



MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ'NİN BİRİNCİ YILINDAKİ İHLALİNE TÜRKİYE'NİN YAKLAŞIMI

TURKEY'S APPROACH TO THE VIOLATION OF THE MONTREUX STRAITS CONVENTION IN THE FIRST YEAR

Gültekin K. BİRLİK 

Doç. Dr., Atılım Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Sosyal Bilimler Ortak Dersler Bölümü, gultekinbirlik@atilim.edu.tr

Makale Bilgisi

Türü: Araştırma makalesi
Gönderildiği tarih: 2 Ağustos 2022
Kabul edildiği tarih: 17 Ekim 2022
Yayınlanma tarihi: 20 Aralık 2022

Article Info

Type: Research article
Date submitted: 2 August 2022
Date accepted: 17 October 2022
Date published: 20 December 2022

Anahtar Sözcükler

Montreux Boğazlar Sözleşmesi; İkinci Dünya Savaşı; Türk Dış Politikası; Nyon Anlaşması; Deniz Haydutluğu; İstanbul ve Çanakkale Boğazı; Marmara Denizi; Akdeniz.

Keywords

Montreux Straits Convention; World War II; Turkish Foreign Policy; Nyon Agreement; Piracy; Istanbul and Dardanelles Straits; Marmara Sea; the Mediterranean

DOI

10.33171/dtcjournal.2022.62.2.2

Öz

Revizyonist ve anti-revizyonist devletlerin İspanya İç Savaşı üzerinden karşılıklı olarak yürüttükleri mücadele sonucu, Ağustos 1937'de biri Türk karasularında olmak üzere iki Cumhuriyetçi İspanyol gemisi Bozcaada önünde denizaltılarca batırılmış ve Marmara Denizi'nde yabancı denizaltı tespit edilmiştir. 24 Ağustos 1937'deki Bakanlar Kurulu Kararnamesiyle, Çanakkale Boğazı dışında herhangi bir tedbir alınmazken, bir yıl önce imzalanmış olan Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni ihlal eden Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltının teslim olması istenmiş, karşı koyması halinde imhası için emir verilmiştir. Marmara Denizi'nde yabancı denizaltının tekrar tespiti sonrasında, 9 Eylül 1937'deki Kararnameyle, izinsiz olarak Marmara Denizi'ne girecek yabancı denizaltıların teslim teklifine karşı çıkmaları halinde imha edilmeleri gerektiği kararı tekrar alınmıştır.

İç savaştan kaynaklanan deniz haydutluğu eylemlerinin Akdeniz'de yoğun olarak yaşanması sonucunda, 14 ve 17 Eylül 1937 tarihlerinde deniz haydutluğuna karşı, Türkiye'nin de katıldığı Akdeniz Anlaşmaları imzalanmıştır. Türkiye hem Akdeniz Anlaşmalarını yerine getirmek hem de Montreux Boğazlar Sözleşmesi ihlallerini önlemek için meçhul denizaltılara karşı 30 Eylül 1937'de birtakım tedbirler almıştır. Türkiye Akdeniz Anlaşmaları gereğince bütün karasularında deniz haydutluğuna karşı tedbir alması gerekirken, mevcut deniz gücünü dikkate alarak, 30 Eylül 1937'de Bakanlar Kurulunca kabul edilen ilk talimatname ile sadece Çanakkale Boğazı çıkışında tedbir almıştır. İkinci talimatname ile de Marmara Denizi'nde ve Boğazlarda deniz ulaşımının emniyeti için tedbirler almıştır.

Marmara Denizi'ne yabancı denizaltının girmesinin ve İki Cumhuriyetçi İspanyol gemisinin Bozcaada önünde batırılmasının nedeni, Sovyetler Birliği'nin Cumhuriyetçi İspanyollara yardımını engellemektir. 1937'de artan deniz haydutluğu nedeniyle, Sovyetler Birliği Akdeniz yolunu kullanmaktan vazgeçmiş ve yardımını Fransa üzerinden göndermek zorunda kalmıştır. Gerek bu durum, gerekse Türkiye'nin aldığı tedbirler, Çanakkale Boğazı çıkışında deniz haydutluğunun sona ermesini ve Marmara Denizi'nde meçhul denizaltı faaliyetlerinin son bulmasını sağlamıştır.

Abstract

As a result of the struggle between revisionist and anti-revisionist states due to the Spanish civil war, in August 1937, two Republican Spanish ships, one in Turkish territorial waters, were sunk by submarines in front of Bozcaada, and a foreign submarine was detected in the Sea of Marmara. With the Decree of the Board of Ministers on August 24, 1937, no measures were taken except for the Dardanelles Strait, and the foreign submarine in the Sea of Marmara, which violated the Montreux Straits Convention that was signed a year ago, was requested to surrender, and an order was given for its destruction if it resisted. After the foreign submarine was seen again in the Sea of Marmara, on 9 September 1937, with the Decree of the Board of Ministers, it was decided that the submarines that would enter the Sea of Marmara without permission should be destroyed if they objected to the surrender call.

As a result of the high frequency of piracy activities resulting from the civil war in the Mediterranean, the Mediterranean Agreements, of which Turkey was also a participant, were signed on 14 and 17 September 1937 against piracy. Turkey took measures against submarines on September 30, 1937, both to fulfill the Mediterranean Agreements and to prevent violations of the Montreux Straits Convention. While Turkey was required to take measures against piracy in all territorial waters in accordance with the Mediterranean Agreements, it took measures only at the exit of the Dardanelles, with the first Directive accepted by the Board of Ministers on September 30, 1937, taking into account its current naval power. With the Second Directive, she took measures for the safety of maritime transportation in the Sea of Marmara and the Straits.

The reason why two Republican Spanish ships were sunk in front of Bozcaada and foreign submarines were seen in the Sea of Marmara was to prevent the Soviet Union from helping the Republican Spaniards. In 1937, due to increased piracy, the Soviet Union gave up using the Mediterranean route and had to send its aid via France. Both this situation and the measures taken by Turkey caused the piracy to end at the exit of the Dardanelles Strait and the end of submarine activities in the Sea of Marmara.

Giriş

Birinci Dünya Savaşı'nın oluşturduğu düzeni sürdürmek isteyen İngiltere ve Fransa'nın öncülüğündeki devletler anti-revizyonist bloğunu, düzeni değiştirmek isteyen Almanya ve İtalya'nın öncülüğündeki devletler ise revizyonist bloğunu oluşturmuş, Avrupa'daki bu bloklaşma hareketi 1935'ten sonra iyice şiddetlenmiştir (Gönlübol ve Kürkçüoğlu, 2000, s. 12). 1931 yılından itibaren Avrupa'da ortaya çıkan buhranlar karşısında, Lozan Barış Anlaşması'yla Misakı Milli'yi tam olarak gerçekleştirilememiş olsa da Türkiye Avrupalı devletlerin yaptığı gibi buhranları çıkarları gereği kullanma yolunu seçmemiş, aksine kolektif barışın ve güvenliğin savunuculuğunu yaparak anti-revizyonist bir politika izlemiştir. 1935'ten sonra Doğu Akdeniz'de İtalya'nın oluşturduğu tehdit karşısında, Türkiye anti-revizyonist politikayı iyice benimsemiş, barışın korunmasında ve saldırganlara karşı tedbir alınmasında İngiltere ve Fransa ile iş birliğine özellikle önem vermiştir (Armaoğlu, 1992, s. 335).

24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Anlaşması ile Marmara Denizi'ndeki Adalar ile İstanbul Boğazı'nda (30 km. lik) ve Çanakkale Boğazı'nda (40 km. lik) bir alan askerden arındırılmış, Boğazlardan ticaret gemilerinin serbestçe geçmesi ilkesi benimsenmiş ve serbest geçişle ilgili düzenlemeleri yürütmek üzere Uluslararası Boğazlar Komisyonu oluşturulmuştu (Armaoğlu, 1992, s. 343). Lozan Barış Anlaşması ile oluşturulan askersiz bölge gibi, Uluslararası Boğazlar Komisyonu da Türkiye'nin egemenliğine sınırlama getirmişti (Gönlübol ve diğerleri, 1993, s. 120). Türkiye'nin anti-revizyonist devletlerle olan iyi ilişkisinin etkisiyle, 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi'yle Uluslararası Boğazlar Komisyonu kaldırılarak yetkileri Türkiye'ye devredilmiş, askersiz alanlar tekrar askeri hale getirilerek Türk ordusu tarafından Boğazların kontrolü sağlanmış, böylece Boğazlar Türkiye'nin mutlak olarak egemenliğine girmiştir.

Dünya kamuoyunda, askersiz bölgelerin kaldırılması Türkiye'nin gücünün artması şeklinde algılanmıştır. Uluslararası Boğazlar Komisyonunun kaldırılmasının ise Türkiye'nin diplomatik pozisyonunu güçlendirdiği ya da zayıflattığıyla ilgili net bir yargıya varılamamıştır. Bununla birlikte, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'yle Türkiye'nin sadece Boğazların güvenliğini sağlama sorumluluğunu değil, aynı zamanda Boğazlardan serbest geçiş özgürlüğünü güvence altına alma sorumluluğunu da üstlendiği yorumları yapılmıştır (DeLuca, 1975, s. 5).

İspanya'daki iç savaş, bloklar arasındaki gerginliği iyice artırmış (Armaoğlu, 1992, s. 263-268), İkinci Dünya Savaşı öncesinde Akdeniz'i hassas bir hale sokmuştur (Akşin, 1991, s. 226). Bu nedenle iç savaş hakkında kısa bir bilgi vermek yerinde olacaktır. 1923'te yaptığı ihtilalle İspanya'da iktidara gelen General Miguel Primo de Rivera (Vincent, 2007, s. 106) 1929 ekonomik bunalımı sonucu yaşanan finansal çöküntü ve siyasi krizler nedeniyle, 1930 yılında İspanya'yı terk etmek zorunda kalmıştır (Asuero (Ed.), 2006, s. 293, 294). Bunun sonucunda Kral 13. Alfonso 14 Nisan 1930'da İspanya'yı terk etmiş ve aynı gün Cumhuriyetçiler tarafından ikinci cumhuriyet ilan edilmiştir (Payne, 2011, s. 118). Manuel Azana liderliğindeki cumhuriyetçiler, kilise ve ordunun etkisini azaltmak için, devletin kiliseye yaptığı yardımlar ile kilisenin öğretim kurumlarındaki etkisini ortadan kaldırılmak istemiş, asker sayısını azaltarak orduyu modernleştirmeyi amaçlamıştır. Ancak bunlar kamuoyunu bölmüş, 1931'den 1936'ya kadar yapılan seçimler sonucunda kısa süreli olarak on beş hükümet İspanya'da iktidara gelmiştir (Asuero (Ed.), 2006, s. 293, 294). 16 Ocak 1936'daki seçimleri Sovyet yanlısı olan "Halk Cephesi" kazanmış ve Manuel Azana cumhurbaşkanı seçilmiştir (Payne, 2012, s. X). Ancak, sol partilerin ittifakıyla kurulan Halk Cephesi hükümetinin kilise karşıtı eylemleri ve İspanya'da yaşanan şiddet, toplumda uzlaşmaz iki cephenin ortaya çıkmasına sebep olmuştur (Asuero (Ed.), 2006, s. 293, 294).

Milliyetçilerin askeri isyanı 17 Temmuz 1936'da (Vincent, 2007, s. 136) Afrika'daki İspanya topraklarında ortaya çıkmış ve kısa sürede Güney İspanya'ya yayılarak Cumhuriyetçilerle iç savaşının başlamasına sebep olmuştur. Bunun sonucunda Cumhuriyetçi hükümet 4 Kasım 1936'da Madrid'den Valencia'ya taşınmak zorunda kalmıştır (Payne, 2011, s. 135; Payne, 2012, s. X). İspanya İç Savaşı'nda Franco'nun liderliğindeki¹ sağcılar Milliyetçi, Manuel Azana'nın liderliğindeki solcular ise Cumhuriyetçi olarak adlandırılmıştır. İngiltere ve Fransa İspanya İç Savaşı'na karışmama politikasını benimserken, Sovyetler Birliği Cumhuriyetçilere, İtalya ve Almanya ise Milliyetçilere yardım yaparak iç savaşta karşı karşıya gelmiştir (Casanova, 2010, s. 213, 214). Sovyetler Birliği ile İngiltere ve Fransa resmi hükümet olarak seçilmiş olan Cumhuriyetçi hükümeti kabul ederken, Almanya ile İtalya Milliyetçi hükümeti yasal olarak görmüştür (Aydın Tarihi, S: 41, s. 336).

¹ İspanya ordusunda bir general olan Francisco Franco Bahamonde, 1 Ekim 1936'da Milliyetçilerin lideri olmuştur (Payne, 2000, s. XV-XVI, 67).

Cumhuriyetçilerin ve Milliyetçilerin iç savaşta birbirlerinin gemilerine Akdeniz’de yaptığı saldırılar, 1937’nin başından itibaren yoğunlaşmıştır. Bunun yanı sıra, Akdeniz’de görülen saldırılar, İtalya başta olmak üzere bazı büyük devletler tarafından da yapılmıştır (Payne, 2012, s. 206). Dışarıdan Cumhuriyetçilere yardım etmek ancak Fransa üzerinden veya Akdeniz’den mümkün olabilirdi. İç savaşa karışmama politikasını benimsediğinden, Fransa yolunun kullanılması olası değildi. Bu yüzden Sovyetler Birliği’nin Cumhuriyetçilere yardımı Akdeniz’den yapılmak zorundaydı ve o dönemde Boğazlar bu amaçla yoğun olarak kullanılmaktaydı. Bu durum karşısında, Sovyet yardımını engellemek isteyen Milliyetçi hükümet için Boğazların kapatılması büyük önem taşımaktaydı (Alpert, 2013, s. 256).

