılmış ve ardından 1934 yılında Mussolini'nin Doğu Akdeniz'deki hedeflerini açıkça belirtmesi üzerine Akdeniz'de başka bir tatbikat daha yapılmıştır. Bu tür tatbikatlar Türk Donanması'nın karasularımızdaki alaka ve menfaatlerimizi koruyabileceğini göstermiştir.

Türk Donanması, savunmaya ilişkin rolünün yanı sıra Atatürk döneminde diplomatik ilişkilerde de yer almıştır. İngiltere, Yunanistan, Yugoslavya, İran ve Afganistan gibi birçok ülkenin lideri ve devlet adamı donanma ile karşılaşmıştır. İngiliz Kralı'nın taç giyme töreninde donanma görevlendirilmiş, Cumhuriyet döneminin Malta'ya ilk ziyareti Türk Donanması tarafından yapılmıştır. Balkan Antantı öncesinde donanma, Bulgaristan'a

gönderilmiş ve antantın oluşmasına diplomatik olarak katkıda bulunmuştur. Ayrıca yurt dışında yapılan üst düzey görüşmelerin çoğunda donanma kullanılmıştır.

18. yüzyılın başlarından itibaren donanmaların dışişlerinde kullanılması devletler tarafından zorunlu bir gelenek haline gelmiştir. Çünkü donanmalar ülkelerini yüzlerce mil ötede temsil edebilecek birer güç kaynağı olmakla beraber gittikleri yerlere sahip oldukları ülkelerin kültürlerini ve geleneklerini de götürmüşlerdir. Bu gerçeği bilen Atatürk bir söyleşide *“Deniz kuvvetini yalnız askeri bir kuvvet olarak düşünenlerden değilim. Bu kuvvetlerin dış politikada da büyük etkileri vardır; en büyük sanat ve kültür temsilcisidir.”* diyerek donanmanın sadece bir savunma mekanizması olmadığını ayrıca sanat ve kültür temsilcisi olduğunu vurgulamıştır. Türkiye, yukarıdaki düşünceler paralelinde donanmasını bir temsil kaynağı olarak kullanmıştır.

Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanmasından sonra donanmanın yurt üzerindeki etki alanları genişlemiştir. Klasik merkezîyetçi askeri yönetim düzeninden ayrı, tüm dünyanın kabul gördüğü boğaz savunma konseptine uygun bir teşkilat donanma bünyesinde kurulmuştur. Bu savunma konsepti kapsamında; Boğaz komutanlıklarının kurulması, mayın sistemlerinin kullanılması, piyade ve istihkam gibi yeni deniz sınıflarının ortaya çıkması, boğaz savunma sistemlerinin kurulması gibi gelişmeler yaşanmıştır. Bu gelişmelere paralel olarak donanmanın işlevleri genişlemiş ve Türkiye deniz savunması açısından İkinci Dünya Savaşı'na hazır hale gelmiştir.

Türk Donanmasının da katkılarının göz ardı edilemeyeceği Atatürk'ün izlediği Türk dış politikası ile Türkiye Cumhuriyeti dünyada güçlü ve prestij sahibi bir ülke olarak yerini almıştır.

## KAYNAKLAR

### 1. Belgeler, Söylev ve Demeçler :

Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, **Atatürk'ün Tamim, Telgraf ve Beyannameleri**, Ankara, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, 1991.

Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri-I**, Ankara, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, 1991.

Borak, Sadi, **Atatürk'ün Resmi Yayınlara Girmemiş Söylev, Demeç, Yazışma ve Söyleşileri**, 2. Baskı, İstanbul, Kaynak Yayınları, 1997.

Dz.K.K.lığı, **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, Ankara, Dz.K.K.lığı, 1997.

Dz.K.K.lığı, **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, Ankara, Lalahan Deniz Arşiv Müdürlüğü.

T.T.K., **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri**, Ankara, T.T.K., 1952.

**T.B.M.M. Tutanak Dergisi**, Dönem II, Cilt 2.

**T.B.M.M. Gizli Celse Zabıtları**, Cilt-I (24 Nisan 1920-21 Şubat 1921), İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 1999.

**T.B.M.M. Gizli Celse Zabıtları**, Cilt-II (17 Mart 1921-25 Şubat 1922), İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 1999.

**T.B.M.M. Gizli Celse Zabıtları**, Cilt-III (6 Mart 1922-27 Şubat 1923), İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 1999.

**T.B.M.M. Gizli Celse Zabıtları**, Cilt-IV (2 Mart 1923-25 Teşrinievvel 1934), İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 1999.

### 2. CD-Rom :

**Deniz Gücü Tarihi**, Tuzla, Deniz Harp Okulu Komutanlığı, 2001.

**Donanma Tarihçesi**, Gölçük, Donanma Komutanlığı, 2000.

### 3. İnternet :

“Boğazlar Rejimi Hakkında Montreux’da 20 Temmuz 1936 Tarihinde İmza Edilen Mukavelename”, ([www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/montro.html](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/montro.html)), 10 Temmuz 2003.

