



# MAVİ VATAN

MAVİ VATAN'DAN AÇIK DENİZLERE



# MAVİ VATAN

MAVİ VATAN'DAN AÇIK DENİZLERE



Millî Savunma Üniversitesi

Deniz Harp Enstitüsü

Mavi Vatan'dan Açık Denizlere Dergisi

Yıl: 1 Sayı: 3

4 Aylık Süreli Yayın

İmtiyaz Sahibi

MSÜ Deniz Harp Enstitüsü Adına

Dz.Kur.Alb. Kıvanç KIRMACI

Genel Yayın Yönetmeni

Dz.Kur.Alb. M.Ferhat ÇOLPAN

Sorumlu Müdür

Dr.Dz.Alb. Murat Kağan KOZANHAN

Yayın ve İnceleme Kurulu

Dz.Kur.Alb. Halil ÖZSARAC

Dz.Kur.Alb.Erdiñç ALTINER

Dr.Dz.Alb. Murat Kağan KOZANHAN

Dz.Alb.Mahmut KARAGÖZ

Sayfa Tasarım / Grafik Uygulama

Dz.Tek.Asb.Kd.Bçvş. Onur Melih DERELİ

De.Me.Aslı DOĞAN

İletişim

Tel: 0212 398 01 00 (3452)

E-Posta: mkozanhan@dmsu.edu.tr

Basıldığı Yer ve Tarih

Millî Savunma Üniversitesi

Merkez Kütüphane Müdürlüğü

Merkez Basimevi

Yenilevent / İSTANBUL

Sertifika No: 36431

Kasım 2019



## İÇİNDEKİLER

4

BAŞLARKEN

6

DENİZ HUKUKU'NUN GELİŞİMİ VE DEVLETİN AÇIK DENİZLERDE EGEMEN HAKLARI

16

ATATÜRK DÖNEMİNDE DONANMA OLUŞTURMA SÜRECİNİN FİNANSMANI

24

FİLİPİN DENİZ MUHABERESİ

30

GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE ALMAN DENİZ KUVVETLERİ'NİN YAŞADIKLARINDAN TÜRK DENİZ KUVVETLERİ'NE DERSLER

40

GÜNEY KAFKASYA'DA ENERJİ VE ULAŞTIRMA PROJELERİNİN BÖLGESEL GÜVENLİĞE ETKİLERİ

Deniz Harp Enstitüsü yayını olan Mavi Vatan'dan Açık Denizlere Dergisi yılda 3 kez yayınlanan ulusal bir dergidir. Makalelerdeki düşünce, görüş, varsayım, sav veya tezler hazırlayanın sorumluluğunda olup şahsi fikirlerdir. Millî Savunma Üniversitesi Deniz Harp Enstitüsü Komutanlığı'nın resmî görüşü değildir.



- 48 | KEŞİFLER ÇAĞI VE PORTEKİZ KRALLIĞI
- 54 | GEÇMİŞTEN HATALAR GELECEĞE DERSLER  
SAVAŞTA HIÇ BİR ŞEY KESİN DEĞİLDİR!
- 60 | KUTUP KURALLARI
- 64 | KİTAP ÖZETİ : TÜRK KÜLTÜRÜNDE YÖNETMEK
- 66 | DENİZ HARP ENSTİTÜSÜ  
FAALİYETLERİ

# MAVİ VATAN

MAVİ VATAN'DAN AÇIK DENİZLERE

Değerli okuyucularımız;

"Mavi Vatan" dan açık denizlere dergisinin elinizdeki 3'üncü sayısı ile sizlerle buluşuyoruz. Bu sayımızda 8 makale ve 1 kitap incelemesi yer almaktadır.

Sayının ilk çalışması, tarafımdan hazırlanan, "Deniz Hukuku'nun Gelişimi ve Devletin Açık Denizlerdeki Egemen Hakları" başlıklı makaledir. Bu makalede, Örf ve adet hukukundan doğarak ortaya çıkan 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin gelişimi incelenmiş, Türkiye'nin bu sözleşmeye neden taraf olmadığı vurgulanmıştır. Bununla birlikte, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile tanımlanan ve sınırları belirlenen; açık denizler olarak değerlendirilen "Kıta Sahaneliği ve Münhasır Ekonomik Bölge" kavramları incelenerek devletin bu alanlardaki sahip olduğu egemen hakları incelenmiştir.

Dr. Dz. Alb. Kemal EKER ve Dr. Öğretim Üyesi Görkem BAHTİYAR tarafından hazırlanan, "Atatürk Dönemi'nde Donanma Oluşturma Sürecinin Finansmanı" konulu makale, derginin ikinci makalesini oluşturmaktadır. Yazarlar, Donanmanın sürdürülebilirliği açısından savunma sanayisinde yerli kaynakları geliştirmenin ne kadar önemli olduğunu ortaya koymuşlar ve donanma mevcudunun ithalat yoluyla artırılmasından başka, yerli üretim tecrübesinin edinilmesine yönelik gelişmelerin önemini göstermişlerdir. Özellikle Donanmanın geliştirilmesiyle Türkiye, egemenlik haklarının sınırlandığı 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni aşmış ve Boğazlar'ın güvenliğini kendi donanması ile sağlayabilecek güce kavuştuğunu belirterek, 1936 Montrö Sözleşmesi'nin aynı zamanda bunun da bir onayı olduğunu savunmaktadırlar.

Sayının üçüncü makalesi, İ. Kur. Bnb. Saldıray TÜRKKAN tarafından yazılan, "Filipin Deniz Muharebesi" başlıklı çalışmadır. Bu makalede; 2'nci Dünya Savaşı'nda Amerika Birleşik Devletleri'nin, 15 Haziran 1944 tarihinden itibaren, Güney Mariana Adaları'nın çıkarma harekâtı ile ele geçirilmesine yönelik FORAGER Harekâtı kapsamında, 19-20 Haziran 1944 tarihleri arasında meydana gelen "Filipin Deniz Muharebesi" ele alınmıştır. Yazar makalede; harekâtın safhalarını incelemekte ve Amerikalı komutanlar Spruance ve Mitscher'in verdiği kararların uygunluğuna yanıt aramaktadır.

Dz. Kur. Alb. Halil ÖZSARAÇ tarafından hazırlanan, "Geçmişden Günümüze Alman Deniz Kuvvetleri'nin Yaşadıklarından Türk Deniz Kuvvetleri'ne Dersler" başlıklı çalışmada yazar, kuruluşunu kara kuvvetlerine borçlu olan Alman İmparatorluğu'nun, 19' uncu yüzyılın son zamanlarında güçlü bir devlet olmak için "denizlerde egemenliğin" zorunlu bir koşul olduğunu fark etmeye başladığını, İmparator II. Wilhelm'in, Mahan'ın fikirlerinden etkilenecek denizlerin önemini anlaşılmasını kolaylaştırdığını belirtiyor. Yazar bu çalışmada, Almanya'nın denizcileşme sürecini ve donanmasının gelişimini ele alarak ayrıntılı bir inceleme yapmış, Türk Deniz Kuvvetleri'nin gelişimi için değerlendirmelerde bulunmuştur.

Sayının beşinci makalesi, Dz. Kur. Alb. Mete ATAY tarafından kaleme almıştır, "Güney Kafkasya'daki Enerji ve Ulaştırma Projelerinin Bölgesel Güvenliğe Etkileri" başlıklı makale yazan, Güney Kafkasya'nın jeopolitik konumu ve enerji kaynakları nedeniyle dünyanın odağında olduğunu belirtiyor.

# BAŞLARKEN...

Bölgede yer alan, üç devlet ve bu devletler arasında yaşanan, üç donmuş sorunun; Dağlık Karabağ, Abhazya ve Güney Osetya ile belki Güney Azerbaycan'ın bölgeyi yakın gelecekte gergin tutmaya devam edeceğini belirten yazar; bölgeye komşu iki devlet, İran ve Türkiye'nin, enerji ve diğer konularda ABD, Avrupa ve Rusya'nın gölgesindeki Güney Kafkasya'da bağımsız politikalar üretmeye çalıştığını öne sürmektedir.

Dz. Kur. Yzb. Abdullah SUSOY'un "Keşifler Çağı ve Portekiz Krallığı" başlıklı çalışması; 1415 ile 1730 tarihleri arasında şekillendiren stratejik güçlerin, benzeri görülmemiş derecede güçlü "talasokrasiler" ve denizcilikte aktif kıta devletleri oluşturmak için geleneksel ve yeni yöntemleri birleştirdiğini vurgulamakta, 15'inci ve 16'ncı yüzyıllarda, Avrupa'nın dünyanın geri kalan kısmı hakkındaki bilgisinin temel bir dönüşüme uğradığını, Avrupalıların sahip olduğu haritaların büyük gelişme gösterdiğini vurgulamaktadır. Yazar, bu çerçevede, Portekiz denizciliğinin tarihî gelişimini incelerken, Portekiz gibi süper güç olmaya yetecek bir donanıma sahip bulunmayan bir ülkenin, yenilikçi bakış açısı ve üstün deniz gücünü araçsallaştırarak en sıkışmış coğrafyada dahi nasıl bir yayılmacı bir politika izlediğini ve zenginleşebildiğini bizlere sunmaktadır.

[E] Dz. Kur. Alb. Sinan TOPUZ tarafından hazırlanan, "Geçmişten Hatalar Geleceğe Dersler, Savaşta Hiçbir Şey Kesin Değildir!" başlıklı yedinci makalede; 1915 yılında Çanakkale Savaşı, HMS Prince of Whales'in 1941 yılında Japonlar tarafından Batırılması ve 1942 yılında Almanların, Barent Denizi'nde P-17 Konvoyu'na Saldırıları ele alınmıştır. Yazar, bu olaylardaki;

planlama, liderlik, icra ve uyum sağlama gibi hususlarda yapılan hataları irdeleyerek, hatalardan elde edilen dersler ve sonuçlarının değerlendirmesini yapmıştır.

Sayının sekizinci ve son yazısı, Dz. Kur. Bnb. Osman ÇEVİK tarafından hazırlanan "Kutup Kuralları" başlıklı çalışmadır. Yazar bu yazısında, değişen iklim şartları nedeniyle kutup bölgesinde açılan yeni deniz rotaları ve bu rotaları kullanacak olan denizcileri etkileyecek olumsuzluklar ve bu olumsuzluklardan en az seviyede etkilenmek amacıyla geliştirilen bir takım yeni tedbirleri ele alarak okuyucuları bilgilendirmektedir.

Bu sayıda, Öğ. Atğm Bekir YILDIZ tarafından kaleme alınan kitap incelemesini de bulabilirsiniz.

Gelecek sayımızda buluşmak üzere; iyi okumalar dileğiyle.

M.Kağan KOZANHAN

Dr. Dz.Alb.

Öğretim Üyesi

# DENİZ HUKUKU'NUN GELİŞİMİ VE DEVLETİN AÇIK DENİZLERDEKİ EGEMEN HAKLARI



## Özet

Bu Makale, Deniz Hukukunun gelişimine bağlı olarak ortaya çıkan, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre, kıyı devletinin; tam egemen olduğu iç sular ve egemenliği kısmen sınırlandırılan kara suları dışındaki, "Mavi Vatan" ın devamı olan alanlarda devletin sahip olduğu egemen haklarını inceler. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, kıyı devletine "Kıta Sahaneliği ve Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)" de belli hususlarda egemen haklar tanımıştır. Kıyı devleti; Kıta Sahaneliği üzerinde araştırmada bulunmak ve doğal kaynaklarının işletilmesi konusunda, Münhasır Ekonomik Bölge'de ise, doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası, yönetimi konuları ile bölgenin ekonomik amaçlarla araştırılması ve işletilmesinde egemen haklara sahiptir.

Anahtar Kelimeler: 1982 BDHS, Kara suları, Kıta Sahaneliği, Münhasır Ekonomik Bölge, Egemen Haklar.

## Giriş

Uluslararası hukukta bir devletin ülkesi; üç boyutlu olarak kara, deniz ve hava bölümlerinden oluşmaktadır.<sup>1</sup> Karaların denizle buluştuğu hatttan, açık denizlere doğru devletlerin egemenlik talepleri ilk olarak kara suları kavramı ile gündeme getirilmiş ve bu alanın, devletlerin ülkelerinin bir parçasını oluşturması fikri, Batı Avrupa'da Orta çağın ikinci yarısında ortaya çıkmıştır.<sup>2</sup> Kara suları kavramı, 1609 yılında Grotius'un yazdığı "Mare Liberium (Denizlerin Serbestliği)" ve 1635 yılında John Selden tarafından kaleme alınan "Mare Clausum (Kapalı Deniz)" adlı eserlerle şekillendirilmeye başlanmıştır. Kara sularının, devletin egemenliğini kullanabildiği bir alan olarak ortaya çıkması ise açık denizlerin varlığını gündeme getirmiştir. Açık denizlerde devletlerin hak iddia etmeleri ise ilk defa 18'inci yüzyılda İngiltere'nin kaçakçılıkla mücadele etmek amacıyla ilan ettiği "Howering Act"<sup>3</sup> olarak adlandırılan uygulama ile olmuştur. Ancak, kara suları dış sınırı ötesindeki alanlarda

devletlerin egemenlik kavramının uluslararası kendisine yer bularak yerleşmesi ise 20'nci yüzyılda gerçekteleşmiştir.<sup>4</sup>

"Açık deniz serbestliği" ve "devletin kıyılarına bitişik kıyı suları üzerindeki egemenliği" ise ilk kez 1703 yılında Cornelius van Bynkershoek tarafından yazılan "De Dominio Maris Dissertatio" ile tanımlanmış ve aynı zamanda kara sularının genişliği konusunda, 3 millik top atım menzili de yine ilk kez Cornelius van Bynkershoek tarafından savunulmuştur.<sup>5</sup> Sanayi Devrimi sonrasında yaşanan teknolojik gelişim, artan nüfus, sanayinin ihtiyacı olan ham madde kaynakları ile nüfusun ihtiyacı besin kaynaklarını hızla tüketmiştir. Bu nedenle devletler, bahse konu doğal kaynaklara ulaşım amacıyla egemenlik alanlarını her yöne doğru genişletme eğilimi içerisine girmişlerdir. Deniz alanlarında ve bu alanların altında yer alan deniz tabanında; yeni doğal kaynakların, ekonomik değer taşıyan ham madde ve varlıkların keşfedilmesiyle devletler bu eğilimlerini denizlere doğru kaydırmışlardır. Denizler içinde ve deniz yatağı altında doğal kaynakların keşfi ve gelişen teknolojiye bağlı olarak, bahse konu kaynaklara erişimin kolaylaşması devletleri "Kıta Sahaneliği" ve "Münhasır Ekonomik Bölge" olarak tanımlanan açık deniz alanlarında egemenliklerini ilan etmeye yöneltmiştir. Bu durumu güçlendiren ise, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Başkanı Harry S. Truman'ın, 28 Eylül 1945'te yayınladığı 2667 sayılı bildirimidir.<sup>6</sup> Bahse konu bildiri ile kıta sahanlığı kavramı ilk kez ortaya atılmış, uygulanan hukuk içerisinde genel kabul göerek, birçok devlet tarafından kara suları üzerindeki egemenliklerini açık denizin belirli bir kısmını da içerecek şekilde uzatma gayreti içerisine girmişlerdir.

Bu kapsamda örf ve adet hukuku ile şekillenen deniz alanlarının sınırlarının belirlenmesi ve bu hususu belli yazılı kurallara dayandırılması gerekliliğide devletler tarafından uluslar arenada tartışılır duruma gelmiştir.

1 Yusuf Aksar, *Uluslararası Hukuk I*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2015, s.239

2 Hüseyin Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk*, Turhan Kitapevi, Ankara, 2012, s. 255

3 Alan M.Frommer, The British Hovering Acts :A Contribution To The Study of The Contiguous Zone, <http://rbdi.bruylant.be/public/modele/rbdi/content/files/RBDI.pdf> (Erişim Tarihi: 02.08.2019).

4 Hüseyin Pazarıcı, *a.g.e.*, s.255

5 Nicolaas Jan Schrijver, "*Sovereignty Over Natural Resources: Balancing Rights and Duties in an Interdependent World*" University of Groningen, 1995, s.190.

6 <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1945-Truman-Proclamation-No.-2667.pdf> (Erişim Tarihi: 02.08.2019).

## 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin Tarihsel Süreci

Yukarıda bahsedildiği üzere, örf ve âdet hukukundan doğarak gelişen deniz hukukuna resmiyet kazandırmak, uluslararası hukuk konularını belirlemek ve yazılı bir metne dökmek amacıyla başlayan çalışmaların ilki, 13 Mart – 12 Nisan 1930 tarihinde yapılan konferanstır. Bahse konu konferans, Milletler Cemiyeti'nin öncülüğünde, Türkiye'nin de aralarında bulunduğu 47 ülkenin bir araya gelmesi ile La Haye'de toplanmıştır. Konferansın konularını oluşturan hususlardan birisi de, kara sularının sınırlarının belirlenmesi sorunu ile ilgiliydi. Bahse konu sorun, 1930 tarihinde La Haye'de yapılan Konferans öncesinde gündeme gelmiş ve Milletler Cemiyeti Genel Kurulu'nun 27 Eylül 1927 tarihli Kararı uyarınca, Milletler Cemiyeti Konseyi'nin 28 Eylül 1927 tarihli kararı ile bu konuda çalışmak için bir hazırlık komitesi kurulmuş ve komite kara sularının hukuki rejiminin görüşülmesi amacıyla hazırlanan taslak metin üzerinden çalışmalara başlamıştır.<sup>7</sup> Kara sularının genişliği ile ilgili taslak metin, Milletler Cemiyeti aracılığıyla devletlere sunulmuş ve geri dönüş yapan 29 devlet cevabı üzerinden, Mart-Nisan 1930 aylarında La Haye'de yapılacak konferansta görüşülmesi amacıyla 28 maddelik "Kara sularının Genişliğinin Saptanmasına Yönelik Görüşme Metni" hazırlanmıştır. Ancak 13 Mart – 12 Nisan 1930 tarihleri arasında yapılan söz konusu konferansta, katılımcı ülkeler arasında kara sularının genişliği konusunda, ortak bir görüş birliğine varılamaması nedeni ile herhangi bir anlaşma kabul edilmemiş ve girişimler başarısızlıkla sonuçlanmıştır.<sup>8</sup>

Ülkelerin deniz sınırlarının belirlenmesi konusunda ikinci girişim, Birleşmiş Milletler Teşkilatı öncülüğünde Milletlerarası Hukuk Komisyonu'nun kurulması ile başlamış ve 12 Nisan 1949 tarihinde yapılan toplantıda kara suları ve açık denizler hukuki rejiminin düzenlenmesi hususu karara bağlanmıştır.<sup>9</sup> 1950-1956 yılları arasında, Milletlerarası Hukuk Komisyonu'nun kara suları ve açık

denizler hukuki rejiminin düzenlenmesi konusunda yapmış olduğu çalışmalar sonucunda hazırlanan antlaşma taslağı Birleşmiş Milletler Genel Kuruluna sunulmuştur. 24 Şubat-28 Nisan 1958 tarihleri arasında 86 ülkenin katılımı ile Cenevre'de toplanan Birinci Deniz Hukuku Konferansı'nda deniz hukukunun temel konularına ilişkin; "Kara suları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu (Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone)", "Açık Denizler Konvansiyonu (Convention on the High Seas)", Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunması Konvansiyonu (Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas)", "Kıta Sahaneliği Konvansiyonu (Convention on the Continental Shelf)" olmak üzere dört temel antlaşma ve uyumsuzlukların çözümlenmesine ilişkin bir ek protokol kabul edilmiştir.<sup>10</sup> Ayrıca, 1958 Cenevre Konferansı'nda yukarıda belirtilen sözleşmelere ek olarak; "Açık Denizlerde Nükleer Denemeler", "Radyoaktif Materyallerle Açık Denizlerin Kirlenmesi", "Tarihi Denizler Rejimi" konularında da bir dizi kararlar alınmıştır.

1958 Konvansiyonları içerisinde kabul edilen "Bitişik Bölge ve Kıta Sahaneliği" kavramlarının kabulü, devletlerin deniz yetki alanlarını açık denizlere doğru genişletme eğilimlerinin birer göstergesi olarak değerlendirilmektedir. "1958 Cenevre Konvansiyonları deniz hukuku kapsamında kabul edilmiş çok önemli belgelerdir ve bu konvansiyonların kabulünden sonra milletlerarası deniz hukukunu, bu konvansiyonlardan hareket edilmeksizin açıklama olanağı bulunmadığı gibi, bu konuda getirilecek herhangi bir yeni düzenlemenin de bu konvansiyonların hükümleri göz önünde tutulmaksızın tartışılması ve biçimlendirilmesi düşünülemez".<sup>11</sup>

1958 Cenevre Konvansiyonları ile karara varılamayan konuların (kara sularının genişliği konusunun karara bağlanması gibi) görüşülmesi ve eksik kalan tanımlamaların yapılabilmesi amacıyla, Birleşmiş Milletler İkinci Deniz Hukuku Konferansı 1960 yılında, Cenevre'de toplanmış, ancak toplanma nedenlerine cevap oluşturacak herhangi bir sonuç elde

<sup>7</sup> Sevin Toluner, *Milletler Arası Hukuk Dersleri*, Beta Yayınları, İstanbul, 1996. s.57.

<sup>8</sup> Samuel Whittmore Boggs, Delimitation of the Territorial Sea: The Method of Delimitation Proposed by the Delegation of the United States at the Hague Conference for the Codification of International Law, *The American Journal of International Law*, Cambridge University Press, Vol. 24, No. 3 (Jul., 1930), s. 541-555.

<sup>9</sup> BM resmi internet sitesi, [http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc\\_1949\\_v1.pdf](http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1949_v1.pdf), s. 29-43. (Erişim Tarihi: 04.08.2019).

<sup>10</sup> Monika Chansoria, 1958 UN Conference on Law of the Sea: Six Decades of the Legal Order for Seas and Oceans, *The Japan Institute of International Affairs*, Policy Brief, 20 September 2018, 1-5, s.1, [https://www.jiia-jic.jp/en/policybrief/pdf/PolicyBrief\\_Chansoria\\_1958\\_UN\\_Conference\\_on\\_Law\\_of\\_the\\_Sea.pdf](https://www.jiia-jic.jp/en/policybrief/pdf/PolicyBrief_Chansoria_1958_UN_Conference_on_Law_of_the_Sea.pdf) (Erişim Tarihi: 04.08.2019).

<sup>11</sup> Sevin Toluner *a.g.e.*, s.58.



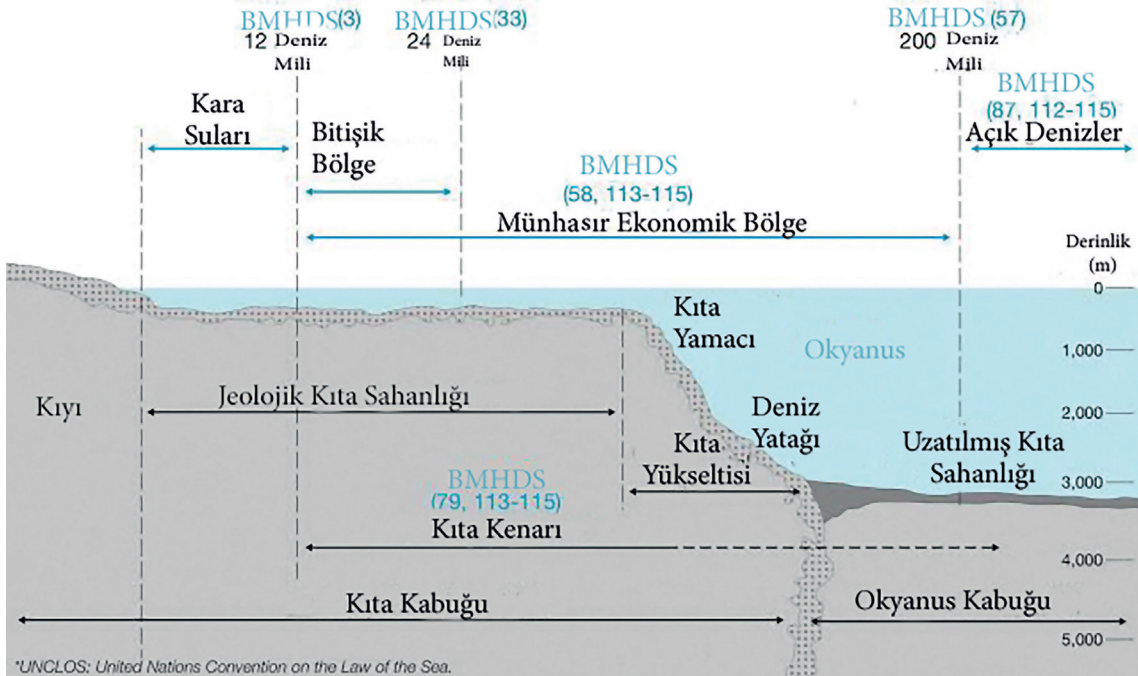
edilemeden başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Deniz alanlarının belirlenmesi hususundaki hukuki boşluklar, teknolojik gelişime bağlı olarak "Kıta Sahanlığı Konvansiyonu"nda belirlenen kıta sahanlığı alanının dış sınırının belirlenmesinde kabul edilen ilkelerin geçerliliğini yitirmesi, dünyada meydana gelen siyasi gelişmeler, daha önce sömürge yönetimi altında olan devletlerin bağımsız birer devlet olarak dünya siyasetinde ortaya çıkmaları ve hem uluslararası hem de ulusal alanda yeni politikalar üreterek bir takım iddialarda bulunmaları, uluslararası hukuk ve milletlerarası ilişkileri etkilemeye başlamıştır. İkinci Deniz Hukuku Konferansı sonrasında meydana gelen bu gelişmeler ile siyasi dalgalanmalar deniz alanlarının genişletilmesini ve denizlerin adil kullanımı konusunu gündeme getirmiştir. Bu kapsamda ilk talep, Malta Delegatesi Arvid Pardo tarafından Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun 01 Kasım 1967 tarihli 22'nci oturumunda sunulmuştur. Pardo; "Ulusal yetki sınırları ötesindeki deniz ve okyanus diplerinin münhasıran barışçıl amaçlarla kullanılmasının ve bu bölgedeki kaynakların insanlığın çıkarları (ortak miras) doğrultusunda adil paylaşım esasına göre işletilmesinin gerekli" olduğunu belirtmiştir.<sup>12</sup> Bu talepler ile birlikte, devletlerin denizlerdeki ulusal yetki alanları dışında kalan deniz yatakları ve okyanus

tabanının, barışçıl amaçlarla kullanılması için uluslararası düzeyde önemli girişimler başlatılmıştır.

Malta Delegatesi Arvid Pardo'nun deniz yatağı ve okyanusların tabanını "insanlığın ortak mirası" olarak değerlendirmesi ve dünyada siyasi ve ekonomik yapının farklılaşması, denizler ve okyanuslarda devletlerin yetkilerinin hukuksal anlamda yeniden ele alınarak belirlenmesini ve yeni kavramların o günün koşulları altında değerlendirilmesini gerekli kılmıştır. Bu çerçevede, deniz hukuku kurallarına yazılı bir biçim vermek amacıyla 1930'lu yıllardan itibaren devam eden tarihsel süreç, 1958 Cenevre Konvansiyonları ve ardından, 1973-1982 yılları arasında Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda düzenlenmesi ile devam etmiştir. Bu konferansta, açık deniz alanlarının deniz yatağı ve altının hukuksal statüsüne yönelik yeni iddiaların yanı sıra;

\* 1960'ların ikinci yarısından itibaren, uluslararası deniz hukukunun çeşitli yönlerine ilişkin ortaya çıkan siyasi belirsizlikler,

\* Uluslararası uyumsuzluklar ve politik alandaki düzensizlik ortamı,



Şekil-1: 1982 BMHDS'ne göre Deniz Yetki Alanları

12 BM resmî internet sitesi, [https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/pardo\\_ga1967.pdf](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/pardo_ga1967.pdf) [Erişim Tarihi: 05.08.2019].

\* Kara sularının genişliği konusunda ülkelerin birbiriyile çelişen uygulamalar içine girmeleri,

\* Balıkçılık hakları bakımından kıyı devleti yetkilerinin niteliği ve kapsamının açık bir şekilde yeniden tanımlanması gerekliliği,

\* Denizlerde yapılan bilimsel araştırma faaliyetlerinin tâbi olacağı hukuksal rejimin belirlenmesi;

\* Kıyı devletlerinin deniz çevresinin korunmasına yönelik, hak ve yükümlülüklerin içeriği;

\* Kıta sahanlığının dış sınırının belirlenmesi,

\* Derin deniz yatağı ve altındaki değerli madenlerin işletilmesi,

gibi hususlara ait çeşitli konuların çözülmesi ihtiyacı, Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nın toplanmasında etkili olmuştur.

Yukarıda bahsi geçen ve deniz hukuku kapsamına giren diğer konular, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında ayrıntılı bir biçimde ele alınarak hukuksal bir düzene bağlanmıştır. 20 Haziran – 29 Haziran 1974 tarihinde Karakas'ta yapılan toplantıyla başlayan konferans çalışmaları, üç ayrı komite başkanlığında deniz hukukuna ilişkin yüzyü aşkın konu, önceden hazırlanmış bir sözleşme metni olmaksızın geniş kapsamlı ve bir hayli uzun bir süreç olarak başlamıştır.