Milliyetçi hükümet Ağustos 1937’de İtalya’ya, Sovyetler Birliği’nin Cumhuriyetçi hükümete büyük miktardaki yardımının Karadeniz’den yola çıkartıldığını haber vermiştir. İtalya bu yardımı durdurmak amacıyla dört denizaltısını Milliyetçi hükümete ödünç olarak vermiş ve 12 Ağustos’ta da İtalyan denizaltıları operasyonlara başlamıştır (Gretton, 1975, s. 104, 105). Hemen sonrasında, Bozcaada önünde 15 Ağustos 1937 ve 18 Ağustos 1937’de Cumhuriyetçi hükümetin iki gemisi batırılmıştır (Alpert, 2013, s. 256). Ağustos 1937’de, Çanakkale Boğazı çıkışında biri Türk karasularında olmak üzere iki geminin meçhul denizaltılarca batırılmasının yanı sıra, Montreux Boğazlar Sözleşmesi’ne aykırı olarak Marmara Denizi’ne Türkiye’den izin almadan yabancı denizaltılar da girmiştir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi imzalandıktan bir yıl sonra gerçekleşen bu ihlaller nedeniyle, Montreux Boğazlar Sözleşmesi, dolayısıyla Türkiye’nin Boğazlardaki egemenliği Avrupa basınında gündeme getirilmiş ve sorgulanmıştır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nin imzalanmasından sonra, ilk ve son kez olarak Sözleşme’nin açık bir şekilde ihlal edilmesi karşısında, Türkiye’nin nasıl bir yaklaşım sergilediği ve özellikle de ne tür tedbirler aldığı ile ilgili akademik bir çalışma bulunmamaktadır. Araştırılmamış olan bu konunun incelenmesi, bu çalışmanın hazırlanmasına neden olmuştur. Bu çalışmayla, Boğazların Türkiye’nin egemenliğine girişinden bir yıl sonra yaşanan ihlaller karşısında Türkiye’nin tutumunun ne olduğunun ortaya konulması amaçlanmıştır. İç savaş nedeniyle revizyonist ve anti-revizyonist bloklar arasında yaşanan mücadelenin sonucunda Akdeniz’de görülen gemi batırma olaylarını önlemek için, Türkiye’nin de katıldığı Akdeniz Anlaşmaları yapılmıştır. Türkiye’nin Akdeniz Anlaşmalarını yerine getirmek

için aldığı tedbirlerin, Montreux Boğazlar Sözleşmesi ihlallerini önlemek için aldığı tedbirlerle olan ilişkisini incelemek çalışmanın başka bir amacıdır. Türkiye'nin aldığı tedbirlerde, mevcut deniz gücünün bir etkisinin olup olmadığının ortaya konulması da çalışmanın diğer bir amacını teşkil etmiştir. Son olarak, anti-revizyonist blokla yakın ilişki içinde olmasına karşın, Montreux Boğazlar Sözleşmesi ihlallerini önlemek için Türkiye'nin aldığı tedbirlerin, revizyonist ve anti-revizyonist bloklar arasında iç savaş nedeniyle yaşanan mücadeleye dahil olacak şekilde mi tutulduğu, yoksa mücadele dışında mı kalınmak istendiği sorusunun açıklığa kavuşturulması amaçlanmıştır.

Çalışmanın kapsamına, 1937 yılında yaşanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi ihlaline karşı Türkiye'nin aldığı tedbirler, bu tedbirlerin Akdeniz'de yaşanan deniz haydutluğuna karşı Akdeniz Anlaşmaları çerçevesinde Türkiye'nin aldığı tedbirlerle olan ilişkisi ve yine alınan tedbirler üzerinden, revizyonist ve anti-revizyonist bloklar arasında yaşanan mücadeleye Türkiye'nin yaklaşımını konuları dahil edilmiştir. Çalışma kapsamında, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin ihlaline karşı Türkiye'nin öncelikle aldığı ilk tedbirler, deniz haydutluğuna karşı yapılan Akdeniz Anlaşmaları öncesinde ve sonrasında Türkiye'nin Çanakkale Boğazı dışında ve Marmara Denizi'nde aldığı tedbirler, bu tedbirlerin yabancı denizaltı faaliyetlerinin engellenmesine olan etkileri ve dönemin Deniz Kuvvetlerinin imkân kabiliyetleri araştırılmıştır. Çalışmada yöntem olarak, amaçlanan konuları ortaya koyacak şekilde, başta arşiv olmak üzere, konuyla ilgili İngiliz belgeleri, yabancı yayınlar ve basın incelenerek çalışmaya dâhil edilmiştir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi ihlaline karşı kullanılacak olan dönemin Deniz Kuvvetleri de geniş olarak araştırılmış, durumu ve muharebe gücü ortaya konularak, alınan tedbirlerle ilişkisi belirlenmeye çalışılmıştır.

1. MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ'NİN İHLALİNE KARŞI TÜRKİYE'NİN ALDIĞI İLK TEDBİRLER

Bozcaada açıklarında Cumhuriyetçi hükümet gemisinin 15 Ağustos 1937'de meçhul bir denizaltı tarafından batırılması üzerine Türk basınında, Sovyetler Birliği'nin Odesa limanından Cumhuriyetçi hükümetin bulunduğu Valencia'ya yapılan yardımları engellemeye çalışan Milliyetçi hükümetin, Boğazlardan yardımın geçmesini önlemek için Çanakkale Boğazı'nın çıkışına denizaltılar gönderdiği yönünde değerlendirmelerde bulunulmuştur (Cumhuriyet, 17 Ağustos 1937, s. 1, 2). 18 Ağustos'ta yine kimliği belirsiz denizaltı tarafından, Odesa limanından buğday almış olan Cumhuriyetçi hükümete ait başka bir gemiye saldırı

düzenlenmiş ve gemi Bozcaada'da karaya oturmuştur (Cumhuriyet, 20 Ağustos 1937, s. 1). Bu geminin personeli, İstanbul'da bulunan Magellanos isimli Cumhuriyetçi hükûmetin gemisine nakledilmiştir (Cumhuriyet, 23 Ağustos 1937, s. 1). Türk basınına benzer bir şekilde, İngiliz basınında da Ege Denizi'nde gemilerin batırılış amacının Sovyetler Birliği'nin Cumhuriyetçi hükûmete yardımını engellemek, böylece halkı aç bırakarak Cumhuriyetçilerin teslim olmasını sağlamak olduğu, bu yüzden Çanakkale Boğazı'nın kapatılmak istendiği yorumunda bulunulmuştur (Aktaran Cumhuriyet, 25 Ağustos 1937, s. 1, 7).

18 Ağustos günü ayrıca, İzmir'den İstanbul'a dönen Hamidiye gemisi, Marmara Denizi'nde yüzeye çıkmış bayraksız bir denizaltı ile karşılaşmış, hüviyetini sorması üzerine meçhul denizaltı hiçbir cevap vermeden süratle suya dalarak kaybolmuştur. Bölgede inceleme yapılırken, Marmara'da meçhul bir denizaltı görüldüğüyle ilgili başka ihbarda da bulunulmuştur. Cumhuriyet gazetesi bu durumla ilgili olarak, meçhul denizaltının henüz yakalanamamış olmasının durumun tamamıyla aydınlatılmasına engel olduğunu belirtmiş ayrıca, Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile Marmara Denizi'nde ve sahillerde başlatılan gözetleme ve aramalar nedeniyle meçhul denizaltının Boğazlardan çıkamayacağı, Marmara Denizi'nde de uzun bir süre kalamayacağı tespitinde bulunulmuştur (Cumhuriyet, 21 Ağustos 1937, s. 1, 8; Cumhuriyet, 22 Ağustos 1937, s. 1).

20 Temmuz 1936'da imzalanmış olan Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlardan yabancı denizaltıların geçiş koşulları oldukça sınırlandırılmıştır. Sözleşmedeki 12'nci maddeye göre, sadece Karadeniz devletleri denizaltılarını iki özel durumda² Boğazlardan geçirebilecekti. Bu geçiş ise ancak su üstünden, gündüz ve birer birer olacak şekilde yapılabilecekti. Sözleşmedeki 13'üncü maddeye göre de Boğazlardan savaş gemilerinin geçebilmesi için, siyasi yolla sekiz gün önceden Türkiye'ye bildirimde bulunulması zorunluluğu getirilmişti (Meray ve Olcay, 1976, s. 515). Bu iki maddeden, yabancı denizaltının Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olarak Marmara Denizi'ne girdiği anlaşılmaktadır.

Bozcaada açıklarında ilk Cumhuriyetçi geminin batırılmasından iki gün sonra, 17 Ağustos 1937'de Trakya Manevrası başlamıştır (Ulus, 17 Ağustos 1937, s. 1). Sadabat Paktı devletleri olan Afganistan, İran ve Irak ile Balkan Paktı devletleri olan Yugoslavya, Yunanistan ve Romanya Trakya Manevrasına gözlemci olarak

² Karadeniz devletleri, satın aldıkları ya da dışarıda yaptırdıkları denizaltılarını, önceden Türkiye'ye haber vermişse Boğazlardan geçirebilecekti. Ayrıca, Karadeniz devletleri denizaltılarını, Türkiye'ye bildirerek, tamir ettirmek için Boğazlardan geçirebilecekti.

katılmıştır (Cumhuriyet, 15 Ağustos 1937, s. 1; Cumhuriyet, 17 Ağustos 1937, s. 1, 3; Akşam, 15 Ağustos 1937, s. 1). İngiliz belgelerine göre, Genelkurmay Başkanlığının yabancılarla ilişkiye girmemek yönündeki izolasyonu ilk kez olarak Trakya Manevrasında uygulanmamış ve yabancılarla (Sadabat ve Balkan Paktı ülkelerine) bir askeri faaliyete gözlemci olarak katılım izni verilmiştir (British Documents of Foreign Affairs, 2012, s. 307). Bu durum Manevranın önemini ortaya koymaktadır.

İkinci Cumhuriyetçi geminin Bozcaada'nın karasularında batırılması ve Marmara Denizi'nde meçhul denizaltının tespit edilmesi, ilk kez olarak yabancı gözlemcilerin yer aldığı ve Türkiye'nin en üst düzeyde katılım sağladığı³ Trakya Manevrasının ikinci günü olan, 18 Ağustos 1937'de yaşanmıştır. Böylesine önemli bir faaliyet sırasında gerçekleştiği için, Türkiye'nin yabancı denizaltı faaliyetleriyle ilgili olarak herhangi bir açıklamada bulunmaması normal olarak görülmelidir. Bununla birlikte, 18 Ağustos'taki yabancı denizaltı faaliyetlerinden hemen sonra, 19 Ağustos ve 20 Ağustos tarihlerinde Atatürk'ün manevra sahasında Başbakan İsmet İnönü ve Hariciye Vekili (Dışişleri Bakanı) Tefik Rüştü Aras ile görüşmüş (Şahingiray, 1955, s. 641, 642) olmasından, açıklama yapılmasa da ilgililerce yabancı denizaltı sorununun ele alındığı sonucuna varmak mümkündür. Buna rağmen, Trakya Manevrası 20 Ağustos'ta bitmesine (Cumhuriyet, 21 Ağustos 1937, s. 1) karşın, Türkiye tarafından 24 Ağustos'a kadar yaşananlarla ilgili herhangi bir açıklamada bulunulmamıştır.

Oysa konu iç ve dış basında geniş olarak ele alınmıştır. Akşam gazetesi, Marmara Denizi'nde meçhul bir denizaltı görüldüğüyle ilgili haberin henüz doğrulanmamış olmakla birlikte, bunun memleketin her yerinde büyük bir heyecan uyandırdığını yazmıştır. Bir İtalyan vapuru ile çarpışarak batmasına sebep olan ve bu yüzden haciz konulan Magellanes isimli İspanyol gemisinin bir aya yakın bir zamandır Kız Kulesi açıklarında demirlediğini belirten gazete, bu geminin 21 Ağustos'ta Haliç'e alınmasının, ilgililerin tamir amacıyla alındığını söylemesine rağmen, Marmara Denizi'nde denizaltı görüldüğü yönündeki şayiaları doğrular nitelikte olduğunu açıklamıştır (Akşam, 22 Ağustos 1937, s. 2). O günlerde aynı zamanda, meçhul denizaltının İstanbul limanında bulunan Cumhuriyetçi gemileri batıracağı söylentileri de yayılmıştır (Büyüktuğrul, 1967, s. 72).

³ Atatürk, İsmet İnönü ve Mareşal Fevzi Çakmak Trakya Manevrası'na katılmıştır (Cumhuriyet, 17 Ağustos 1937, s. 1, 3).

Bozcaada önünde iki Cumhuriyetçi geminin batırılması ve Marmara'da meçhul denizaltı tespit edilmesi sonrasında, dış basında Boğazların egemenliğini Türkiye'ye veren Montreux Boğazlar Sözleşmesi sorgulanmıştır. 21 Ağustos 1937'deki bir Fransız gazetesinde, yabancı denizaltının Türk denizi olan Marmara'da görüldüğüne vurgu yapılmıştır. Aynı tarihli başka bir Fransız gazetesi de meçhul denizaltı nedeniyle Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni imzalayan devletlerin toplantıya çağrılmasının gündemde olduğunu yazmıştır (Aktaran Ayn Tarihi, S:45, s. 294). Bir İngiliz gazetesi, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne göre devletlerin ticaret gemilerinin Boğazlardan serbestçe geçebileceğini hatırlattıktan sonra, durumu görüşmek üzere, Türkiye'nin Sözleşmede imzası bulunan devletleri toplantıya çağırması ihtimalinin bulunduğunu açıklamıştır (Aktaran Cumhuriyet, 25 Ağustos 1937, s. 1, 7).