Güvenç, Serhat, “Building a Republican Navy in Turkey : 1924-1939”, **International Journal of Naval History**, (Nisan 2002), ([www.ijnhonline.org/Apr02/article\\_guvenç\\_turkey\\_navy.doc.html](http://www.ijnhonline.org/Apr02/article_guvenç_turkey_navy.doc.html)), 10 Temmuz 2003.

#### 4. Kitaplar :

Akgüner, Nejat, **Donanma Komutanlığı Tarihçesi-2002**, İstanbul, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi Müdürlüğü, 2002.

Akşin, Aptülahat, **Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasisi**, Ankara, TTK, 1991.

Armaoğlu, Fahir, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi**, 12. Baskı, İstanbul, Alkım Yayınevi, 1999.

Ateş, Toktamış, **Siyasal Tarih**, 4. Baskı, İstanbul, Der Yayınları, 1997.

Aydemir, Şevket Süreyya, **Tek Adam (1922-1938)**, Cilt III, 16. Baskı, Remzi Kitabevi, 1999.

Aydemir, Şevket Süreyya, **İkinci Adam (1938-1950)**, Cilt II, 7. Baskı, Remzi Kitabevi, 2000.

“Birinci Dünya Savaşı”, **Dünya Savaşları Ansiklopedisi**, Cilt I, Görsel Yayınları, İstanbul, [t.y.].

“Birinci Dünya Savaşı”, **Dünya Savaşları Ansiklopedisi**, Cilt II, Görsel Yayınları, İstanbul, [t.y.].

Birsel, Cemil, **Türk Boğazları**, İstanbul, 1948.

**Bir Yurttaş Yaratmak**, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 1998.

Bargut, Şemsettin, **Birinci Dünya Harbinde ve Kuruluş Savaşında Türk Deniz Harekatı**, Ankara, Deniz Basımevi, 2000.

Besbelli, Saim, **Atatürk ve Türk Denizciliği**, Ankara, yayınevi yok, 1975.

Büyüktuğrul, Afif, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, İstanbul, Deniz Basımevi, 1983.

Büyüktuğrul, Afif, **T.C. Donanmasının 50. Yılı**, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1973.

Büyüktuğrul, Afif, **Büyük Atamız ve Türk Denizciliği**, Ankara, Deniz Basımevi, 1975.

Büyüktuğrul, Afif, **İkinci Dünya Harbinde Deniz Harp Sanatı**, İstanbul, Deniz Basımevi, 1964.

Çoker, Fahri, **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Ankara, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 1994.

Dz.K.K.lığı, **Cumhuriyet Donanması (1923-2000)**, Ankara, Dz.K.K.lığı, 2000.

Erkin, Feridun Cemal, **Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi**, Ankara, 1968.

Ertuğrul, **20. Y.Y.da Egemenlik ve Türk Deniz Kuvvetleri**, Ankara, Genelkurmay Başkanlığı, 1935.

Ezherli, İhsan, **TBMM (1920-1992)**, Ankara, TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, 1992.

Genelkurmay Başkanlığı, **Atatürk ve Donanma**, Cilt 1-4, Ankara, Genelkurmay Başkanlığı, 1999.

Genelkurmay Başkanlığı, **Türk İstiklal Harbi**, Ankara, Genelkurmay Başkanlığı, 1961.

Gönlübol M., Sar C., **Atatürk ve Türkiye'nin Dış Politikası**, Ankara, ATAREM, 1997.

Gülen, Nejat, **Dünden Bugüne Bahriyemiz**, İstanbul, Kastaş Yayınları, 1988.

Hobsbawm, E.J., **Sanayi ve İmparatorluk**, Çev: Abdullah Ersoy, Ankara, Dost Kitabevi, 1998.

Karal, Enver Ziya, **İngiltere'nin Akdeniz Hakimiyeti Hakkında Vesikalar 1798-1805**, İstanbul, Maarif Matbaası, 1941.

Karabekir, Kazım, **Ankara'da Savaş Rüzgarları, II. Dünya Savaşı**, İstanbul, Emre Yayınları, 1995.

Karabekir, Kazım, **İngiltere, İtalya ve Habeş Harbi**, İstanbul, Emre Yayınları, 1995.

Karacan, Ali Naci, **Lozan Konferansı ve İsmet Paşa**, Ankara, Bilgi Yayınevi, 1993.

Kocabaş, Süleyman, **Türkiye ve İngiltere**, İstanbul, Vatan Yayınları, 1985.

Kocatürk, Utkan, **Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Kronolojisi (1918-1938)**, Ankara, 1983.

Livezey, William E., **Mahan'a Göre Deniz Gücü**, çev: İlyas FİDAN, Harp Akademileri Basımevi, 1979.