Yukarıda bahsi geçen üç ayrı komitede Konferans'ın belirli düzen içinde yürütülmesi amacıyla oluşturulmuş olup;

\* Birinci Komite; açık deniz yatağı ve toprak altının hukuki rejimiyle ilgili sorunların incelenmesi,<sup>13</sup>

\* İkinci Komite; Birinci ve Üçüncü Komitelerin görev alanı dışındaki tüm konuların ve deniz hukukunun tüm klasik

konularının müzakere edilmesi,<sup>14</sup>

\* Üçüncü Komite; deniz çevresinin korunması, bilimsel araştırma, teknolojinin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması sorunlarının incelemesi,<sup>15</sup> amacıyla görevlendirilmiştir.<sup>16</sup>

Bu çerçevede, 16 Aralık 1973 tarihli Birleşmiş Milletler Genel Kurul Kararı gereği, deniz hukuku kapsamında ele alınan konular, 10 Aralık 1982 yılına Montego Bay'da imzaya açılan Sözleşme'nin kabulüyle sonuçlanmıştır.<sup>17</sup> 1973 yılında, daha önceden hazırlanmamış bir metin üzerinden görüşülmeye başlayan ve deniz hukukunda bir reform olarak da değerlendirilen, yeni kavramlar ve ilkelerin yer aldığı, 1982 BMDHS'ni 16 Haziran 2016 tarihi itibarı ile Azerbaycan'ın da imzalaması ile 168 devlet tarafından onaylanmıştır.<sup>18</sup>

Türkiye, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nın başlangıcından itibaren, ikinci komite içerisinde yer almış ve bu toplantılar esnasında Türkiye açısından özellik arz eden deniz alanlarının (Ege Denizi gibi) sınırlandırılmasını etkileyecek; kara sularının genişliği ve sınırlandırılması, kıta sahanlığı ile münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması, kapalı ve yarı kapalı denizler ve adaların deniz alanlarının belirlenmesi hususlarında; öneriler ile katılmıştır.<sup>19</sup> BMDHS 309'uncu maddesi "işbu Sözleşme'ye, diğer maddelerde açıkça izin verilenler dışında, ne ihtirazi kayıt ve ne de istisnalar ileri sürülebilir." olarak tanımlanmıştır.<sup>20</sup> Bu maddeye bağlı olarak, andlaşmaya çekince koyarak taraf olma gibi bir olanak da bulunmamaktadır. Bu nedenle, BMDHS'de Türkiye'nin sunduğu önerilere uygun olmayan maddelerin kabul edilmesi ve sözleşmeye çekince konulamaması nedeniyle, Türkiye BMDHS'yi onaylamamıştır.

1982 BMDHS'nin kabulü ile yeni kavram ve ilkeler de belirlenmiştir. Ancak, bu yeni kavram ve ilkelerin Deniz Hukuku'nun temelini oluşturan örf ve âdet hukuku kurallarına

13 Komite çalışmalarının sonunda kabul edilen düzenlemeler, BMDHS'nin Bölge başlıklı XI. Kısımını oluşturmaktadır.

14 Komite çalışmalarının sonunda kabul edilen düzenlemeler, BMDHS'nin I ile X. Kısımları arasında oluşturmaktadır.

15 Komite çalışmalarının sonunda kabul edilen düzenlemeler, BMDHS'nin XII-XIV. Kısımları arasında düzenlenmiştir.

16 BM resmi internet sayfası, [https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_historical\\_perspective.html](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.html). (Erişim Tarihi: 07.08.2019).

17 Sevin Toluner a.g.e., ss.60-61.

18 BM resmi internet sayfası, [https://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm](https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm). (Erişim Tarihi: 07.08.2019), Bahse konu devletler sözleşmeyi kendi iç hukuklarında da onaylayan devletlerdir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz.: Dr. Tümamiral Cihat YAYCI, *Sorular ve Cevaplar ile Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) Kavramı*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2019. ss. 69-72.

19 Sevin Toluner a.g.e., s.62.

20 <http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf>. (Erişim Tarihi: 07.08.2019).

dönüşerek, üçüncü devletleri sözleşme hükümleri ile bağliayacağı anlamına gelmemektedir. Bu husus, devletlerin söz konusu kurallara "ısrarlı muhalefet eden (persistent objector)" konumunda olması hâlinde mümkündür. 1982 BMDHS'nin özellikle "yeni kavram ve kurallara ilişkin hükümlerinin, çıkarları özel olarak etkilenmiş devletler de dâhil olmak üzere temsil edici bir çoğunluk tarafından kabul edilmesi veya benimsenmesi ve bu yoldan gelecek bir örf ve âdet kuralının doğumunda etkili olması düşünülebilir de, bu hükümlerin, bunları kabul etmeyen ve bu gelişmeler karşısında tutumunu saklı tutmuş olan devletlere karşı ileri sürülmesi olanaksızdır".<sup>21</sup> Türkiye, 1982 BMDHS'ne baştan beri "ısrarlı muhalefet eden (persistent objector)" konumda olması nedeniyle, 1982 BMDHS'nin hiçbir maddesi Türkiye'yi bağlayıcı değildir.

Ayrıca, "Uluslararası Andlaşmalar Hukuku" kuralları çerçevesinde, uluslararası andlaşmaların bağliayıcılığı, ilke olarak, sadece taraf olan devletler bakımından geçerlidir ve "1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi"nin 26'ncı maddesinde de, "Ahde Vefa (Pacts Suift Serwanda)" başliğı altında, "yürürlükteki her andlaşma ona taraf olanları bağlar ve tarafların onu iyi niyetle icra etmesi gerekir" hükmü yer almaktadır.

BMDHS, Vestfalya hukuk anlayışının ötesinde, bazı durumlarda devletlerin egemenlik ilkesini sınırlandırırken, bazı durumlarda ise devletlere geniş egemenlik yetkisi vermiştir.<sup>22</sup>

### Devletlerin Egemen Haklar Kullanabildiğı Deniz Alanları

Devletlerin hak iddia ettikleri deniz alanlarında; "İç Sular", "Kara Suları", "Kıta Sahaneliğı" veya "MEB" gibi egemen yetkiler kullanabildikleri deniz alanlarına ilişkin talepleri çakışabilmektedir. Bu husus devletlerin deniz alanlarının sınırlarının belirlenmesi ve hakça ilkeler çerçevesinde çözüme kavuşturulması gereken uluslararası bir sorun olarak ortaya

çıkılmaktadır. Ancak, deniz alanlarında yaşanan bu çakışmaların çözümünde, bütün taraflara uluslararası hukukun izin verdiği azami genişlikte yeterli deniz alanının bulunmaması, bölgede egemenliğı tartışmalı veya belirli ada veya adacıkların bulunması, bölgenin coğrafi şekline bağli olarak kıyı şeridinin durumu, bölgede devletlerin tarihî haklarının varlığı gibi nedenlere bağli olarak ülkelerin deniz alanlarına ilişkin iddia ve talepleri çakışmaktadır.

Devletin deniz ülkesi olarak; iç sular ve kara suları kabul edilmektedir. İç sular, denizin kara ile birleştiğı en yüksek med cezir çizgisi ile esas hat arasında kalan deniz alanı olarak tanımlanmakta ve kıyı devletine ait kara ülkesinin bir parçası olarak kabul edilmektedir.<sup>23</sup> Bununla birlikte körfezler de bazı durumlar içerisinde iç sular olarak kabul edilmektedir. Bir körfezin iç sulara dâhil edilebilmesi için; körfezin doğal giriş noktaları arasında en düşük cezir durumundaki mesafenin 24 mili aşmaması ve girinti ağzına çizilen bir doğrunun bir yarım dairenin çapı kabul edildiğinde, karaya doğru olan su girintisinin yüz ölçümünün, yarım dairenin yüz ölçümüne eşit veya ondan büyük olması gerekmektedir.<sup>24</sup>

Kara suları ise bir kıyı ülkesinin kara ülkesini çevreleyen ve uluslararası hukuka uygun olarak, kıyının denizle buluştuğı noktadan açık denizlere doğru belirli bir genişliğe doğru uzanan deniz kuşağı olarak tanımlanmaktadır.<sup>25</sup> Kıyı devleti, iç sulara kara ülkesinde haiz olduğı bütün yetkilere sahipken, devletlerin kara sularındaki egemenliğı uluslararası deniz ulaşımının aksamadan sağlanabilmesi amacıyla; yabancı devlet gemilerine kimi koşullarla kara sularından zararsız geçiş hakkı tanınması ve bu tür geçişleri ilgilendiren yargı yetkileri konusunda kıyı devleti sınırlandırılmıştır.<sup>26</sup> Devletin yetkilerini kullanabildiğı ve egemen olduğı deniz ülkesi, devletin iç sularının başladığı noktadan ileri doğru uzanarak (deniz yatağı, toprak altı ve üzerindeki hava sahası dâhil) kara sularının dış sınırında sona erer ve bu hattan itibaren açık denizler başlar.

Kara sularının dış sınırının son bulduğı hattın ilerisinde

21 Sevin Toluner *a.g.e.*, s. 66.

22 Şule Anlar Güneş, "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması", *AÜHF*, 2007, Cilt: 56, 1-10, S.1.

23 Sevin Toluner, *a.g.e.*, ss. 66-67.

24 <http://denizmezvuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf> (Erişim Tarihi: 09.08.2019), 1982 BMDHS madde 10, ayrıca yine aynı maddede bu hükümlerin "Tarihi Körfezler"e uygulanamayacağı belirtilmektedir.

25 Hüseyin Pazarıcı, *a.g.e.*, s. 262.

26 Sevin Toluner, *a.g.e.*, s. 110

bulunan açık denizlerde de kıyı devletine egemen yetkiler verilmiş ve bu durum 1982 BMDHS' nin Kısım V ve Kısım VI' da yer alan maddelerde düzenlenmiştir.<sup>27</sup> Bu çerçevede; 1982 BMDHS'nin V' inci Kısmı içerisinde yer alan, 55'inci maddesinde "MEB"nin tanımı yapılmış 57'nci maddesinde ise MEB'nin genişliği belirlenmiştir. Bu tanıma göre; MEB, kıyı devletinin kara sularının ötesinde, bu sulara bitişik ve kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili öteye kıyı devletinin ilanı ile uzanabileceği belirtilmiştir. 200 millik bu su alanında kıyı devletine;

\* Deniz yatağı üzerindeki sular, deniz yatağı ve deniz yatağının toprak altı, canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi, sudan, akıntılardan ve rüzgârdan enerji üretimi gibi bölgenin ekonomik amaçlarla araştırılmasına ve işletilmesine yönelik diğer faaliyetler,

\* Suni adalar, tesisler ve yapılar kurma ve bunları kullanma,

\* Denize ilişkin bilimsel araştırma yapma,

\* Deniz çevresinin korunması ve muhafazası,

gibi konulara ilişkin egemen haklar, 1982 BMDHS'nin 56'ncı maddesinde tanımlanmıştır.<sup>28</sup>

Devletin kara ülkesi, denizle buluştuğu noktadan itibaren ileri doğru deniz altında da devam eder. Coğrafi açıdan bakıldığında; devletin kara ülkesinin denizle buluştuğu nokta olan kıyılar doğal bir uzantı<sup>29</sup> olarak deniz içerisinde, deniz seviyesinden yaklaşık 133 metreye kadar yavaş yavaş derinleşerek ilerler. Bu noktadan sonra, birdenbire keskin bir yamaç hâlinde kırılarak derinleşir. İşte bu kırılmanın olduğu yamacın kenarı ile kıyı arasında, deniz altında uzanan devletin kara ülkesinin parçasına "Kıta Sahaneliği" denilmektedir.<sup>30</sup>

ABD Başkanı Truman'ın, 28 Eylül 1945 tarihinde yayınladığı kıta sahanlığındaki doğal kaynaklara ilişkin tebliğde; kıta sahanlığının, kıtanın devamı olduğu için kıtaya ait olacağı

belirtilmiş ve kıyıların açığındaki kıta sahanlığında doğal kaynakların bulunduğu, bunlara erişimin gelişen teknoloji sayesinde mümkün olduğu ya da olacağı göz önünde bulundurulmasının önemi vurgulanarak bu kaynakların korunması ve kullanılması için kıta sahanlığında denetim ve yetki sahibi olmasının gerekliliği belirtilmiştir.

Suyun altında belirli bir seviyeye kadar ilerleyen bu kara parçası tabanında yaşayan canlı kaynaklar ile tabanı altında yer alan; petrol, doğal gaz gibi hidrokarbonlar ile mineraller ve madenlerin, gelişen teknolojik ilerlemeler sayesinde işletilebilmesi, ABD Başkanı Truman'ın yapmış olduğu tebliğ, kıyı devletlerinin bu alandan yararlanmak amacıyla hak iddialarında bulunmalarını sağlamıştır. Bu gelişmeler, kıta sahanlığı kavramının uluslararası hukuk içerisinde incelenmesini ve hem kıyı devletlerinin hem de bu alanın açık denizler rejimi altında olması nedeniyle, ulaşım/ticaret/bilimsel araştırmalar gibi amaçlarla kullanacak diğer devletlerin durumlarının belirlenmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda, kıta sahanlığı kavramının Uluslararası Hukuk Komisyonu tarafından hazırlanan 1958 tarihli Cenevre Sözleşmeleri içerisinde görüşülmesine karar verilmiş ve 1958 Kıta Sahaneliği Sözleşmesi imzalanmıştır. Bahse konu Sözleşme' de kıta sahanlığı;

*"...a. Kıyıya bitişik fakat kara suları bölgesi dışındaki 200 metre derinliğe kadar veya bu sınırın ötesinde bulunup da üzerindeki suların derinliğinin oradaki doğal kaynakların işletilmesine olanak verdiği noktaya kadar uzanan su altı alanlarının deniz yatağını ve toprak altını;*

*b. Adaların kıyılarına bitişik aynı su altı alanlarının deniz yatağı ve toprak altı..."*

olarak tanımlanmıştır.<sup>31</sup>

1982 BMDHS'nin V'inci Kısmı içerisinde yer alan 76. maddesi ise kıta sahanlığını; "Kara sularının ötesinde, kıta kenarının dış eşliğine kadar veya bu eşik daha az mesafede ise, kara

27 1982 BMDHS Kısım V ve Kısım VI, <http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf> (Erişim 09.08.2019)

28 1982 BMDHS madde 56, <http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf> (Erişim Tarihi: 09.08.2019),

29 Uluslararası Adalet Divanı'nın, Kuzey Denizi Davalarına ilişkin kararında kıta sahanlığının devletin doğal uzantısı olduğu kararı verilmiş ve kıta sahanlığının belirlenmesi hususunda jeolojik ve coğrafi verilerin dikkate alınmasını kararlaştırmıştır. Kemal Eker, Murat Kağan Kozanhan, "1969 Kuzey Denizi Davaları", *MSÜ Deniz Harp Enstitüsü Dergisi, Mavi Vatan' dan Açık Denizlere*, 2019, 2-13,S.2.

30 Sevin Toluner, *a.g.e.*, s.196.

31 Sevin Toluner, *a.g.e.*, s.197.



Harita-1: Türkiye ve Mavi Vatan sınırlarını gösteren harita

sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili mesafeye kadar olan kısımda, kıyı devletinin kara ülkesinin doğal uzantısının bütünündeki deniz altı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını içerir.” olarak tanımlamaktadır. Ayrıca, kıtanın denizin altına uzanan kısmı, kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hattın itibaren 200 deniz mili mesafeden dar olması durumunda, kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren, 200 mile kadar olan deniz alanlarının deniz yatağı ve toprak altı kıta sahanlığına dâhil edilmektedir. Bununla birlikte, kıta uzantısının kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hattın itibaren 200 deniz milinden daha fazla bir genişlikte olması durumunda, kıta sahanlığı esas hatlardan itibaren en fazla 350 deniz mili olarak veya 2500 metre derinlikten itibaren açık denize doğru en fazla 100 deniz mili mesafeye kadar saptanabilir.<sup>32</sup>

UAD, 1969 tarihli Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davasında; kıta sahanlığı, kıyı devletinin kara ülkesinin denizin altındaki doğal uzantısı olarak kabul edilmiş, fiilen ve başlangıçtan beri

(ipso facto - ab inito) devletin kara ülkesindeki egemenliğinin, kıta sahanlığındaki deniz yatağını araştırma ve deniz yatağında yer alan doğal kaynakları işletmek amacıyla egemen haklara haiz olduğunu belirtmiştir.<sup>33</sup>

Kıta sahanlığı olarak tanımlanan deniz tabanı ve üzerindeki su kütlesi üzerinde, kıyı devletinin tam bir egemenliği (hâkimiyeti) söz konusu değildir. 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin 2/1 ve 1982 BMDHS 77'nci maddesi gereğince, kıta sahanlığında kıyı devletinin haiz olduğu “egemen haklar” bu bölgelerin doğal kaynaklarının araştırılması ve işletilmesi konusunda kullanılabilir.<sup>34</sup> Uluslararası hukuk kıyı devletine kıta sahanlığında egemen haklar kullanma yetkisi vermiştir. Kıta sahanlığında, kıyı devletinin egemen hakları kıyı devleti tarafından kullanılmasa dahi, kıyı devleti açıkça rıza göstermedikçe diğer devletler tarafından kullanılamaz.

32 <http://denizmezuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf> (Erişim 09.08.2019), 1982 BMDHS madde 76.

33 Kemal Eker, Murat Kağan Kozanhan, *a.g.m.*, s. 13.

34 Sevin Toluner, *a.g.e.*, s.266.

### Sonuç

Devletler; denizlerden daha çok yararlanmak, açık denizlerden gelebilecek tehditlere karşı güvenliklerini sağlamak ve diğer devletlerin bu alanlardan faydalanmalarını önlemek amacıyla, kara ülkesinin denizle birleştiği son noktadan, açık denize doğru uzanan deniz alanlarının ülkelerinin bir parçasını oluşturduğunu Orta Çağ'dan itibaren savunmaya başlamışlardır. Devletlerin, denizin belirli bir kısmının ülkelerinin bir parçasını oluşturduğu görüşü çerçevesinde gelişen egemen olma istekleri, Batı Avrupa'da Orta Çağ'ın ikinci yarısından sonra ortaya çıkan ve gelişen kara suları kavramı ile daha da somut bir yöne doğru gelişmiştir. Grotius'un, yazdığı "Mare Liberium (Denizlerin Serbestliği)" ile 1635 yılında John Selden tarafından kaleme alınan "Mare Clausum (Kapalı Deniz)" adlı eserlerle bu egemenlik fikirleri yazılı bir belge ile gündeme getirilmiştir.

Devletlerin, sahip oldukları deniz alanlarını belirlemek için ortaya attıkları iddialar ve bu iddiaların neticesinde neden olduğu devletler arası çatışmalar, bahse konu deniz alanlarının belirlenmesini zorunlu kılmıştır. Bununla birlikte, denizlerde yaşanan birtakım sorunların belli kurallar dâhilinde çözüme kavuşturulması için gelen talepler, örf ve âdet hukukundan doğarak gelişen "Deniz Hukuku'na" yazılı bir biçim vermeyi gerektirmiştir. Bu çerçevede yapılan girişimler neticesinde, deniz hukukunda belirlenmesi gereken hemen hemen her konuyu ele alarak hazırlanan BMDHS 1982 tarihinde imzalanarak yürürlüğe girmiştir. 1982 BMDHS'nin hazırlık çalışmalarına katılan Türkiye, bahse konu sözleşmenin yeni kavram ve kurallara (kara sularının 12 mil olarak belirlenmesi, ana karalara tanınan hakların adalara da tanınması vb.) ilişkin hükümler içermesi ve bu hükümlere bağlı olarak sahip olduğu denizler üzerindeki çıkarlarının etkilenmesi, sözleşmenin hiçbir maddesine "çekince/rezervasyon" konulmasının kabul edilmemesi nedenlerine bağlı olarak taraf olmamıştır.

Bununla birlikte Türkiye'nin, 1982 BMDHS'de geçen bu yeni kavram ve kurallara baştan beri açık ve tutarlı biçimde itirazda bulunması (ısrarlı muhalefet eden (persistent objector)) sebebiyle, anılan kavram ve kuralların bir örf ve adet kuralı hâline gelmiş/gelecek olması durumunda dahi Türkiye'ye karşı ileri sürülemez. Ayrıca, "Uluslararası Andlaşmalar

Hukuku" kuralları çerçevesinde, uluslararası andlaşmaların bağlayıcılığı, ilke olarak, sadece taraf olan devletler bakımından geçerlidir.

Kara sularının dış sınırının son bulunduğu hattın ilerisinde bulunan açık denizlerde de kıyı devletine egemen yetkiler verilmiş ve bu durum 1982 BMDHS'nin V. Kısmı içerisinde madde 55-75 arasında MEB ve Kısım VI. madde 75-85 arasında Kıta Sahaneliği kavramı altında düzenlenmiştir. Bu çerçevede MEB, kıyı devletinin kara sularının ötesinde, bu sulara bitişik ve kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili öteye kıyı devletinin ilanı ile uzanabileceği belirtilmiştir. Kısım VI madde 76-85 arasında ise kıta sahanlığı ile ilgili hususlarda yapılan düzenlemeler yer almaktadır. Kıtanın denizin altına uzanan kısmı, kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hattın itibaren 200 deniz mili mesafeden dar olması durumunda, kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren, 200 mile kadar olan deniz alanlarının deniz yatağı ve toprak altı kıta sahanlığına dâhil edilmektedir. Bununla birlikte, kıta uzantısının kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hattın itibaren 200 deniz milinden daha fazla bir genişlikte olması durumunda, kıta sahanlığı esas hatlardan itibaren en fazla 350 deniz mili olarak veya 2500 metre derinlikten itibaren açık denize doğru en fazla 100 deniz mili mesafeye kadar saptanabilmektedir.

Kıta sahanlığının esas hattın itibaren 350 mile kadar uzayabilirken, MEB'in en fazla esas hattın itibaren 200 mil kullanılabilmesi, kıta sahanlığının herhangi bir beyana ihtiyaç duymaksızın kıyı devletine ab inito (başlangıçtan beri) ve ipso facto (fiilen) münhasır iken, kıyı devletinin MEB'i ilan etmek (Birleşmiş Milletler'e de bilgi vererek) suretiyle kullanabilmesi iki alan arasındaki rejim farklılıklarını göstermektedir. MEB ve kıta sahanlığı rejimi, kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hattın itibaren 200 mil mesafede, deniz yatağı ve toprak altı açısından benzerlerdir. Ancak bu husus ile MEB'in kıta sahanlığını da içerdiği anlamı çıkarılmaktadır. 200 millik mesafede, MEB ile kıta sahanlığı rejimleri arasında uyumlaştırma yapılmamıştır.

Kıta sahanlığı deniz yatağı ve altındaki cansız varlıklar/kaynaklar ile mineralleri ve sedanter (dibe yapışık) tür canlıları kapsamakta iken, MEB deniz dibi ile denizin su sütunu içindeki

hem canlı hem de cansız varlıkların çıkartılması/işletilmesi üzerinde sahilgara münhasır haklar sağlamaktadır. Bir sahilgar devletin kıta sahanlığında, başka bir devlet tarafından sahilgar devletten izin alınmadan bu su alanının deniz yatağından faydalanma, araştırma yapma gibi hakları yoktur.

Yukarıda belirtildiği üzere, kıyı devletinin MEB’de hakları ve yetkileri olmakla birlikte diğer devletlerin de bu su alanında hakları ve serbestileri vardır. Kıyı devleti MEB’deki doğal kaynaklar üzerinde ve MEB’in ekonomik amaçlarla kullanılması konusunda ulusal yetki alanlarında olduğu gibi egemen haklar kullanırken MEB, açık deniz özelliği gösterir ve açık denizin geleneksel özgürlükleri devam eder.

### Kaynakça

- AKSAR Yusuf, **Uluslararası Hukuk** I, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2015.
- BOGGS Samuel Whittemore, "Delimitation of the Territorial Sea: The Method of Delimitation Proposed by the Delegation of the United States at the Hague Conference for the Codification of International Law," **The American Journal of International Law**, Cambridge University Press, Vol. 24, No. 3 (Jul., 1930).
- CHANSORIA Monika, "1958 UN Conference on Law of the Sea: Six Decades of the Legal Order for Seas and Oceans," **The Japan Institute of International Affairs**, Policy Brief, 20 September 2018. [https://www.jiia-jic.jp/en/policybrief/pdf/PolicyBrief\\_Chansoria\\_1958\\_UN\\_Conference\\_on\\_Law\\_of\\_the\\_Sea.pdf](https://www.jiia-jic.jp/en/policybrief/pdf/PolicyBrief_Chansoria_1958_UN_Conference_on_Law_of_the_Sea.pdf) (Erişim Tarihi: 04.08.2019).
- EKER Kemal, KOZANHAN Murat Kağan, "1969 Kuzey Denizi Davaları", **MSÜ Deniz Harp Enstitüsü Dergisi**, "Mavi Vatan" dan Açık Denizlere", Temmuz 2019, S.2.
- FROMMER Alan. M., The British Hovering Acts :A Contribution To The Study of The Contiguous Zone,[http://rbdi.bruylant.be/public/modele/rbdi/content/files/RBDI\\_](http://rbdi.bruylant.be/public/modele/rbdi/content/files/RBDI_), pdf (Erişim Tarihi: 02.08.2019)
- GÜNEŞ Şule Anlar, "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.56, S.1, 2007, s. 10.
- PAZARCI Hüseyin, **Uluslararası Hukuk**, Turhan Kitapevi, Ankara, 2012.
- SCHRİJVER Nico J., "Sovereignty Over Natural Resources: Balancing Rights and Duties in an Interdependent World, University of Groningen, 1995.
- TOLUNER Sevin, **Milletler Arası Hukuk Derstleri**, 5. Bası, Beta Yayınları, İstanbul, 1996.
- YAYCI Cihat, **Sorular ve Cevaplar ile Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)**

**Kavramı**, Deniz Basım Evi, İstanbul, 2019.

<https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1945-Truman-Proclamation-No.-2667.pdf> Erişim Tarihi: 02.08. 2019).

[http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc\\_1949\\_v1.pdf](http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1949_v1.pdf), s. 29-43. (Erişim Tarihi: 04.08. 2019).

[https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/pardo\\_ga1967.pdf](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/pardo_ga1967.pdf) (Erişim Tarihi: 05.08. 2019).

[https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_historical\\_perspective.html](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.html). (Erişim Tarihi: 07.08.2019).

[https://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm](https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm) (Erişim Tarihi: 07.08.2019).

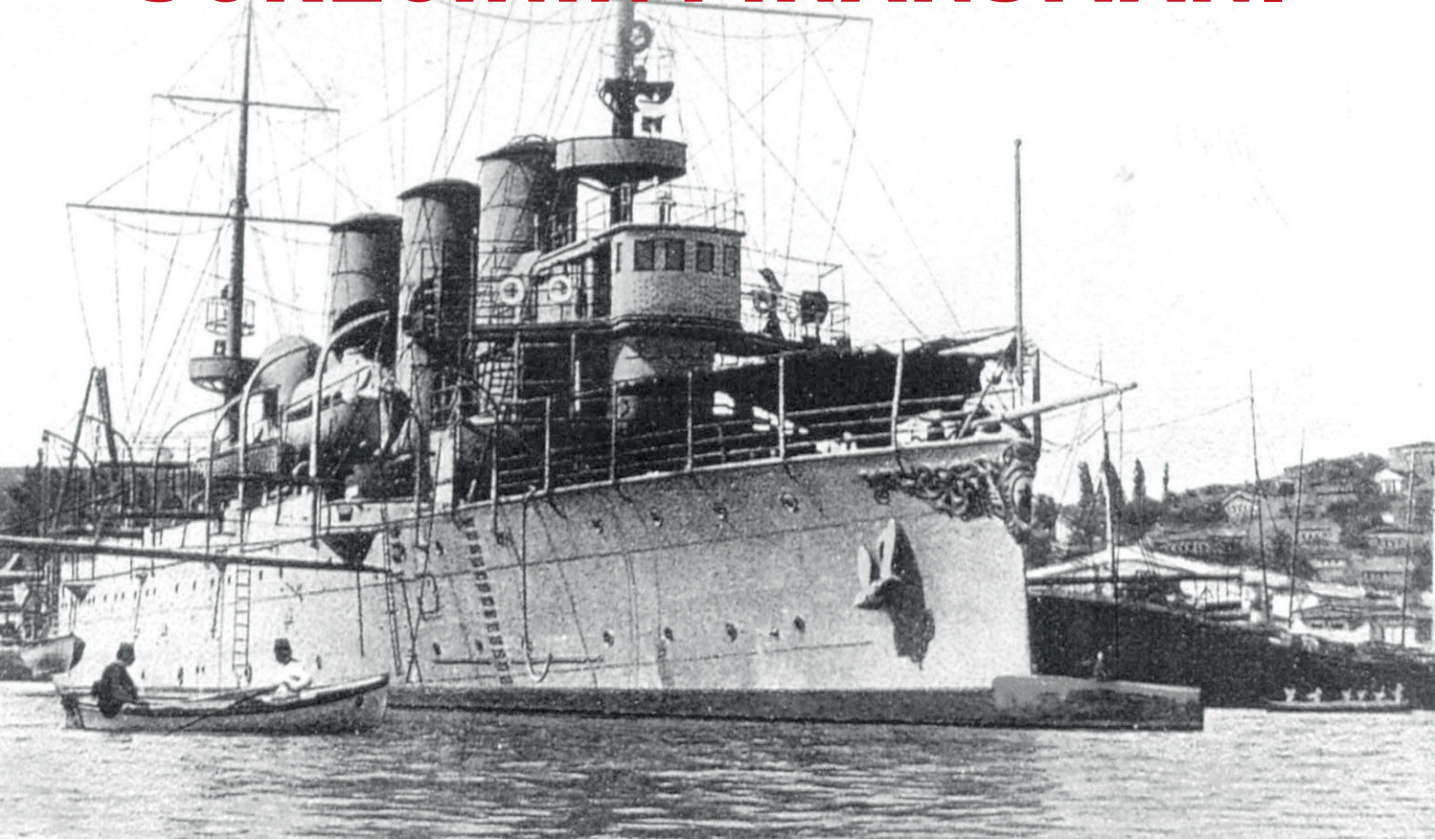
<http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf>. (Erişim Tarihi: 07.08.2019).