Bulgaristan'da, Marmara Denizi'nde görülen denizaltı ile ilgili ayrıntılı yazılar yayınlanmıştır. Örneğin Zora gazetesi, Sovyetler Birliği'nin Türkiye'ye müracaat ederek, Montreux (Boğazlar) Sözleşmesi gereğince Boğazlardaki deniz ulaşımının emniyet altına alınması talebinde bulunduğunu yazmıştır. Zora gazetesinin 22 Ağustos 1937'deki "*Yabancı denizaltıların Boğazlarda görünmesinden Türkiye niçin hassastır*" başlıklı köşe yazısında, Montreux (Boğazlar) Sözleşmesi'nin Boğazları adeta bir Türk nehrine dönüştürdüğü, Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki haklarının, yukarı ve orta Tuna'nın geçtiği memleketlerin Tuna üzerindeki haklarından az olmadığı, bu durum karşısında yabancı denizaltıların Marmara'da görülmesinin Türk makamlarınca önemsenmesinin doğru olduğu belirtilmiştir. Sorunun Boğazlardan geçen ticaret gemilerinde yaşandığını, bir nevi Türk nehri üzerinden geçtikleri için bu ticaret gemilerinin Türkiye'nin himayesinde olduğunu, bu nedenle verilen önemin yerinde ve haklı sebeplere dayandığını belirten gazete Türkiye için, "*Bugünkü günde Boğazların kapıcısıdır*" yorumunda bulunmuştur (Aktaran Akşam, 25 Ağustos 1937, s. 1). "*Boğazların bekçisi*" olan Türkiye'nin, Boğazlardaki hâkimiyetinin bir imtihandan geçtiği tespitinde de bulunan gazete ayrıca, yabancı denizaltıların Türk karasularında görülmesinin Türkiye'nin otoritesini ihlal ettiğini yazmıştır. Gazete yabancı denizaltıların sadece Boğazlara değil Marmara Denizi'ne de girebildiği bir ortamda, İstanbul'un ve Marmara'daki diğer şehirlerin savunmasının nasıl sağlanacağı sorusunu da ortaya atmıştır (Aktaran Cumhuriyet, 25 Ağustos 1937, s. 7).

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin açık bir şekilde ihlal edilmesi ve dış basında Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin gündeme getirilmesi sonrasında, Hariciye Vekili Tefvik Rüştü Aras 24 Ağustos 1937'de Başvekâlete (Başbakanlığa) gönderdiği

yazıyla, milliyeti meçhul bir denizaltı gemisinin Boğazlar haricinde, karasuları içinde ve dışında olacak şekilde (Cumhuriyetçi) İspanya hükûmetine ait iki ticaret gemisini batırmasının ve Hamidiye okul gemisinin Marmara Adası civarında (meçhul) bir denizaltı gemisi müşahedesi şüphesine düşmüş olmasının, karasularında keşif yapılmasını ve muhafaza tedbirlerinin artırılarak hususi bir teyakkuzu gerekli kılacak nitelikte olduğunu belirtmiştir. Bu gerekliliğin Başvekâletçe de tasvip edilmesi halinde, İcra Vekilleri Heyetince (Bakanlar Kurulunca) bir karar alınmasına, Bozcaada civarında gerçekleşen hadise hakkında araştırma yapılmasına ve bu konuda Genelkurmay Başkanlığına gerekli olan talimatın verilmesine izin verilmesi yönünde teklifte bulunmuştur (BCA, 30.18/79/85/9, s. 21). Bu teklif sonrasında, 24 Ağustos 1937’de olağanüstü olarak toplanan (Cumhuriyet, 25 Ağustos 1937, s. 1) Bakanlar Kurulunca hazırlanan Kararnameyle, Marmara Denizi’nde yabancı denizaltı bulunduğu haberinin doğru çıkması durumunda yapılacak olan işler belirlenmiş ve bunlar hakkında hazırlanan iki notanın Türkiye’deki yabancı elçiliklere verilmesi kararlaştırılmıştır (BCA, 30.18/78/77/14).

24 Ağustos günü Ankara’daki yabancı elçiliklere verilen ilk notayla, 15 Ağustos 1937’de bir İspanyol gemisinin meçhul bir denizaltı tarafından Bozcaada’nın karasuları dışında batırıldığı, 18 Ağustos’ta ise ikinci İspanyol gemisine yine meçhul bir denizaltı tarafından Bozcaada’nın karasularında batırma girişiminde bulunulduğu ve geminin karaya oturduğu bilgisi verilmiştir. 24 Ağustos günü verilen diğer notayla, Türk Donanmasının 18 Ağustos 1937’de Marmara Denizi’nde meçhul bir denizaltı tespit ettiği ve deniz uçaklarıyla şüpheli bölgede iki kez araştırma yapıldığı açıklanmıştır. Araştırmadan henüz bir sonuç elde edilememiş olmakla birlikte, Boğazlarda yabancı denizaltı tespit edilmesi durumunda, hem Montreux Boğazlar Sözleşmesi’ne hem de devletler arası hukuk kurallarına aykırı hareket eden denizaltının teslim olmasının isteneceği, bu talebe uymaması halinde zorla tutuklanması ve “*ihtimal ki*” imhası için emir verildiği duyurulmuştur (Ayın Tarihi, S: 45, s. 51, 52). Yayınlanan notalar sonrasında Yunus Nadi Abaloğlu köşe yazısında bu konuya değinerek, Marmara Denizi’ndeki denizaltılar için “*ya teslim olacaklar ya imha edileceklerdir*” tespitinde bulunmuş ve bundan sonra Boğazlara girmeye göze alanların, selamete çıkış imkânının olmadığını düşünmeleri gerektiğini yazmıştır (Nadi, Cumhuriyet, 27 Ağustos 1937, s. 1).

2. DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI YAPILAN AKDENİZ ANLAŞMALARI ÖNCESİNDE TÜRKİYE’NİN ALDIĞI TEDBİRLER

Donanma Komutan Vekili Tümamiral Şükrü Okan imzasıyla Dolmabahçe’den Genelkurmay Başkanlığına “*gizli ve zati (kişiyeye özel)*” ibaresiyle 6 Eylül 1937’de gönderilen yazıda, Marmara Denizi’nde görüldüğü belirtilen denizaltının, Hamidiye’nin Akdeniz seyahatinden İstanbul’a dönüş tarihi olan 18/19 Ağustos 1937’den itibaren Marmara Denizi’nde dolaştığının, Genelkurmay 2’nci Başkanlığının 5 Eylül 1937 tarihli şifresiyle teyit edildiği belirtilmiştir. Yazıda, bu denizaltının o güne kadar (17 gündür) Marmara Denizi’nde hiçbir gemiye tecavüzde bulunmaması nedeniyle, bir ileri karakol (keşif) görevini yerine getirmekte olduğu tespitinde bulunulmuştur. Bununla birlikte, herhangi bir ciddi hadise durumunda, önemli bir kuvvet olan Yavuz muharebe kruvazörüne bu denizaltının hücumunun muhakkak olduğu ifade edildikten sonra, Donanma Komutanlığınca alınmış olan tedbirler şu şekilde sıralanmıştır: Dürbün ile donatılmış erata sıkı bir denizaltı gözcülüğü eğitimi verilmiştir. Yavuz muharebe kruvazörü seyir halinde her zaman denizaltı emniyeti almış olarak ilerleyecektir. Gemilerde her an bölmeler kapatılmış vaziyette bulundurulacak ve tahliye işlerinde tam ihtiyatla hareket edilecektir. Taarruzları defetmek için küçük ve vasat çaplı toplar ateş etmek üzere hazırlanmıştır. Limanlarda beklemekte olan avcı botları ileri sürülerek denizaltı dinleme emniyeti tesis edilmiştir. Marmara Denizi dâhilinde su altında ve su üstünde görülecek denizaltılara “*düşman muamelesinin*” yapılması için emir verilmiştir. Bir yanlışlığa sebep vermemek için Denizaltı Gemiler Komutanlığına gerekli olan talimat gönderilmiştir.

Donanma Komutanlığı, aşağıda sıralanan tedbirlerin de Genelkurmay Başkanlığı tarafından yerine getirilmesi teklifinde bulunmuştur: Keşif gibi işlerde kullanılmak üzere Donanma Komutanlığı emrine, telsizle donatılmış üç deniz uçağının verilmesi; Boğazlar ve Marmara Denizi kıyılarında Gümrük Muhafaza Kıtaatından gözetleme postaları teşkil edilerek, bunların telefonlarla telgrafhanelere irtibatlandırılması ve gerekli bilgileri doğrudan Donanma Komutanlığına bildirmeleri; Gümrük karakol motorlarına Marmara Denizi’nde karakol vazifesi verdirilerek, “*gördükleri şüpheli denizaltı gemilerini emir beklemeden imha etmeleri*”.

Donanma Komutanlığınca ayrıca, Çanakkale’de (Çanakkale Boğazı’nda) denizaltılara karşı emniyetin sağlanabilmesi için şu tedbirlerin uygulanması teklif edilmiştir: Denizaltı ağ mânasının (engelinin) tesis edilmesi, denizaltı dinleme istasyonlarının kurulması, su altı bombalarıyla donatılmış denizaltı karakolunun

tesis edilmesi, set bataryalarına (karada) mevzi aldırılması, Marmara Denizi'nde devletin bütün imkânlarının kullanılarak bir hafta süreyle sistematik “*arama ve imha*” harekâtının yapılması. Teklif edilen bu tedbirlerin alınmasının Genelkurmay Başkanlığınca uygun bulunması halinde, bir yanıslığa meydan vermemek için, denizaltıların Gölcük'e alınacağı bildirilmiştir. Marmara Denizi'nde yapılacak olan genel arama için düzenlenecek programın tespiti konusunda, ilgili makamların Donanma Komutanlığıyla acele olarak temas kurması konusunda emir verilmesi isteğinde de bulunulmuştur (BCA, 30.18/79/85/9, s. 15, 16).

Donanma Komutanlığının 6 Eylül tarihli yazısıyla alınan ve alınması teklif edilen tedbirler incelendiğinde, yabancı denizaltı tespit edildiğinde “*düşman muamelesi*” yapılmasının ve “*emir beklemeden imha*” edilmesinin istendiği görülmektedir. Oysa 24 Ağustos 1937'deki Kararnamede yabancı denizaltıların önce teslim olmasının istenmesi, bunun derhal dikkate alınmaması durumunda ise zorla tevkifi ve “*ihtimal ki*” imhası öngörülmüştü. 6 Eylül tarihli yazıyla, alınacak takviye kuvvetlerle birlikte yabancı denizaltıların “*aranması ve imha edilmesi*” için yapılacak düzenlemelere paralel olarak, Donanmanın korunması için de emniyet tedbirleri alınmıştır. Bu kapsamda mevcut denizaltıların, yabancı denizaltıların aranması ve imhası için görevlendirilmemesi ve emniyet amacıyla Gölcük'e alınması dikkat çekicidir. Yanıslığa meydan vermemek, yani kazayla hedef olmalarını engellemek amaçlanmakla birlikte, yabancı denizaltılara karşı ilk kullanılacak güç olan denizaltılara görev verilmeyerek emniyetlerinin sağlanmaya çalışılması, mevcut denizaltıların muharebe gücünün incelenmesini gerekli kılmaktadır.

Dönemin Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın Silahlı Kuvvetler üzerinde büyük bir etkisinin olduğu muhakkaktır. Mareşal Fevzi Çakmak'ın Silahlı Kuvvetler üzerindeki kontrolü İngiliz belgelerine de konu olmuştur. İngiliz belgelerinde, Türk Donanmasının askerî açıdan Genelkurmay Başkanlığının katı kontrolü altında bulunduğu, üst düzey denizci subayların, hatta donanma komutanının bile deniz politikasıyla ilgili konularda ancak küçük bir etkiye sahip olduğu belirtilmiştir (British Documents of Foreign Affairs, 2012, s. 309). Mareşal Fevzi Çakmak uzun dönemde büyük bir donanma kurmayı öngörse de o dönem Bursa Ovası'ndaki kolordunun emrinde görev yapacak ve Çanakkale Boğazı'nı savunacak bir donanmanın oluşturulmasını hedeflemiştir (Büyüktuğrul, 1973, s. 502-504).