Mahan, A.T. , **The Influence Of Seapower Upon History 1660-1783**, New York 1983

Meray, Seha L., Olcay, Osman, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Çöküş Belgeleri**, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1977.

Metel, Raşit, **Atatürk ve Donanma**, İstanbul, Deniz Basımevi, 1966.

Metel, Raşit, **Türk Denizaltı Tarihi**, İstanbul, Deniz Basımevi, 1960.

Özgüldür, Yavuz, **Türk-Alman İlişkileri (1923-1945)**, Ankara, Gnkur. Basımevi, 1993.

Sagay, Reşat, **19.Yüzyıl ve 20. Yüzyılda Büyük Devletlerin Yayılma Siyasetleri ve Milleterarası Önemli Meseleler**, İstanbul, İş Bankası Yayınları, 1972.

Saner, Nejat, **Atatürk Dönemi 19 Altın Yılın Öyküsü**, İstanbul, Milliyet Yayınları, 1975.

- Sancar, Necdet, **İsmet İnönü ile Hesaplaşma**, İstanbul, 1975.
- Sander, Oral, **Siyasi Tarih**, 9. Baskı, Ankara, İmge Kitabevi, 2001.
- Soyupak, Kemal, **Silahlı Kuvvetlerin Teşkilatı ve Görevleri**, Cilt 10, İstanbul, yayınevi yok, 1983.
- Şehsuvaroğlu, Haluk, **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, Deniz Basımevi, 1965.
- Taneri, Aydın, **Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri**, Ankara, Kültür Bakanlığı, 1971.
- Türkdoğan, Berna, **Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası-Makaleler**, Ankara, ATAREM, 2000.
- Uçarol, Rifat, **Siyasi Tarih**, 5. Baskı, İstanbul, Filiz Kitapevi, 2000.
- Uzunçarşılı, İ. Hakkı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, Ankara, T.T.K., 1988.
- Ünlü, Rasim, **Atatürk Döneminde Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşum ve Gelişim Süreci**, İstanbul, İ.Ü., 1996.
- Yavuz, Celalettin, **Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar**, İstanbul, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı, 2000.
- Yıldırım, Hüseyin, **Atatürk ve Deniz**, Ankara, Deniz Basımevi, 2001.
- Yılmaz, Veli, **Siyasi Tarih**, Ankara, Genelkurmay Başkanlığı, 1998.

##### 5. Konuşmalar :

- Bargut, Şemsettin, **Donanma Tarihi Üzerine Konuşmalar**, (Gölcük: Mayıs 2002).
- Bayat, Mert, **Donanma Tarihi Üzerine Konuşmalar**, (Gölcük: Mayıs 2002).
- Denizalp, Celal, **Donanma Tarihi Üzerine Konuşmalar**, (İstanbul, Gölcük: Mayıs 2002).

##### 6. Makaleler :

- Akkaya, İbrahim, "Bir Erkin Vardı", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 554, (Mayıs 1986), s. 24-31.
- Bayat, Mert, "Atatürk'ün Deniz Stratejisi," **Harp Akademileri Özel Bülten Eki**, Sayı 160, (Kasım 1988), s. 2-10.
- Besbelli, Saim, "Meşrutiyet Donanması," **Donanma Dergisi**, Sayı 75/437, (Nisan 1962), s. 65-72.

Besbelli, Saim, "İstibdat Devrinin Osmanlı Donanması", **Donanma Dergisi**, Sayı 76/440 (Ocak 1963), s. 15-23.

Büyüktuğrul, Afif, "Napoleon Savaşlarında Deniz Satveti", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 78/476 (Ocak 1972), s. 8-13.

Büyüktuğrul, Afif, "Dünkü ve Bugünkü Akdeniz", **Donanma Dergisi**, Sayı 77/444 (Ocak 1964), s. 15-21.

Demirel, Ergun, "Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Deniz Kuvvetleri", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 523, (Mart 1983), s. 4-6.

Engin, Coşkun, "Bahriye Vekaleti", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 531, (Kasım 1983), s.15-25.

Engin, Fahri, "Atamız ve Deniz Kuvvetleri", **Yakın Tarihimiz Dergisi**, Sayı 41, (Nisan 1962), s. 30-35.

Erendil, Muzaffer, "Milli Strateji ve Güç", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Sayı 274, (Haziran 1980), s. 15-18.

Erdem, Şerafettin, "Anılarda Gölcük", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 551, (Mayıs 1991), s. 28-40.

Erdem, Şerafettin, "Anılarım-II", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 559, (Mart 1994), s. 94-99.

Güvenç, Serhat, "Yabancı Arşivlere Göre Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türk Deniz Kuvvetleri", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 586, (Mart 2003), s. 3-8.

Kayabalı İ., Arslanoğlu C., "Çağdaş Donanma Anlayışı Bakımından Türk Deniz Kuvvetlerinin Tarihçesi ve Bugünkü Durumu", **Doruk Dergisi**, (1976), Sayı 1, s. 54-65.