<http://regardssurlaterre.com/en/node/2001>.

■ Dr.Dz.Alb.Kemal EKER

■ Dr.Öğr.Üyesi Görkem BAHTİYAR

# ATATÜRK DÖNEMİ'NDE DONANMA OLUŞTURMA SÜRECİNİN FİNANSMANI





## Özet

Kurulduğunda Cumhuriyet'in elinde hasar görmüş ve yetersiz bir donanma bulunmaktadır. Etkin ve modern bir donanma tesis etmek görevi yeni Cumhuriyet'in önünde durmaktadır. Bu çalışmada, donanmanın nasıl finanse edilip tesis edildiği incelenmektedir. Bu açıdan, Atatürk dönemi bütçe harcama verileri ve bu harcamalarla donanma mevcudunun ne kadar artırılabilirdiği araştırılmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Atatürk Dönemi, Donanma, Savunma Sanayi, Bütçe Harcamaları, Finansman

## Giriş

1911-1912 arasında Osmanlı-İtalyan Savaşı'nı, 1912-1913 arasında Balkan Savaşları'nı, 1914-1918 arasında Birinci Dünya Savaşı'nı yaşamış; 1919-1922 arasında da Kurtuluş Savaşı vermiş ve bu süreçte donanmasının önemli bir kısmını kaybetmiş bir ülke olarak donanma teşkil etmek gibi külfetli bir iş, yeni Cumhuriyet'in önünde durmaktadır. Cumhuriyet kurulduğunda deniz harp sanayinin hizmetinde bulunan iki adet tersaneden bahsetmek mümkündür. Bunlar, Camialtı ve Haliç Tersaneleridir. Bu tersanelerin kuruluşu Fatih Sultan Mehmet dönemine kadar gitmektedir. Gölcük Tersanesi ise Cumhuriyet döneminde kurulmuştur.<sup>1</sup> Gölcük'te bir tersanesinin kurulması, Birinci Dünya Savaşı öncesinde, 1911 yılında düşünüldüyse de Osmanlı döneminde gerçekleştirilememiştir. Lozan Antlaşması gereği, Boğazlar'ın askerî tesislerden arındırılması çerçevesinde, alternatif konum arayışları gündeme gelmiştir. Daha sonra, 1928 yılında Haliç Tersanesi taşınarak, 1926 yılında Gölcük'te kurulmuş olan havuz ile birleştirilmiştir.<sup>2</sup>

## Donanmanın Kuruluşu

Cumhuriyet kurulduğunda devralınan donanmanın durumu oldukça sorundur. Örneğin, Yavuz ve Mecidiye kruvazörleri ağır hasarlıdır ve 11-30 yaş aralığında bulunan donanmanın o zamanki mevcudunun büyük kısmı "hurda" olarak tabir edilebilecek durumdadır.<sup>3</sup> Bu açıdan, gemi mevcudumuzu artırma süreci zamana yayılmış ve ilk etapta hâlihazırda elde bulunan gemilerin tamiri ve altyapı geliştirme üzerinde durulmuştur. Yavuz kruvazörünün tamiri, Gölcük Tersanesi'nin kurulması gibi kararlar bu çerçevede alınmıştır.<sup>4</sup> Tablo.1'de görüldüğü gibi 1923 yılı itibarı ile; kruvazör, korvet, tanker ve

GEMİ TİPLERİ/GEMİLER	TONAJ (TON)
<b>Kruvazör, Zırhlı Korvetler</b>	
Yavuz (Yaralı)	23580
Turgutreis (Gayri faal)	10013
Hamidiye	3904
Mecidiye (Yaralı)	3967
Necm-i Şevket	2080
Muin-i Zafer (Gayri faal)	2362
İclaliye	2228
Peyk-i Şevket	775
Berk-i Satvet	775
<b>Muhripler</b>	
Samsun (Gayri faal)	290
Taşoz (Gayri faal)	290
Basra (Gayri faal)	290
<b>Korvet, Torpidobot, Hücumbot</b>	
Zuhaf	650
Berk Efşan (Gayri faal)	270
Yunus (Gayri faal)	145
Akhisar (Gayri faal)	165
Draç (Gayri faal)	165
Musul	165
Sultanhisar (Gayri faal)	97
Sivrihisar (Gayri faal)	97
<b>Ganbot-Karakol Botu</b>	
Aydınreis (Gayri faal)	502
Preveze (Gayri faal)	502
Sakız (Gayri faal)	502
Burakreis (Gayri faal)	502
İsareis (Gayri faal)	413
Kemalreis (Gayri faal)	413
Hızırreis	413
<b>Mayın Gemileri</b>	
Selanik (Gayri faal)	270
İntibah (Gayri faal)	616
Nusret (Gayri faal)	365
<b>Tanker</b>	
Mehmet Kaptan	670
<b>Yardımcı Gemiler</b>	
Alemdar (Romörkör)	362
Gonca (Torpedo Takip Botu)	270
Ertuğrul (Yat)	900
Söğütlü (Yat)	120
<b>TOPLAM</b>	<b>59.128</b>

Tablo-1: Türkiye Cumhuriyeti'nin 1923 Yılında Devraldığı Donanma.

1 Mehmet Evsile, Atatürk Devri Harp Sanayi (1920-1938), Yayımlanmamış Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ, 1992, ss. 190-191.

2 Mehmet Evsile, *a.g.e.*, ss. 192-193.

3 Figen Atabey, *Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri*, Dz.K.K.İği Karargâh Basımevi, Ankara, 2002, s. 14.

4 Figen Atabey, *a.g.e.*, s. 19.

römorkör sınıflarından oluşan, toplam tonajı 59.128 tonu bulan bir donanma mevcuttur. Mevcut otuz beş adet geminin yirmi ikisinin yaralı veya gayri faal durumda olduğu görülmektedir. Tablo-2’de de görüldüğü üzere bu mevcudun 20.581 tonluk kısmı 1923-1938 arasında hizmetten çıkarılacak gemilerden oluşmaktadır. Üstelik Cumhuriyet’in devraldığı donanmada, dönemin ve bugünün de en önemli gemi tiplerinden biri olan denizaltılar mevcut değildir.

Tablo-3’te ise Atatürk döneminde donanmamıza katılan gemiler görülmektedir. Bu dönemde donanmaya toplam 40.524 tonajı bulan gemi ilavesi yapılmıştır. Bu dönemin en önemli faaliyeti, hasarlı olan Yavuz zırhlısının onarılarak tekrar donanmaya kazandırılmasıdır. 23.580 tonluk bir gemi olan

Yavuz 1918’de yaralanmış ve 11 yıl kullanım dışı kalmıştır. Bu büyük ve önemli geminin tamiri Gölcük’te kendisi için yaptırılan havuzda gerçekleştirilerek 1929 yılında tekrar hizmete girmesi sağlanmıştır.<sup>5</sup> Dönemin gereklerine uygun olarak beş adet denizaltının da dâhil edilerek donanmanın modernleştirildiği görülmektedir. Yine 1931-32 yıllarında donanmamıza dört adet yeni muhrip katılmıştır. Muhrip ihtiyacı 1928 yılında Atatürk tarafından bizzat yönetilen deniz manevrası sırasında gündeme gelmiştir.<sup>6</sup>

Donanma mevcudunun ithalat yoluyla artırılmasından başka, yerli üretim tecrübesinin edinilmesine yönelik gelişmelerin de yaşandığı görülmektedir. Örneğin bu dönemde Alman firması

GEMİ TIPLERİ VE GEMİLER	1924	1927	1928	1929	1932	1933	1934	1935	1936	TONAJ (Ton)
<b>Kruvazör, Zırhlı Korvetler</b>										
Turgutreis						x				10013
Necm-i Şevket				x						2080
Muin-i Zafer							x			2362
İcadiye			x							2228
<b>Muhripler</b>										
Samsun					x					290
Taşoz					x					290
Basra					x					290
<b>Korvet, Torpidobot, Hücumbot</b>										
Zuhaf					x					650
Berk Efşan	x									270
Yunus				x						145
Akhisar								x		165
Draç									x	165
Musul									x	165
Sultanhisar								x		97
Sivrihisar								x		97
<b>Ganbot-Karakol Botu</b>										
Sakız								x		502
Burakreis								x		502
<b>Mayın Gemileri</b>										
Selanik		x								270
<b>TOPLAM</b>										20.581

Tablo-2: Atatürk Döneminde 1923-1938 Yılları Arasında Hizmetten Çıkarılan Gemiler.

<sup>5</sup> Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliş, *Cumhuriyet Donanması 1923-2000*, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, İstanbul, 2000, s. 11. Yavuz gemisinin havuzlanması ve onarım süreci ile ilgili bazı belgeler için bkz. Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi (CCA), 30-18-1-1/19-42-15; 30-18-1-1/29-43-9; 30-18-1-1/13-28-12; 30-18-1-1/10-42-10; 30-1831-1/24-37-9.

<sup>6</sup> Rasim Ünlü, *Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri

GEMİ TİPLERİ VE GEMİLER	1924	1928	1931	1932	1934	1935	1936	1938	TONAJ (Ton)
<b>Muhripler</b>									
Adatepe			x						1350
Kocatepe			x						1350
Tınaztepe				x					1350
Zafer				x					1350
<b>Denizaltılar</b>									
I. İnönü		x							518
II. İnönü		x							518
Sakarya			x						740
Dumlupınar			x						740
Gür							x		763
<b>Korvet, Torpidobot, Hücumbot</b>									
Doğan			x						32
Martı			x						32
Denizkuşu			x						32
<b>Tankerler</b>									
Gölcük								x	1250
<b>Kuru Yük Gemileri</b>									
Ülkü					x				7233
<b>Römorkörler-Torpedo Takip Botları</b>									
Akın	x								336
<b>Yatlar, Okul Gemileri, Eğitim Botları</b>									
Erkin							x		16800
Savarona								x	6130
<b>TOPLAM</b>									40.524

Tablo-3: Atatürk Döneminde 1923-1938 Yılları Arasında Hizmete Giren Gemiler

Krupp'a İstanbul'da denizaltı yaptırılmaktadır.<sup>7</sup> Söz konusu denizaltının yapımında yurt içinden temin edilemeyen malzeme ve tezgâhlar yurt dışından getirilerek<sup>8</sup> teknoloji ve uzmanlık transferi gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti, donanmasına ait gemilerin bir kısmını yurt içinde, kendi tesislerinde üretebilecek kapasiteye kavuşmuştur.<sup>9</sup>

Yine bu dönemde, kendi tersanelerimizde dost ülkelerin gemileri de tamir edilmektedir. Romanya Donanması'na ait

Marşati ve Maraşesti muhripleri, Konstantza okul gemisi, Delfinul denizaltısı<sup>10</sup> ve Regele Ferdinand torpido muhribi<sup>11</sup> Haliç'teki fabrika ve havuzlarda tamir edilmiştir.

Bu dönemde donanmanın geliştirilmesi sonucu Türkiye, egemenlik haklarını sınırlayan 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin koşullarından kendini kurtarabilmiş ve Boğazların güvenliğini kendi donanması ile sağlayabilecek konuma gelmiştir. 1936 Montrö Sözleşmesi ile de bu durumu

ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İstanbul, 1996, s. 146.

<sup>7</sup> Akşam Gazetesi, 15 Ağustos 1937.

<sup>8</sup> 20.09.1937 tarihli bir kararnamede "... İstanbul'da yaptırılmakta olan denizaltı gemilerinin inşaatında kullanılmak üzere yurtdışından gelecek olan malzemelerden" söz edilmektedir.; CCA, 30-18-001-02/79-81-11.

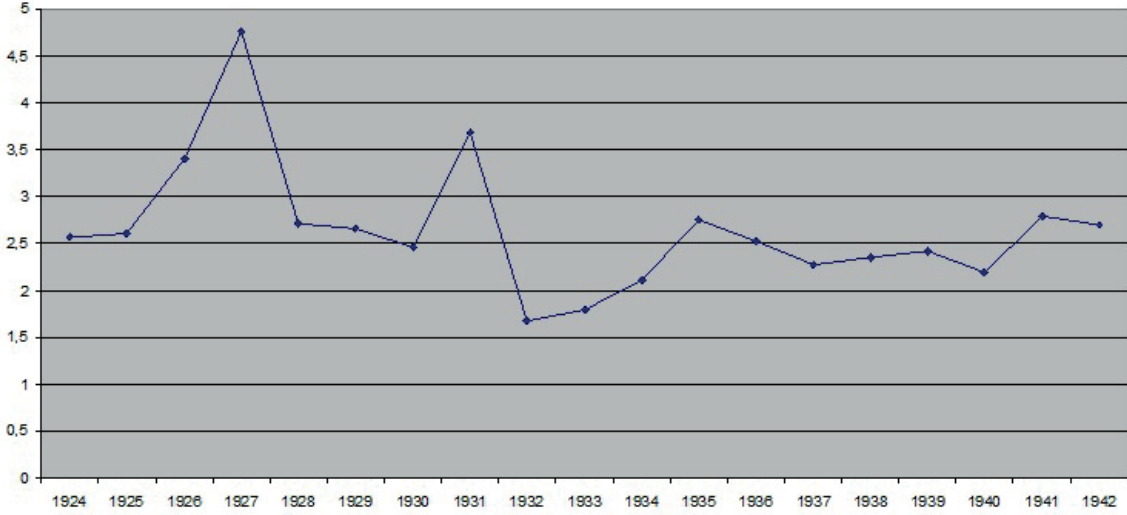
<sup>9</sup> Söz konusu denizaltılar 1940 ve 1946 yıllarında donanmamıza katılacak olan Atılay ve Yıldırım denizaltılarıdır. Ay sınıfı olarak bilinen bu gemilerin ilki olan Saldıray denizaltısı ise Almanya'da inşa edilerek 1939'da hizmete girmiştir. Bkz. Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliş, *a.g.e.*, s. 44.

<sup>10</sup> CCA, 30-18-1-2/74-39-9.

<sup>11</sup> CCA, 30-18-1-2/74-40-2.

	GENEL BUTCE TOPLAMI -T.L. (1)	MİLLİ SAVUNMA BAKANLIĞI BÜTÇESİ-T.L.	DENİZ KUVVETLERİ BÜTÇESİ-T.L.
1924	131.584.437	29.643.838	3.362.671
1925	202.342.340	57.280.508	5.282.866
1926	172.450.197	51.875.920	5.874.915
1927	199.124.461	58.290.615	9.483.900
1928	200.788.248	58.417.946	5.444.065
1929	212.777.970	56.565.658	5.653.180
1930	210.109.107	53.315.494	5.172.554
1931	207.542.265	44.830.326	7.639.982
1932	211.988.401	36.852.540	3.541.659
1933	205.421.627	38.709.663	3.689.775
1934	228.807.110	51.152.167	4.853.270
1935	259.476.784	53.265.772	7.145.153
1936	265.796.712	60.596.721	6.718.198
1937	310.692.820	71.899.981	7.094.543
1938	314.697.475	76.563.624	7.411.847
1939	394.427.900	146.453.958	9.525.751
1940	546.519.800	261.114.927	11.983.930
1941	586.411.585	288.502.122	16.362.881
1942	918.509.721	442.417.209	24.828.528
	M.S.B.'NİN GENEL BÜTÇEDEKİ PAYI	D.Z.K.K.'NİN M.S.B. BÜTÇESİNE ORANI (5)	D.Z.K.K.'NİN GENEL BÜTÇEDEKİ PAYI
1924	22,53	11,34	2,56
1925	28,31	9,22	2,61
1926	30,08	11,32	3,41
1927	29,27	16,27	4,76
1928	29,09	9,32	2,71
1929	26,58	9,99	2,66
1930	25,38	9,7	2,46
1931	21,6	17,04	3,68
1932	17,38	9,61	1,67
1933	18,84	9,53	1,8
1934	22,36	9,49	2,12
1935	20,53	13,41	2,75
1936	22,8	11,09	2,53
1937	23,14	9,87	2,28
1938	24,33	9,68	2,36
1939	37,13	6,50	2,42
1940	47,78	4,59	2,19
1941	49,20	5,67	2,79
1942	48,17	5,61	2,70

Tablo-4: Deniz Kuvvetleri'ne Ayrılan Bütçe ve Toplam Bütçedeki Payı.



Şekil-1: Deniz Kuvvetlerinin Genel Bütçeden Aldığı Pay

dünyaya tescil ettirmiştir. 1930'ların ikinci yarısı itibarıyla, Türk donanması "bölgede hatırı sayılır bir güç" hâline gelmiştir.<sup>12</sup>

#### Donanma'nın Finansmanı

Donanma teşkili sürecinde, Atatürk döneminde donanmaya ayrılan bütçe paylarını incelediğimizde (Tablo-4'te kısım 5-6) Deniz Kuvvetleri'nin genel bütçe içerisindeki payının 1927 yılı (%4,76) ve 1931 yılı (%3,68) hariç diğer yıllarda %3'ün altında seyrettiği görülmektedir. Benzer şekilde, Deniz Kuvvetleri bütçesinin Millî Savunma Bakanlığı bütçesine oranı da 1927'den 1928'e geçişle beraber büyük düşüş kaydetmiş, 1928 öncesi değerlerine tekrar 1931, 1935 ve 1936'da yaklaşmıştır. Diğer yıllarda ise, %10'u geçmemiştir. Deniz Kuvvetleri'nin genel bütçeden aldığı payın 1924-1927 ortalaması %3,33 iken 1928-1938 ortalaması %2,46'dır. Deniz Kuvvetleri bütçesinin Millî Savunma Bakanlığı bütçesine oranı ise 1924-1927 döneminde, %12,04 iken, 1928-1938 döneminde 10,79 olmuştur.

Şekil-1'e göre, 1924-27 döneminde Deniz Kuvvetleri'nin genel bütçeden aldığı payın yükseliş trendinde olduğu görülmektedir. 1925 yılında, Cumhuriyet'in ilk denizaltı siparişi yapılmış, 1926'da Gölçük'te Yavuz zırhlısının onarımı için gereken 25.000 tonluk havuzun yapımı tamamlanmış ve 1926 yılında da burada Yavuz'un onarımına başlanmıştır. Trendin 1931 yılında sıçrama yapmasının ardındaki sebep ise bu yılda, çok sayıda geminin, Deniz Kuvvetlerimize teslim edilmiş olmasıdır.

Anılan yılda, İtalyan yapımı dört muhrip, iki denizaltı ve üç hücumbot teslim edilirken, Yavuz zırhlısının modernizasyonu da tamamlanmıştır.<sup>13</sup>

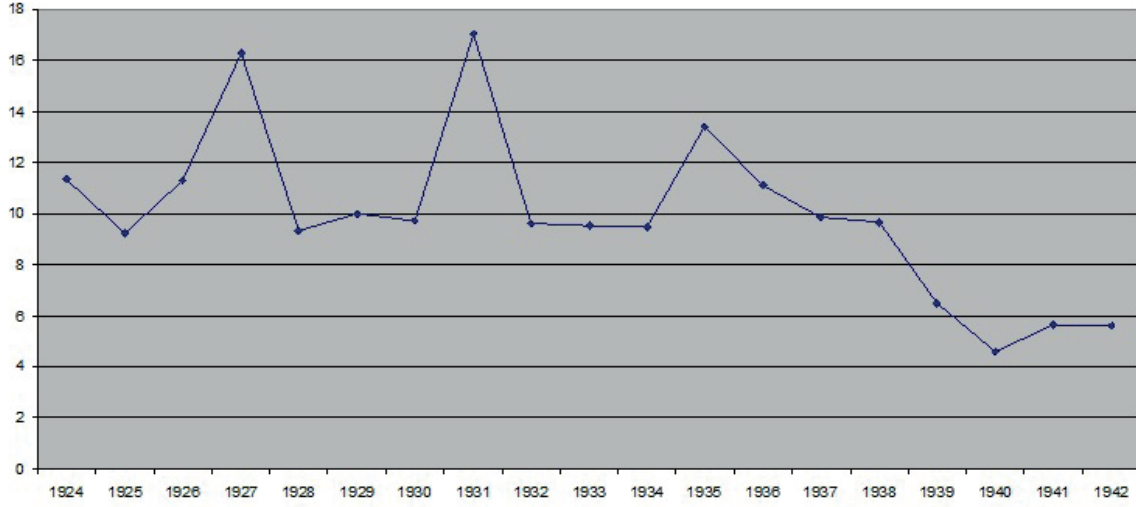
Donanma mevcudu arttırılmaya çalışılırken, deniz kuvvetleri bütçe payında yüksek artışların yaşanmadığı gözlenmektedir. Cumhuriyet'in yeni donanmasının teşkilinde, dönemin uluslararası ekonomi-politik ortamından da etkin bir biçimde yararlandığı görülmektedir. Örneğin, Akdeniz'de Fransa'ya karşı bir güç oluşturmaya çalışan İtalya'nın, devlet destekli gemi yapım endüstrisinden nispeten uygun koşullarda satın alımlar yapılmıştır. 1929 yılında, İtalya'ya iki muhrip, iki denizaltı ve üç avcıbot sipariş edilmiştir. Sakarya, Dumlupınar isimleri verilen bu denizaltıların alımında, toplam maliyet 672.220 sterlin, ön ödeme 85.000 sterlin, son ödeme 51.220 sterlin iken ara ödemeler de yıllık 90.000 değerinde Türk hazine bonolarıyla yapılmıştır, ödemeler uzun vadeye yayılmıştır. 1928-1932 arasında hizmete giren on iki geminin dokuzu İtalyan şirketlerine yaptırılmıştır.<sup>14</sup>

Benzer durum 1936 yılında Almanya'ya sipariş edilen dört denizaltı gemisi ile ilgili olarak da gözlenmiştir. İkinci Dünya Savaşı öncesinde Almanya, Doğu Akdeniz'de etkinliğini arttırmak istiyordu, ayrıca silahlanma programı için krom gibi Türkiye'nin sahip olduğu ham maddelere gereksinim duymaktaydı. Biraz da bu ihtiyaç nedeniyle Türkiye ile ticaretinde açık vermektedir. Bu açık, sonuçta Türkiye ile

12 Rasim Ünlü, *a.g.e.*, s. 146.

13 Figen Atabey, *a.g.e.*, ss.20-21, 29. Ayrıca bkz. Tablo-3.

14 Serhat Güvenç ve Dilek Barlas; "Atatürk's Navy: Determinants of Turkish Naval Policy", *Journal of Strategic Studies*, Cilt: 26:1, 15-20, s. 15.



Şekil-2: Deniz Kuvvetleri Bütçesinin Milli Savunma Bütçesine Oranı

Almanya arasında 1933 kliring<sup>15</sup> anlaşmasına sebep olmuştur.<sup>16</sup> Örneğin, 27 Nisan 1936 tarihli kararname denizaltı gemilerimiz için alınacak yatak gemisinin bedelinin bu kliring hesabından ödenmesini karara bağlamaktadır.<sup>17</sup>

Tablo.1, 2 ve 3 birlikte ele alındığında, 1923-1938 arasında, donanma mevcudumuzdaki değişimler izlenebilmektedir. Buna göre, Cumhuriyet kurulduğunda elimizde 59.128 tonluk donanma mevcuttur. İlgili dönemde, donanmamız hizmetine giren gemilerin yanında, hizmetten çıkarılan gemiler de olmuştur. Bu arada, Yavuz kruvazörü de onarılarak yeniden hizmete alınmıştır. Hizmetten çıkarılan gemilerin toplam tonajı 20.581 ton, hizmete giren gemilerin toplam tonajı ise 40.524 tondur. Buna göre, 1938 yılına gelindiğinde, donanma mevcudunun  $(59.128-20.581)+40.524=79.071$  tona ulaştığı görülmektedir. Bu rakamlara göre, 1923'ten 1938'e gelinceye kadar, donanma mevcudunun tonaj bazında %33,72 arttırıldığı ortaya çıkmaktadır.

Ayrıca, donanmaya beş adet denizaltı eklendiği ve donanmanın teknolojik kuvvetinin de arttırıldığı görülmektedir. Burada önemli olan nokta, söz konusu artışın Deniz Kuvvetlerinin bütçe payında

büyük artışlar gerçekleştirilmeden başarılı olmasıdır. Şekil-1'e bakıldığında, Deniz Kuvvetlerimizin genel bütçeden aldığı payın büyük artışlar göstermediği hatta 1927'den itibaren genel düşüş trendine sahip olduğu görülmektedir. İlgili dönem itibarı ile Deniz Kuvvetlerimizin genel bütçeden aldığı pay ortalama olarak 1924-1938 Atatürk döneminde 2,69; 1924-1942 döneminde ise 2,65 düzeyindedir.

### Sonuç

Yeni kurulan Cumhuriyet'in, her alanda başlatılan toparlanma ve kalkınma hamlesini, silahlı gücünün donanma ayağında da hızlı ve etkili bir şekilde başarması gerekmiştir. Donanmanın yenilenip büyütülmesi sürecinde, etkinliğini ölçebilmek amacıyla Cumhuriyet'in devraldığı donanmanın tonaj olarak büyüklüğü ile Atatürk dönemindeki gelişmenin tonaj olarak büyüklüğü, bütçeden ayrılan paylar dikkate alınarak ortaya konulmaya çalışılmıştır. Cumhuriyet kurulduğunda elimizde 59.128 tonluk donanma mevcuttur ve bu donanma da gerek gemilerin eskiliği ve gerekse etkinliği açısından iyi durumda bulunmamaktadır. 1938 yılına gelindiğinde, donanma mevcudunun 79.097 tona ulaştığı

<sup>15</sup> Kliring, ticaret yapan iki ülkenin ithalat bedellerinin her ülkenin kendi parası cinsinden kendi ülkesindeki ilgili kuruma yatırılarak daha sonra karşılıklı olarak kapatılmasıdır, bkz. Arlin Şirinpınar, Dış Ticarete Akreditif İşlemlerinde Operasyonel Risklerin Önlenmesi, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Kültür Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2012, s. 23.

<sup>16</sup> Gerhard L. Weinberg, *Hitler's Foreign Policy 1933-1939: The Road to World War II*, Enigma Books, New York, 2004, s. 64 ve Serhat Güvenç ve Dilek Bartlas, *a.g.m.*, ss. 24-25.

<sup>17</sup> CCA, 30-18-1-2/64-33-15 numaralı belgede "...Nord Doyce Luid kumpanyasına ait Triyer adındaki Ana gemisinin ... mubayaa bedeli [400 000 TL] kliring yoluyla ödenmek şartı ile.." ifadesi yer almaktadır. Triyer donanmamıza 1936 yılında TCG ERKİN adıyla girmiştir. Bkz. Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliş, *a.g.e.*, s.170.

görülmektedir. Bu rakamlara göre, 1923'ten 1938'e gelinceye kadar, donanma mevcudunun tonaj bazında %33,72 artırdığı ortaya çıkmaktadır. Ancak, devralınan donanmanın büyük kısmı (45.816 ton) yaralı veya gayri faal durumdadır (Bkz. Tablo.1). Buna göre, devralınan faal donanma 13.312 ton olmaktadır. Faal tonaj dikkate alınarak hesaplama yinlendiğinde, donanmanın yaklaşık olarak beş kat büyütüldüğü görülecektir.

Donanmanın sürdürülebilirliği açısından savunma sanayiinde yerli kaynakları geliştirmenin de ne kadar önemli olduğu ortadadır. Bu çerçevede, Atatürk döneminde, donanma mevcudunun ithalat yoluyla artırılmasından başka, yerli üretim tecrübesinin edinilmesine yönelik gelişmelerin de yaşandığı görülmektedir. Özellikle 1937 yılına gelindiğinde, Türkiye artık yurt içinde harp gemisi inşa edebilmekte, hatta yabancı ülke donanma gemilerinin tamirini kendi tersanelerinde yapabilmektedir. Bu gelişmeler yaşanırken, Deniz Kuvvetleri'nin bütçe payında yüksek artışların yaşanmadığı gözlenmektedir. Cumhuriyet'in yeni donanmasının teşkilinde, dönemin uluslararası ekonomi-politik ortamından da etkin bir biçimde yararlanmıştı.

Donanmanın geliştirilmesiyle Türkiye, egemenlik haklarının sınırlandığı 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni aşmış ve Boğazlar'ın güvenliğini kendi donanması ile sağlayabilecek güce kavuşmuştur. 1936 Montrö Sözleşmesi aynı zamanda bunun da bir tasdiki olarak görülebilir.

### Kaynakça

#### Arşiv Belgeleri

Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi

CCA, 30-18-1-1/19-42-15.

CCA, 30-18-1-1/29-43-9.

CCA, 30-18-1-1/13-28-12.

CCA, 30-18-1-1/10-42-10.

CCA, 30-1831-1/24-37-9.

CCA, 30-18-001-02/79-81-11.

CCA, 30-18-1-2/74-39-9.

CCA, 30-18-1-2/74-40-2.

#### Sürekli Yayınlar

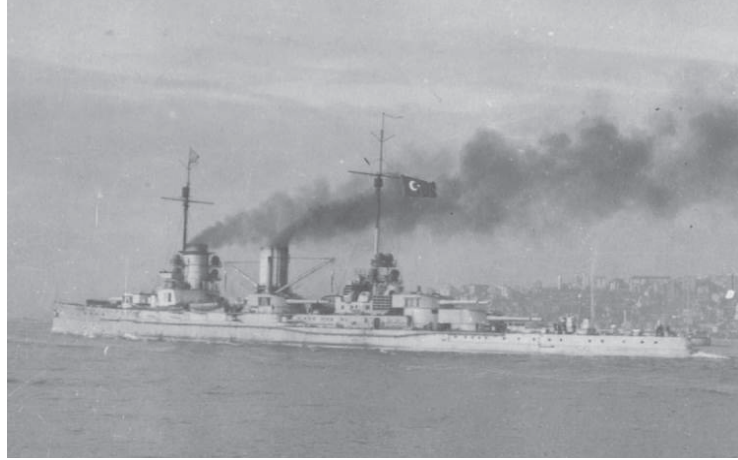
Akşam Gazetesi, 15 Ağustos 1937.