Mareşal Fevzi Çakmak'ın denizcilik alanında sadece denizaltılara önem vermesi nedeniyle, Deniz Kuvvetlerinde ilk ilerleme denizaltıcılıkta yaşanmıştır.⁴ Hollanda'ya sipariş verilen Birinci İnönü ile İkinci İnönü denizaltıları⁵ 1928 yılında Donanmaya katılmıştır (Atabey, 2002, s. 26).⁶ 1929'da İtalya ile yapılan anlaşmayla iki denizaltı siparişi daha verilmiştir. Şubat 1930'da kızağa konulan, Sakarya adı verilen hücum denizaltısı ile Dumlupınar adı verilen mayın denizaltısı Kasım 1931'de Türk Donanmasına katılmıştır (Metel, 1960, s. 151-155). Bir Alman firması tarafından İspanya için yapılmakta olan denizaltı, İspanya İç Savaşı'nın başlaması üzerine satılığa çıkartılmıştı. Satın alınmasına karar verilen bu denizaltıya Gür adı verilmiş⁷ ve 2 Ağustos 1935'te hizmete girmiştir. Bu üç yeni denizaltıyla birlikte, mevcut silah gücünde önemli bir artış da sağlanmıştır. Birinci ve İkinci İnönü denizaltıları 1 adet 7,5 cm. lik ve bir adet 2 cm. lik toplara sahipken, Sakarya denizaltısı 1 adet 15 cm. lik ve bir adet 2 cm. lik toplara, Dumlupınar denizaltısı bir adet 10,2 cm. lik, bir adet 2 cm. lik ve 7,7 mm. lik toplara, Gür denizaltısı da bir adet 10,5 cm. lik ve bir adet 2 cm. lik toplara sahip olmuştur (Metel, 1960, s. 151-155). Silah gücüne paralel olarak, 1935'te denizaltı filotillasında savaş yetenekleri açısından da büyük bir ilerleme gerçekleşmiş ve denizaltıcılar artık sadece "kör hücum" değil, aynı zamanda torpido atışları da yapacak yeteneğe sahip olmuştur. Muharebe gücünde yaşanan bu artışa karşın, 6

⁴ Denizaltıcılık konusunu incelemek amacıyla 1924'te üç subaydan oluşan bir deniz heyeti Avrupa'ya gönderilmiştir. Bu üç subay, Birinci Dünya Savaşı'nda zaten Alman denizaltı okulunda okumuş ve denizaltılarda çalışmış olduklarından, Avrupa'dan yararlı bilgiler getirmiş ve Türkiye'de ilk denizaltıcılık okulunu açıp çekirdek personeli yetiştirmiştir (Büyüktuğrul, 1969, s. 186). Heyetin elde ettiği bilgiler sonucunda kurslar açılarak, Hollanda'ya iki tane denizaltı siparişi verilerek ve kanunlar çıkartılarak, denizaltıcılık faaliyetleri başlatılmıştır. Bu kapsamda, 11 Ekim 1924'deki İcra Vekilleri Heyeti kararı ile denizaltıcı olacak subaylarının vasıfları belirlenmiştir (Büyüktuğrul, 1967, s. 27).

⁵ Bahriye Vekaletinin hazırladığı plan kapsamında, 1925 yılı sonunda Hollanda'ya iki tane denizaltı siparişi verilmiş, Birinci İnönü ve İkinci İnönü adı verilen bu denizaltıların yapımına 28 Ocak 1926'da başlanmıştır. Avrupa'ya gönderilen üç subay Kasımpaşa'da, denizaltıcı olacak 15 subaya kurs vermiş, kurstan sonra bu 15 subay sipariş verilen denizaltılarda uygulamalı eğitim görmek üzere Hollanda'ya gönderilmiştir (Büyüktuğrul, 1967, s. 26, 27).

⁶ O tarihte, Donanma Komutanlığında müşavirlik yapan bir amiralin başkanlığında, denizaltı subaylarının da yer aldığı bir Alman heyeti görev yapmaktaydı. Bu amiral, Birinci Dünya Savaşı sonrasında silahtan arındırılan Almanya'nın gemilerle ilişkisini kesmemek amacıyla, Türk personelin yalnız olarak denizaltılarla dalış yapamayacağı yönünde bir rapor vermiş, bu durum daha üç ay önce kurs gören Türkiye'ye dönmüş olan denizaltı personeli üzerinde moral bozukluğu yaratmıştı. Mareşal Fevzi Çakmak durumu inceledikten sonra, denizaltıların Türkiye'ye tesliminden yaklaşık dört ay sonra, Alman heyetini denizaltılardan tahliye ettirerek, kendisinin de içinde bulunduğu Türk personel ile birlikte 25 Temmuz 1928'de Birinci İnönü denizaltısına başarılı bir dalış yaptırmıştır. Moda önlerindeki bu dalışın ardından, İkinci İnönü denizaltısı da Türk personelle dalış gerçekleştirmiştir (Metel, 1960, s. 47).

⁷ Gür denizaltısı Valencia'dan teslim alınmış, 9 Ocak 1935'te Haliç'e getirilmiştir (Büyüktuğrul, 1967, s. 68, 69).

Eylül tarihli Donanma Komutanlığının yazısında belirtildiği gibi denizaltılar Gölcük'e alınmıştır.

Türk kaynaklarındaki, denizaltılarla ilgili bu detaylı bilgilere karşın, denizaltıların muharebe gücü hakkında herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. 1937 yılındaki İngiliz belgelerinde ise, mevcut olan beş denizaltının iyi durumda olduğu belirtilmekle birlikte, Türk denizaltılarının Birinci Dünya Savaşı sonrasında geliştirilen pek çok yeniliğe sahip olmadıkları açıklanmıştır (British Documents of Foreign Affairs, 2012, s. 309). Bu bilgi ışığında, beş denizaltının yeterli muharebe gücüne sahip olmamaları nedeniyle, yabancı denizaltılara karşı kullanılamadıkları anlaşılmaktadır. Denizaltıların emniyet amacıyla Gölcük'e alınması bu tespiti doğrular niteliktedir. Bahsedilmemekle birlikte, 6 Eylül tarihli Donanma Komutanlığının yazısında, Marmara Denizi'nde alınan tedbirler nedeniyle yanlışlıkla bu denizaltıların batırılması ihtimalinin önlenmesi için denizaltıların Gölcük'e alınması, aynı zamanda koordinasyon konusunda sorunlar yaşanabilme olasılığının bulunduğu anlamını da taşımaktadır.

Denizaltıların muharebe gücü hakkındaki bu bilgilerden sonra, Donanma Komutanlığının 6 Eylül 1937'deki teklifleri üzerine yapılanların incelenmesi yerinde olacaktır. Donanma Komutanlığı bu teklifleri yaptığı sırada, Mareşal Fevzi Çakmak Adana'da inceleme ziyaretinde bulunmaktaydı (Ulus, 11 Eylül 1937, s. 1). Teklif edilen konularla ilgili olarak kendisine 7 Eylül 1937'de gönderilen yazıya Dörtyol'dan “çok acele” ibaresiyle 8 Eylül'de verdiği cevapta, yabancı denizaltılar hakkında Hükûmete yazı yazılarak gerekli tertibatın alınmasını istemiştir. Mareşal Fevzi Çakmak deniz uçaklarının hareketi için emir verilmesi ve Çanakkale Müstahkem Mevkii Komutanlığına⁸ yazı gönderilerek, meçhul denizaltı gemisinin meydana çıkarılması isteğini de dile getirmiştir. Bu yazı üzerine, Genelkurmay Başkanlığından İzmir Tayyare (Uçak) Alay Komutanlığı ve Donanma Komutanlığına 8 Eylül'de gönderilen yazıda, Marmara Denizi'ndeki meçhul denizaltıyı aramak üzere Deniz Tayyare Taburunun Donanma Komutanlığı emrine verildiği, hareket ve göreve başlama ile her günkü arama sonuçlarının bildirilmesi istenmiştir.

Mareşal Fevzi Çakmak, 7 Eylül'de Genelkurmay Başkanlığından kendisine gönderilen diğer yazıya “acele” ikazıyla 8 Eylül'de gönderdiği cevapta, harp ve tekâmül (gelişim) teftişlerinin ertelenmesi hakkındaki Donanma Komutanlığının

⁸ Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanmasını takip eden günlerde, Çanakkale ve Karadeniz Boğazı'nda, iki ayrı müstahkem mevkii komutanlığı kurulmuştur. Tümgeneral rütbesiyle oluşturulan müstahkem mevkii komutanlıkları, sorumlusu oldukları Boğazların kara ve deniz savunmasını üstlenmiştir (Büyüktuğrul, 1967, s. 72; Atabey, 2002, s. 32).

teklifinin uygun olduğunu, meçhul denizaltının aranmasına devam edilmesi gerektiğini yazmıştır. Genelkurmay Başkanlığı Donanma Komutanlığına aynı gün gönderdiği yazıyla, teklifleri doğrultusunda harp tekâmül teftişinin ertelendiği, yabancı denizaltının aranmasına devam edilmesinin istendiği bildirilmiştir (BCA, 30.18/79/85/9, s. 18, 19).

Kimliği belirsiz denizaltının Marmara Denizi'ndeki tespiti sonrasında Donanma Komutanlığınca alınması kararlaştırılan ve Genelkurmay Başkanlığına teklif edilen 6 Eylül tarihli tedbirler, Genelkurmay Başkanlığının 9 Eylül 1937 tarihli tezkeresi ve Milli Müdafaa Vekili Kazım Özalp tarafından 9 Eylül 1937'deki Bakanlar Kurulunda sözlü olarak açıklanan tedbirler, 9 Eylül'deki Bakanlar Kurulu toplantısında görüşülmüş ve 24 Ağustos 1937'deki Kararnameye ek bir Kararname daha hazırlanmıştır. Bu Kararnameyle: Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltıların teslim olmaması halinde imha edilmesi, Donanmanın baskından korunması, Marmara Denizi'ndeki denizaltıların gözetlenmesi ve takibinin yapılması, Gümrük Muhafaza Genel Komutanlığına ait açık deniz motorlarının bir süreliğine Genelkurmay Başkanlığının belirleyeceği göreve verilmesi konularında kararlar alınmıştır. Bakanlar Kurulu, Boğazların ağla kapatılması yönündeki teklifi, savaş durumu ilanı anlamına geleceğinden erken bulmuş ve uygulanamaz görmüştür (BCA, 30.18/78/77/15).

9 Eylül'deki Kararnamede dikkat çeken iki konu bulunmaktadır. Bunların ilki, Marmara'daki yabancı denizaltının imhası konusunda daha kesin bir ifadenin kullanılmış olmasıdır. 24 Ağustos Kararnamesiyle Marmara Denizi'nde teslim olmayan yabancı denizaltının zorla tutuklanması ve "*ihtimal ki*" imha edilmesi yönünde karar alınmıştı. Buna karşın, Marmara Denizi'nde yabancı denizaltıların yeniden görülmesi üzerine, 9 Eylül Kararnamesiyle teslim isteğine karşı çıkan denizaltıların imha edilmesi gerektiği kararı bir kez daha alınmıştır. Ancak bu kararda, bir öncekinden farklı olarak, imha için "*ihtimal ki*" gibi bir olasılıktan bahsedilmemiş ve denizaltıların imha edilmesi gerektiği net bir şekilde ifade edilmiştir. İkinci konu ise, Bakanlar Kurulunun bu Kararnameyle savaş durumu ilanı anlamına gelebilecek olan uygulamalardan kaçınmak istemiş olmasıdır. Bu durum, Türkiye'nin bloklar arasındaki çatışmadan uzak kalmak istediğini ortaya koymaktadır.

İsmet İnönü Atatürk'e 9 Eylül'deki Bakanlar Kuruluyula ilgili olarak, toplantıda Marmara'daki yabancı denizaltı sorununun değerlendirildiğini, Genelkurmay Başkanlığına denizaltının takibi ve Donanmanın korunması için emir verildiğini

yazmıştır. Atatürk ise cevabında Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltının varlığının öğrenilmesinin üzerinden uzun zaman geçtiğini, bu konunun hala anlaşılmasının ve Marmara'da tekrar yabancı denizaltının dolaştığının işitilmesinin, “*Büyük Genelkurmayın... büyük dikkati ve liyakati ile tezat teşkil eden bir şey*” olduğunu belirtmiştir. Atatürk bu durum karşısında şu tespitte bulunmuştur: “*Bu görüş ve işitişin tahkikine muktedir bulunmuyorsak hakikaten emniyetsizlik içinde kalmış ve buna çaresiz olmaktan (çare bulmaktan) aciz bulunmuş olduğumuz kanaatini ileri sürmek lazım gelir*”. Atatürk İsmet İnönü'ye, bu sorun karşısında yapılması gerekenlerin “*yeniden ve ciddiyetle*” düşünülmesi gerektiğini yazmıştır (BCA, 30.10/45/290/52, s. 8, 10).

3. AKDENİZ ANLAŞMALARI SONRASINDA TÜRKİYE’NİN DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI ALDIĞI TEDBİRLER

Bozcaada civarında yaşanan gemi batırma eylemleri Ağustos 1937'de Akdeniz'de de tekrarlanmıştır. İngiliz basınına göre, Ağustos ayında hiçbir uyarıda bulunmaksızın Akdeniz'de on sekiz kez gemilere saldırı düzenlenmiştir (Aktaran AT, S: 46, s. 221). 1 Eylül 1937'de ise bir İngiliz muhribine İspanya açıklarında denizaltı tarafından saldırı girişiminde bulunulmuştur (Akşam, 2 Eylül 1937, s. 1, 4). Türk basınının aktardığına göre, İngiliz muhribine düzenlenen saldırı girişimi İngiliz kamuoyunda tepki uyandırmış, 2 ve 3 Eylül'deki İngiliz basını Akdeniz'de korsanlık (deniz haydutluğu)⁹ olayları ve bunun önüne geçilmesi için alınacak tedbirler üzerine olmuştur. (Aktaran Ayın Tarihi, S: 46, s. 221). Yaşananlardan sonra, Fransa'nın Akdeniz Konferansı düzenlenmesi yönündeki teklifini İngiltere uygun bulmuştur (Akşam, 3 Eylül 1937, s. 1). İngiltere ve Fransa, İsviçre'nin Nyon kasabasında 10 Eylül'de toplanması kararlaştırılan Akdeniz Konferansı'na (Eden, 1962, s. 521) İtalya, Almanya, Sovyetler Birliği, Romanya, Bulgaristan, Yugoslavya, Yunanistan, Türkiye, Mısır ve Arnavutluk'u davet etmiştir (Gretton, 1975, s. 106).