#### Kitaplar ve Tezler

ATABEY Figen, *Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri*, Dz.K.K.lığı Karargah Basımevi, Ankara, 2002.

EVSİLE Mehmet, Atatürk Devri Harp Sanayi (1920-1938), Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Elâzığ, 1992.

GÜRDENİZ Cem & YÜCELİŞ Erdoğan, *Cumhuriyet Donanması 1923-2000*, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı, İstanbul, 2000.



Resim-1: TCG Yavuz

ŞİRİNPINAR Artin, *Dış Ticarete Akreditif İşlemlerinde Operasyonel Risklerin Önlenmesi, Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Kültür Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2012.

ÜNLÜ Rasim, *Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul, 1996.

WEINBERG Gerhard L., *Hitler's Foreign Policy 1933-1939: The Road to World War II*, Enigma Books, New York, 2004.

#### Makaleler

GÜVENÇ Serhat & BARLAS Dilek, "Atatürk's Navy: Determinants of Turkish Naval Policy", *Journal of Strategic Studies*, 26:1, s.1-35.

#### İnternet Siteleri

Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü (BUMKO), <http://www.bumko.gov.tr/TR,4461/butce-gider-gelir-gerceklesmeleri-1924-2012.html>, Erişim Tarihi: (22.10.2019).

#### Tablo ve Grafik Verileri

Cem Gürdeniz, Erdoğan Yüceliş (Editörler), *Cumhuriyet Donanması 1923-2000*, Seyir Hidrografi ve re Başkanlığı, İstanbul, 2000 ve Bülent Işın, *Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi 1923-2005*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2006'dan derlenmiştir. (Tablo 1)

Gürdeniz ve Yüceliş, *a.g.e.* den derlenmiştir. (Tablo 2)

Gürdeniz ve Yüceliş, *a.g.e.* den derlenmiştir. (Tablo 3)

Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü, <http://www.bumko.gov.tr/TR,4461/butce-gider-gelir-gerceklesmeleri-1924-2012.html>, (Ulaşım Tarihi:22.10.2019). 1942 sonrası dönemde Milli Savunma Bakanlığı bütçesi deniz, hava ve kara olarak ayrılmaksızın tek kalem olarak verildiğinden dâhil edilmemiştir. 1924-1942 dönemi, bu çalışma kapsamında yapılan inceleme için yeterli bir veri kümesi sunmaktadır. ( Tablo 4)

Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü verilerinden üretilmiştir. (Şekil1)

Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü verilerinden üretilmiştir. (Şekil2)

# FİLİPİN DENİZ MUHAREBESİ





Filipin Deniz Muharebesi, 2'nci Dünya Savaşı'nda Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) 15 Haziran 1944 tarihinden itibaren Güney Mariana Adaları'nın çıkarma harekâtı ile ele geçirilmesine yönelik FORAGER Harekâtı<sup>1</sup> kapsamında 19-20 Haziran 1944 tarihleri arasında meydana gelmiştir.

Mariana Adaları; en güneyindeki Guam Adası'nın Japonya ana karasına yaklaşık 1.300 deniz mili mesafede bulunduğu, kuzey-güney istikametinde toplam 15 adadan oluşan ve Marshall Adaları, Yeni Gine, Filipinler ile Japonya'nın hemen ortasında bir bölgede yer alan adalar topluluğudur.

### Güney Mariana Adaları'nın Ele Geçirilmesine İlişkin Harekâtın Gelişimi:

FORAGER Harekâtı kapsamında, 15 Haziran 1944 tarihinde ilk olarak Saipan'a, 18 Haziran 1944 tarihinde Guam'a ve müteakiben belirlenecek bir tarihte ise Tinian Adası'na çıkarma

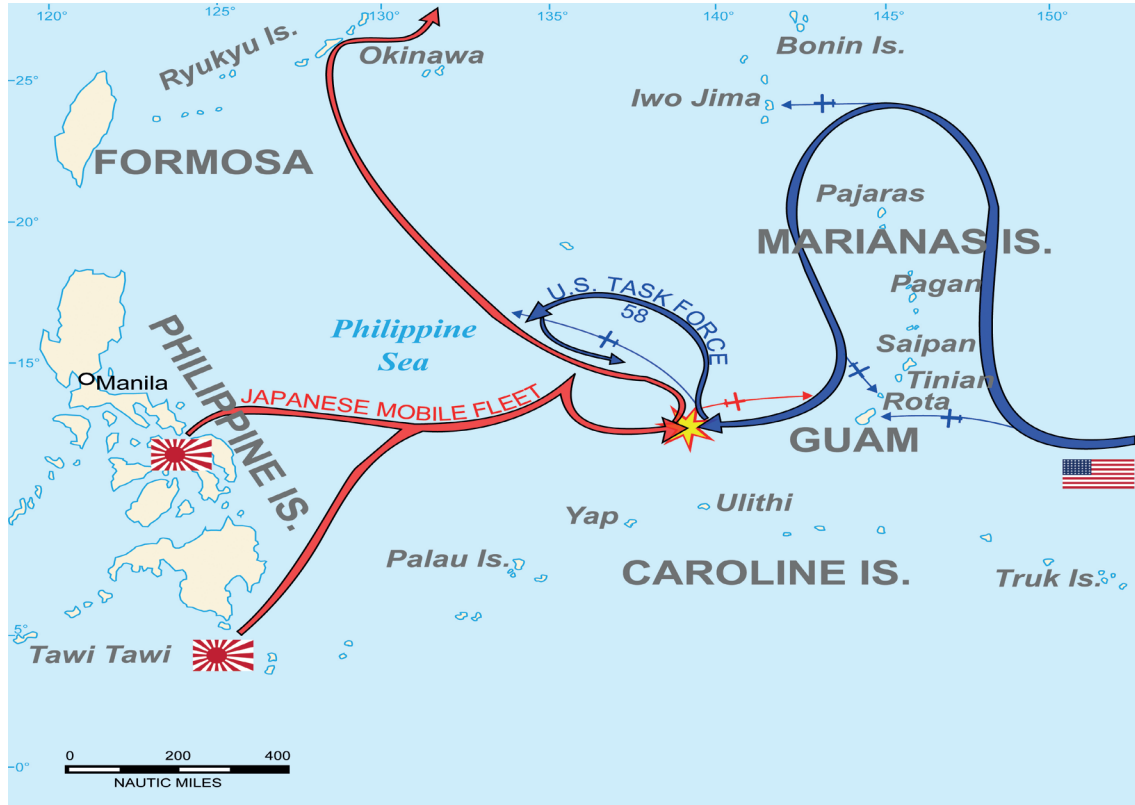
yapılması planlanmıştır. Bu harekâtın yürütülmesinden sorumlu Beşinci Filo ve Orta Pasifik Bölgesi Komutanı Oramiral Raymond A. Spruance'ın emrinde;

- Koramiral Richmond K. Turner komutasında, nakliye ve çıkarma gemileri, mayın gemileri ile muhtelif refakat gemilerinden teşkil edilen, toplam 550'nin üzerinde gemi ile 128 bin askerden oluşan Görev Kuvveti 51 (çıkarma ve destek kuvveti),<sup>2</sup>

- Koramiral Marc Mitscher komutasında, 7 Essex Sınıfı uçak gemisi ile 8 refakat uçak gemisi de dâhil olmak üzere toplam 111 modern gemiden oluşan ve dört görev grubu olarak teşkil edilen Görev Kuvveti 58 (GK 58),

- Marshall Adaları'nda karada konuşlanan 879 uçaktan oluşan Orta Pasifik İleri Kuvvetleri<sup>3</sup> bulunmaktadır. (Bu kuvvet, FORAGER Harekâtı'na iştirak etmiştir.)

Ayrıca ABD Pasifik Filosu ve Pasifik Okyanus Alanları



Harita-1: FORAGER Harekât Planı

1 Phil Greene, "Admiral Spruance and the Battle of Philippine Sea: A Brilliant Victory or a Bungled Opportunity?", <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a440992.pdf> [Erişim Tarihi: 24.01.2019].

2 Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harekâtı*, 1970, Cilt: 2, s. 47.

3 A. De Belot, *Pasifik Deniz Harbi* (1941-1945), (çev. Âkil Fırat), Hava Basımevi, Eskişehir, 1955, s. 151.

Başkomutanı Oramiral Chester Nimitz'e bağlı Koramiral Charles A. Lockwood komutasında, Yap Adası'nın 100 ila 200 mil kuzeyinde 29 denizaltıdan oluşan Denizaltı Görev Grubu<sup>4</sup> karakol görevi icra etmiştir.

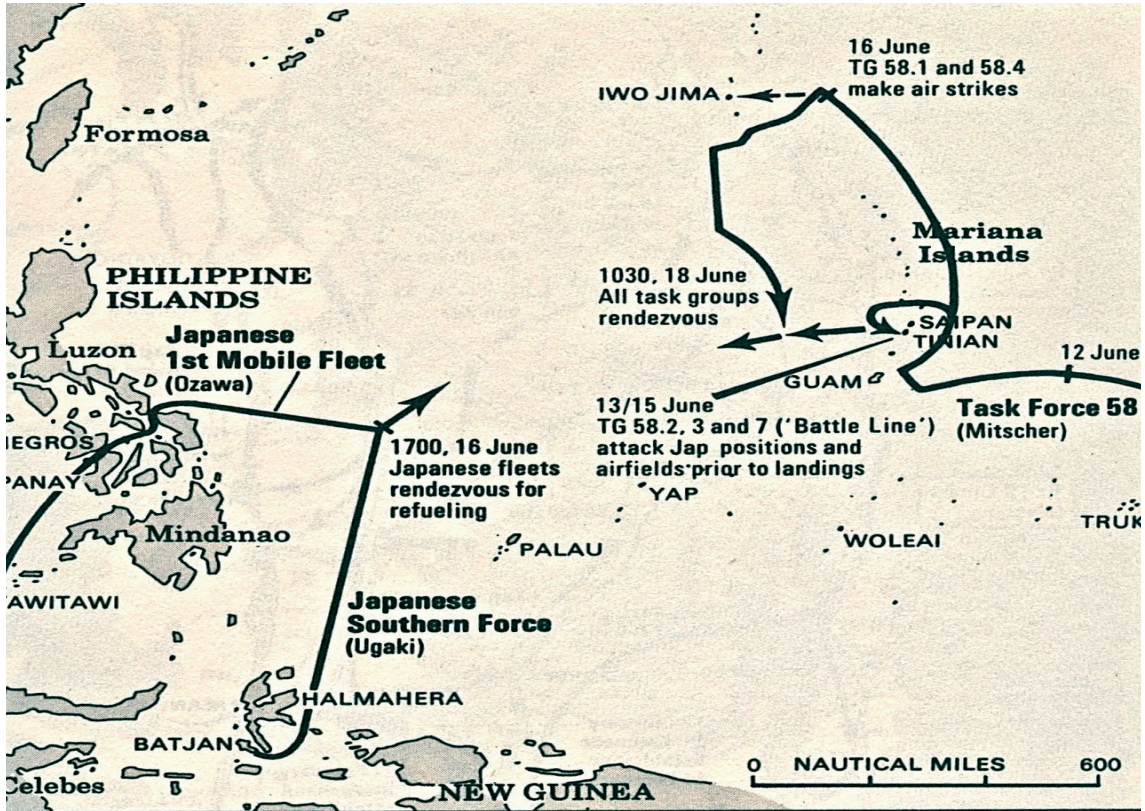
Buna karşılık, Japonlar tarafından Koramiral Jisaburo OZAWA'nın komutasında 9 uçak gemisi, 5 muhabere gemisi ve 11 ağır kruvazörün dahil olduğu toplam 88 gemiden oluşan güçlü bir filo kurulmuştur.<sup>5</sup>

Muharebe öncesinde ABD'nin uçak gemilerine konuşlu 472'si avcı uçağı (F6F Hellcats) olmak üzere yaklaşık 900 uçağı, Japonya'nın ise uçak gemilerine konuşlu 225'i avcı uçağı (Mitsubishi A6M "Zero") olmak üzere yaklaşık 450, ayrıca Mariana Adaları ile bölgedeki diğer adalarda konuşlu yaklaşık 300 olmak üzere toplam 750 uçağı mevcuttur. ABD avcı uçakları sürat ve ateş gücü yönleri ile üstünken, Japon

avcı uçaklarının menzil avantajı bulunmaktadır.

GK 58, 06 Haziran 1944 tarihinde Marshall Adaları'nda bulunan Majuro'dan intikale geçmiş, 11 Haziran 1944 tarihinde Saipan, Tinian, Guam, Rota ve Pagan adalarındaki düşman uçaklarını ve hava tesislerini, havadan ve denizden bombardıman etmek suretiyle muharebeyi başlatmıştır.<sup>6</sup> 14 Haziran 1944 tarihinde iki uçak gemisi görev grubu (GG 58.1 ve GG 58.4) yaklaşık 700 deniz mili kuzeydeki Chichi-Jima ve Iwo Jima adalarındaki hava tesislerine hücum etmek için sevk edilmiştir.

12 Haziran 1944 tarihinde Mariana Adaları'na yönelik saldırı haberleri gelmesi üzerine, Japon Birleşik Donanması Komutanı Soemu TOYODA, Amerikan filosunu Mariana Adaları'nın batısındaki açık denize çekmeye ve ardından da Japon üsleri ile uçak gemilerinde konuşlanan uçaklarla ABD Filosunu



Harita-2: Muharebe Öncesi Filoların Hareketleri

4 Erdoğan Dümen, *Denizde II. Dünya Harbi Pasifik Harekâtı*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1990, s. 147.

5 Trent Hone, "U.S. Navy Surface Battle Doctrine and Victory in the Pacific", *Naval War College Review*, 2009, Cilt:67, s.83, <http://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol62/iss1/7> [Erişim Tarihi: 25.01.2019].

6 William Dilworth Puleston, *II. Dünya Harbinde Deniz Kuvvetinin Tesiri*, (çev. Adnan Aykut), Deniz Basımevi, İstanbul, 1952, s. 209.

mağlup etmeye yönelik A-GO Harekât Planı'nın<sup>7</sup> 15 Haziran 1944 tarihinden itibaren uygulanması için emir vermiştir. Bu kapsamda, Japon Donanması'nın unsurları Mariana Adaları'na iki ana grupta yaklaşmıştır. İlk grup, Filipinler'deki Tawi-Tawi Adası'ndaki üslerinden hareket ederek ve San Bernardino Boğazı'ndan geçerek yola çıkmış, diğer grup, Batajan Adası'ndaki üslerinden kuzey yönüne hareket ederek, Filipin Denizi'nde ilk grup ile buluşmuştur. Japonların planı; Guam, Rota ve Yap adalarında konuşlu uçakların desteği ile birlikte, ABD Filosuna göre menzil avantajına sahip gemilerde konuşlu uçaklarını maksimum mesafeden kaldırarak bu adalardaki havaalanlarından istifade etmeyi ve böylece yaklaşık iki kat menzil avantajına sahip olmayı içermektedir.

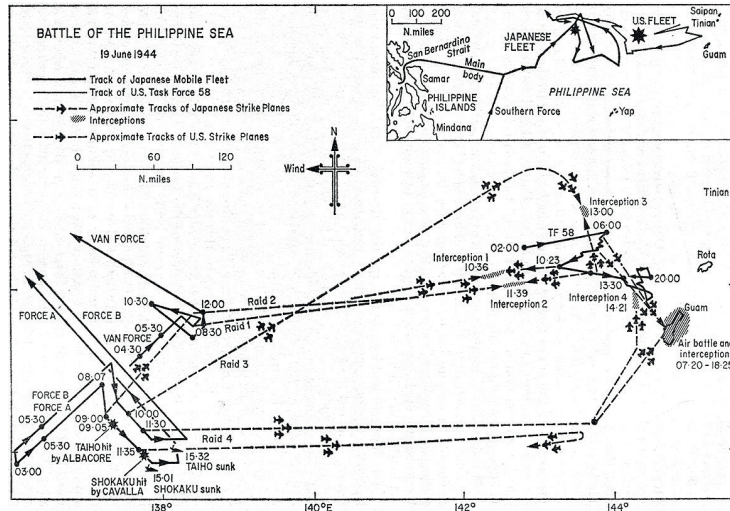
Oramiral Spruance; Tawi-Tawi ve Batajan adalarından hareket eden Japonların iki farklı grup halinde yaklaştığına ilişkin istihbaratı bölgedeki denizaltılardan almış, 16 Haziran 1944 tarihinde Guam'ın işgalini ertelemiş, GG 58.1 ve GG 58.4'e Chichi-Jima ve Iwo Jim'a yönelik hücumlarını kesmesi ve 18 Haziran 1944 tarihinde Saipan Adası'nın batısında bulunmasına yönelik emir vermiştir.

15-18 Haziran 1944 tarihleri arasında Oramiral Spruance, düşman kuvvetlerinin yeri ve düzeni hakkında istihbarat edinmeye çalışmış, ancak yeterli bilgi edinememiştir. 18 Haziran 1944 gecesi boyunca, Spruance birbiri ile çelişen iki istihbarat bilgisi almıştır: Bunlardan ilki, ABD Pasifik Filosu ve Pasifik Okyanus Alanları Komutanlığı tarafından, Ozawa'nın sancak gemisi konumunu GK 58'in 350 mil güneybatısında olduğunu bildirirken; diğeri bir denizaltı tarafından, Japon Donanması'nın GK 58'in güneyinde bir bölgede olduğunu ima etmiştir. Spruance'in önemle üzerinde durduğu bir arada tertiplenme, devam eden harekâtı etkilemiştir. 18 Haziran 1944 tarihinde Spruance, Mitscher'in GG 58.1'in görev kuvvetinden ayrılarak Ozawa'nın Japonya ana karasına kaçış yolunu kesmesi için kuzeybatıda görevlendirilmesine ilişkin tavsiyesini kabul etmemiştir. Müteakiben Mitscher, bir gündüz hücumu gerçekleştirmek için geceden mesafeyi kapatmayı teklif etmiş; Spruance, bir "tuzağa düşme" olasılığını gerekçe göstererek, bu teklifi de reddetmiştir. Bu kararla, kesin bir etki yaratma şansı kaybedilmiştir.

Spruance'in gözden geçirdiği, ele geçirilen birtakım Japon planlama dokümanlarından bir tanesi, uçak gemisinden kalkan saldırı uçaklarının daha az önemli bir hedefe yönelmesinden sonra, uçakların asıl hedefleri olan düşman uçak gemilerine hücum gerçekleştirmesi suretiyle düşmanın aldatılmasına yöneliktir. Spruance, Japonların Midway Adası'na saldırmakla meşgulken, beklenmedik bir yönden baskına uğramalarını ve uçak gemilerinin vurulmasını inceleyen bir Japon belgesine sahip olduğu için, Japonların bu taktiği esas alan bir hücumu gerçekleştirebileceğini varsaymıştır. Bu, Japonların hamlesini görüncye kadar, tüm kuvvetlerini bir arada tertipleme ve düşman kuvvetine hücum etmeme tercihini açıklamaktadır.

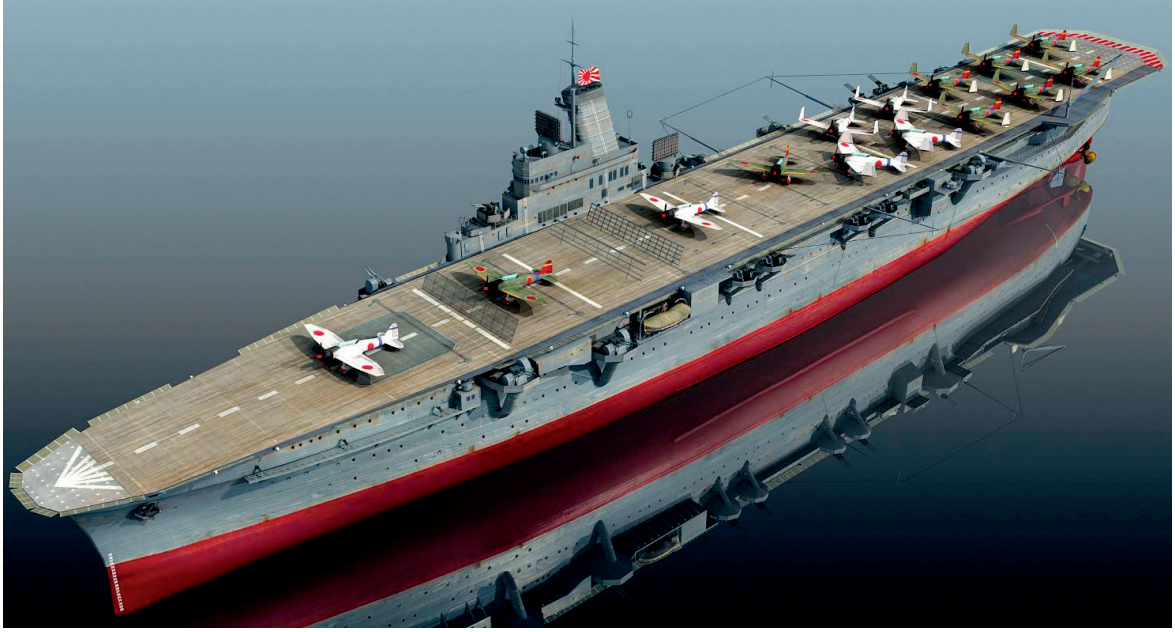
### Filipin Deniz Muharebesi:

ABD uçak gemisi USS Belleau Wood'dan kalkarak Guam Adası üzerinde karakol yapan 19 avcı uçağı, 19 Haziran 1944 tarihinde takriben saat 07.00'de, birçok düşman uçağının havalandığını rapor ederek takviye istemiş, diğer uçak gemilerinden gönderilen takviye unsurlar ile Guam üzerinde hava kontrolü tesis edilmiştir. Guam Adası'ndan havalanan Japon uçakları, kendi uçak gemilerine geri dönmeye önce yere inerek yakıt ikmali yapmak mecburiyetinde bulunan ve Japon uçak gemilerinden havalanan uçakları korumak için muhtemel bir "hava devriyesi" vazifesi kapsamında görevlendirilmiştir. Bu uçakların imha edilmesiyle, Guam Adası, Ozawa'nın uçakları



Harita-3: 19 Haziran 1944 Tarihinde Gerçekleşen Filipin Deniz Muharebesi

<sup>7</sup> David James, "The Battle of the Philippine Sea, 19-20 June 1944", <http://www.angelfire.com/fm/odyssey/1.htm> [Erişim Tarihi: 28.01.2019].



Şekil-1: Shokaku uçak gemisi maketi

için ileri üs olmak yerine bir mezarlık olmuştur.<sup>8</sup>

19 Haziran 1944 tarihinde Koramiral Ozawa, saat 08.30'dan itibaren uçak gemilerinden havalandırılan uçaklar ile hava hücumunu başlatmış, saat 12.00'ye kadar dört kol halinde ABD unsurlarına farklı istikametlerden yaklaşarak taarruzlar gerçekleştirilmiştir.<sup>9</sup> "Mariana Adaları Hindi Aві"<sup>10</sup> olarak bilinen muharebede Japonlar yaklaşık 400 uçak kaybetmiş; buna karşılık, ABD kuvvetleri birkaç uçak kaybı yaşamış ve bir gemisinde küçük hasar oluşmuştur.

Japon görev kuvveti; hava hücumlarını gerçekleştirmek amacıyla Yap Adası kuzeyine doğru intikaline devam etmiş, ancak bu manevraları ile ABD denizaltılarının karakol sahalarına girmiştir. ABD denizaltıları USS Cavalla ve USS Albacore, sırasıyla Japonların Shokaku ile Taiho uçak gemilerini gerçekleştirdikleri torpido hücumları ile batırmıştır.

Japonların hava hücumunu müteakip GK 58 Komutanı Koramiral Mitscher, Japonları takip etmek istemiş, ancak Spruance, Japonların diğer kuvvetleri hakkında hiçbir bilgiye

sahip bulunmadığı gerekçesiyle, vurucu kuvvetini yanından ayırmayı doğru bulmamıştır.

20 Haziran 1944 sabahı yapılan hava keşfinde Japon kuvvetleri bulunamamış, güneşin batmasından yaklaşık 4 saat önce saat 15.15 sularında, Japonların 250 deniz mili kadar batıda oldukları tespit edilmiştir. Mitscher hücum kararı verip, on dakika içinde 216 adet bombardıman, torpido ve av uçağını havalandırarak Japon kuvvetleri üzerine sevk etmiş, Amerikan uçakları, Japon kuvvetleri ile saat 18.20'de temas sağlamıştır. Amerikan uçaklarının hücumu neticesinde Hitaka uçak gemisi ile iki tankeri batırılmış, iki uçak gemisi ile iki muharebe gemisi ise muhtelif isabetler almıştır.

Saat 19.20'de en son Amerikan uçağı muharebe sahasını terk edip gemilerine dönmeye başlamış, ancak yakıt problemi ile havanın kararmasından dolayı 80 kadar uçak denize düşmüş ve 38 pilot da kaybedilmiştir.

<sup>8</sup> William Dilworth Puleston, *a.g.e.*, s. 213.

<sup>9</sup> John Wukovits, "Battle of the Philippine Sea & The 'Great Marianas Turkey Shoot'", *Warfare History Network*, <https://warfarehistorynetwork.com/daily/wwii/battle-of-the-philippine-sea-the-great-marianas-turkey-shoot/> [Erişim Tarihi 29.01.2019].

<sup>10</sup> The Battle of the Philippine Sea, 19-20 June 1944, Spruance's Decision, [http://www.angelfire.com/fm/odyssey/PS\\_Spruance.htm](http://www.angelfire.com/fm/odyssey/PS_Spruance.htm) [Erişim Tarihi 29.01.2019].

### Filipin Deniz Muharebesi'nin Neticeleri:

Bu muharebe sonucunda Japonlar, 3 filo tipi uçak gemisi, 2 akaryakıt gemisi, tahmini 550-645 uçak ile yaklaşık 3.000 personel (pilotlarının büyük bir kısmını) yitirmiş, buna karşılık Amerikalıların kaybı 123 uçak ile 109 personel olmuştur.

Amerikalılar, Mariana Adalarını ele geçirerek iki önemli stratejik kazanç elde etmiştir:

- Japon ana karasını tehdit edecek duruma gelmişlerdir. Çünkü Japonya ana karası, ABD'nin bu adalarda konuşlandıracakları B-29 bombardıman uçaklarının menzili dâhilindedir.

- Japon ana deniz yollarını tehdit edecek olan Amerikan denizaltılarına yeni üsler elde edilmiştir. Bundan sonra, Amerikan denizaltıları harekât sahalarını, Çin Denizi'ne kadar uzatacaklardır.

Bu muharebede Amerikalı komutanlar Spruance ve Mitscher'in kararları günümüzde dahi sorgulanmaktadır.<sup>11</sup> Acaba Spruance, fazla ihtiyatlı davranarak, Mitscher'in tavsiyelerini dikkate almaması sonucu bir fırsatı mı kaçırdı? Yoksa Spruance'in emniyet prensibine uygun olarak amfibi görev kuvvetine refakat etmesi mi uygun hâl tarzıydı? Spruance'in, Japonların olası bir aldatma planı uygulayacaklarını gözeterek baskına uğramaktan çekindiği ve kendisine verilen vazifeye uygun davranarak doğru karar verdiği değerlendirilmektedir.

### Kaynakça

- BELOT, A. De, *Pasifik Deniz Harbi* (1941-1945), çev. Âkil Fırat, Hava Basımevi, Eskişehir, 1955.
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harekâtı*, c. 2, 2. bs., İstanbul, 1970.
- DÜMEN, Erdoğan, *Denizde II. Dünya Harbi Pasifik Harekâtı*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1990.
- PULESTON, W. D., *II. Dünya Harbinde Deniz Kuvvetinin Tesiri*, çev. Adnan Aykut, Deniz Basımevi, İstanbul, 1952.
- GREENE, Phil, "Admiral Spruance and the Battle of Philippine Sea: A Brilliant Victory or a Bungled Opportunity?", <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a440992.pdf> [Erişim Tarihi: 24.01.2019].
- HONE, Trent, "U.S. Navy Surface Battle Doctrine and Victory in the Pacific", *Naval War College Review*, c. 67, s. 1, (Winter, 2009): s. 83. <http://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol62/iss1/7> [Erişim Tarihi: 25.01.2019].
- JAMES, David, "The Battle of the Philippine Sea, 19-20 June 1944", <http://www.angelfire.com/fm/odyssey/1.htm> [Erişim Tarihi: 28.01.2019].
- WUKOVITS, John, "Battle of the Philippine Sea & The 'Great Marianas Turkey Shoot'", Warfare History Network, <https://warfarehistorynetwork.com/daily/wwii/battle-of-the-philippine-sea-the-great-marianas-turkey-shoot/> [Erişim Tarihi 29.01.2019].
- The Battle of the Philippine Sea, 19-20 June 1944, Spruance's Decision, [http://www.angelfire.com/fm/odyssey/PS\\_Spruance.htm](http://www.angelfire.com/fm/odyssey/PS_Spruance.htm) [Erişim Tarihi 29.01.2019].
- <http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/mcdp3/chp4.htm> [Erişim Tarihi 24.04.2019].
- <https://thehenrychronicles.files.wordpress.com/2013/06/mapaugust1944.jpg> [Erişim Tarihi 24.04.2019].
- [https://weaponsandwarfare.files.wordpress.com/2016/02/original\\_134.gif](https://weaponsandwarfare.files.wordpress.com/2016/02/original_134.gif) [Erişim Tarihi 24.04.2019].
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Battle\\_of\\_the\\_Philippine\\_Sea](https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_the_Philippine_Sea) [Erişim Tarihi 8.11.2019].
- <http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/mcdp3/chp4.htm> [Erişim Tarihi 24.04.2019].
- <https://thehenrychronicles.files.wordpress.com/2013/06/mapaugust1944.jpg> [Erişim Tarihi 24.04.2019].
- [https://weaponsandwarfare.files.wordpress.com/2016/02/original\\_134.gif](https://weaponsandwarfare.files.wordpress.com/2016/02/original_134.gif) [Erişim Tarihi 24.04.2019].