Fransa büyükelçisi ile İngiliz maslahatgüzarı tarafından 6 Eylül'de verilen Akdeniz Konferansı'na davet notaları, (Dışişleri Bakan Vekili) Numan Menemencioğlu tarafından aynı gün cevaplandırılmış ve Türk hükümetinin Konferans'ta, Cenevre'de bulunan Tefik Rüştü Aras tarafından temsil edileceği bildirilmiştir (Ayın Tarihi, S: 46, s. 185,186). İspanya İç Savaşı'nda farklı tarafları destekleyen büyük devletlerin birbirleriyle olan mücadelesi, denizaltı faaliyetleriyle

⁹ Fransa ile İngiltere, Akdeniz'deki denizaltı saldırılarını “deniz haydutluğu” olarak nitelendirmiştir (Payne, 2012, s. 20). Buna karşın Akdeniz'deki bu saldırılar Türkiye'de, aşağıdaki örneklerde görüldüğü gibi, resmi yazılarda ve basında hatalı bir şekilde “korsanlık” olarak isimlendirilmiştir. Bu makalede, Akdeniz'deki eylemler deniz haydutluğu olarak nitelendirilmiştir.

Türkiye'yi de etkilemiş ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenen Türkiye'nin sorumluluklarını gündeme getirmişti. Denizaltılara karşı Boğazlar bölgesinde ve Marmara Denizi'nde aynı günlerde tedbirler almakta olan Türkiye'nin, sorunun çözümü için Akdeniz'de ortaklaşa tedbir alınması yönündeki çabaları desteklemesinin ve Konferans'a katılmasının Türkiye'nin de çıkarına uygun olduğu açıktır.

Konferans sonunda 14 Eylül 1937'de imzalanan Anlaşma Türk basınında geniş bir şekilde ele alınmış ve kamuoyu bilgilendirilmiştir. Ulus gazetesi 14 Eylül'de gelişmeleri "*Korsanlığa karşı yapılan Anlaşma bugün imzalanıyor.*" başlığıyla duyurulmuştur. 15 Eylül'de de katılımcılar "*Akdeniz'de denizaltı gemilerinin korsanlığına karşı gelmek için hazırlanan mukaveleyi imzalamıştır.*" başlığını kullanmış ve Nyon Anlaşması'nın 14 Eylül'de uygulamaya koyulduğunu açıklamıştır (Ulus, 14 Eylül 1937, s. 1; Ulus, 15 Eylül 1937, s. 1).

Nyon Anlaşması'na göre imzacı devletler, İspanya'da savaşan taraflara ait olmayan ticaret gemilerini koruyacak ve devletler arası hukuk kurallarına aykırı olarak bir gemiye taarruz eden denizaltıyı tahrip edecekti. Anlaşmaya göre Batı Akdeniz'de hem açık denizlerde hem de imzacı devletlerin karasularında İngiliz ve Fransız donanmaları bu görevi üstlenecekti. Doğu Akdeniz'de, Çanakkale Boğazı'nın önüne kadar olan açık denizlerde yine İngiliz ve Fransız donanmaları tarafından Anlaşma hükümleri yerine getirilirken, imzacı devletlerin karasularında ise Anlaşma hükümleri bu devletlerce üstlenilecekti. Nyon Anlaşması'nı imzalayan devletlerce, Cenevre'de yapılan diğer Anlaşma ile Nyon Anlaşması hükümlerinin gemilerin ve uçakların deniz haydutluğuna karşı da açık denizlerde ve karasularında uygulanması kararı alınmıştır (TBMM ZC, 5/19/2, s. 5, 6, 274, 351, 352). İngiltere, Fransa, Sovyetler Birliği, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, Yugoslavya, Mısır ve Türkiye tarafından 14 Eylül 1937'de imzalanan Nyon Anlaşması ile 17 Eylül 1937'de imzalanan Cenevre Anlaşması'nın kabulü için hazırlanan kanun tasarısı Mecliste 18 Eylül 1937'de yasalaşmıştır (TBMM ZC, 5/19/2, s. 343-345). Deniz haydutluğuna karşı yapılan bu Anlaşmalar makalede, Akdeniz Anlaşmaları¹⁰ olarak isimlendirilmiştir.

¹⁰ Akdeniz Anlaşmaları ile ilgili kullanılan bilgilerin detayı için bakınız, Birlik, G.K. (2021). Akdeniz Anlaşmaları ve Türkiye'deki Uygulamaları. *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 17/34, 863-900.

İstanbul'da Mareşal Fevzi Çakmak'ın başkanlığında yapılan ve Donanma Komutanının da hazır bulunduğu toplantıda, Nyon Anlaşması sebebiyle “*Marmara ve Boğazlarda Umumi Seyri Sefer Güzergâhını Temin ve Koruma Maksadıyla Tarafımızdan Alınacak Tertibata Dair Talimatname*” isimli bir “*talimatname projesi*” hazırlanmıştır. Yabancı denizaltıların iç denizlerde (Marmara Denizi'nde) bir olay çıkarmasını ve barınmasını önlemek amacıyla hazırlandığı belirtilen talimatname projesi, en kısa sürede uygulamaya konabilmesi için, “*zata mahsus (kişiye özel)*” ibaresiyle 24 Eylül 1937'de onay için Başbakanlığa gönderilmiştir (BCA, 30.18/79/83/1, s. 14).

Yazıda bu talimatnamenin Nyon Anlaşması sebebiyle hazırlandığı belirtilmiştir. Nyon Anlaşması, Çanakkale Boğazı'nın girişine kadar olan açık denizlerde İngiliz ve Fransız donanmaları tarafından yerine getirilirken, imzacı devletler kendi karasularında tedbir alacaktı. Bu açıdan bakıldığında, Marmara Denizi'nde ve Boğazlarda deniz ulaşımını sağlamak ve korumak için hazırlanan talimatname ile alınmak istenen tedbirlerin, Marmara Denizi'nin giriş ve çıkışında yer alan Boğazların Türk karasuları olması nedeniyle, Nyon Anlaşması ile ilişkili olduğu düşünülebilir. Ancak, yabancı denizaltıların Marmara Denizi'nde bir olay çıkarmasını ve barınmasını önlemek amacıyla hazırlandığının belirtilmesi, talimatnamenin Nyon Anlaşması'nın uygulanmasıyla ilgili değil de aslında Montreux Boğazlar Sözleşmesi'yle ilgili kaygıları ortadan kaldırmak için hazırlandığına işaret etmektedir.

Genelkurmay Başkanlığının 24 Eylül 1937'de gönderdiği bu talimatname projesi, Bakanlar Kurulunda 28 Eylül 1937 tarihinde görüşülmüştür. Hazırlanan talimatnamenin açık olmadığı anlaşılınca, Dışişleri Bakan Vekili Numan Menemencioğlu, Maliye Bakanı Fuad Ağralı, İktisat Bakanlığı Müsteşarı Sadullah Bey ile Genelkurmay Başkanlığından iki deniz subayının katılımı ile oluşturulan komisyon tarafından incelenmesi kararlaştırılmıştır. Komisyondaki görüşme ve inceleme sonrasında iki ayrı talimatname hazırlanmıştır. Bunlardan birincisi, “*Nyon Anlaşması Münasebetiyle Çanakkale Boğazı Dışında Korsan Denizaltı Gemilerine Karşı Yapılacak Karakol Hakkında Talimatname*” adındadır. İkinci talimatname ise “*Marmara Denizi'nin Masuniyeti Bakımından Bu Deniz ile Boğazlarda Umumi Seyri Sefer Güzergâhını Temin ve Koruma Maksadıyla Tarafımızdan Alınacak Tertibata Dair Talimatname*” adını taşımaktadır. Hazırlanan bu talimatnameler 30 Eylül 1937 tarihinde yapılan Bakanlar Kurulunda görüşülmüş ve olduğu şekliyle kabul edilmiştir (BCA, 30.18/79/83/1).

Genelkurmay Başkanlığının hazırlamış olduğu, Nyon Anlaşması kapsamında deniz ulaşımının sürdürülmesi ve emniyetinin sağlanması için alınacak tedbirleri içeren talimatname projesi, isminden anlaşıldığı kadarıyla, “Marmara Denizi ve Boğazlar” ile sınırlı tutulmuştu. Ancak, Bakanlar Kurulunca bu talimatnamenin kapsamının genişletilerek, denizaltı faaliyetleriyle iki Cumhuriyetçi İspanyol gemisinin batırıldığı Çanakkale Boğazı’nın dışında da tedbir alınmak istendiği görülmektedir.

a. Türkiye’nin Çanakkale Boğazı Dışında Deniz Haydutluğuna Karşı Aldığı Tedbirler

Bakanlar Kurulunca yayınlanan birinci talimatname ile Nyon Anlaşması kapsamında, Gökçeada ve Bozcaada’nın karasuları ile Çanakkale Boğazı’nın karasularıyla sınırlı olacak şekilde, Çanakkale Boğazı’nın dışında bir karakol sisteminin kurulması amaçlanmıştır. Bu talimatnameyle, krokiyle açıklanmış olan karakol sisteminin, Donanma Komutanlığınca gündüz ve gece süresince bir avcı botu¹¹ ve bir muhriple Nyon Anlaşması dâhilinde yürütülmesi, avcı botu ve muhribin Donanma Komutanlığı tarafından sırayla değiştirilmesi öngörülmüştür (BCA, 30.18/79/83/1, s. 17). Akdeniz Anlaşmaları hükümlerinin Doğu Akdeniz’de, karasuları içinde imzacı devletler tarafından yerine getirilmesi kararlaştırıldığından, Çanakkale Boğazı çıkışında talimatnameyle alınan tedbirler, Akdeniz Anlaşmalarını yerine getirmek için hazırlanmış olduğu izlenimi oluşturmaktadır.

Bununla birlikte, talimatnamede üzerinde durulması gerekli olan bazı konular bulunmaktadır. Bu konuların ilki, tedbirlerin Nyon Anlaşması ile sınırlı tutularak deniz haydudu denizaltılar için alınması, imzalanmış olan Cenevre Anlaşması’na rağmen deniz haydudu gemiler ve uçaklar için tedbir getirilmemiş olmasıdır. Bu dönemde Türkiye’nin öncelikli tehdit algısı, Marmara Denizi’nde görülen ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi’ni ihlal eden denizaltının varlığıdır. Talimatnameyle gemilere ve uçaklara değil de sadece denizaltılara karşı tedbir alınmış olması, Türkiye’nin bu öncelikli tehdit algısını ortadan kaldırmak niyetinde olduğunu göstermektedir.

Türkiye’nin sadece denizaltılara karşı tedbir almış olması aynı zamanda, bloklar arası çatışmaya dâhil olmak istemediğini de göstermektedir. Türkiye’nin gemilere ve uçaklara karşı tedbir almayarak bloklar arası çatışmadan uzak kalmak istemesinin ilk işareti, 17 Eylül 1937’deki Cenevre Konferansı’nda görülmüştür.

¹¹ Avcı botları, suyun altındaki denizaltıların yakalanıp imha edilmesi amacıyla kullanılmaktaydı (Büyüktuğrul, 1969, s. 187).

Yunanistan ve Türkiye Cenevre Konferansı'nda, gemilerin ve uçakların deniz haydutluğuna karşı alınacak tedbirleri, milliyeti belli olmayanlarla sınırlandırmak istemiştir. Bu istek Konferans'ta, Yunanistan ve Türkiye'nin, revizyonist devletlerle karşı karşıya kalmak istemediği şeklinde algılanmıştır. (Gretton, 1975, s. 109).

Bu talimatnamede üzerinde durulması gerekli olan ikinci konu, Akdeniz Anlaşmalarının yerine getirilmesi görevi bütün karasularında Türkiye'ye bırakılmış olmasına karşın, Türkiye'nin sadece Gökçeada ve Bozcaada ile Çanakkale Boğazı'nın karasularında tedbir almış olmasıdır. Marmara Denizi ve Boğazlar ile sınırlı tutulan ilk talimatname projesi, Bakanlar Kurulunca genişletilerek, Çanakkale Boğazı'nın dışı dâhil edilmiş olsa da yeni durumda tüm karasularda tedbir alınmadığı görülmektedir. Türkiye'nin bu yaklaşımı ilk bakışta, bloklar arası çatışmaya dahil olmak istememesi nedeniyle, tedbirlerini Çanakkale Boğazı ile sınırlı tuttuğu sonucunu doğurmaktadır. Yani çok fazla yerde tedbir almayarak, çatışma ihtimalini azaltmak istediği izlenimi vermektedir.

Talimatnamede üzerinde durulması gerekli olan son konu ise Gökçeada ve Bozcaada ile Çanakkale Boğazı'ndaki karakol görevinin sadece bir avcı botu ve bir muhriple (değiştirileceğinden, toplam iki avcı botu ve iki muhriple) yerine getirilecek olmasıdır. Bu durum, Türkiye'nin sınırlı bir kuvvetle tedbir aldığı izlenimini doğurmaktadır. Üzerinde durulan ikinci ve üçüncü konuların nedenlerinin, Türkiye'nin o dönemde sahip olduğu Deniz Kuvvetleriyle yakından ilişkili olduğu muhakkaktır. Bu nedenle, iki konunun yarattığı izlenimlerin doğru olup olmadığını anlayabilmek için, o dönemdeki Deniz Kuvvetlerinin durumunun ve muharebe gücünün genel hatlarıyla incelenmesi gereklidir.

Cumhuriyetin ilanı sonrasında her alanda olduğu gibi Deniz Kuvvetlerinin güçlendirilmesi için de girişimlerde bulunulmuştur. Mustafa Kemal Paşa diğer alanlarda olduğu gibi denizcilik alanında yapılacaklar için de yol gösterici olmuştur. Mustafa Kemal Paşa Eylül 1924'te çıktığı Karadeniz ziyareti sırasında Hamidiye'nin şeref defterine, denizcilik alanında verilecek en iyi kararın ufak bir eğitim donanmasıyla yetinilip sevk ve idare adamlarını (deniz subaylarını) yetiştirmek olduğunu yazmıştır. Mustafa Kemal Paşa'nın Hamidiye ile bu ziyaretinin

sonucunda, Bahriye Vekâletinin kurulması; ¹² Donanmanın eğitimi için bir Alman heyetinin getirilmesi; Hamidiye ve Mecidiye kruvazörlerinden, Peyk ve Berk torpido kruvazörlerinden ve Taşoz, Samsun ile Basra küçük muhriplerinden oluşan bir eğitim donanmasının oluşturulması kararları alınmıştır (Büyüktuğrul, 1973, s. 505, 506).

Mustafa Kemal Paşa sonraki yıllarda Balkanlarda üstün bir donanma oluşturma kararı almış, ancak bunun bir anda değil de kademeli olarak gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Bu kapsamda ilk olarak Yavuz muharebe kruvazörünün onarılması, dört yeni muhrip ile üç avcı botunun yaptırılması, daha sonra da dört muhrip ile sekiz denizaltının satın alınması öngörülmüştür. Bu karar gereğince Yavuz'un onarımı tamamlanarak 1931'de hizmete alınmıştır. İtalya'ya sipariş verilen, iki denizaltı (Dumlupınar ve Sakarya denizaltıları) ile üç avcı botu (Doğan, Martı ve Deniz Kuşu avcı botları) 1931 yılında, dört muhrip (Adatepe, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri) ise 1931 ve 1932 yıllarında Donanmaya katılmıştır.¹³

Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltıların tespit ve imhasında görevlendirilecek o dönemdeki Türk Deniz Kuvvetlerinin mevcudu ve durumu açıklığa kavuşturulduktan sonra, muharebe gücünün de incelenmesi gereklidir. Denizaltılarda olduğu gibi, Deniz Kuvvetlerinin muharebe gücü hakkında da Türk kaynaklarında herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. İngiliz kaynaklarında ise muharebe gücüyle ilgili detaylı bilgilere yer verilmiştir. 1937 tarihli İngiliz belgelerinde Yavuz, dört muhrip ve beş denizaltının tamir edildiği ve iyi durumda oldukları, ayrıca deniz subayları ile askerlerin fiziğinin ve eğitiminin de iyi olduğu vurgulanmıştır. Bununla birlikte Türk savaş gemilerinin, temel savunma ve taarruz bakımından Birinci Dünya Savaşı sonrasında diğer donanmalardaki savaş gemilerinin sahip olduğu gelişmiş malzeme ve teçhizattan yoksun olduğu

¹² Atatürk'ün direktifi ile kurulan Bahriye Vekâletinin en önemli problemi, Türkiye'nin imkânları ile orantılı olacak şekilde bir donanma oluşturmak olmuştur. Sınırlı deniz bütçesi ile donanma oluşturmak ancak çok uzun vadeli bir program yapmakla mümkün olabilecekti. Bu kapsamda Bahriye Vekâletinin hazırladığı beş maddelik plan ile şunlar hedeflenmişti: Yavuz'u tamir ettirmek; Donanmayı Turgut Reis (onarımı devam ediyordu) zırhlısı, Hamidiye (faal) ve Mecidiye (yeniden teşkili gerekiyordu) kruvazörleri, Peyk-i Şevket (faal) ve Berk-i Satvet (onarımı devam ediyordu) torpido kruvazörleri, Samsun (onarımı devam ediyordu), Basra (faal) ve Taşöz (faal) muhriplerinden teşkil etmek; iki tane denizaltı gemisi ısmarlamak; Gölçük'te bir tersane kurmak; yabancı bir heyet getirterek personele kifayet (yeterlilik) kazandırmak (Büyüktuğrul, 1967, s. 25, 26).

¹³ Üç avcı botu (Doğan, Martı ve Deniz Kuşu avcı botları) 10 Eylül 1931, Adatepe ve Kocatepe muhripleri 18 Ekim 1931, iki denizaltı (Dumlupınar ve Sakarya denizaltıları) 6 Kasım 1931 ve Tınaztepe ile Zafer muhripleri 6 Haziran 1932 tarihlerinde teslim alınmıştır (Büyüktuğrul, 1969, s. 187).

belirtilmiştir. Bütün bunların sonucunda Türk Donanmasının, kıyılarını ve limanlarını savunmak için, genel olarak modern silah ve teçhizat ile bunları kullanma bilgisinden yoksun olduğu ifade edilmiştir (British Documents of Foreign Affairs, 2012, s. 309).

Emekli Tümamiral Afif Büyüktuğrul bu dönemdeki Türk Donanmasının büyük devletlerin donanmaları yanında bir kuvvet sayılamayacağını, ancak Balkan devletleriyle karşılaştırıldığında hatırı sayılır bir kuvvet, Ortadoğu'daki devletler arasında ise en büyük kuvvet olduğunu belirtmiştir. Donanmadaki personelin ve malzeme kifayetinin çok yüksek olduğunu vurgulayan Büyüktuğrul, yeni gemilerle takviye edilen Donanmanın, Türkiye'nin Balkan politikasını destekleyecek ve Türkiye'yi Balkanlarda söz sahibi edecek bir kudrete eriştiğini açıklamıştır (Büyüktuğrul, 1969, s. 187).

Yukarıda açıklanan talimatnamede üzerinde durulan ikinci konu, Akdeniz Anlaşmaları'nın yerine getirilmesi görevi bütün karasularında Türkiye'ye bırakılmış olmasına karşın, Türkiye'nin sadece Gökçeada ve Bozcaada ile Çanakkale Boğazı'nın karasularında tedbir almış olmasıydı. Üçüncü konu ise Gökçeada ve Bozcaada ile Çanakkale Boğazı'ndaki karakol görevinin sadece iki avcı botu ve iki muhriple yerine getirilecek olmasından dolayı, Türkiye'nin sınırlı bir kuvvetle tedbir aldığı izleniminin doğmasıydı. Dönemin Türk Deniz Kuvvetlerinin sayıca ve nitelikçe yeterli muharebe gücüne sahip olmadığı ve tüm kıyılarını koruyamayacak durumda bulunduğu ortaya konularak, Türkiye'nin ilk talimatnameyle, Çanakkale Boğazı'nın haricindeki karasularında neden bir tedbir almadığı ve bu tedbirinde de neden sınırlı denebilecek bir kuvvet kullandığı soruları açıklığa kavuşturulmuş olmaktadır.

Sınırlı deniz gücü, Türkiye'nin Akdeniz Anlaşmalarını yerine getirmek için tüm karasularında tedbir almak yerine, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin gereklerini sağlamak için tedbir almasını zorunlu kılmıştır. 30 Eylül 1937'de Bakanlar Kurulunca kabul edilen ilk talimatname, Türkiye'nin esas olarak Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni ihlal eden ve bu Sözleşmeyi sorgulattır hale getiren Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltı sorunu ile ilgilenmeye ve mevcut Deniz Kuvvetlerini bu amaçla kullanmaya karar vermiş olduğunu göstermektedir. Ayrıca, Türkiye'nin ilk talimatnameyle Çanakkale Boğazı çıkışında denizaltılara karşı iki muhrip ile iki avcı botunu kullanırken, geri kalan iki muhribini ve bir avcı botunu, aşağıda açıklanan ikinci talimatname ile Marmara Denizi'ndeki denizaltılara karşı kullanmayı planladığı da anlaşılmaktadır.

b. Türkiye'nin Marmara Denizi'nde Deniz Haydutluğuna Karşı Aldığı Tedbirler

30 Eylül 1937'de Bakanlar Kurulunca kabul edilen ilk talimatname incelendikten sonra, ikincisinin de benzer şekilde incelenmesi yerinde olacaktır. “Marmara Denizi'nin Masuniyeti Bakımından Bu Deniz ile Boğazlarda Umumi Seyri Sefer Güzergâhını Temin ve Koruma Maksadıyla Tarafımızdan Alınacak Tedbirlere Dair Talimatname” ile Marmara Denizi'nin korunması, Marmara Denizi ile Çanakkale ve Karadeniz (İstanbul) Boğazlarından geçen genel deniz ulaşım güzergâhında yabancı denizaltıların tecavüzlerinin engellenmesi ve iç denizden (Marmara Denizi'nden) yabancı denizaltıların uzaklaştırılması için çeşitli tedbirler alınmıştır. Bu tedbirlerle öncelikli olarak, Gümrük Muhafaza Genel Komutanlığına bağlı motorların, denizyollarına bağlı gemilerin ve Türk ticaret gemilerinin görecekları denizaltılara ait raporları derhal Donanma Komutanlığına bildirmeleri istenmiştir. Benzer şekilde, Marmara Denizi, Karadeniz ve Akdeniz'de görevli tüm memurlar ile liman başkanlıklarının da denizaltılara ait tüm raporları en seri şekilde Donanma Komutanlığına iletmeleri gerektiği belirtilmiştir.

Bu talimatnamedeki görevlerin yerine getirilebilmesi için Donanma Komutanlığına, İzmir Deniz Tayyare Taburu, 20 motorbot ve bazı gemiler tahsis edilmiştir. Ücretli olarak tutulacak ve yelkenli motor da olabilecek olan motorbotların masraflarının Hükümetçe ek bir bütçe hazırlanarak tahsis edilmesi öngörülmüştür. Talimatname ile Donanma Komutanlığı emrine verilen gemilerin, talimatname ekindeki krokide gösterilmiş olan mıntikalarda görev yapmaları, bu iş için yeterli subay ve eratın gemilerde görevlendirilmesi, ayrıca Millî Müdafaa Vekâletince gerekli bomba, mitralyöz ve tüfek ile donatılmaları istenmiştir. Motorbotlar gibi bu gemiler için ihtiyaç duyulan yakıtın da Hükümet tarafından ek

bütçe hazırlanarak karşılanması¹⁴ öngörülmüştür.

Bu talimatname ile alınan tedbirler kapsamında, Marmara Denizi'ndeki ticaret yolları ile Boğazların çıkışı 10 bölgeye ayrılmış ve bu bölgelerdeki karakol görevi Donanma Komutanlığına verilmiştir. Bu 10 bölgeden, İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'e çıkış bölgesi M, Çanakkale Boğazı'nın Ege Denizi'ne çıkış bölgesi ise H olarak isimlendirilmiştir.¹⁵ Talimatname ile Çanakkale Boğazı'nın kıyılarında 11, Marmara Denizi'nde (Çanakkale Boğazı'nın girişinde) 1 olmak üzere toplam 12 tane; İstanbul Boğazı'nın kıyılarında 15, Marmara Denizi'nde (İstanbul Boğazı'nın girişinde) ise 3 tane olacak şekilde toplam 18 tane kontrol noktası belirlenmiştir.

Talimatname ile belirlenen 10 bölgede gündüz uçaklar, gece ise gemiler tarafından karakol ve gözetleme görevinin yerine getirilmesi öngörülmüştür. Bu kapsamda, ticaret yolları üzerindeki bölgelerde akşam saat 18.00'den sabah 08.00'e kadar karakol gemileri görev üstlenecekti. Çanakkale ve Karadeniz Boğazlarının çıkışındaki bölgelerde ise gece ve gündüz karakol görevinin yanı sıra gözetleme faaliyeti de yerine getirilecekti. Ayrıca Boğazların çıkışlarında, (İstanbul ve Çanakkale) Müstahkem Mevkii Komutanlıkları tarafından, karadan devamlı olarak gözetleme postaları görevlendirilecek, geceleri ise gözetleme ışıldaklar yardımıyla sürdürülecekti. Talimatnameye göre, karakol gemileri gördükleri denizaltılara saldırmak ve sahip oldukları silah ve bombaları kullanarak "*düşmanı korkutup*

¹⁴ Milli Müdafaa Vekâletinden 18 Eylül 1937'de gönderilen 701 sayılı tezkereyle, karasularında ve Marmara Denizi'nde denizaltılara karşı yapılacak karakol görevinde kullanılacak Donanma ve denizaltı kuvvetlerine ait gemiler ile Gümrüğe ait deniz motorlarının sarfiyat ve devriçarkı için bütçede ödenek bulunmadığı ve karakol görevi süresince ne kadar kömür, benzin ve yağ gibi malzemenin sarf edilebileceğinin öngörülemediği belirtilmiştir. Bu sorunu çözebilmek için, görevin acil ve önemli olması nedeniyle ek tahsisat (ödenek) gerçekleştiğinde yerine konulmak üzere, 1936 yılında stok edilenlerden sarf edilmesi için izin istenmiştir. Bu istek sonrasında, Donanma Komutanlığı emrine verilen motorbotların ve gemilerin masraflarının Hükümet tarafından ek bütçe yapılarak karşılanmasının 30 Eylül tarihli ikinci talimatname ile kararlaştırıldığı anlaşılmaktadır. Maliye Vekâletinden 2 Ekim 1937'de konu ile ilgili gönderilen değerlendirmede, stok noksanının tamamlanmasının ve ek ödenek verilmesinin bütçe imkânlarına ve takdire bağlı olduğu belirtilmiş, söz konusu hizmetler için 1936 senesi stokundan sarfiyat yapılması konusunun Maliye Vekâleti ile ilgili olmadığı açıklanmıştır. Bu konu "Yüksek Müdafaa Meclisi" tarafından 5 Ekim 1937'de incelenmiş ve söz konusu hizmetler için, Milli Müdafaa Vekâletinin teklif ettiği şekilde 1936 yılı stoklarından harcama yapılmasına karar verilmiştir. Karar altında yer alan imzalara bakıldığında Başbakan Vekili Celal Bayar, Milli Müdafaa Vekili Kazım Özalp, Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya, Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak ile diğer ilgili bakanların imzaların olduğu görülmektedir (BCA, 30.18/79/84/4).