<sup>11</sup> Phil Greene, *a.g.m.*, s. 1.

# GEÇMİŞDEN GÜNÜMÜZE ALMAN DENİZ KUVVETLERİ'NİN YAŞADIKLARINDAN

## TÜRK DENİZ KUVVETLERİ'NE DERSLER



\* Makede dipnotu olmayan bilgiler, [www.naval-encyclopedia.com/](http://www.naval-encyclopedia.com/) [Erişim Tarihi: 02.02.2019] sitesinden tercüme edilerek alınmıştır.

## 1'inci Dünya Savaşı Öncesi Alman Donanması:

### Alman İmparatorluğu'nun Denizcilik Stratejisindeki Değişim:

Kuruluşunu kara kuvvetlerine borçlu olan Alman İmparatorluğu'nun denizcilik kurumları, önceleri generallerin elinde kalmıştır. Uzak Doğu'da pek çok adayı sömürgeleştirmeyi başaran Alman Amiraller bile, deniz politikalarında söz sahibi olamamış, 1888 yılına kadar, güçsüz donanmaya generaller komuta etmiştir. 1900'lü yıllara yaklaştıkça, genç İmparatorluk, güçlü bir devlet olmak için "denizlerde egemenliğin" zorunlu bir koşul olduğunu fark etmeye başlamıştır.<sup>1</sup> İmparator II. Wilhelm'in Mahan'ın kitaplarını okuması da denizlerin öneminin anlaşılmasını kolaylaştırmıştır.<sup>2</sup>

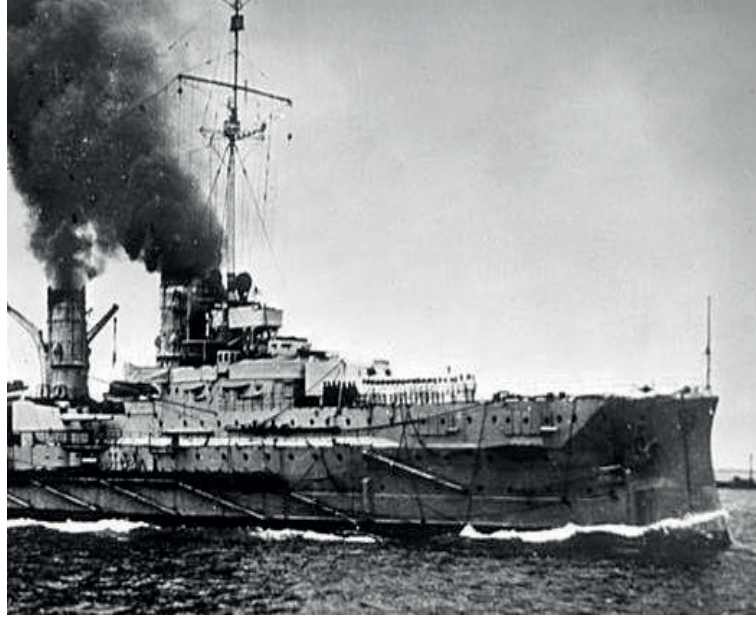
Almanya 1890 yılına kadar, "İngiltere'nin denizlerdeki üstünlüğü peşinen kabullenme" ya da "İngiltere'ye meydan okuma" seçenekleri arasında kararsız kalmıştır. Gerçekten de, II.Wilhelm'in ikinci seçeneği tercih etmesi sanıldığı kadar kolay olmamıştır. Zira, Alman İmparatorluğu, ilk sömürgeleştirme girişimlerinde İngiltere'den destek almış, Alman ticaret filosu İngiliz limanlarını ve kömürünü zahmetsizce kullanmış, hatta Alman denizcileri İngiliz gemilerinde yetişmiştir. Yine de, hırslı bir imparator olan II. Wilhelm'in kararı, Bismarck'ın tavsiyelerinin aksine, güçlü bir donanma inşa etmek olmuştur.

Deniz Ofisi Genel Sekreterliğine atanan<sup>3</sup> Amiral Tirpitz, yeni denizci stratejiyi benimsemekte zorlanan Alman devlet adamları ile sürekli mücadele halinde görev yapmıştır.<sup>4</sup>

### Alman Donanması'ndaki Hızlı Dönüşüm:

İlk Alman Donanması'na, kendinden önceki krallıklardan<sup>5</sup> sadece 5 zırhlı ve 9 kruvazör miras kalmıştır. Amiral Tirpitz'den önce görev yapan generaller, daha çok kıyı harekâtına uygun hafif unsurların inşasını tercih etmişlerdir. İlk 20 yılında 13 zırhlı, 23 kruvazör ve 30 torpido bot seviyesine ulaşan donanma; Amiral Tirpitz'in gayreti ile 1914 yılına 47 zırhlı, 57 kruvazör, 143 destroyer, 91 torpido bot ve 45 denizaltı ile girmeyi başarmıştır. Bu dönüşümün ayrıntıları aşağıdadır.

**29 Zırhlı:** 1890-1902 yılları arasında inşa edilmişlerdir.



Resim-1: İlk Alman Savaş Kruvazörü

**13 Dreadnot:** 1908-1911 yılları arasında dört "Nassau", dört "Helgoland" ve beş "Kaiser" sınıfı dreadnot inşa edilmiştir. "Nassau" ve "Helgoland" sınıfı dreadnotlarda 280 mm (11 inç), "Kaiser" sınıfı dreadnotlarda ise 305 mm'lik (12 inç) toplar mevcuttur. İngilizlerin 1909 öncesi dreadnotlarında 305 mm (12 inç), daha genç dreadnotlarında ise 356 mm'lik (14 inç) top bulunmaktadır. Alman mühendislerinin, gemilerde ateş gücünden ziyade zırh dayanıklılığına odaklandığı, zırh ağırlığının ise düşük seyir hızına yol açtığı anlaşılmaktadır.

**5 Savaş Kruvazörü:** Platform açığını kapatmak için, 1908-1912 yılları arasında dreadnota yakın özellikleri olan SMS Blücher, SMS Von Der Tann, SMS Moltke, SMS Goeben<sup>6</sup> ve SMS Seydlitz inşa edilmiştir.

**136 Kruvazör:** 1897-1906 yılları arasında hizmete giren ve sayıları 60 olan, 12.000-13.000 tonluk yaşlı Alman ağır kruvazörleri, I. Dünya Savaşı'nda önemli sayılabilecek başarılar elde edememişlerdir.

1898-1912 yılları arasında, 76 hafif kruvazör inşa edilmişlerdir.

1 Nejat Tarakçı, *Sömürgecilikten 21.Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi, Denizci Stratejinin Tarihi Analizi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2005, s.338-339.

2 Nejat Tarakçı, *a.g.e.*, s.340.

3 Nejat Tarakçı, *a.g.e.*, s.341.

4 Afif Büyüktuğrul, *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harb Sanatı*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1964, s.17.

5 Prusya, Schleswig-Holstein, Kuzey Alman Eyaletleri Konfederasyonu, Bavyera ve diğer güney eyaletleri.

6 Akdeniz'den çıkamadığı için Osmanlı Devleti'ne sığınmış ve YAVUZ adı ile Osmanlı Donanma envanterine alınmıştır.

**143 Destroyer ve 91 Torpidobot:** Savaştan önce 16 destroyer filotillası kurulmuştur. "Açık deniz torpido botları" da denilebilecek özellikteki Alman destroyerlerinde, personel yetersizliği nedeniyle, sadece gemi komutanları subaydır. Torpido botlar ise, 1886-1898 yılları arasında iki ayrı sınıf olarak inşa edilmişlerdir.

**45 Denizaltı:** 1906 yılında U1 ile Almanlar ilk başarılı denizaltı dalışını gerçekleştirmiştir. Başlangıçta, denizaltıları önemsemeyen Amiral Tirpitz, raporlardan etkilenerek henüz dünyanın etkinliğinden habersiz olduğu denizaltılardan<sup>7</sup> 45 adet inşa edilmesini programına eklemiştir.

**Diğer Yüzer Unsurlar:** Yelkenli korvetler ve stimli ganbotlar, ana vatan yerine sömürgelerde kullanılmışlardır.

## 1. Dünya Savaşı Öncesinde Alman Deniz Kuvvetleri'nin Dünyadaki Yeri:

Alman deniz gücündeki bu hızlı yükseliş, kendi deniz gücünün yeterliliğini sorgulamaya başlayan İngiltere'nin de silahlanma yarışına girmesine yol açmıştır.<sup>8</sup> Zira, 1914 yılına gelindiğinde, Alman Donanması dünyanın en güçlü 2'nci donanması unvanını kazanmıştır. Almanya, günümüze değin tarihinin hiçbir döneminde böylesine üstün bir donanmayı bir daha oluşturamamıştır. Tirpitz'e

göre yeni Alman Donanması, İngiliz Donanması'nyenecek bir kuvvet olmamakla beraber, ağır kayıplara yol açacağından İngiltere Donanması için caydırıcı bir güce dönüşmüştür.<sup>9</sup>

## 1914-1918 Alman Gemi İnşa Programı:

Alman tersaneleri göreceli olarak hafif tonajlı gemiler inşa etmelerine rağmen ciddi bir başarı yakalamış, ancak yine de İngiltere'nin gemi inşa kapasitesine ulaşamamıştır. İngiltere, Alman su üstü gemilerinden ziyade, yetenekleri öngörülemeyen Alman denizaltılarından tedirgin olmuştur.

## 6 Drednot:

1915-1916 yıllarında önce 305 mm'lik (12 inç) topları olan "König" sınıfı drednotların inşası tamamlanmış, 380 mm'lik (15 inç) topları olan "Bayern" ve "Sachsen" sınıfı gemiler ise Jutland Savaşı'na yetiştirilememiştir. "Bayern" sınıfı drednotlar, Haziran 2016 ve Şubat 2017 aylarında hizmete girerken, "Sachsen" sınıfı drednotlar ise suya indirildikleri hâlde savaşın sonuna kadar bitirilememiştir.

Ayrıca, 26 knot sürata sahip, 420 mm'lik (16,5 inç) toplar ile donatılmış, 50.000 tonluk drednotların inşasına 11 Eylül 1918 tarihinde başlanmış, kısa süre sonra durdurulmak zorunda kalmıştır.

## 30.000 tonluk 4 Ağır Muharebe Kruvazörü:

Mükemmel bir zırh korumasına sahip olan SMS Hindenburg, pek çok uzman tarafından, gelmiş geçmiş en iyi gemi tasarımı olarak kabul edilmiş, 1930'lu yıllarda savaş gemisi inşa eden pek çok tersaneye esin kaynağı olmuştur. Öyle ki, Scapa Flow'da batan bu gemi, detaylı olarak incelenmek için 1919 yılında denizden çıkarılmıştır.

SMS Hindenburg, 380 mm'lik (15 inç) toplara sahip "Mackensen" sınıfı dört ağır savaş kruvazörlerinin prototipidir. 1917'de suya indirilen diğer gemiler bitirilememişlerdir. 1916 yılında yapımına başlanan üç Yorck sınıfı gemi, bu dönemin diğer bir çarpıcı tasarımıdır. Bu gemilerin yapımından vazgeçilmiş, yerlerine 380 mm'lik (15 inç) topları olan 39.000 tonluk savaş gemilerine başlanmıştır.



Resim-2:SMS Bayern'in 1918 yılında çekilmiş ve dijital olarak renklendirilmiş fotoğrafı

<sup>7</sup> Nejat Tarakçı, *a.g.e.*, s.342.

<sup>8</sup> Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.* s.17.

<sup>9</sup> Nejat Tarakçı, *a.g.e.* s.342.



### 14 Yeni Hafif Kruvazör (7.500 Ton ve 150 mm'lik [5,9 inç] Toplarla Donatılmış):

7.500 ton ve 150 mm.'lik (5,9 inç) farklı top konfigürasyonları olan; 2 "Graudenz" (1914-15), 2 "Pillau" (1914-15), 2 "Brummer" (1916), 2 "Wiesbaden" (1915), 4 "Königsberg-II" (1915-16) ve 2 "Köln-II" sınıfı (1918) gemi inşa edilmiştir. Yedisi denize indirilen "Köln-II" sınıfı gemilerden sadece ikisi bitirilebilmiştir.

### 60 Destroyer:

Rusya için inşa edilen "B 97" sınıfı ve Arjantin için inşa edilen "G 101" sınıfı destroyerlere el konulmuştur. 1918'de inşasına başlanan "S-113" sınıfı destroyerlerin ise pek çoğu hizmete girememiştir.

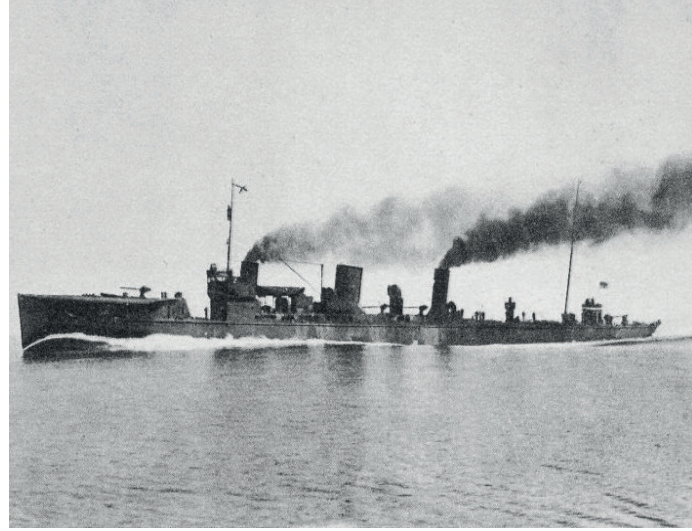
### Diğer Deniz Kuvvetleri Platformları:

80 Torpido bot ve 370 U-Bot hizmete girmiştir.

## I. Dünya Savaşında Alman Donanması'nın Genel Durumu:

Materyal ve personel durumu iyi olan Alman Donanması için asıl problem, emir ve komuta olmuştur. Zira, Amiral Tirpitz'e sevk ve idare için yeterli yetki verilmemiştir.<sup>10</sup>

İngilizlerin savaşın başından itibaren uyguladıkları uzak abluka, Alman Donanması'nın kuvvet çoğunluğu ile Baltık Denizi'nde sıkışmasına yol açmıştır. I. Dünya Savaşı öncesinde İngiliz Donanması'nın hep yakın abluka uygulaması, Almanları yanıltarak mukavim ve düşük sialı gemiler inşa etmelerine yol açmış, Alman kurmay subayları yakın abluka yapan gemilere kayıp/hasar verdirmek üzere harekât planlaması yapmışlardır. "Ya İngilizler, kendi ada ülkesini coğrafi bir engel olarak kullanıp uzak abluka uygularsa?" sorusu savaş öncesi yapılan bir tatbikatta Amiral Tirpitz'in Donanma Komutanı'na sorduğu sorular arasında yer almıştır.<sup>11</sup> Uzak ablukayla başa çıkabilecek yetenekte olmayan ve dar bir coğrafyaya sıkışan



Resim-3:Rusya tarafından sipariş edilen, ancak Almanlar tarafından el konulan SMS V-99 (B-97 Sınıfı Destroyer)

Alman Donanması Mayıs 1916 ayında Jutland'da cesur planını uygulamış, ama etkili bir sonuç alamamıştır.

U-botlar, Alman deniz harekâtının belkemiği olmuşlardır. Müttefikler denizaltı savunma harbi konusunda yetersiz kalınca, Atlantik'te sürekli bulunan ve sayıları 90'u bulan<sup>12</sup> denizaltı, İngiltere'nin 7.400 gemi<sup>13</sup> kaybetmesine yol açmıştır. Örneğin; Lvon Arnaud de la Périère, U31 ile 194 gemiyi batırmış; Otto Weddigen<sup>14</sup> ise, U9 ile HMS Hogue, HMS Cressy ve HMS Aboukir isimli üç İngiliz zırhlı kruvazörünü bir saat içinde batırmıştır. Diğer taraftan, Alman denizaltılarının yaklaşık yarısı batmıştır. Yüksek seyir siaları olan denizaltıları sayesinde Almanya, bizzat yaşadığı ablukayı, düşmanına da hissettirmiş ve bu yolla sonuca yaklaştığını düşünmüştür.<sup>15</sup> Diğer taraftan, sınırsız denizaltı harbinin ilanı, New York'tan kalkan İngiliz yolcu gemisi Lusitania'nın Alman torpidoları ile batırılışına,<sup>16</sup> peşinden de Amerika Birleşik Devletleri'nin savaşa girmesine yol açmıştır.

10 Nejat Tarakçı, *a.g.e.*, s.343.

11 Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s.17.

12 370 U-bot'a rağmen bu kadar az sayıda denizaltı karakol sahasının tesis edilmesinin asıl sebebi, U-botların çoğunun okyanusa uygun olmayan, mayın dökme kabiliyetine de sahip ve yalnızca kıyıya sularında harekâta elverişli olan denizaltılar olmalarıdır. Bakınız; [www.naval-encyclopedia.com/ww1/Kaiserliche-Marine/](http://www.naval-encyclopedia.com/ww1/Kaiserliche-Marine/) [Erişim Tarihi: 02 Şubat 2019].

13 <https://uboot.net/wwi/> [Erişim Tarihi: 02.02.2019].

14 U9, 22 Eylül 1914 tarihinde, Hollanda açıklarında, önce HMS Aboukir'i, daha sonra batan geminin personelini kurtarmak için stop eden HMS Hogue ve HMS Cressy'i de batırmıştır. O gün, 1.400 İngiliz denizci hayatını kaybetmiştir. Bakınız; [www.britannica.com/biography/Otto-Weddigen](http://www.britannica.com/biography/Otto-Weddigen) [Erişim Tarihi: 09.02.2019].

15 Sermet Gökdeniz, *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harekâtı*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1960, s.40.

16 [www.bloomberght.com/haberler/haber/1543813-tarihin-en-buyuk-deniz-kazalari](http://www.bloomberght.com/haberler/haber/1543813-tarihin-en-buyuk-deniz-kazalari) [Erişim Tarihi: 09.02.2019].

Hem Amerikan Donanması'nın Atlantik'teki ağırlığı hem de İngiliz Donanması'nın U-bot tehlikesine karşı aldığı önlemler, savaşın sonunu getirmiştir. Versailles Andlaşması'nın, SMS Hindenburg gibi dönemin süper savaş gemilerini içeren Alman Donanması'na İngilizlerin el koyma girişimleri öncesinde, milliyetçi Alman subayları kendi gemilerini batırmışlardır.

### I. Dünya Savaşı Sonrasında Geçici Alman Donanması:

Versailles Andlaşması sonrasında, Almanların U-bot ve ağır savaş gemisi inşası yasaklanmış, ilk etapta sadece 12 destroyer ve 12 torpido bottan oluşan hafif su üstü unsurunun varlığına izin verilmiştir.<sup>17</sup> Yeni Donanma Komutanı Amiral von Trotha, kuvvetinin sınırlı oluşundan ziyade, ülkenin içindeki karışıklıklarından etkilenen personelin disiplinsizlikleri ile uğraşmak zorunda kalmıştır. Donanma'daki isyan sonrasında Donanma Komutanlığı'na getirilen Amiral Paul Bencke'nin apolitik olarak yetiştirdiği yeni nesil subaylar ise, ileride denize inecek gemileri tasarlamışlardır.

### 1929 Yılında Oluşturulan Alman "İmparatorluk Donanması (Reichsmarine)":

#### Drednot Öncesi Gemilerin Yeniden Hizmete Girmesi:

Versailles Andlaşması'nın koyduğu 15.000 personel sınırı nedeniyle 1903/1906 yapımı olan "Braunshweig" ve "Deutschland" sınıfı gemilerden seçilen 6 gemi tekrar hizmete alınmıştır.<sup>18</sup>

#### Kruvazörler:

1900-1903 yapımı "Bremen" sınıfı kruvazörler eğitim gemisi olarak kullanılmışlardır.

#### Destroyerler ve Torpido Botlar:

1926-1929 yılları arasında "Möwe" ve "Wolf" sınıfı 12 yeni destroyer inşa edilmiş, 1911-1913 yapımı mevcut destroyerler,

torpido bot olarak yeniden sınıflandırılmış, torpido botlar ise rezerv hâle getirilmiştir. 1936 yılında ise daha yeni destroyerler hizmete girdiğinde, "Möwe/Wolf" sınıfı destroyerler de torpido bot olarak yeniden sınıflandırılmışlardır.

#### Diğer Suüstü Platformları:

Sınırlama olmaması nedeniyle mayın dökücü gemilerden otuz yedisi envanterde tutulmuştur.

#### Denizaltılar:

Denizaltıların net bir şekilde yasaklanması, illegal çalışmalara yol açmıştır. 1926'dan itibaren Alman mühendisler, İsveç, Norveç, Sovyetler Birliği, İspanya, Finlandiya ve Türkiye için gizlice denizaltı tasarlayıp tecrübe edinmiş, 1937'de de ilk Alman denizaltısının inşasına başlamışlardır.

### II. Dünya Savaşı Yaklaşırken Alman Deniz Kuvvetleri:

1930'larda yolsuzluk suçlamaları nedeniyle, Amiral Bencke'nin görevine son verilerek yerine, genç, dinamik ve otoriter bir amiral olan Erich Raeder getirilmiştir. Alman Deniz Kuvvetlerinin 2'inci adamı olan Amiral von Trotha<sup>19</sup> ise, Versailles Andlaşması'nın sınırlarına rağmen, 1930-1936 yılları arasında donanmayı geliştirecek bir programın sahibi olmuştur. 10.000 tonun altında olmasına rağmen 280 mm'lik (11 inç) topları ile ün yapan Deutschland sınıfı cep zırhlıları,<sup>20</sup> 1930'lu yıllarda Alman Deniz Kuvvetleri'nin nefes almasını sağlamıştır.<sup>21</sup> Bu kadar düşük tonajlı gemilerdeki yüksek ateş gücü için zırh kalınlığından fedakârlık yapılmıştır.<sup>22</sup> 1936-1943 yılları arasındaki silahlanma programı ise, daha da hırslı bir şekilde yürürlüğe konmuş, hatta bu durumu örtülü olarak sürdürülebilmek için en iyi Alman gemi inşa mühendisi, İsveç ve Hollanda'ya güya sürgüne gönderilmiş ve örtülü olarak o ülkelerdeki şirketlerde araştırmalarına devam ettirilmiştir.

17 Şeref Karapınar, *Yabancı Deniz Harb Tarihi Ders Notları (1939-1945 İkinci Dünya Harbi) (Avrupa Cephesi)*, Cilt I, Harp Akademileri Basımevi, 1952, s.9.

18 Bu gemilerden de ikisi, 1936 yılında modernize edilerek II. Dünya Savaşına hazırlanmıştır.

19 I.Dünya Savaşı'nda korsanlık faaliyeti yürüten Alman Ticaret gemilerinin hareketi ile ilgili bir kitabın yazarıdır. Bakınız: [www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi\\_germany/kriegsmarine.php](http://www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi_germany/kriegsmarine.php) [Erişim Tarihi: 02.02.2019].

20 1927-1934 yılları arasında denize indirilen gemilerin adları; KMS Köln, KMS Leipzig ve KMS Nürnberg. Bakınız: [www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi\\_germany/kriegsmarine.php](http://www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi_germany/kriegsmarine.php) [Erişim Tarihi: 02.02.2019].

21 1933 yılında hizmete giren ilk "Deutschland" sınıfı gemi olan KMS Deutschland'ın ismi daha sonra KMS Lutzow olarak değiştirilmiş. Sınıfın diğer gemileri ise, 1934 yılında hizmete giren KMS Graf Spee ve 1936 yılında hizmete giren KMS Admiral Sheer'dir. Gemilerin azami süratleri 28,5 kts olup 20 kts'de seyir siaları 9.000 deniz milidir. [www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi\\_germany/kriegsmarine.php](http://www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi_germany/kriegsmarine.php) [Erişim Tarihi: 02.02.2019].

22 152 ile 203 mm arası. Bakınız: [www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi\\_germany/kriegsmarine.php](http://www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi_germany/kriegsmarine.php) [Erişim Tarihi: 02.02.2019].

Hitler,<sup>23</sup> bir yandan 1932 Cenova Silahsızlanma Anlaşması'nı imzalarken, diğer yandan Amiral Raeder'dan 1944'e kadar savaşa hazır bir donanmanın inşa hazırlıklarını yürütmesini istemiş, nihayet 1935 yılında imzalanan Anglo-Cermen Anlaşması'nın hükümleri gereğince, "İngiliz suüstü platformlarının toplam tonajının %35'i", "İngiliz denizaltılarının toplam tonajının %45'i" oranında donanma oluşturma ve hatta "35.000 tona kadar savaş gemileri inşa etme" hakkına kavuşmuştur. Aynı yıl, Alman Genelkurmay Başkanlığı, -kısıtlayıcı anlaşmalar olmasa bile- Alman Donanması'nın I. Dünya Savaşı'ndaki seviyesine ulaşabilmesi için 12-15 yıl süreye ihtiyaç duyduğunu rapor etmiştir.<sup>24</sup> Alman Donanması hızla yenilenirken, muhasımları da aynı ivmeyle silahlanmışlardır.

1939 yılında Almanya, 1935 Anglo-Cermen Anlaşması'nın kısıtlamalarını da reddetmiş ve 1940-46 yıllarını kapsayan devasa bir silahlanma programını yürürlüğe sokmuştur. Bu dönem içinde, hırslı Alman denizci stratejistleri ile gemi tasarımcılarının "dönemin sınırlarını aşma gayreti" içinde oldukları görülmüştür. Sürati ve fazla sayıdaki topuyla dikkat çeken Scharnhorst sınıfı kruvazörler ile İngilizlerin en iyi gemisinden de daha üstün niteliklere sahip Bismarck sınıfı gemilerin inşasına başlanmıştır bile.

### 1939 Sonrası Alman Deniz Kuvvetleri:

#### Zırhlı Savaş Gemileri:

Kendisini sınırlayan üç anlaşmayı<sup>25</sup> da reddeden Almanya'nın "Scharnhorst" sınıfı gemilerinden sonra, "Bismarck" sınıfı 3'üncü nesil muhteşem savaş gemileri de sahne almaya başlamıştır. Zira, yüksek doğrulukta atış kontrol sistemi ve 380 mm'lik (15 inç) yüksek menzilli topları<sup>26</sup> ile KMS Bismarck ve KMS Tirpitz, dönemin yüzen en iyi savaş gemileri unvanını almıştır.

Amiral Raeder tarafından hazırlanan ve Hitler tarafından onaylanan "Z Plan", 1946 yılına kadar İngiliz Donanması'nın sahip olduğu tonajı yakalamayı, en az 13 adet "Bismarck" sınıfı (veya daha üstün dizayn özellikli bir sınıf), dört uçak gemisi (ilki KMS Graf Zeppelin), ticaret savaşları için 15 "Scharnhorst"

sınıfı kruvazör, 23 ağır kruvazör ve süper destroyer olarak tanımlanabilecek hafif kruvazörlere sahip olmayı öngörmüştür. Özetle, toplam 800 platformun inşası, bu platformlarda görev alacak 200.000 personelin yetiştirilmesi ve devasa bir bütçenin tahsisi planlanmıştır. Bu çerçevede; 406 mm'lik (18,1 inç) topları bulunan, 62.000 tonluk "H" sınıfı 6 savaş gemisinin inşasına 1939'da başlanmıştır. "Scharnhorst" sınıfı gemileri desteklemek veya değiştirmek için 380 mm'lik (15 inç) toplar taşıyan 3 "P" sınıfı geminin de inşasına aynı zamanda başlanmıştır. Ancak, bu gemilerin hiçbiri bitirilememiştir.

#### Kruvazörler:

1941-42 yılları arasında 6 "M" sınıfı gemi planlanmış, ancak hiçbiri gerçekleşmemiştir. 18.200 tonluk 2 "Hipper" sınıfı gemi inşa edilmiş, 19.000 tonluk "Seydlitz" sınıfı gemilerden sadece KMS Prinz Eugen hizmete girmiş, diğer ikisi savaş boyunca bitirilememiştir. Hizmete girebilen bu 3 kruvazör ise, hem zırh koruması hem de ateş gücü bakımından, muadillerinden üstün durumda olmalarına rağmen, hiçbir zaman hasımları ile muharebeye girme şansı bulamamışlardır.

#### Destroyerler ve Torpido Botlar:

Kuzey Denizi'ne uygun olarak tasarlanan modern destroyer KMS Leberecht Maas ve 3 kardeş gemi, 1939 öncesinde yapılan 24 Alman destroyerlerin prototipleri olmuşlardır.