¹⁵ Diğer bölgeler: İstanbul Boğazı'nın Marmara Denizi ile birleştiği noktadan Çanakkale Boğazı'nın başladığı noktaya doğru Marmara Denizi'nde çizilen düz bir hat üzerinde A, B, C, D (Marmara Adası kuzeyi) ve E bölgeleri; Çanakkale Boğazı'nın ortasındaki en dar yer G bölgesi; Marmara Adası'nın doğusu ile Kapıdağ Yarımadası'nın kuzeyi ve doğusu F bölgesi; Kapıdağ Yarımadası'nın batısı ile Avşa ve Paşalimanı Adaları R bölgesi; İzmit Körfezi girişindeki Yalova ile Darıca'nın batısı ise P bölgesi olarak isimlendirilmiştir.

kaçırmak üzere” tehlikeyi bertaraf edecek, ancak *“düşman harekâtı hasmanede (düşmanca) bulunduğu zaman batırılacaktı”*. Talimatname ile karakol hizmeti ve gözetlemenin, korsanlık (deniz haydutluğu) takibatının devamı müddetince sürdürülmesi, karakol hizmetinin Donanma Komutanlığının tertip, kontrol ve sorumluluğunda yürütülmesi istenmiştir. Ayrıca gemilerin değiştirilmesi ile ihtiyaca göre 10 mıntıkanın düzenlenmesi görevleri de Donanma Komutanlığına verilmiştir (BCA, 30.18/79/83/1, s.15, 16).

Bu talimatname incelendiğinde, Akdeniz, Ege Denizi ve Kara Deniz dâhil olmak üzere, tüm kıyılarda yabancı denizaltılara karşı gözetleme yapılırken, Marmara Denizi ile İstanbul ve Çanakkale Boğazı çıkışlarında yabancı denizaltılara karşı tedbir alındığı görülmektedir. Tedbirlerin alındığı yerler açısından bakıldığında, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin uygulanmasını sağlamak için çaba gösterildiği; tedbirin içeriği açısından bakıldığında ise öncelikli olarak yabancı denizaltıların korkutulup kaçırılarak Marmara Denizi'nden çıkarılmasının amaçlandığı anlaşılmaktadır.

24 Ağustos 1937'deki Kararnameyle, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni ve devletler arası hukuk kurallarını ihlal eden Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltının teslim teklifine uymaması halinde zorla tevkif edileceği ve ihtimal ki imha edileceği duyurulmuştu. 9 Eylül Kararnamesiyle ise izinsiz olarak Marmara'ya girecek denizaltıların teslim teklifine muhalefet etmeleri halinde kesin olarak imha edilmeleri gerektiği kararı alınmıştı. Oysa Bakanlar Kurulunun 30 Eylül 1937'deki ikinci talimatnamesine bakıldığında, bu kez uygulanmak istenen tedbirin, öncelikli olarak mevcut silahların kullanılarak yabancı denizaltıların korkutulup kaçırılmasının, böylece Marmara Denizi'nden çıkarılmasının amaçlandığı, ancak düşmanca davranması durumunda batırılmasının öngörüldüğü görülmektedir. Tevkif etmek veya batırmak, Türkiye'nin karışmak istemediği bloklar arası mücadeleye karışma tehlikesini barındırmasından ötürü, korkutup kaçırarak yönteminin tercih edildiği anlaşılmaktadır.

30 Eylül 1937'de Bakanlar Kurulunda kabul edilen ikinci talimatnameyle karakol görevi Donanma Komutanlığına verilmiş, bu görevin yerine getirilebilmesi için de İzmir Deniz Tayyare Taburu Donanma Komutanlığı emrine tahsis edilmişti. Marmara Denizi ve Boğazlar bölgesindeki deniz haydudu denizaltıları araştırmak için İzmir'den gelen ve dört deniz uçağından oluşan Tayyare Taburu, Çekmece Gölü'ne konuşlanmış ve Donanma Komutanlığı ile birlikte denizaltı araştırma

görevine başlamıştır. Ancak görevlendirme tarihinden bir hafta sonra,¹⁶ yani 7 Ekim 1937'de Mareşal Fevzi Çakmak imzasıyla Genelkurmay Başkanlığından Başbakanlığa gönderilen yazıda, dört uçaktan birinin zaten revizyonda olduğu, iki uçağın da bakım zamanının yaklaştığı, bu şekilde kullanılmaya devam edildiği takdirde, 15-20 gün içinde faal uçağın kalmayacağı ve ileride daha önemli bir hadise çıkması halinde Tayyare Taburunun iş göremeyeceği açıklanmıştır.

Başbakan Vekili Celal Bayar ise bu Tayyare Taburunun Bakanlar Kurulu Kararnamesiyle görevlendirildiğini hatırlatmış ve Kararnamede geçen bu görevin ne şekilde yerine getirileceğini sormuştur. Bu konuya nasıl bir cevap verildiğine ilişkin arşivde herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Genelkurmay Başkanlığı 22 Ekim 1937'de Başbakanlığa gönderdiği sonraki yazısında, deniz uçaklarının revizyon zamanının geldiğini ve Donanma ile birlikte Marmara Denizi'nde artık görev yapma imkanlarının kalmadığını, bu nedenle İzmir'e dönmeleri için emir verildiğini, revizyonları bittikten sonra eğer ihtiyaç duyulursa Donanma ile birlikte tekrar çalışılacaklarını bildirmiştir (BCA, 30.18/79/83/1, s. 5, 6, 8).

Genelkurmay Başkanlığının, uçakların Marmara Denizi'nde denizaltı araştırması için talimatname çerçevesinde ancak 15-20 gün daha kullanılacakları, böyle kullanılmaya devam edilirse, ileride önemli bir olay çıkması durumunda kullanılmayacakları yönündeki ikazına rağmen, bu deniz uçaklarının 15 gün daha, yani revizyon zamanına kadar kullanıldığı görülmektedir. Bu durum, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin ihlali anlamına gelen Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltıların varlığından, Türkiye'nin ne kadar çok rahatsızlık duyduğunu göstermesi bakımından önemlidir. Türkiye bu şekilde elindeki imkânları sonuna kadar kullanarak, Montreux Boğazlar Sözleşmesi ihlallerini önlemek ve Sözleşme kurallarını uygulanabilecek güçte olduğunu göstermek istemiştir.

c. Türkiye'nin Aldığı Tedbirlerin Deniz Haydutluğunun Engellenmesine Etkisi

Marmara Denizi ve Boğazlarda Türkiye bu tedbirleri alırken, İngiltere'nin Akdeniz'de deniz haydutluğuna karşı devriye görevi icra eden donanmasını Ocak 1938'de azaltmasının etkisiyle gemi batırma olaylarında yeniden artış yaşanmış, bunun sonucunda İngiltere ve Fransa Şubat 1938'de Akdeniz'deki donanmalarını

¹⁶ Yukarıda belirtildiği gibi, Tayyare Taburu aslında Genelkurmay Başkanlığı tarafından 8 Eylül 1937'de Donanma Komutanlığı emrine verilmiş ve göreve başlaması istenmiştir.

tekrar takviye etmek durumunda kalmıştır. Buna paralel olarak, İngiltere ve Fransa artan deniz haydutluğu karşısında, sorumluluk sahalarında görülecek bütün denizaltıları batırma kararı da almıştır (Cortada, 1972, s. 685). İngiltere, Londra Elçiliğine gönderdiği yazıyla Türkiye'ye bu konu hakkında bilgi vermiştir. Bu yazıda, Akdeniz'de su altında görülecek bütün denizaltıların batırılması kararının İngiltere tarafından alındığı ve bu kararın 7 Şubat 1937'den itibaren uygulamaya konulacağı ifade edilmiştir. Fransa da Paris Büyükelçiliğine 9 Şubat'ta gönderdiği yazıyla, Batı Akdeniz'de su altında görülecek bütün denizaltılara hücum ve mümkünse tahrip etmesi için deniz kuvvetlerine emir verildiğini açıklamıştır (BCA, 30.18/79/83/1, s. 2-4, 35).

Alınan bu ilave tedbirlere rağmen Akdeniz'de deniz haydutluğu olayları önlenemezken, Çanakkale Boğazı önünde deniz haydutluğu olayları artık bir daha yaşanmamıştır. Bu durum, Akdeniz Anlaşmaları ve yukarıda bahsedilen ilave tedbirlerin, Akdeniz'den farklı olarak, Çanakkale Boğazı önündeki deniz haydutluğunun sona ermesinde etkili olduğu izlenimi yaratmaktadır. Ancak, Çanakkale Boğazı önündeki deniz haydutluğunun sona ermesinin gerçek sebebi, alınan tedbirlerden değil, Sovyetler Birliği'nin kullandığı yolu değiştirmiş olmasından kaynaklanmıştır.

Çanakkale Boğazı önünde yapılan deniz haydutluğu olayları, Akdeniz kıyısındaki Valencia'da bulunan Cumhuriyetçi hükûmete Sovyetler Birliği'nin yardımını önlemek amacıyla taşımıştı. Bu yardım 1936 yılının sonundan itibaren Boğazlardan geçen Akdeniz yolundan taşınırken, 1937'de Akdeniz'de artan deniz haydutluğundan kaynaklanan kayıplar sebebiyle, Sovyetler Birliği Akdeniz yolunu kullanmayı bırakmak zorunda kalmıştır. Sovyetler Birliği, artan kayıplar üzerine Cumhuriyetçi hükûmete yardımını Fransa vasıtasıyla yapmayı tercih etmiştir (Payne, 2012, s. 208). Sovyetler Birliği'nin yardımını artık Boğazlar üzerinden göndermemesi, deniz haydutluğunun Çanakkale Boğazı çıkışında bir daha görülmemesine sebep olmuştur (Birlik, 2021, s. 892).

Çanakkale Boğazı çıkışındaki gemi batırma olayları gibi Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltı faaliyetleri de Sovyetler Birliği'nden Cumhuriyetçi hükûmete yapılan yardımı engellemek amacıyla taşımıştı. Sovyetler Birliği'nin kullandığı yolu değiştirmesine paralel olarak, Türkiye'yi yakından ilgilendiren Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltı faaliyetleri de sona ermiştir. Sovyetler Birliği'nin Akdeniz yolunu artık kullanmaması, Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltı faaliyetlerinin sona ermesindeki temel sebeptir. Bununla birlikte, Türkiye'nin

İstanbul ve Çanakkale Boğazı çıkışları ile Marmara Denizi'nde aldığı katı tedbirlerin de yabancı denizaltı sorununun çözümünde etkili olduğu muhakkaktır.

Sonuç

9 Eylül 1937 tarihli Kararnameyle denizaltıların emniyetlerinin sağlanması amacıyla Gölcük'e alınmasında, yani yabancı denizaltılara karşı en önemli kuvvet olan denizaltıların bu amaçla kullanılmamasında, Marmara Denizi'nde uygulanacak olan tedbirler nedeniyle bir yanlışlığa yol açmamak düşüncesi etkili olmakla birlikte, esas neden mevcut beş denizaltının gerekli muharebe gücüne sahip olmamasıdır. Bununla birlikte, bu Kararnameyle Gümrük Bakanlığına bağlı olan deniz motorlarının yabancı denizaltıların aranması için Genelkurmay Başkanlığı emrine verilmesi, Deniz Kuvvetlerinin muharebe gücünü artırmak için çaba gösterildiğini ortaya koymaktadır. Benzer şekilde, 30 Eylül 1937 tarihli ikinci talimatnamedeki görevlerin yerine getirilebilmesi için Donanma Komutanlığına, kiralanacak olan 20 motorbot ile gerekli asker ve silahla takviye edilecek olan gemilerin tahsis edilmesi de Deniz Kuvvetlerinin muharebe gücünü artırmak için çaba sarf edildiğine dair diğer bir işarettir.

Akdeniz'deki deniz haydutluğuna karşı 14 ve 17 Eylül 1937'de yapılan Akdeniz Anlaşmalarına, deniz haydudu denizaltılara karşı Boğazlarda ve Marmara Denizi'nde aynı günlerde tedbir almakta olan Türkiye, sorununun çözümü için Akdeniz'de ortaklaşa tedbir alınmasını çıkarlarına uygun bulmuş ve bu yüzden Akdeniz Anlaşmalarına katılımı gerekli görmüştür. Deniz gücünün sınırlı olması, Akdeniz Anlaşmaları gereğince tüm karasularında tedbir almak yerine, Türkiye'nin 30 Eylül 1937'de Bakanlar Kurulunca kabul edilen ilk talimatnameyle sadece Çanakkale Boğazı çıkışındaki karasularında tedbir almasına neden olmuştur. Bununla birlikte, talimatnameyle alınan tedbirlerin, Çanakkale Boğazı'nın karasularında Nyon Anlaşması gereğince uygulanacağı ifade edilmiş olsa da uygulama yeri ve kapsamı açılarından değerlendirildiğinde, esas olarak Montreux Boğazlar Sözleşmesi ihlallerini engellemeye yönelik olduğu açıktır.

30 Eylül 1937'deki ilk talimatnameyle Çanakkale Boğazı çıkışındaki tedbirlerin sadece Nyon Anlaşması kapsamında denizaltıların deniz haydutluğu için uygulanmasının, Cenevre Anlaşması'na rağmen gemilerin ve uçakların deniz haydutluğu için tedbir alınmamış olmasının nedeni, o günlerdeki Türkiye'nin öncelikli tehdit algısının Marmara Denizi'nde görülen ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni ihlal eden denizaltının varlığından kaynaklanmıştır. Bu talimatnameyle, gemilere ve uçaklara değil de sadece denizaltılara karşı tedbir

alınmış olması, Türkiye'nin bu öncelikli tehdit algısını ortadan kaldırmayı amaçladığını göstermektedir.