#### Denizaltılar:

Örtülü olarak yapılan denizaltı tasarımları, savaştan birkaç yıl önce hızlıca gerçekleşmiş, Tip IA sınıfı denizaltılar, okyanus denizaltılarının; Tip IIA ve IIB ise kıyı denizlerine uygun denizaltıların prototipleri olmuşlardır. Savaş öncesinde Almanya, 25'i okyanus denizaltısı olmak üzere sadece 72 denizaltı inşa edebilmiştir. Sonuçta Almanya, I. Dünya Savaşı'ndan ders almamış, savaştan önce gemi inşa önceliğini denizaltılara vermemiş, harbin başından itibaren çok sayıda denizaltı ile sınırsız denizaltı harbini başlatamamış ve İngiltere'nin Atlantik bağını kesmeyi başaramamıştır.

<sup>23</sup> Hitler, Amiral Raeder'a harbin 1944 yılından sonra başlayacağını söylemiş ve Alman Deniz Kuvvetleri'nin 1944 yılına kadar savaşa hazır olmasını emretmiştir. Bakınız: Şeref Karapınar, *a.g.e.*, s.56.

<sup>24</sup> Şeref Karapınar, *a.g.e.*, s.53.

<sup>25</sup> Versailles, Washington Silahsızlanma ve 1935 Anglo-Cermen Deniz Andlaşmaları.

<sup>26</sup> Rakiplerinin 406 mm'lik (16,5 inç) toplarına karşı menzil üstünlüğü ve atış kontrol sistem yetenekleri nedeniyle üstün kabul edilmektedir. [www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi\\_germany/kriegsmarine.php](http://www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi_germany/kriegsmarine.php) [Erişim Tarihi: 02.02. 2019].



Resim-4:KMS Bismarck

### 142 Adet Diğer Tip Gemiler:

1935 yılında 10 sahil güvenlik gemisini envanterine katan Almanya, sayıları 47 olan 1919-22 inşa tarihli mayın tarama gemilerine ilave olarak 1935-39 yılları arasında R-bot olarak tanımlanan 40 adet daha mayın tarama gemisi inşa etmiştir. Ayrıca, çeşitli miktarlarda eğitim ve lojistik destek gemilerinin yanı sıra S-bot olarak tanımlanan düşük maliyetli, ama açık denizde de etkili çok sayıda torpido bot hizmete girmiştir. Bunların yanı sıra, 150 mm'lik (5,9 inç) top, mayın, torpido ve keşif uçakları ile donatılmış, muhasım deniz ulaştırmasına uzun mesafeli taarruzlar yapma yeteneğine sahip, "Yardımcı Kruvazör" niteliğindeki 12 sivil gemi de Alman Deniz Kuvvetleri envanterine alınmıştır.<sup>27</sup>

### II. Dünya Savaşı'nda Alman Gemi İnşa Endüstrisi:

Bütün cephelerde zafer kazanılacağı varsayımıyla, Amiral Raeder'in Z Planı askıya alınmıştır. Graf Zeppelin uçak gemisinin

yanı sıra 2 ağır kruvazörün inşası defalarca askıya alınıp iptal edilmiştir.<sup>28</sup> Özellikle Fransa'nın teslim olmasından sonra, Atlantik ve Kuzey Denizi harekâtlarına denizaltı, S-bot ve R-botların yeterli olacağı fikri hâkim olmuş ve iddialı Z Plan'dan yalnızca 2 "Bismarck" sınıfı zırhlı ile birlikte destroyerler ve torpido botlar gerçek olabilmıştır.<sup>29</sup>

Süüstü gemilerinin başarısızlıkları, 1943 yılında Hitler'in Amiral Doenitz'e gayretlerin denizaltı üzerinde yoğunlaşılması emrini vermesine neden olmuştur. 1939-1945 yıllarında 1043 denizaltı inşa edilmiş, yapımına başlandığı halde 170 denizaltı yarım bırakılmıştır.<sup>30</sup>

### II. Dünya Savaşı'nda Alman Donanması'nın Genel Harekât Performansı:

Bunca iddialı projeye rağmen Alman Donanması, deniz kontrolü/egemenliği mücadelesinden kaçınmış, sadece muhasımlarının deniz ulaştırmasını sekteye uğratmaktan başka

27 [www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi\\_germany/kriegsmarine.php](http://www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi_germany/kriegsmarine.php) [Erişim Tarihi: 02.02.2019].

28 Hitler'in deniz hava yeteneğine önem vermeyişinin de örneğidir. Bakınız: Samet Gökdeniz, *a.g.e.*, s.40.

29 [www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi\\_germany/kriegsmarine.php](http://www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi_germany/kriegsmarine.php) [Erişim Tarihi: 02.02.2019].

30 *a.g.e.*, [Erişim Tarihi: 02.02.2019].



**Resim-5.II. Dünya Savaşı Alman U-Botu**

şey düşünmemiştir.<sup>31</sup> Hitler, ele geçirilecek Fransız savaş gemileri ile Alman Donanması'nın desteklenebileceği fikri ile zaman yitirmiştir.<sup>32</sup> Esasen "Deniz Hâkimiyeti Kuramı"nı reddeden Hitler'in hazırlattığı "Yıldırım Savaşları Planı"nda deniz kuvvetine çok fazla da yer verilmemiştir. Devasa İngiliz deniz ticaretini engellemek için varıyla yoğuyla mücadele eden Donanma, Almanya'nın hem açık denizlerdeki hem de kıyı denizlerindeki ticaretini korumaya yetecek güçten tamamiyle mahrum kalmıştır.<sup>33</sup>

Alman ordusunun altı ay içinde Avrupa'daki tüm hedeflerini elde etmesine karşın, Avrupa'nın kilidi durumundaki İngiltere'yi yenmesi mümkün olmamış, Napolyon orduları ile aynı kaderi paylaşmıştır. Çünkü Hitler ve komuta heyeti, Manş Denizi'nde geniş çaplı bir denizaşırı harekât yapabilecek yetenekte bir deniz gücü inşa ettirmeyerek savaşın ağırlık merkezini kaçırmışlardır.

Muhasımın gelişmiş keşif ve gözetleme sistemleri karşısında, Alman suüstü gemileri pek etkili olamamış, 1942'den itibaren Alman gemi inşa sektörü tüm önceliğini U-botlara vermiştir.<sup>34</sup>

"Kurt Sürüsü" taktiği ile denizaltı ablukası uygulayan Amiral Doenitz, 1943 yılında İngiltere'yi diz çöktürmeye yaklaşmıştır.<sup>35</sup> Alman denizaltı personelinin; centilmen denizciler olduklarından, DSH baskısı olmadığı sürece, batırdıkları

gemi personeline su, yiyecek, battaniye ve seyir yardımcıları bıraktıklarından söz edilir. Alman U-botların yol açtığı gemi kayıpları, Müttefikleri yıldırmanın, 3.000 yeni ticaret gemisi inşa ederek konvoy harekâtına devam etmişler, 1944 yılında daha iyi silahlarla donatılmış refakat gemileri, uçak gemileri, uzun-menzilli uçakları ile neredeyse tüm denizleri kaplayarak Alman denizaltılarını "periskoplarını sudan çıkaramaz hâle" getirmişlerdir.<sup>36</sup> 1944'ün sonunda ise, lojistik olanaksızlıklar altındaki Alman denizaltıları "avcı iken av" durumuna düşmüş<sup>37</sup> ve seçkin Alman denizaltıcılarının %70'i denizaltıları ile birlikte suya gömülmüşlerdir.<sup>38</sup> Bu denizciler, yapabileceklerinin en iyisini yapan kahraman denizciler olarak anılmayı hak etmişlerdir.

### 1945-1955 Yılları Arası Alman Donanması:

Alman Donanması, 1945 yılında kayıtsız şartsız teslim olmuş, 1/3'ü Sovyetler Birliği'ne olmak üzere, müttefik devletler tarafından paylaşılmıştır. Almanya yine donanmasız kalmıştır.

Haziran 1945 ayından itibaren, 16.000 Alman denizcinin görev aldığı 440 MKT gemisine Baltık ve Kuzey Denizi'ndeki toplam 580.000 mayını temizleme görevi verilmiştir.

1951 yılında 4 yeni karakol botu, 3 S-bot, trol gemilerinden

31 Şeref Karapınar, *a.g.e.*, s.162.

32 [www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi\\_germany/kriegsmarine.php](http://www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi_germany/kriegsmarine.php) [Erişim Tarihi: 02.02.2019].

33 Tunstall Brian, *Denizde Dünya Harbi* (İstanbul: Deniz Basımevi, 1947), s.16'den aktaran: Nejat Tarakçı, *a.g.e.*, s.350.

34 [www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi\\_germany/kriegsmarine.php](http://www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi_germany/kriegsmarine.php) [Erişim Tarihi: 02.02.2019].

35 [http://www.wikiwand.com/tr/Karl\\_Dönitz](http://www.wikiwand.com/tr/Karl_Dönitz) [Erişim Tarihi: 12.02.2019].

36 [www.wikizero.com/tr/II.\\_Dünya\\_Savaşı](http://www.wikizero.com/tr/II._Dünya_Savaşı) [Erişim Tarihi: 12.02.2019].

37 [http://www.wikiwand.com/tr/Karl\\_Dönitz](http://www.wikiwand.com/tr/Karl_Dönitz) [Erişim Tarihi: 12.02.2019].

38 [www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi\\_germany/kriegsmarine.php](http://www.naval-encyclopedia.com/ww2/nazi_germany/kriegsmarine.php) [Erişim Tarihi: 02.02.2019].

dönüştürülmüş hücumbotlar, 1 römorkör ve küçük deniz araçlarından oluşan küçük bir Federal Alman Donanması ortaya çıkmıştır.

1953 yılından itibaren Alman tersaneleri, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu pek çok ülkeye hücumbot, mayın avlama gemisi, sahil güvenlik botu, fırkateyn ve denizaltı satmaya başlamışlardır.



Resim-6:Amiral Doenitz U-94'ü karşılarken



Resim-7:Baltık ve Kuzey Denizi'nde mayın tarama görevi yapan M-Botlar.

### Almanya'nın Kuzey Atlantik Antlaşması Pakti'na (NATO) Girişinden Sonra Alman Donanması:

Mayıs 1955 ayında Almanya'nın NATO'ya girişiyle birlikte, Alman Donanması tekrar büyümeye başlamıştır. Donanma'ya

önce 10 karakol gemisi ve 6 mayın tarama gemisi ilave olmuştur. Personel eğitimleri tamamlandıktan da 6 fırkateyn, 6 destroyer ve 14 çıkarma gemisi satın alınmıştır. 1965 yılına gelindiğinde, on destroyer, 6 fırkateyn, 50 hücumbot, 30 denizaltı ve mayın tarama gemisi ile Almanya, artık Soğuk Savaş'ın güçlü donanmaları arasında görülmeye başlamıştır. Yeni Alman Donanması, NATO'nun Baltık Denizi ile Kuzey Denizi'nde "ileriden savunma" doktrini çerçevesinde, özellikle 1980'li yıllarda ikili ve çok uluslu tatbikatların en aktif donanmaları arasında yer edinmiştir.

Soğuk Savaş'ın sonlarına doğru, daha gelişmiş özellikteki 7 destroyer, 6 korvet, 23 denizaltı, 40 hücumbot, bir eğitim gemisi, 9 mayın dökücü gemi ve yardımcı gemileri ile Alman Donanması dikkat çekmeye devam etmiştir. Günümüze doğru ise tehdidin azalması nedeniyle yapılan bütçe kısıntıları sonucunda, tekrar yetenekleri azaltılmış bir donanma hâline gelmiştir. Diğer taraftan, Alman tersaneleri, dizel-elektrik denizaltı, MEKO sınıfı fırkateyn, hücumbot inşası ile çok sayıda silah ve mayın avlama teknolojisi ile günümüzün en çok tercih edilen teknoloji merkezlerindendirler.

### Sonuç ve Değerlendirme:

Amiral Tirpitz'in, küresel çapta harekât icra edebilen süper güçte bir donanma inşa etme çabasını, günümüzde Çin Donanması'nın dönüşümünde görmek mümkündür. Acaba, Çinliler de Almanlar gibi donanma inşa programını tamamlamadan ve yetersiz bir deniz gücüyle büyük hedefler peşinde koşacaklar mı? Hedef ile kuvvet arasındaki dengesizliğin donanmanın tümden yitirilmesine yol açacağını beklemek gerekir. Bu konuda millî güç unsurlarından politik güce büyük iş düşmektedir.

Caydırıcılık, barış döneminde elde edilebilecek bir başarıdır. Savaş döneminde, güçlü bir muhasımın donanma varlığı endişesine düşeceğini ve etkisiz kalacağını varsayan Almanlar, savaş sonrasında donanmalarını yeniden inşa etmek zorunda kalmışlardır.

Hem düşmanın deniz kuvvetini etkisiz hale getirmeyi hedeflemeden hem de kendi denizden ikmal yollarını korumaktan vazgeçerek giriştiği iki büyük savaşta da Almanya'nın sadece muhasıma ait deniz ulaştırmasını engelleme gayretlerinin sonucu facia olmuştur. Planlamalarda, "muhasımın deniz ticaretini sekteye uğratmak"tan önce "muhasımın deniz kuvvetini zayıflatmak" hedeflenmelidir.



Resim-8:Almanya'nın 1960 yılında hizmete giren meşhur çok maksatlı savaş gemisi BMS Deutschland

Düşmanın mevcut yetenekleri ile birlikte potansiyel yetenekleri de önemlidir. Planlama yaparken, salt silah mevcutları ve stoklama yetenekleri üzerinden yapılan basit karşılaştırma sistematığı gerçekçilikten uzaktır. Coğrafyanın zorlamalarından, eğitim performanslarına, bireysel yeteneklerden uluslararası sistemde var olan/olacak değişken çıkar ilişkilerine kadar binlerce parametrenin esas alındığı karmaşık bir karşılaştırma modelinin geliştirilmesine ihtiyaç olduğu değerlendirilmektedir.

Günümüz modern savaş sistemleri göz önüne alındığında, kapalı, yarı kapalı veya ada/adacık/kayalıklarla kaplı özel deniz alanlarında icra edilecek bir harekâta başarı; "harekât alanını genişletebilme", "geniş çaplı inisiyatif kullanabilme" ve "muhasımın sahip olmadığı seviyede ileri teknoloji asimetrik silahlar tasarlayıp üretebilme" yeteneklerine bağlıdır. Millî korvet ve fırkateyn projelerinden ziyade, harekât sahasının dışına ve/veya harekât sahasının dış sınırına yayılan, bilinen tüm yetenekleri geliştirilmiş suüstü, kara, hava ve sualtı hedeflerine etkili olacak yeni nesil denizaltılar geliştirilmeli ve ana vurucu unsur olarak inşa edilmelidir. Ayrıca, simetrik yetenekleri ön plana alan klasik planlama kolaylığından sıyrılmayı başarıp "asimetrik yetenekleri sonuç getirici faktörler olarak kabul eden" yepyeni bir planlama anlayışı da sahiplenilmelidir.

#### Kaynakça

- BÜYÜKTUĞRUL, Afif, *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harb Sanatı*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1964, s.17.
- TUNSTALL, Brian, *Denizde Dünya Harbi* (İstanbul: Deniz Basımevi, 1947), s.16'den aktaran: Nejat Tarakçı, a.g.e., s.350.
- GÖKDENİZ, Sermet, *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harekatı*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1960, s.40.
- KARAPINAR, Şeref, *Yabancı Deniz Harb Tarihi Ders Notları (1939-1945 İkinci Dünya Harbi) (Avrupa Cephesi)*, Cilt I, Harp Akademileri Basımevi, 1952, s.9.
- TARAKÇI, Nejat, *Sömürgecilikten 21.Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi, Denizci Stratejinin Tarihi Analizi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2005, s.338-339.  
<https://uboot.net//wwi/> [Erişim Tarihi: 02.02.2019]  
[www.bloomberghet.com/haberler/haber/1543813-tarihin-en-buyuk-deniz-kazalari](http://www.bloomberghet.com/haberler/haber/1543813-tarihin-en-buyuk-deniz-kazalari) [Erişim Tarihi: 09.02.2019]  
[www.wikizero.com./tr/](http://www.wikizero.com./tr/) [Erişim Tarihi: 12.02.2019]  
[www.naval-encyclopedia.com/](http://www.naval-encyclopedia.com/) [Erişim Tarihi: 02 Şubat 2019]  
<https://commons.wikimedia.org/> [Erişim Tarihi: 12.02.2019].

■ Dz. Kur. Alb. Mete ATAY

# GÜNEY KAFKASYA'DAKİ ENERJİ VE ULAŞTIRMA PROJELERİNİN BÖLGESEL GÜVENLİĞE ETKİLERİ





## Özet

Bakü-Tiflis-Kars Demir yolu esas olarak bir ekonomik girişim olsa da bunun politik bir yönü olduğu da açıktır. Bahse konu demir yolu, Rusya'nın kontrolünde olmayan bir ulaştırma hattının ötesinde Azerbaycan topraklarını işgal etmiş olan Ermenistan'ın çevresinden dolaşmaktadır. Ermenistan, ülkesinde Rus üssü bulundurması ve Rusya'nın liderliğinde kurulan Kolektif Güvenlik Anlaşması Örgütü ile Avrasya Ekonomik Birliği üyesi olmakla diğer Güney Kafkas devletlerinden farklılık arz etmektedir. Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı, Bakü-Tiflis-Erzurum-Doğal Gaz Boru Hattı ve diğer enerji ve ulaştırma projeleri Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'yi birbirine yaklaştırmaktadır. Bu arada Ermenistan, Avrasya'nın kavşağında projelerin bir parçası olmak yerine her geçen gün yalnızlaşmaktadır.

## Giriş

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demir yolu 30 Ekim 2017 tarihinde törenle hizmete girmiş ve Bakü-Yeni Liman'dan kalkan ilk tren 03 Kasım 2017'de Kars'a ulaşmıştır. Hazar Denizi'ni, Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden Kars'a bağlayan bu demir yolu projesine Ermenistan'ın Azerbaycan'a ait Dağlık Karabağ'ı işgali üzerine mevcut demir yolunun kapatılması nedeniyle 1993'te karar verilmişti. Ancak bu karar 2007 yılında Tiflis'te imzalanan bir antlaşma ile uygulamaya konulmuş ve bundan 10 yıl sonra da 846 kilometrelik demir yolu tamamlanmıştır. Hâlen yılda bir milyon yolcu ve beş milyon ton yük taşıma kapasitesine sahip demir yolunun, ikinci hattının tamamlanmasıyla 15 milyon ton yük taşıma kapasitesine ulaşması hedeflenmektedir.

Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası vb. kuruluşların, Ermenistan'dan geçen eski demir yolunun daha kısa olmasından ötürü proje için kredi vermemişlerdir, bu nedenle demir yolunun finansmanı; Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye tarafından karşılanmıştır.

BTK Demir yolu, Dünya nüfusunun % 65'ini, dünya Gayri safi millî hasıla (GSMH)'nin % 40'ını ve dünya enerji kaynaklarının %70'ini oluşturan Avrasya kıtasının tam merkezinde bulunan Güney Kafkasya'nın içerisinde geçerek doğu-batı yönünde geçişi sağlamaktadır.

"Yeni İpek Yolu" olarak adlandırılan bahse konu güzergâh,



Harita-1: Güney Kafkasya Devletleri (Azerbaycan, Ermenistan ve Gürcistan) ve Komşuları

Çin'i Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan ile Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlamakta ve Rusya'dan geçen kuzey yoluna ciddi bir alternatif oluşturmaktadır.<sup>1</sup>

BTK Demir yolu, temelde ekonomik bir girişim olsa da, Rusya'nın kontrolünde bulunmayan bir yol olmasının yanı sıra Azerbaycan'a ait özerk Dağlık Karabağ bölgesini işgali altında bulunduran Ermenistan'ı "by pass" etme ve baskılama gibi bir siyasi amacı olduğu da açıktır. Bu girişim; Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Petrol Boru Hattı, Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) Doğal Gaz Hattı<sup>2</sup> ve diğer enerji projeleri Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'nin ortak projeleri olarak yer almaktadır. İlk proje olan BTC Petrol Boru Hattı'nı BTE Doğal Gaz Hattı izlemiş, yakın zamanda tamamlanan Trans-Anadolu Boru Hattı (Trans Anatolian Pipeline-TANAP) ve Trans-Adriyatik Doğal Gaz Boru Hattı (Trans Adriatic Pipeline-TAP) ile devam etmektedir.<sup>3</sup> Bu boru hatları Türkiye'yi Avrupa ile Hazar Havzası arasında büyük aktör ve enerji merkezi haline getireceği değerlendirilmektedir.<sup>4</sup>

## Türkiye'nin ve Güney Kafkas Ülkelerinin Birbirleriyle İlişkileri

### Azerbaycan-Türkiye

Gerek Kafkasya, gerekse Türkiye'nin dış politikasında Azerbaycan'ın özel bir yeri vardır. Bu özel yakınlık sadece dil ve kültürel benzerlikten kaynaklanmamakta, iki ülke arasındaki geleceğe yönelik siyasi ve stratejik çıkarlardan da kaynaklanmaktadır. Bu durumu en iyi "iki devlet, bir millet" ifadesi açıklamaktadır.

1 <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/demir-ipek-yolunun-bir-yillik-seruveni-41002720> (Erişim Tarihi: 24.09.2019)

2 Güney Kafkasya Boru Hattı veya Şah Deniz Boru Hattı olarak da bilinmektedir.

3 <https://www.tanap.com/> (Erişim Tarihi: 24.09.2019)

4 Gareth Winrow, "The Southern Gas Corridor and Turkey's Role as an Energy Transit State and Energy Hub", *Insight Turkey*, 2013, Cilt: 15, 145-163, s.145, [http://file.insightturkey.com/Files/Pdf/insight-turkey-vol\\_15\\_no\\_1\\_2013\\_winrow.pdf](http://file.insightturkey.com/Files/Pdf/insight-turkey-vol_15_no_1_2013_winrow.pdf).



Harita-2:BTK Demir yolu

Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrasında Azerbaycan'ın bağımsızlığını kazandığı ilk günden beri Azerbaycan'ı destekleyen Türkiye; Dağlık Karabağ meselesinde ve diğer bölgesel meselelerde onu yalnız bırakmamıştır. Buna karşılık Azerbaycan da Türkiye'nin siyasi girişimlerini desteklemiştir<sup>5</sup>.

Ekonomik ilişkiler kapsamında ise iki ülke başta enerji sektörü olmak üzere alışverişini kolaylaştıran anlaşmalarla birbirine bağlanmıştır.

Çok sayıda Türk şirketi Azerbaycan'da yatırım yapmış olsa da BTC ve BTE boru hatları ile yeni hizmete giren TAP ve TANAP projesi iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerin merkezinde yer almaktadır. Bunun ötesinde Azerbaycan, artan petrol gelirleri doğrultusunda 2002 yılından itibaren 5,5 milyar dolar ile Türkiye'ye en fazla yatırım yapan 9. ülke olmuştur. Bu miktar Türkiye'ye doğrudan yapılan yatırımların %4'ünü oluşturmaktadır.<sup>6</sup>

### Ermenistan-Türkiye

Türkiye-Ermenistan ilişkileri hassas ve karmaşıktır. Dağlık Karabağ meselesi Türkiye-Ermenistan ilişkilerinde önemli

bir ağırlık ve iki devlet arasındaki ilişkilerin iyileşmesine yönelik bir engel oluşturmaktadır. Türkiye, Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Ermenistan'ı tanımış, diplomatik ilişki tesis etmiş, insani yardım sağlamış ve Ermenistan'ın bölgesel/ Batı örgütlerine katılımını desteklemiştir. Ancak bu iyi ilişki dönemi kısa süreli olmuştur. Türkiye, Ermenistan'ın Azerbaycan'a ait Dağlık Karabağ'ı ve diğer illerini işgal etmesi üzerine sınırını kapatmış ve 1993'den itibaren Ermenistan ile Türkiye arasında doğrudan ticaret, demir yolu ve kara yolu bağlantısı bulunmamaktadır. Bu nedende BTK Demir yolu, Ermenistan'ın çevresinden dolaşacak şekilde inşa edilmiştir<sup>7</sup>.

Türkiye ile Ermenistan arasındaki diğer bir önemli konu ise sözde Ermeni soykırımıdır.

Ermenistan bilindiği üzere Birinci Dünya Savaşı esnasında meydana gelen kayıpları soykırım olarak nitelermekte ve Dünya kamuoyunda da bu şekilde kabul edilmesi için çaba göstermektedir.<sup>8</sup> Türkiye ise kayıpları reddetmemekle birlikte trajedinin Birinci Dünya Savaşı'nda Doğu Cephesinde Osmanlı İmparatorluğu ile Rus Çarlığı arasında meydana gelen

5 Bayram Balcı, "Strengths and Constraints of Turkish Policy in the South Caucasus" *Insight Turkey*, 2014, Cilt:16, 43-52, S.43.

6 TC.Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, Foreign Direct Investments Statistics (Kasım 2017), (Erişim Tarihi: 24.09.2019).

7 TC.Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, Relations Between Turkey And Armenia (Erişim Tarihi: 24.09.2019).

8 Armenian Ministry of Foreign Affairs Official Website, What is Genocide (Erişim Tarihi: 24.09.2019).

çatışmaların sonucu olduğunu ifade etmektedir.<sup>9</sup>

Diğer problem ise iki ülke arasındaki sınır anlaşmazlığıdır. Türkiye mevcut sınırları tanıırken Ermenistan sınırlarının anlaşmalarla belirlenmemiş olduğunu iddia etmektedir.<sup>10</sup>

### Gürcistan-Türkiye

Türkiye, diğer Güney Kafkasya devletlerinde olduğu gibi Gürcistan'da ilk tanıyan devletlerden biri olmuştur. Gürcistan; hem hidrokarbonların hem de Türkiye'nin Kafkaslara dolayısıyla Orta Asya ve tüm Türk Dünyasına geçiş koridorudur. Ayrıca Gürcistan'da yaşayan Müslüman Kafkas topluluklarının bir parçası Türkiye'de bulunmaktadır. Buna karşılık Türkiye de iki nedenden dolayı Gürcistan için önemlidir. Birincisi Gürcistan'ın Batı'ya açılan penceresidir. İkincisi 2008 yılında meydana gelen Rusya- Gürcistan savaşından sonra Gürcistan, Türkiye'yi Rusya karşısında ekonomik ve siyasi dengeleyici olarak görmektedir.

Genel olarak Türkiye ve Gürcistan ilişkileri çok iyi ilerlemektedir. Türkiye ve Rusya'nın yakınlaşmasına rağmen karşılıklı ilişkiler dikkatli ve tutarlı bir şekilde devam ettirmektedir.<sup>11</sup> Son yıllarda düzleme istidadı gösteren Rusya-Gürcistan ilişkilerinin Rusya'nın Kırım'ı ilhakıyla yavaşlaması

ve tamamlanan boru hattı projeleri ile BTK demir yolu projesi karşılıklı ilişkileri perçinlemiştir.

### İran

Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla Rusya, Çin ve Batı ile ilişkileriyle dikkat çeken bir bölgesel oyuncu olarak ortaya çıkmıştır. Başka bir açıdan bakıldığında ise İran'ın politikası bölgesel güçlerin ve Batı'nın ABD'nin Avrasya'daki varlığını sınırlamak için büyük stratejinin bir parçası olarak görülebilir.

### İran-Ermenistan

İran'ın Ermenistan olan ilişkileri ise İran'a yönelik uluslararası yaptırımlardan etkilenmediği gibi yaptırımların başladığı 2006 yılından bugüne güçlenerek devam etmiştir.<sup>12</sup> Ermenistan, İran'ın Nükleer Programını eleştirmekten kaçınmakta ikili ilişkileri geliştirmeye çalışmaktadır. Bunun sebebi dört komşusundan ikisi olan Azerbaycan ve Türkiye'yle doğrudan ilişkisinin kesik olmasıdır. Ermenistan'ın İran'la yol bağlantısı Azerbaycan'la çatışmaların yaşandığı dönemde hayati önem taşımıştır. Ermenistan'ın İran'la olan yakın ilişkisi sadece Türkiye-Azerbaycan ittifakını dengelemekten öte dünya kamuoyuna ve Rusya'ya karşı Ermenistan'ın sadece Rusya'ya bağımlı olmadığı



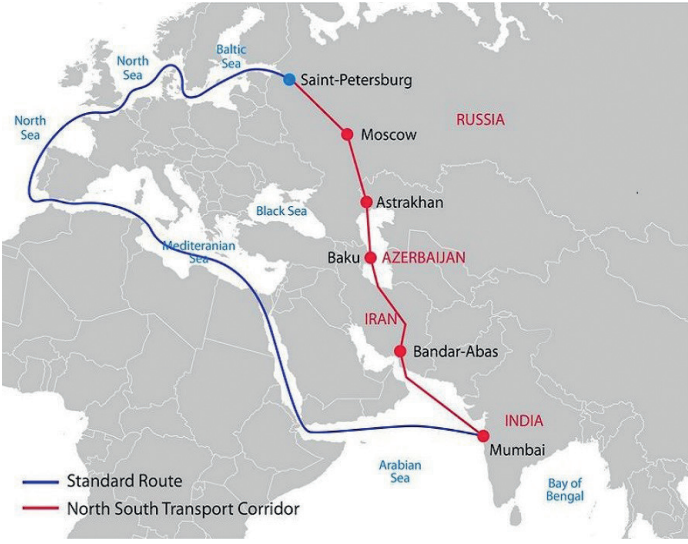
Harita-3: Türkiye ve çevresindeki Boru hatları

9 Turkish Ministry of Foreign Affairs Official Website, The Events of 1915 and the Turkish-Armenian Controversy over History, (Son erişim: 24.09.2019).

10 Nigar Göksel, "Turkey and Armenia Post Protocols: Back to Square One?" TESEV, (October 2012), <http://www.tesev.org.tr/assets/publications/file/TurkeyArmenia.pdf>. (Erişim Tarihi: 24.09.2019).

11 Bayram Balci, "Strengths and Constraints of Turkish Policy in the South Caucasus" *Insight Turkey*, 2014 / Cilt:16, s 43-52, s.43.

12 İran'ın Güney Kafkasya'daki ortağı diyebiliriz.



Harita-4: IRNA Web sayfasından alınmıştır.

yönünde bir mesaj niteliği taşımaktadır.<sup>13</sup>

Buna karşılık Ermenistan, İran'a Gürcistan'ın Karadeniz limanlarına oradan Avrupa'ya geçiş dolayısıyla İran'in Türkiye üzerinden geçen ana ulaştırma yoluna bir alternatif sağlamıştır.

İran'a yönelik yaptırımlar Kapsamlı Ortak Eylem Planı (Joint Comprehensive Plan of Action)'nın uygulanmasıyla Ocak 2016'da kaldırıldığında Ermenistan; İran'la bekleyen projelere odaklanmıştır. Bunların arasında en öne çıkanı 2008 yılında ilan edilmesine rağmen parasal sıkıntılar nedeniyle gerçekleştirilemeyen 305 km'lik Güney Ermenistan Demir yolu Projesi'dir. Ermenistan, demir yollarını 2008'de özelleştirmiş ve Rusya Demir Yolları Şirketi'ne devretmiştir. Rusya Demir yolları, proje bedeli yaklaşık 2,5 Milyar dolar olan ve Ermenistan'ı İran'a bağlayacak Güney Ermenistan, demir yolu projesi konusunda isteksizdir. Bu proje; Azerbaycan'ın mali desteğindeki Azerbaycan-İran demir yolu projesi karşısında kaybetmiş görünmektedir. Ermenistan üzerinden geçişi yarı yarıya kısaltacak transit kara yolu projesi ise devam etmektedir.<sup>14</sup>

Ayrıca, Avrasya Ekonomik Birliği (AEB) ile imzalanacak bir

serbest ticaret antlaşması gerek İran gerekse AEB'nin devletleri arasında geçiş ülkesi olarak Ermenistan'ın önemini ve İran pazarına doğrudan erişimini artıracığından Ermenistan, AEB ile İran arasında bir serbest ticaret anlaşması imzalanması için çaba göstermektedir. İran ise AEB ile ilişkilerini sıkı tutmak isterken serbest ticaret anlaşmasına sıcak bakmamaktadır. Ermenistan ve İran, Nisan 2017'de gümrük alanında iş birliği ve serbest ticaret bölgesi oluşturulması için bir anlaşma imzalamıştır.<sup>15</sup>

### İran-Azerbeycan

İran'ın Azerbaycan ile olan ilişkilerine bakıldığında İran Azerbaycanı'nın özellikle 1918-1919 ve 1945-1946 isyanlarından sonra önemli bir yeri vardır.<sup>16</sup> İran'da Azeri toplumundan kaynaklanan kurtarımcılık (irredantizm) korkusu Azeri etnik kimliğini azaltıcı ve onları Farlaştırmak isteyen bir politika olarak ortaya çıkmıştır. İran İslam Devrimi'nin (1979) ilk yıllarında Azeri toplumu ile İran'ın ilişkileri olumlu yönde gelişmiş ve günümüzde devlet içerisinde önemli konumlar Azeriler tarafından işgal edilmiş olmasına rağmen son 30 yılda Dağlık Karabağ sorunuyla ilişkili olarak İran Azerileri milliyetçi akımlardan etkilenmiştir. Bu durum İran'ın komşusu Azerbaycan'a karşı endişeli bir tutum sergilemesine neden olmuştur Buna rağmen Azerbaycan, İran'ı doğal müttefik ve Ermenistan'a karşı Azerbaycan'ı destekleyen bir halkın yaşadığı ülke olarak algılamıştır.<sup>17</sup>

Petrol politikasına bakıldığında ise iki devlet arasındaki ilişkiler İran'ın petrol ve gaz boru hatlarının inşasını engelleme ve Hazar Denizi'nde daha fazla pay kapma çabası nedeniyle uzun süre geri kalmış ve bu durum 18 Ağustos 2018 tarihinde imzalanan ve Hazar Denizi'nin paylaşımını sağlayan Astau Anlaşması ile belirli bir düzene girmiştir.<sup>18</sup>

Ermenistan gibi Azerbaycan da İran'a yaptırımların kalktığı 2016 yılından itibaren iki devletin 2010 yılında yapımında anlaşmaya vardıkları Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'nun<sup>19</sup> bir parçası olan Kuzey-Güney Demir yolu projesinin gerçekleştirilmesi için İran'ı zorlamaktadır. Kuzey-Güney Demir Yolu Projesi Basra Körfezi'ni Azerbaycan ve Rusya üzerinden

13 Yana Zabanova Andrea Weiss, The South Caucasus and Iran in the Post-Sanctions Era, SWP Comments, *German Institute for International and Security Affairs*, 24.06.2017, s.2, [https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/comments/2017C24\\_wis\\_zbv.pdf](https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/comments/2017C24_wis_zbv.pdf) (Erişim Tarihi: 24.09.2019).

14 Yana Zabanova Andrea Weiss, a.g.m. s.3.

15 [http://arka.am/en/news/economy/establishment\\_of\\_free\\_economic\\_zone\\_in\\_armenian\\_meghri\\_estimated\\_to\\_cost\\_32\\_million/](http://arka.am/en/news/economy/establishment_of_free_economic_zone_in_armenian_meghri_estimated_to_cost_32_million/) (Erişim Tarihi: 24.09.2019).

16 <https://www.britannica.com/place/Azerbaijan-region-Iran> (Erişim Tarihi: 24.09.2019).

17 Souleimanov, Emil, Ditrych, Ondrej Iran And Azerbaijan: A Contested Neighborhood, *Middle East Policy Concul*, Cilt: 14, 2007, <http://www.mepc.org/journal/iran-and-azerbaijan-contested-neighborhood> (Erişim Tarihi: 24.09.2019).

18 <http://www.bilgesam.org/Images/Dokumanlar/0-66-20180816251387.pdf> (Erişim Tarihi: 24.09.2019).

19 12 Eylül 2000 tarihinde St. Petersburg'da İran Hindistan ve Rusya tarafından imzalanan Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (INSTC) anlaşmasının amacı Hint Okyanusunu Basra Körfezinde Kuzey Avrupa'ya bağlamaktır. INSTC; Azerbaycan, Belarus, Ermenistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna, Umman, Suriye ve Bulgaristan (gözlemci) katılımıyla genişlemiştir. <http://instcorridor.com/> (Erişim Tarihi: 24.09.2019)

Avrupa'ya bağlayan ve Süveyş Kanalı ile Akdeniz'e alternatif 7200 km'lik bir yolun eksik olan parçası olup Ermenistan'ın projesine göre daha ucuz ve teknik olarak daha kolaydır. Bu yol Kazvin-Reşt arası 22 Kasım 2018 tarihinde devreye girmiştir. Ekonomik olarak ciddi bir getiri ve hareket sağlaması beklenen Kuzey-Güney Demir Yolu Projesi'nin 2021 yılında tamamlanması beklenmektedir.<sup>20</sup>

İran, Kuzey-Güney Koridoru projesinde Azerbaycan'la iş birliği yaparken Hazar Denizi'nde Azerbaycan'la rekabet etmektedir. Hazar Denizi'nde Azerbaycan'ın ağırlığı sürerken İran, Rusya'nın Astragan ve Mahaçkale limanlarının çoğunluk hisselerini satın almış ve 2015 Haziran'ından itibaren Hazar Denizi'nde yeni seferler başlatmıştır. (Weiss & Zabanova, 2017, s.5).

İran'ın yaptırımların kalkmasıyla ilgilendiği bir konu da Avrupa'ya doğal gaz ihracatıdır. İran dünyanın ikinci gaz rezervlerine sahip olmasına rağmen çıkarılan gazın %96'sını kendi içinde tüketmektedir.<sup>21</sup> Bununla birlikte İran gaz üretimine artırmak ve büyük ölçekte bir gaz ihracatçısı olmak istemektedir. Azerbaycan ise İran'in kendi projesi olan ve TAP aracılığıyla doğal gazını Doğu Avrupa'ya ulaştıracak TANAP'a katılmasını arzu etmektedir. TANAP şimdilik Azerbaycan doğal gazını taşıırken artan kapasitesiyle İran ve diğer devletleri gazını taşıyarak doğal gaz kaynağını çeşitlendirmek isteyen devletler için alternatif olacaktır.

İran, 2014 yılında TANAP'a katılmak istediğini ilk defa beyan etmiş, ancak o yıllarda doğal gaz fiyatlarının düşük olması, İran'ı vazgeçirmiştir. Diğer engel ise İran'dan kuzeye doğal gaz taşıyacak altyapının eksik olmasıdır. Diğer bir seçenek olarak Tebriz-Ankara Boru Hattının kapasitesi düşük olduğundan ilave yatırıma ihtiyaç vardır. İran halen gazını sıvılaştırarak, Asya pazarına satmayı tercih etmektedir ve Avrupa pazarına genişlemeyi bir süre ertelemiştir (Weiss & Zabanova, 2017, s.5-6).

## İran-Gürcistan

Gürcistan, İran'la ortak sınırı olmaması ve Batı'ya dönük yüzü ile İran'dan uzak kalmıştır. Öte yandan, Gürcistan'ın Batı'ya yakınlığı İranlı yatırımcıları cezbetmiştir. Gürcistan'ın Azerbaycan ve Ermenistan'dan farkı ise Gürcistan'ın bu konuda

tutarlı bir politikasının olmamasıdır. Gürcistan-İran ilişkileri 2003 Gül Devrimi ile gelişmeye başlamıştır. İlişkilerin gelişmesi 2013'te ABD'nin müdahalesine kadar devam etmiştir. Rusya, 2006 yılında Gürcistan'ın doğal gazını kestiğinde bu açığı İran kapatmıştır.

Gürcistan, Temmuz 2013'te ABD'nin baskısıyla haber vermeden İran vatandaşları ve şirketlerinin hesaplarını dondurmuş, mevcut serbest vize uygulamasını askıya almış, çift taraflı anlaşma ve sözleşmeleri iptal etmiştir. Kısıtlamalar ayırım gözetilmeden yasal işletmeler dâhil yapılmıştır. Büyük şirketler kendi şirketlerini Gürcistan vatandaşlarının üzerine açarak bu krizden kısmen etkilenirken küçük ve orta ölçekli şirketler krizden ciddi bir şekilde etkilenmişlerdir. Bu durum iki devlet arasında ciddi bir güven bunalımı yaşanmasına neden olmuştur.

Her şeye rağmen, Gürcistan'ın limanları İran'ı Avrupa'ya bağlayan en önemli geçiş yoludur. 2016 başında, Gürcistan artan doğal gaz ihtiyacını, Ermenistan üzerinden İran'dan karşılama niyetini beyan etmiştir. Gürcistan'ın doğal gaz ihtiyacının %96'sını karşılayan, Azerbaycan buna doğal gaz miktarını artırarak ve fiyatını düşürerek tepki göstermiştir. Buna rağmen sadece, Azerbaycan'a bağımlı kalmak istemeyen Gürcistan; İran ile Temmuz 2016'da mutabakat muhtırası imzalamıştır.<sup>22</sup> Gürcistan da buna karşılık elektrik vermeyi planlamaktadır.<sup>23</sup>

Gürcistan ile Avrupa Birliği (AB) arasında Derin ve Kapsamlı Ticaret Anlaşması (Deep and Comprehensive Free Trade Agreement-DCFTA) 27 Haziran 2014 tarihinde imzalanarak 01 Temmuz 2016'da yürürlüğe girmiştir.<sup>24</sup>

Kafkaslar ve AB ile serbest ticaret antlaşması sayesinde özellikle Gürcistan, Çin'in de dikkatini celp etmektedir. Gürcistan, Çin ile serbest ticaret anlaşması imzalayan tek devlettir. Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi (BRI) (eski adıyla Bir Kuşak, Bir Yol-OBOR) BTK Demir yolunu da kapsamaktadır.<sup>25</sup>

## Rusya

Rusya'nın Güney Kafkasya politikası; yakın çevre (near abroad) doktrini gereği eski Sovyet Cumhuriyetleri üzerinde yeniden eski gücünü oluşturmak olduğundan açık ve süreklidir.

<sup>20</sup> <https://www.azernews.az/region/141401.html> (son erişim: 01.09.2019)

<sup>21</sup> <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ir.html> (Erişim Tarihi: 15.09.2019)

<sup>22</sup> <https://eurasianet.org/iran-and-armenia-propose-gas-transit-to-georgia/> (Erişim Tarihi: 24.09.2019)

<sup>23</sup> [https://financiatribune.com/articles/energy/35944/gas-export-rise-depends-on-electricity-development?utm\\_campaign=more-like-this](https://financiatribune.com/articles/energy/35944/gas-export-rise-depends-on-electricity-development?utm_campaign=more-like-this) (Erişim Tarihi: 24.09.2019)

<sup>24</sup> <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/georgia/> (Erişim Tarihi: 24.09.2019)

<sup>25</sup> Mikheil Sarjveladze, The South Caucasus in the Context of the EU-Russia Crisis, *Federal Academy for Security Policy, Security Policy Working Paper*, No. 28/2017, [https://www.baks.bund.de/sites/baks010/files/working\\_paper\\_2017\\_28.pdf](https://www.baks.bund.de/sites/baks010/files/working_paper_2017_28.pdf) (Erişim Tarihi: 24.09.2019)

Bu kapsamda, Ermenistan'ın bir Rus üssüne ev sahipliği yapması hem (KGAÖ) hem de AEB'ye olması nedeniyle, Rusya'nın Güney Kafkasya politikasında özel bir yeri vardır.

Sovyetler Birliği'nin çöküşünden bu yana, Ermenistan komşularına nazaran kendisini daha güçsüz hissetmiştir. Bağımsızlıktan önce bile komşusu Azerbaycan ile Dağlık Karabağ sorunu nedeniyle Ermenistan, uzun süredir "stratejik ortak" ve güvenlik sağlayıcısı olarak, Rusya'ya bağlanmıştır. Bununla birlikte, Rusya'ya duyulan güven, Ermenistan'ın bağımsızlığını ipotek altına alan ve egemenliğini altüst eden bir ilişkiye dönüşmüştür.

Ermenistan'ın Rusya'ya güvenlik alanındaki bağımlılığı üç konuda ve ekonomik alanı kapsayacak şekilde genişlemiştir. Birincisi, Rusya; enerji, ulaştırma, telekomünikasyon ve madencilik sektörü ile demir yolu taşımacılığı dâhil Ermenistan ekonomisinin birkaç önemli sektörünün sahipliğini veya işletmesini satın olması, ikincisi, Sovyetler Birliği sonrası pek çok devlette olduğu gibi sübvansede edilen Rus doğal gaz ithalatı, üçüncüsü ise çok sayıda Ermeni, Rusya'da göçmen ve mevsimlik işçi olarak çalışması ve Ermenistan'daki ailelerine para göndermektedir (Giragosian, 2017).

Son yıllarda Rusya Güney Kafkasya üzerindeki etkinliğini önemli ölçüde artırmıştır. 2008 yılında Rusya-Gürcistan Savaşında Rusya'nın Gürcistan'dan ayrılan, Abhazya ve Güney Osetya'nın bağımsızlığını tanıması ve Batı/NATO'yla ilgili beklentilerin gerçekleşmemesi Gürcistan'ı hayal kırıklığına uğratmıştır. Bu olay, Ermenistan için bir yandan müttefik olarak, Ermenistan'ın güvenliğinin, Rusya tarafından sağlanacağını garantiye diğer yandan, Batı desteğinin sınırlarının göstermesi açısından etkili olmuştur. Azerbaycan için 2008 savaşı, bölgedeki Rus çıkarlarına dair şüphesini teyit ederken, kendi savunmasının hassasiyetini göstermiştir<sup>26</sup>.

Son yıllarda Ermenistan, Rusya ilişkilerinde bazı problemler de ortaya çıkmıştır. Derinleşen krizin nedenleri olarak Kırım'ın ilhakı sonrasında Rusya'ya yönelik yaptırımlar nedeniyle Rusya'da çalışan Ermenilerin işsiz kalması ve Ermenistan'a para gönderememeleri, Rusya'nın Azerbaycan'a silah satışı yapması ve Nisan 2016'da meydana gelen "dört gün savaşı" sonrasında Ermenistan'a garanti vermemesi (bir nevi tarafsız kalması<sup>27</sup>) sıralanabilir. Bu durum Ermenistan'a hem Rusya'nın hem de

Kolektif Güvenlik Teşkilatı'nın müdahale sınırlarını göstermesi açısından önemlidir.

Ermenistan ile Rusya arasında askerî ve güvenlik unsurları uzun zamandan beri çok önemli bir itici güç olarak hizmet vermiştir. Ancak son beş yıl boyunca, Ermenistan'ın güvenlik sorumlusu olarak, Rusya'nın kendi rolüne yaklaşımı önemli ölçüde değişmiştir. Rusya, her iki tarafın da ana silah tedarikçisi olarak Azerbaycan'a daha gelişmiş ve çok daha pahalı silah sistemleri satarken, Ermenistan'a nispeten eski teknoloji indirimli silahlar satmaya devam etmektedir. Her ne kadar, Rusya taraflar arasında genel bir güç dengesi sağlamaya çalışsa da güç dengesinde bir kaymaya neden olmuştur. Rusya'nın silah satışının ötesinde Minsk Grubu içerisinde ABD ile Fransa'nın önünde konum kazandığı ve Azerbaycan'ın ise Güney Kafkasya'da Rusya'nın lider konumunu kabul ettiği görülmektedir.<sup>28</sup>

Rusya'nın, Azerbaycan karşısında kendini güvende hissetmeyen Ermenistan'ın kaygılarını istismar ettiği, Dağlık Karabağ sorununu iki ülke arasında politik araç olarak kullandığı değerlendirilmektedir. (Giragosian, 2017).

### Sonuç

Bu karmaşık politik duruma rağmen Güney Kafkasya'da çok fazla istikrarın yerleşmesini bekleyen komşuları birbirine ve doğu ile batıya bağlayan uluslararası ulaştırma ve enerji projeleri yer almaktadır. Güney Kafkasya, Afrika gibi jeopolitik konumu, enerji kaynakları nedeniyle dünyanın odağındadır. Üç devlet, üç donmuş sorunun –Dağlık Karabağ, Abhazya ve Güney Osetya -ve belki Güney Azerbaycan- bölgeyi yakın gelecekte gergin tutmaya devam edeceği değerlendirilmektedir. Donmuş çatışmalar bu üç devletin siyasi, ekonomik ve güvenlik ortamını da tanımlamaktadır.

Bölgede büyük değişiklikler olurken bu üç devlet farklı politikaları sürdürmektedir. Azerbaycan, hem Batı'yı hem de Rusya'yı bir kol mesafesi uzakta tutmaya çalışırken Ermenistan, Rusya ve kısmen Batı ile iyi ilişkilerini devam ettirecek bir yol izlemektedir. Gürcistan ise Rusya'dan mümkün olduğu kadar uzak durarak Avrupa-Atlantik ülkelerine yakınlaşmaktadır.

İki komşu devlet olan İran ve Türkiye'nin ise ABD, Avrupa ve Rusya'nın gölgesindeki Güney Kafkasya'da bağımsız politikalar üretmeye çalıştığı değerlendirilmektedir.

26 Richard Giragosian, The South Caucasus: The Limits of a Resurgent RF, *Heinrich Böll Stiftung*, 16 Ekim 2017 (Erişim Tarihi: 24.09.2019)

27 [http://avim.org.tr/Yorum/KARABAG-DA-YASANAN-4-GUN-SAVASI-NIN-KISA-BIR-DEGERLENDIRMESI#\\_ftn7](http://avim.org.tr/Yorum/KARABAG-DA-YASANAN-4-GUN-SAVASI-NIN-KISA-BIR-DEGERLENDIRMESI#_ftn7) (Erişim Tarihi: 24.09.2019)

28 Richard Giragosian, The South Caucasus: The Limits of a Resurgent RF, *Heinrich Böll Stiftung*, 16.10.2017 (Erişim Tarihi: 24.09.2019)

İran'ın Rusya ile yakın ilişkisi, Güney Kafkasya için geleceğe yönelik riskler doğurmaktadır. Çünkü bu ilişki ABD ve Batı'ya İran'ın nükleer çalışmaları konusunda kuşkulandırarak ABD'nin, İran'a baskı uygulamasına yol açmaktadır. ABD ve uluslararası toplumun İran'i izole etmeye çalışması onu, komşuları Azerbaycan, Ermenistan ve Gürcistan için bir problem sahası haline getirmektedir. Özellikle Ermenistan ve Gürcistan önceki yaptırımlardan fazlasıyla etkilenmişlerdir.

Güney Kafkasya, Türkiye'nin güvenliği açısından önemli olmasının yanı sıra ekonomik ve siyasi fırsatlar sunarken, Türkiye de geçiş ülkesi olmanın avantajlarından yararlanarak Azerbaycan ve Gürcistan ile ilişkilerini geliştirmektedir.

Enerji politikaları incelendiğinde Rusya ve Ermenistan'ın dışarıda tutulmak istendiği açıkça görülmektedir. Ermenistan, İran ile Gürcistan arasındaki boru hatları, demir yolları ve otoyol projelerinin bir parçası olmayı çok arzulamakta ise de Rusya'nın isteksizliği ve bu projeler için kaynak yokluğu nedeniyle fırsatları birer birer kaçırmaktadır. Buna ilaveten kendi demir yolları, enerji dağıtım, madenleri üzerindeki inisiyatifini de kaybetmiş görünmektedir.

Türkiye'nin Ermenistan'ın işgal ettiği Azerbaycan topraklarını terk etmediği (ve diğer sorunlar çözülmediği) sürece Ermenistan'la ilişkilerinin geliştirmesinin mümkün olmadığı görülmektedir. Azerbaycan ise Dağlık-Karabağ sorunu çözülünceye kadar izolasyon politikasına devam edecektir. İzolasyon politikası krizi derinleştirerek sorunu Rusya'nın istismarına açık hâle getirmektedir.

### Kaynakça

<https://www.sabah.com.tr/yasam/2017/11/03/baku-tiflis-kars-demiryolunda-ilk-tren-karsa-ulasti>. (son erişim: 24.09.2019).

<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/demir-ipek-yolunun-bir-yillik-seruveni-41002720> (son erişim: 24.09.2019).

TANAP (çevrimiçi) <https://www.tanap.com>.

WINROW Gareth, "The Southern Gas Corridor and Turkey's Role as an Energy Transit State and Energy Hub", *Insight Turkey*, Vol. 15, N°1, (2013), s. 145-163.

BALCI Bayram, "Strengths and Constraints of Turkish Policy in the South Caucasus" *Insight Turkey*, Spring 2014 / Volume 16, Number 2.

T.C Dışişleri Bakanlığı Resmi Web Sitesi, (çevrimiçi) [www.mfa.gov.tr](http://www.mfa.gov.tr).

Ermenistan Dışişleri Bakanlığı, (çevrimiçi) [www.mfa.gov.am](http://www.mfa.gov.am).

T.C Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, (çevrimiçi) [www.enerji.gov.tr](http://www.enerji.gov.tr).

GÖKSAL Nigar, "Turkey and Armenia Post Protocols: Back to Square

One?" TESEV, (Ekim 2012), <http://www.tesev.org.tr/assets/publications/file/TurkeyArmenia.pdf>.

WEISS, Andrea, Zabanova, Yana, The South Caucasus and Iran in the Post-Sanctions Era, SWP Commentns, German Institute for International and Security Affairs, 24.06.2017 [https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/comments/2017C24\\_wis\\_zbv.pdf](https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/comments/2017C24_wis_zbv.pdf) (Son erişim: 24.09.2019).

[http://arka.am/en/news/economy/establishment\\_of\\_free\\_economic\\_zone\\_in\\_armenian\\_meghri\\_estimated\\_to\\_cost\\_32\\_million/](http://arka.am/en/news/economy/establishment_of_free_economic_zone_in_armenian_meghri_estimated_to_cost_32_million/) (Son erişim: 24.09.2019).

Encyclopædia Britannica (çevrimiçi) <https://www.britannica.com>.

SOULEIMANOV Emil DITRYCH, Ondrej Iran And Azerbaijan: A Contested Neighborhood, *Middle East Policy Concul*, Vol.14 No:2, Summer 2007, <http://www.mepc.org/journal/iran-and-azerbaijan-contested-neighborhood> (Son erişim: 24.09.2019).

<http://www.bitgesam.org/Images/Dokumanlar/0-66-20180816251387.pdf> (Son erişim: 24.09.2019).

Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (INSTC) Anlaşması Resmi Web Sitesi, (çevrimiçi) <http://instccorridor.com>.

<https://www.azernews.az/region/141401.html> (son erişim: 24.09.2019).

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ir.html> (son erişim: 24.09.2019).

<https://eurasianet.org/iran-and-armenia-propose-gas-transit-to-georgia> (Son erişim: 24.09.2019).

[https://financialtribune.com/articles/energy/35944/gas-export-rise-depends-on-electricity-development?utm\\_campaign=more-like-this](https://financialtribune.com/articles/energy/35944/gas-export-rise-depends-on-electricity-development?utm_campaign=more-like-this) (son erişim: 24.09.2019).

<https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/georgia/> (Son erişim: 24.09.2019).

SARJVELADZE Mikheil, The South Caucasus in the Context of the EU-Russia Crisis, Federal Academy for Security Policy, Security Policy Working Paper, No. 28/2017, [https://www.baks.bund.de/sites/baks010/files/working\\_paper\\_2017\\_28.pdf](https://www.baks.bund.de/sites/baks010/files/working_paper_2017_28.pdf) (son erişim: 24.09.2019).

GIRAGOSIAN Richard, The South Caucasus: The Limits of a Resurgent RF, Heinrich Böll Vakfı (çevrimiçi), 16 Ekim 2017 (Son erişim: 24.09.2019)

[http://avim.org.tr/tr/Yorum/KARABAG-DA-YASANAN-4-GUN-SAVASI-NIN-KISA-BIR-DEGERLENDIRMESI#\\_ftn7](http://avim.org.tr/tr/Yorum/KARABAG-DA-YASANAN-4-GUN-SAVASI-NIN-KISA-BIR-DEGERLENDIRMESI#_ftn7) (son erişim: 24.09.2019).

İran İslâm Cumhuriyeti Haber Ajansı (IRNA), (çevrimiçi) [www.irna](http://www.irna).

<https://www.azernews.az/business/127358.html>

■ Dz.Kur.Yzb.Abdullah SUSOY

# KEŞİFLER ÇAĞI ve PORTEKİZ KRALLIĞI





## Giriş

Avrupa, kendi dışındaki dünyaya ilişkin gerçek bilgilerden çok, mit ve fantezilerle beslenmişti. İtalya'da başlayan Rönesans ile birlikte Avrupa, mit ve fantezilerin esiri olmaktan kurtulup pozitif bilimin peşinden koşmaya başlamış ve işe antik Yunan uygarlığına ait yazıları Latinceye çevirmekle başlamışlardı. Böylelikle Avrupa'nın coğrafyaya ilişkin güvenilir bilgi kaynakları arasına eski çağdan kalan yazıtlarla, daha yakın dönemdeki gezginlerin kitapları girmiştir.

Roma İmparatorluğu döneminden itibaren ipek, baharat, mücevher vb. değerli malları Asya'dan Avrupa'ya getiren ticaret yolları (İpek ve Baharat Yolu) önemini korumuştur. Ancak, ipek ticareti Avrupa'nın kendi ürünlerini üretmeye başlamasıyla zamanla önemini yitirse de baharat Avrupa için önemini korumaya devam etmiştir. 1400'lü yıllarda Arap ve Hintli tüccarlar, baharatı deniz yoluyla Kızıl Deniz'deki limanlara taşıyor ve buraya gelen baharat karadan Mısır ve Suriye'nin Akdeniz'deki limanlarına aktarıyorlardı. Baharat, son olarak, Avrupa'ya satılmak üzere Venedikli ve Cenevizli tüccarlar tarafından satın alınıyordu. Müteakip dönemde, baharat ticareti Osmanlı Devleti'nin kontrolüne geçti. Avrupa'nın baharat ihtiyacını ya Osmanlı İmparatorluğu'nun belirlediği şartlarda yürütmesi ya da Osmanlı Devleti'ni devre dışı bırakarak Asya'ya ulaşmanın bir başka yolunu bulması gerekiyordu.<sup>1</sup> Sonuç olarak Avrupalılar, karadan Asya'ya ulaşmayı askeri yöntemlerle (haçlı seferleri vb.) başaramamasının ardından denizlere yönelmiştir.

Avrupa için baharat ticaretinin dışında önemli bir diğer ticari ürün de altındı. Altın, salt lüks tüketim maddesi olmanın ötesinde bir değer taşıyordu. Avrupa'nın kendi ekonomisini döndürmek ve Doğu ile ticaretinde ödeme yapmak üzere altına ihtiyacı vardı.

Öte yandan, Avrupa nüfusu veba salgını nedeniyle neredeyse üçte bir oranında azalmıştı. Avrupa'nın gelişen ekonomisi ile büyüyen iş gücü açığı, Avrupa'da vahşi bir köle ticaretinin başlamasına neden olmuştu. Keşiflerle birlikte köle ticareti, Avrupa'nın ihtiyacını karşılayacak şekilde genişletildi.

Dinsel güdüler ise, yukarıda belirtilen diğer etkenleri kuvvetlendiriyor ve genellikle de ekonomik ve politik hedeflerin doğrulanmasında kullanılıyordu.