Bakanlar Kurulunun 30 Eylül 1937 tarihli ikinci talimatnamesiyle Marmara Denizi ile İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında yabancı denizaltılara karşı alınan tedbirler, uygulama yerleri açısından bakıldığında, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin gereklerini yerine getirmek için çaba gösterildiğine işaret etmektedir. Bu talimatname ile uygulanacak olan yöntemin, öncelikle mevcut silahların kullanılarak yabancı denizaltıların korkutulup kaçırılarak Marmara Denizi'nden çıkarılması, ancak düşmanca davranması durumunda batırılmasının öngörülmesi, 24 Ağustos ve 9 Eylül 1937 tarihli tedbirlere göre bu kez daha ihtiyatlı bir tutumun benimsendiğini göstermektedir. Tevkif etmek veya batırmak, Türkiye'nin karışmak istemediği bloklar arası mücadeleye karışma tehlikesini barındırması nedeniyle, korkutup kaçırmak yönteminin tercih edildiği anlaşılmaktadır. Bu ihtiyatlı tutumda, Akdeniz Anlaşmaları kapsamında Akdeniz'de alınmış olan tedbirlerin etkisinin de olduğunu söylemek mümkündür.

İkinci talimatnamedeki görevlerin yerine getirilebilmesi için Donanma Komutanlığına tahsis edilen İzmir Deniz Tayyare Taburunun Marmara Denizi'nde denizaltı araştırması için ancak 15-20 gün daha kullanılabileceği, bu şekilde kullanılmaya devam edilirse, ileride önemli bir olay çıkması durumunda kullanılamayacağı yönündeki Genelkurmay Başkanlığının ikazına rağmen, bu deniz uçaklarının 15 gün daha, yani revizyon zamanına kadar kullanılması, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin ihlali anlamına gelen yabancı denizaltının varlığından Türkiye'nin ne kadar çok rahatsızlık duyduğunu ortaya koymaktadır. Türkiye bu şekilde elindeki imkânları sonuna kadar kullanarak, Montreux Boğazlar Sözleşmesi ihlallerini önlemek ve Sözleşme kurallarını uygulanabilecek güçte olduğunu göstermek istemiştir.

30 Eylül 1937 tarihli Bakanlar Kurulunca kabul edilen iki talimatname ile alınan tedbirlere bir bütün olarak bakıldığında, Akdeniz Anlaşmalarını uygulamaya koymaktan çok, Türkiye'nin esas olarak Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni ihlal eden ve bu Sözleşmeyi sorgulattır hale getiren Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltı sorunu ile ilgilenmeye ve mevcut Deniz Kuvvetlerini bu amaçla kullanmaya karar vermiş olduğu görülmektedir. Türkiye'nin bu tercihinde esas olarak mevcut deniz gücünden kaynaklanan sınırlamalar etkili olmakla birlikte, bloklar arası mücadeleye karışmamak isteğinin de etkili olduğu açıktır.

Bu örnekte görüleceği gibi, Türkiye deniz haydutluğuna karşı tedbir alırken, revizyonist ve anti-revizyonist devletlerin deniz haydutluğu görünümü altındaki mücadelesinden uzak kalmak istemiş, yaşanan çatışmaya dahil olmayacak şekilde politika geliştirmiştir. İkinci Dünya Savaşı öncesinde anti-revizyonist devletlerle yakın ilişki içinde olmasına rağmen, İspanya İç Savaşı'ndan kaynaklanan mücadelede, Türkiye'nin bloklar arasındaki çatışmadan uzak kalacak şekilde politika takip etmek gayreti içinde olması, o dönemde dış politikada uyguladığı barış ilkesiyle uyum içinde olduğunu göstermektedir.

Çanakkale Boğazı çıkışındaki gemi batırma olayları gibi Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltı faaliyetleri de Cumhuriyetçi hükûmete Sovyetler Birliği'nin yardımını önlemek amacını taşımıştır. Artan kayıplar nedeniyle, Sovyetler Birliği'nin yardımını Boğazlar yerine Fransa vasıtasıyla göndermeye başlaması, Türkiye'yi yakından ilgilendiren Çanakkale Boğazı çıkışındaki ve Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltı faaliyetlerinin sona ermesindeki asıl sebeptir. Bununla birlikte, Türkiye'nin İstanbul ve Çanakkale Boğazı çıkışları ile Marmara Denizi'nde aldığı katı tedbirlerin de, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni ihlal eden yabancı denizaltı sorununun çözümünde etkili olduğu şüphesizdir.

İspanya İç Savaşı nedeniyle bloklar arasında yaşanan mücadeleye Sovyetler Birliği'nin taraf olmasının geçmişte Türkiye'yi yakından etkilemesi, günümüzde veya gelecekte Rusya Federasyonu'nun uluslararası bir sorun karşısında Boğazları kullanarak politika geliştirmesi durumunda da Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nden kaynaklanan sorumlulukları sebebiyle, Türkiye'yi doğrudan sorunun içine çekeceğini gösteren iyi bir örnektir.

Kaynakça

1. Arşivler

BCA (T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi). Fon

Kodu: 30.10, Kutu No: 45, Dosya No: 290, Sıra No: 52, s. 8, 10.

BCA. Fon Kodu: 30.18, Kutu No: 78, Dosya No: 77, Sıra No:14.

BCA. FK: 30.18, K: 78, D: 77, Sıra No: 15.

BCA. Fon Kodu: 30.18, Kutu No: 79, Dosya No: 83, Sıra No: 1.

BCA. FK: 30.18, K: 79, D: 83, S: 1, s. 2-4, 5, 6, 8, 14, 15, 16, 17, 35.

BCA. FK: 30.18, K: 79, Dosya No: 84, Sıra No: 4.

BCA. Fon Kodu: 30.18, Kutu No: 79, Dosya No: 85, Sıra No: 9, s. 15, 16, 18, 19, 21.

2. Yayımlanmış Arşiv Belgeleri

British Documents of Foreign Affairs Part:II, Series:B, Volume:34 (Turkey, January 1936-December 1937). (2012). Bethesda US: ProQuest LLC.

3. Resmi Yayınlar

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (TBMM ZC), Devre: 5, Cilt: 19, İçtima: 2. (1937). Ankara: TBMM Matbaası.

4. Gazete ve Dergiler

Akşam.

Ayın Tarihi (Sayı: 41, 45, 46).

Cumhuriyet.

Ulus.

5. Kitap ve Makaleler

Akşın, A. (1991). *Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasisi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Alpert, M. (2013). *The Republican Army in the Spanish Civil War 1936-1939*. New York: Cambridge University Press.

Armaoğlu, F. (1992). *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1980 Cilt:1*, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Asuero, P. M. (Ed.) (2006). *İspanya-Türkiye 16. Yüzyıldan 21. Yüzyıla Rekabet ve Dostluk* (P. B. Çarum, Çev.). İstanbul: Kitap Yayınevi.

Atabey, F. (Haz.). (2002). *Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri*. Ankara: Dz.K.K.lığı Karargahı Basımevi.

Birlik, G. K. (2021). Akdeniz Anlaşmaları ve Türkiye'deki Uygulamaları. *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 17/34, 863-900.

Büyüktuğrul, A. (1973). Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının 50. Yılı. *Bellekten*, 37/148, 502, 504-506, 511, 521.

Büyüktuğrul, A. (1969). *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*. Künyesiz: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Büyüktuğrul, A. (1967). *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*. İstanbul: Deniz Basımevi.

Casanova, J. (2010). *The Spanish Republic and Civil War* (M. Douch, Çev.). Cambridge: Cambridge University Press.

Cortada, J. W. (1972). Ships, Diplomacy and The Spanish Civil War: Nyon Conference, September, 1937. *II Politico*, 37/4, 673-689.

- DeLuca, A. R. (1975). Montreux and Collective Security. *The Historian*, 38/1, 1-20.
- Eden, A. (1962). *Earl Of Avon Facing The Dictators*. Cambridge: The Riverside Press.
- Gretton, P. (1975). The Nyon Conference-The Naval Aspect. *The English Historical Review*, 90/354, 103-112.
- Gönlübol, M. ve Kürkçüoğlu, Ö. (2000). Atatürk Dönemi Türk Dış Politikasına Genel Bir Bakış. B. Türkdogan (Yay. haz.). *Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.
- Gönlübol, M. ve diğerleri. (1993). *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1990)*. Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Meray, S. L. ve O. Olcay (Çev.). (1976). *Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar Belgeler*. Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi.
- Metel, R. (1960). *Türk Denizaltıcılık Tarihi*. İstanbul: Deniz Basımevi.
- Nadi, Y. (27 Ağustos 1937). Meçhul Denizaltı Gemisi Karşısında Hükümetimizin Hassasiyeti. *Cumhuriyet*, 1.
- Payne, S. G. (2012). *The Spanish Civil War*. New York: Cambridge University Press.
- Payne, S. G. (2011). *Revolutin and Civil War*. New York: Cambridge University Press.
- Payne, S. G. (2000). *The Franco Regime 1936-1975*. London: Phoenix Press.
- Şahingiray, Ö. (Haz.). (1955). *Atatürk'ün Nöbet Defteri (1931-1938)*. Ankara: Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yayınları.
- Vincent, M. (2007). *Spain 1933-2002*. Oxford, New York: Oxford University Press.

Summary

As a result of the struggle between revisionist and anti-revisionist states due to the Spanish Civil War, in August 1937, two Republican Spanish ships, one in Turkish territorial waters, were sunk by submarines in front of Bozcaada, and a foreign submarine was detected in the Sea of Marmara. As a result of the high frequency of these piracy activities in the Mediterranean caused by the civil war, the Nyon Agreement, on 14 September 1937, and the Geneva Agreement (Mediterranean Agreements), on 17 September 1937, were signed against piracy. Turkey, which was taking measures against submarines in the Straits and the Sea of Marmara in those days, found it in her interests to take joint measures in the Mediterranean for the solution of the piracy problem and therefore joined the Mediterranean Agreements.

One year after the signing of the Montreux Straits Convention of 24 July 1936, which left the sovereignty of the Straits to Turkey, foreign submarines entered the Sea of Marmara, thus the Convention was clearly violated for the first and last time. What kind of an approach Turkey adopted in the face of the violation of the Montreux Straits Convention and what measures she took, the relationship of the measures taken by Turkey to fulfill the

Mediterranean Agreements with the measures taken to prevent the violations of the Montreux Straits Convention, and the effect of the existing marine forces on the measures taken by Turkey constitute the aim of this study.

With the Decree of the Board of Ministers on August 24, 1937, Turkey adopted different approaches towards foreign submarines at the exit of the Dardanelles and in the Sea of Marmara. With this Decree, although Turkey did not take any action against foreign submarines in its territorial waters at the exit of the Dardanelles, she took very clear measures, including sinking, against submarines in the Sea of Marmara due to violation of the Montreux Straits Convention. Despite this Decree, after foreign submarines were seen again in the Marmara Sea, with the Decree of the Board of Ministers dated 9 September 1937, it was decided that the submarines that would enter the Sea of Marmara without permission should be destroyed if they objected to the surrender call.

The Mediterranean Agreements made it necessary for Turkey to take measures against piracy in all territorial waters. However, the limited naval power made it necessary for Turkey to take measures only in the territorial waters at the exit of the Dardanelles, with the first Directive accepted by the Board of Ministers on September 30, 1937, instead of taking measures in all territorial waters to implement the Mediterranean Agreements. However, although it was stated that the measures taken in the first Directive would be implemented in the territorial waters of the Dardanelles in accordance with the Nyon Agreement, they were mainly aimed at preventing violations of the Montreux Straits Convention, considering the place and scope of implementation.

The measures taken by the Board of Ministers against foreign submarines in the Sea of Marmara and the Straits of Istanbul and Dardanelles, with the second Directive dated 30 September 1937, aimed to fulfill the requirements of the Montreux Straits Convention. The method to be implemented with this Directive, first of all, using existing weapons to scare away foreign submarines and evading them from the Sea of Marmara, only to be sunk in case of hostility, shows that a more cautious attitude was adopted this time compared to the measures dated 24 August and 9 September 1937. It is understood that the method of scaring away was preferred, as arresting or sinking carried the risk of getting involved in the struggle between the blocks, which Turkey did not want to get involved in.

Considering, as a whole, the measures taken with the two Directives adopted by the Board of Ministers dated September 30, 1937, rather than putting the Mediterranean Agreements into practice, Turkey was mainly dealing with the problem of foreign submarines in the Sea of Marmara, which violated the Montreux Straits Convention and made this Convention questionable. It seems that it decided to employ its Naval Forces for this purpose. Although the limitations stemming from the existing naval power were effective in Turkey's choice, it is clear that the desire not to get involved in the struggle between the blocks was also effective. As can be seen in this example, while Turkey was taking precautions against piracy, it wanted to stay away from the struggle of revisionist and anti-revisionist states under the guise of piracy and developed a policy in a way not to be involved in the current conflict.

Foreign submarine activities in the Sea of Marmara, such as the sinking incidents at the exit of the Dardanelles Strait, were also intended to hinder the Soviet Union's aid to the Republican government. While the aid of the Soviet Union was first carried through the Mediterranean route passing through the Straits, the Soviet Union gave up the use of the Mediterranean route due to the increased losses in the Mediterranean in 1937 as a result of piracy and had to send its aid to the Republican government in Spain via France. Parallel to the Soviet Union's changing of the route used, foreign submarine activities at the exit of the Dardanelles Strait and in the Sea of Marmara, which were closely related to Turkey, also came to an end. The fact that the Soviet Union no longer used the Mediterranean route was the main reason for the end of foreign submarine activities in the Sea of Marmara. Moreover, Turkey's strict measures taken at the exits of the Istanbul and Çanakkale Straits and in the Sea of Marmara were also effective in solving the problem of foreign submarines violating the Montreux Straits Convention.