## Keşifler Çağı'nın Gelişimi:

Topraklarını Avrupalı komşularının zararına genişletme olasılığı çok az olan Portekiz için deniz aşırı yayılma, büyük bir politik ve ekonomik önem taşıyordu. Portekiz'in Atlantik'teki konumu ve Atlantik'teki rüzgâr ve akıntılarının düzeni, adalarla ticaret yapan ve balık avlamak amacıyla okyanusu tarayan gemiler için Portekiz'i ideal bir liman haline getirmiştir.

Portekiz'in iç politik ve sosyal koşulları da yayılmacılığı desteklemekteydi. Portekiz soyluları da Portekiz'in hükümdarı olan Avis hanedanı gibi yayılma konusunda oldukça istekliydi. Çünkü Avrupa ana karasında fetih savaşları Portekiz gibi küçük bir ülke için neredeyse imkânsız bir durumdaydı ve Portekiz, ülkesine toprak ve zenginlik katmak amacıyla, gözünü önce Afrika'ya, sonra Asya'ya dikmişti.

1420-1520 yılları arasında Portekizli denizcilerin keşfettiği deniz yolları, Portekiz'e altın çağını yaşattı. Bahse konu yüzyıllık süreçte Portekizli denizciler, 1430-1490 yılları arasında Batı Afrika kıyılarını haritalandırmış ve Ümit Burnu'na olan rotayı keşfetmişler, 1490-1520 yılları arasında Avrupa'dan Hindistan, Çin ve Endonezya'ya ulaşmayı başarmışlar, Brezilya'yı keşfederek haritalandırmışlardı.<sup>2</sup>

Bu bilinen seyrüsefer başarılarına ilave olarak; Portekizli denizciler Kuzey Amerika'da Newfoundland kıyılarını, Afrika'da Madagaskar kıyılarını, Arap Körfezi'ni ve Hint Okyanusu



Harita-1 Portekiz Krallığı'nın Kronolojik Yayılma ve Kolonileşme Haritası

<sup>1</sup> Marc Ferro, *Colonization: A Global History*, Routledge, London, 2005, ss.2-3.

<sup>2</sup> Malyn Newitt, *Portugal in European and World History*, Reaktion Books, Londra, 2009, s.49.

adalarını keşfetmişlerdi. 1502 Yılında Portekizli haritacılar, tarihin ilk bilinen modern haritasını hazırlamışlardı. 1520'de ise Fernão de algalhaey<sup>3</sup>, Macellan Boğazı'nı keşfetmiş ve Pasifik Okyanusu'na ilk geçiş yapan denizci olmuştur. Tüm bu gelişmeleri mümkün kılan kişi ise; kısa hayatını keşiflere ve Portekiz'in zenginleşmesine vakfetmiş olan ve ölümünden sonra "Gemici (Navigator)" olarak anılmaya başlanan Infante Dom Henrique'di.

### Gemici Henrique ve Sagres Gemicilik Okulu:

Portekiz tarihinde keşiflerin başlatılmasına öncülük eden Infante Dom Henrique, 1394-1460 yılları arasında Portekiz yayılmacılığının gelişmesinde önemli rol oynamıştır.

1415 Yılında Portekiz limanlarına yönelik korsanlık faaliyetlerinin ve yoğun deniz ticaretinin yürütüldüğü Ceuta (Fas) limanının fethi sonrasında Henrique, Afrika kıyılarının keşfine ağırlık vermiştir. Batı Afrika'ya yönelmesindeki amaç; bölgedeki altını ele geçirmek, "Rahip John'un Krallığı"nı<sup>4</sup> bulmak ve bölgedeki korsanlık faaliyetlerini engellemektir.

Henrique döneminde Avrupa devletleri, Batı Afrika'da Fas'ın güneyinde bulunan Non Burnu'nun (Chaunar Burnu) ötesine nasıl geçeceğini bilmiyordu ve geçse dahi geri dönüşün mümkün olmayacağına inanıyordu. Bu inanışlar, Infante Dom Henrique'in 1421 yılında başlattığı Batı Afrika keşifleri ile değişmiş ve 1434 yılında Henrique'in yetiştirdiği denizcilerden Gil EANES'in, Bojador Burnunu keşfi ile yeni bir boyut kazanmıştır.

Sagres kasabası, "Keşifler Çağı"nın eğitim ve yenilik merkezi olarak denizcilik açısından tarihî bir öneme sahiptir. Infante Dom Henrique, 1419 yılında "Prens'in Kasabası" olarak anılacak olan Sagres'de tarihin ilk denizcilik okulunu kurmuştur.<sup>5</sup>

Gemici Henrique, Lagos'ta keşfe çıkacak gemileri inşa ettirirken, Sagres'te de bu gemiler için mürettebat yetiştirmekteydi. Henrique'in rehberliğinde okulda gemi inşa, açık deniz seyri (pusula kullanımı, mevki hesaplama, akıntı ve rüzgâr gözlemi vb.) ve haritacılık tekniklerine ilişkin dersler verilmekte, dönemin önemli haritacı ve matematikçileri ile kâşifleri bu bölgede ikame ettirilmekteydi.

Çok geçmeden Portekiz Krallığı, kolonileşme ve Hristiyanlığı yayma amacıyla çıktığı keşif macerasında önemli kazanımlar elde etmişti. 13 Kasım 1460'da Gemici Henrique'in ölümü sonrası Portekiz Kralları, yeni toprakların keşfi ve deniz ticaretinin kontrolü maksadıyla keşiflere ve yayılmacılık politikasına devam etmişlerdir.

### Keşiflerin Lokomotifi Karavel Gemileri:

O dönemde Akdeniz'de kullanılan gemiler bu keşifleri yapmak için fazla yavaş ve ağırdı. Gemici Henrique'in talimatıyla çok daha hafif ve süratli bir gemi olan "karavel" gemisinin tasarımı yapılmıştır. Bu gemilerle rüzgâra karşı ve rüzgârla seyir tekniği ile kullanılmaya başlanmış ve böylece daha uzak mesafelere daha hızlı intikal mümkün olmuştur. Sonuçta; Portekizli denizciler, rüzgârdan bağımsız seyir kabiliyetini kazanmış ve keşifler çağının başat aktörleri haline gelmiştir.

Keşifleri mümkün kılan araçların başında gelen karaveller Akdeniz, Kuzey Avrupa denizleri ve Hint Okyanusu'nda kullanılan gemi inşa ve denizcilik geleneklerinin bir kombinasyonu olarak ortaya çıkmıştır.<sup>6</sup> Boyut olarak daha küçük olması ve düşük su çekimi sayesinde karavelleri kıyıya yakın sığ sularda ve nehirlerde, lateen<sup>7</sup> yelkenleri ile kazandığı yüksek manevra gücü ile seyir yapabilmekteydi. Karavellerin kısıtlı depolama kapasitesi ve mürettebat sayısı en belirgin dezavantajı olmasına rağmen sürati, manevra gücü ve sağlamlığı ile döneminin en üstün deniz aracı olmuştur.

Keşiflerin geniş sahalara yayılması ve doğu ile yapılan ticaretin büyümesi ile karavel gemileri yerini "karak" (carrack)<sup>8</sup> adlı yeni tip, daha büyük boyutlu gemilere bırakmıştır.

### Kıyı Denizciliğinden Açık Deniz Seyrine Geçiş:

Portekiz denizciliğine keşiflerin yolunu açan araçlar, karavel gemilerinin yanı sıra akıntı ve rüzgâra hükmedebilmek olmuştur. İlk etapta gözlemleyerek, daha sonra da hesaplayarak geliştirdikleri seyir tekniği ile Portekizli denizciler okyanus seyrini mümkün kılmışlardır. Volta do mar<sup>9</sup>, Portekizlilerin bu dönemde kullandıkları seyir tekniğidir. Bu teknik, gemilerin

3 Türkçe bilinen ismi ile Ferdinand MACELLAN.

4 İngilizcesi "Prester John's Kingdom"dir. Özellikle Katoliklerin varlığına inandığı ancak, yeri bilinmeyen Hristiyan bir krallığa ilişkin efsanedir. Bahse konu krallığın 14'üncü ve 15'inci yüzyılda Avrupalılar tarafından Afrika veya Uzak Doğu'da olduğuna inanılmıştır.

5 C.Raymond Beazley, *Prince Henry The Navigator: The Hero Of Portugal And Of Modern Discovery*, G.P. Putnam's Sons, New York,1895, s.110.

6 Philip De Souza, *Seafaring and Civilization: Maritime Perspectives On World History*, Profile Books, Londra, 2002, s.17.

7 Özellikle Hint Okyanusu ve Arap Denizi'nde kullanılan üçgen şeklindeki yelkene verilen isimdir.

8 Karaklar, 3-4 güverteli okyanus seyrine uygun ticari gemiler ve harp gemisi olarak kullanılan "Kalyon"un atasıdır.

9 Portekizce "denizden dönüş" veya "denizin dönüşü" anlamına gelen seyir tekniğidir. Farklı kaynaklarda "Volta do Guine" veya "Kuzey Atlantik Voltası" olarak da

Kuzey Atlantik Okyanusu'ndaki sabit akıntı ve rüzgârlardan yararlanmasına dayanmaktadır. Denizciler tarafından rüzgâr ve akıntı sistematîğinin anlaşılması, başarılı olmanın ve eve geri dönebilmenin esasydı. Bu teknik seyrüsefer tarihi için önemli bir mihenk taşı olmuş ve önce Portekiz Krallığı, daha sonra İspanya bu seyrir tekniğiyle büyük kazançlar sağlamıştır.

Volta do mar, Portekiz için ilk etapta Atlantik adalarına intikali ve geri intikalini sağlayan bir yöntemken, müteakip dönemde tekniği geliştirerek Hindistan'a giden rotayı keşfetmişlerdir. Bu teknik, özellikle yapılan keşifler sonrası, Portekiz'e geri intikali sağlayan bir yöntem olarak kullanılmaktaydı. Örneğin; Columbus'un bu tekniği uygulamadan Amerika seferinden dönmesi mümkün olmayacaktı.<sup>10</sup>

### Portekiz Haritacılığı:

Portekiz keşiflerinin yaratıcısı Gemici Henrique'in en büyük başarılarından bir diğeri de; Portekiz Krallığı'nda haritacılığın geliştirilmesine katkı sağlamasıdır. Dönemin en önemli haritacılarından Katalan Jehuda Cresques, Gemici Henrique'in hizmetinde bulunarak Portekiz haritacılığının temellerini atmıştır.

Günümüze ulaşmış en eski portolan haritası, 1485 yılında Pedro Reinel tarafından hazırlanan kâşif Diogo Cão'nun Batı Avrupa ve Afrika keşiflerine ilişkin haritasıdır. Reinel, aynı zamanda enlemleri ve rüzgârgölünü içeren ilk deniz haritasının 1504 yılındaki üreticisidir.

Keşifler Çağı'nın başlaması ile birlikte devletlerin sahip oldukları coğrafi bilgiler (haritalar) çok gizli veriler olarak korunmaktaydı. Portekiz Krallığı da bu çok gizli haritalarını Padrão Real (Kraliyet Sancağı) olarak adlandırmaktaydı. Gemici Henrique döneminde başlanan uygulama ile yapılan keşifler sonrası hazırlanan haritalar gizli tutulmaktaydı. Müteakip dönemde kurulan "Casa da Índia"<sup>11</sup> tarafından da bu uygulamaya devam edilmiştir. Padrão Real, en son yapılan Portekiz coğrafi keşiflerini bünyesinde barındırırdı. "Casa da Índia" kurumu tarafından özel görevlerle yola çıkan kaptanlara birer örneği gizli olarak verilir.

Portekiz haritacılığının zirve yaptığı dönem; Fernão Vaz Dourado ile başlayan ve dünyanın en iyi haritacılarını barındıran dönemdir. Öyle ki; Piri Reis'in 1526 yılında hazırladığı

Kitab-ı Bahriye'sinde Portekiz haritalarından faydalandığı düşünülmektedir.

### Önemli Kâşifler ve İzledikleri Rotalar:

#### Diogo Cao:

Portekizli denizci ve kâşif olan Cao, Batı Afrika kıyısına 1480'li yıllarda yaptığı seferler ile Kongo Nehri, günümüz Angola ve Namibya kıyılarını keşfetmiştir.

#### Bartolomeu Dias:

Asil bir ailenin üyesi olan Portekizli kâşif, 1488 yılında Afrika kıtasını güneyden dolaşan ve Ümit Burnu'nu keşfeden denizci olarak tarihe geçmiştir. Dias'in bu keşfi daha sonra Vasco da Gama için Hindistan'a giden yolun anahtarı olmuştur.<sup>12</sup>

#### Vasco da Gama:

Hindistan'a deniz yolu ile ulaşan ilk kâşif olan Vasco da Gama, Doğu ile Batı'yı birbirine bağlayan 1497-1499 yılları arasındaki seyrin mimarı olarak tarihe geçmiştir. Vasco Da Gama'nın Hindistan rotasını keşfi, Portekiz'in emperyalist bir koloni imparatorluğu kurmasını sağlamıştır. Bu rota ile Akdeniz ve Kızıldeniz'deki tehlikelerden (korsanlık vb.) uzak şekilde deniz ticareti yapmaları mümkün olmuştur.

#### Fernão de Magalhaes:

Dönemin Portekiz Kralı I. Manuel'e devamlı batıya giderek doğuya ulaşabileceğine dair teklifini, Portekiz'in o dönemde keşfettiği Ümit Burnu geçişli rotanın daha kısa mesafeli olması nedeniyle kabul ettirememiştir. Bunun üzerine Portekizli kâşif, Kastilya adına bu seyrir 1519-1522 yılları arasında icra etmiştir. Dünya'nın etrafını ilk kez dolaşmak üzere 300 denizci ile çıktığı yolda Macellan Boğazı'nı keşfini müteakip, Pasifik Okyanusu'na Türkçe "Sakin Deniz" anlamına gelen ismini veren Magalhaes, Filipinler'de bir savaşta ölmüş ancak, ikinci kaptanı tarafından seyrir tamamlanarak dünyanın etrafındaki ilk tur tamamlanmıştır. Bu seyrir, kendisinin ölümü ile sonuçlansa da Dünya'nın yuvarlak olduğuna ilişkin en büyük ispatlardan biri olarak tarihe geçmiştir.

#### Pedro Alvares Cabral:

Portekizli bir asilzade olan Cabral, Portekiz ordusunda üst

adlandırılmaktadır.

<sup>10</sup> Bailey Diffie ve George Winius, *Foundations of the Portuguese Empire 1415-1580*, University of Minnesota Press, US, 1977, s.189.

<sup>11</sup> Türkçe "Hindistan Evi" isimli, Portekiz'in tüm denizası kolonilerini, deniz nakliyatını ve ticaretini yöneten 16'ncı yüzyıl kuruluşudur.

<sup>12</sup> Bailey Diffie ve George Winius, *a.g.m.*, s.33.

düzy bir komutan olmanın yanı sıra, Brezilya'nın kâşifi olarak da tarihe geçmiştir. 1500 Yılında Güney Amerika'nın Doğu kıyılarına yaptığı seyirde bu toprakları Portekiz Krallığı'na katmıştır.

### Gaspar Corte-Real:

Portekiz Kralı'nın emri ile çıktığı seyirde 1473 yılında Kuzey Amerika'da yer alan Newfoundland'ı ve Kanada'nın doğu kıyılarını ilk keşfeden denizci olarak tarihe geçmiştir.

### Pêro da Covilha:

Portekizli bir diplomat ve kâşif olan Covilha, önceleri Kastilya emrinde çalışsa da Kastilya-Portekiz Savaşı ile birlikte Portekiz Kralı'na bağlılık göstermiştir. Kendi döneminde Arap, Hindistan ve son olarak Etiyopyalı tüccarlar ile geliştirdiği ticaret ile Portekiz'i tarihinin en geniş ticaret ağının ve coğrafya bilgisinin sahibi ülke haline getirmiştir.

### Tordesillas ve Zaragoza Anlaşmaları ile Belirlenen Hâkimiyet Alanları:

7 Haziran 1494 tarihli Tordesillas Antlaşması, dönemin deniz güçleri olan Portekiz ve İspanya arasında gerçekleşmiştir. Papa VI. Alexander, Kilise'nin azalan gücü ve etkisi karşısında, dönem itibarı ile Kilise'nin en büyük destekçileri olan Portekiz ve İspanyolların kendi aralarında girişecekleri mücadele ile zayıf düşmelerini istememektedir. Bu nedenle Papa, Cabo Verde Adaları'nı başlangıç noktası olarak planlamış ve bu noktanın 370 fersah (1550 km) batısında Kuzey-Güney meridyeni bu iki krallık için sınır kabul edilmesini istemiştir.

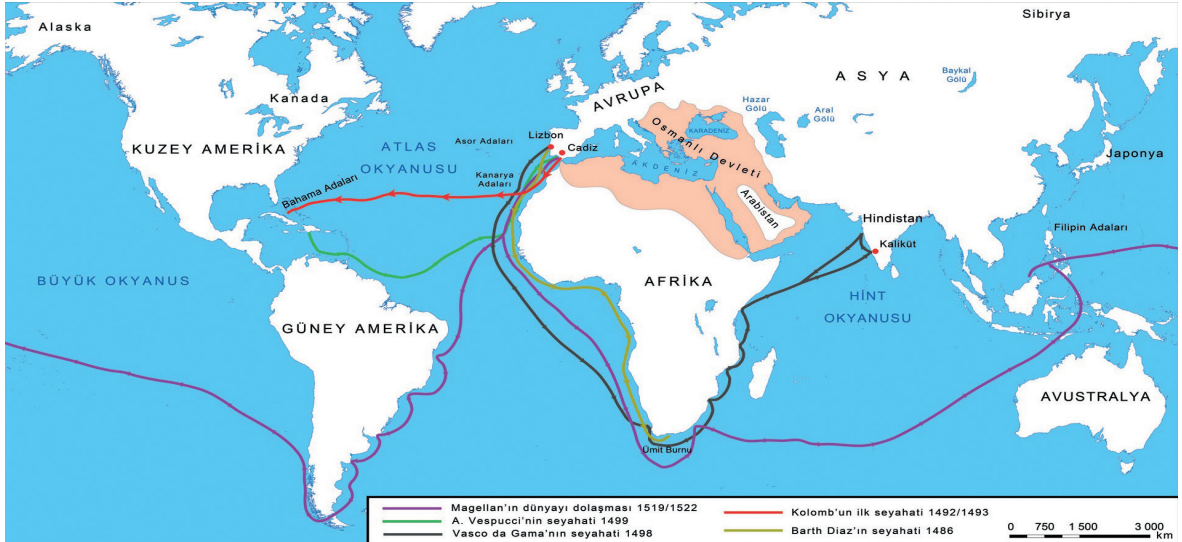
Bu boylam, Avrupa'nın haricindeki dünyayı Portekiz ve İspanya'ya ait iki imtiyazlı yarıya ayıran sınır kabul edilmiştir. Anlaşmaya göre; sınırın batısında kalan keşfedilmiş ve keşfedilecek bütün bölgeler İspanya'ya aitti. Sınırın doğusunda kalan bölgeler ise Portekiz'e aitti. Ancak, iki ülke için de belirlenen boylama ilişkin birer istisna bulunmaktaydı; boylamın doğusunda kalan Filipinler İspanya'nın; batısında kalan Brezilya Portekiz'in hâkimiyetinde kalmasına karar verilmiştir.

Tordesillas Anlaşması Pasifik Okyanusu kıyıların keşfi ile kadük bir anlaşma hâlini almış ve bu anlaşmanın bir nevi tamamlayıcısı olarak Zaragoza Anlaşması Kastilya ve Portekiz Krallığı arasında 22 Nisan 1529 yılında imzalanmıştır. Anlaşma, Portekiz ve Kastilya'nın Asya'daki etki sahalarının, Molakku Adaları'nın aidiyet sorunu özelinde belirlenmesi amacını taşımaktaydı. Anlaşma ile yerküre iki parçaya ayrılmış, 191°'lik kısım Portekiz'in, 169°'lik kısmı Kastilya Krallığı'nın etki alanı olarak belirlenmiştir.

### Sonuç:

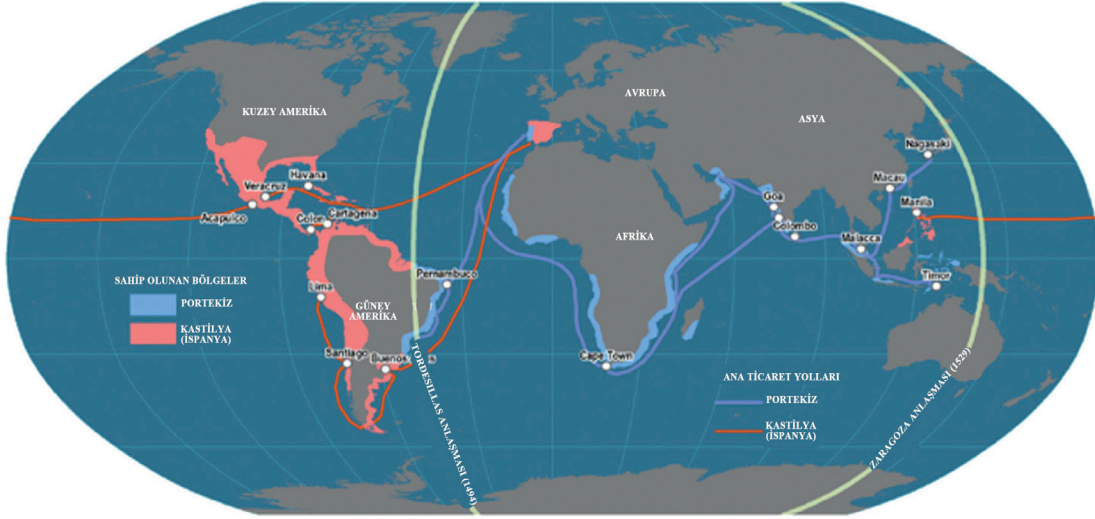
Keşifler Çağı'nı kabaca 1415 ile 1730 arasında şekillendiren stratejik güçler, benzeri görülmemiş derecede güçlü "talasokrasiler"<sup>13</sup> ve denizcilikte aktif kıta devletleri oluşturmak için geleneksel ve yeni yöntemleri birleştirmiştir. 15'inci ve 16'ncı yüzyıllarda, Avrupa'nın dünyanın geri kalan kısmı hakkındaki bilgisi temel bir dönüşüme uğramıştır. 200 yıl içinde Avrupalıların sahip olduğu haritalar büyük gelişme göstermiştir.

Yapılan keşifler, çeşitli ülkeler arasındaki rekabeti ve diyalogu



Harita-2: Keşifler Çağı'nın Önemli Kâşifleri ve İzledikleri Rotalar

13 Deniz Kuvvetleri'nin yönetimi elinde tuttuğu veya yönetimde son derece güçlü olduğu devletler için yapılan tanımdır.



**Harita-3: Tordesillas ve Zaragoza Anlaşmaları ile Belirlenen Hâkimiyet Alanları**

tetiklemiş ve büyük güçlerin yükselişini başlatmıştır. Beş yüzyıl boyunca dokuz süper güç birbiri ardına tarih sahnesine çıkmıştır. Bu süper güçler sırasıyla; Portekiz, İspanya, Hollanda, Büyük Britanya, Fransa, Almanya, Japonya, Rusya ve Amerika Birleşik Devletleri'dir. Bu devletlerin yükseliş ve çöküş öyküleri, gelişim süreçleri, yaşadıkları deneyimler günümüze esin kaynağı olurken, geleceğe de ışık tutmaktadır.

Portekiz denizciliğinin tarihi gelişimi incelenirken görülmektedir ki; Portekiz gibi süper güç olacak yeterli donanımına sahip olmayan bir ülke bile, yenilikçi bakış açısı ve üstün deniz gücü ile en sıkışmış coğrafyada dahi yayılcı bir politika izleyebilmekte ve zenginleşebilmektedir. Bu zenginliğin korunması ve sürdürülebilir olması, zamanın değişen ruhuna uygun hareket etmeyi gerektirmektedir. Portekiz açısından değerlendirecek olursak; Dinî savaşlar ve kolonileşme amacıyla kullanılan zenginlik, ülke refahının ve gelişiminin sürdürülebilir olması açısından ticaret ve sanayinin geliştirilmesi için kullanılmamış ve ihmal edilmiştir. Zamanla bu durum ekonomik açıdan sürdürülebilir olmaktan çıkmış ve güç kaybı hızla artmıştır.

### Kaynakça

- FERRO, Marc, *Colonization: A Global History*, Routledge, London, 2005.
- NEWITT, Malyn, *Portugal in European and World History*, Reaktion Books, Londra, 2009.
- BEAZLEY, C. Raymond, *Prince Henry The Navigator: The Hero Of Portugal And Of Modern Discovery*, G.P. Putnam's Sons, New York, 1895.
- De SOUZA, Philip, *Seafaring and Civilization: Maritime Perspectives On World History*, Profile Books, Londra, 2002.
- DIFFIE, Bailey ve George WINIUS, *Foundations of the Portuguese Empire 1415-1580*, Vol. I, University of Minesota Press, US, 1977.
- İnternet Siteleri (Görsel Kaynakçası)
- <https://www.wikiwand.com>
- <http://users.humboldt.edu>
- <https://www.cografik.com>
- <https://tr.pinterest.com>
- [https://www.wikiwand.com/tr/Portekiz\\_co%C4%9Frafik\\_ke%C5%9Fifleri](https://www.wikiwand.com/tr/Portekiz_co%C4%9Frafik_ke%C5%9Fifleri), (Erişim Tarihi: 01.05.2019)
- <https://www.cografik.com/cografi-kesifler-nedenleri-ve-sonuclari/>, (Erişim Tarihi: 01.05.2019)
- <http://users.humboldt.edu/ogayle/hist110/DoctrineDiscovery.html>, (Erişim Tarihi: 01.05.2019)
- <https://firstconfidential.com/history/indexhistory.0213.html>

# GEÇMİŞTEN HATALAR GELECEĞE DERSLER



**Savaşta hiçbir şey kesin değildir!**

## Giriş

Hatalardan ders almak, askerler için diğer tüm mesleklerden önemlidir dersem, yanlışlık yapmadığımı düşünürüm. Askerlik mesleği içinde verilen kararların, insan hayatına ve ülkelerin kaderlerine diğer tüm profesyonel mesleklere nazaran daha çok etki ettiği için önemli olduğu kanaatindeyim. Savaşlarda şüphesiz sorumluluk, sadece askerlerde değil, savaşlara ve bazen uygulanacak stratejilere, stratejileri yönetecek komutanlara karar veren politik karar vericilerde de olur.

Bu yazı dizisi için hazırlık yaparken geçmişteki mücadelelerde karşıma en fazla; güven sorunu, iletişim kesintileri, rakibin yanlış değerlendirilmesi, zayıf planlama, yanlış bilgilenme, inatçılık, teknolojinin hatalı kullanımı, kibir, yetersizlik, değişime ayak uyduramama, komutan seçimindeki hata, bazen de sadece kötü kader çıktı. Bunları kategorilersek planlama, liderlik, icra ve uyum sağlama hataları ana başlıklarımız olabilir. Büyük sorunlarda genellikle birden fazla hata göze çarpmaktadır. Bu sayıda birkaç olayı birlikte aynı anda değerlendirmek istedim.

## Gelibolu - 1915:

Her Kurmay zabitanın kalben bilmesi gereken Çanakkale Harbi'nin sebepleri ve arka planında neler olduğunun detayına girmeye gerek olmadığını düşünüyorum. 2'nci Dünya Savaşı'na kadar Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) bile ders olarak okutulan amfibi hareketin her vechesi için kütüphaneler dolusu

kitap bulmak mümkün. Ama bir değişiklik yapalım, burada saldırıyı başlatan ve 250.000 kayıptan sonra yenilerek çekilmek durumunda kalan İngilizler açısından hatalara bir bakalım.<sup>1</sup> Çünkü hataları incelemek başarı getirir. 1915'de Queen Elizabeth gemisinde bulunup Çanakkale bombardımanına katılan İngiliz Amiralı Sir T.H. Binney, 1945'deki Normandiya çıkarması için "Başarının temeli 1915'deki başarısızlıkla atılmıştı", demiştir.<sup>2</sup>

İngilizlerin 1915 Çanakkale teşebbüsünde ilk dikkati çeken hataların, Churchill'in harekât konseptini hatalı faraziyelere dayandırması ve kaynakların yetersizliği olarak görülmektedir. İngiltere tarafında kara ordusunun komutasının yanlış kişiye verilmesi de zaten başlı başına hata olarak tarihteki yerini almıştır. İlk iki maddenin sonucu muydu kestirmek zor olmakla birlikte, komuta kontrol da zayıftı ve hedefler iyi belirlenmemişti.

Gemilerle Çanakkale'den geçişin yapabileceğini düşünüp altı ay zaman kaybetmeleri, hatalı faraziyelere harekât boyunca da devam etmeleri; denizden yapılan saldırılar başarısız olunca, âdeta sanki maksatlarının bilinmiyormuş gibi rakibin elinin ayağının bağlı olduğunu düşünmeleri, askerî açıdan kabul edilemez. Denizden Çanakkale'yi geçme çabalarının bizim tarafımızdaki İngiliz çıkarması beklentisini artırdığını görememelerini ayrı bir hata olarak görmek gerekir. Kara Kuvvetleri hazır olmadan görevi yapacaklarını zannetmeleri, Churchill'in kişiliği, komutanların yetersizliği, gemilerin aynı paternde harekât yapmaları, Osmanlı'yı hasta görüp,



Resim-1: Gelibolu'ya Çıkan Anzak Askerleri

<sup>1</sup> Normal görülebileceği üzere hataların öncelikleri, önem dereceleri veya ne oldukları konusunda harp tarihi kaynaklarında da görüş birliği mevcut değildir.

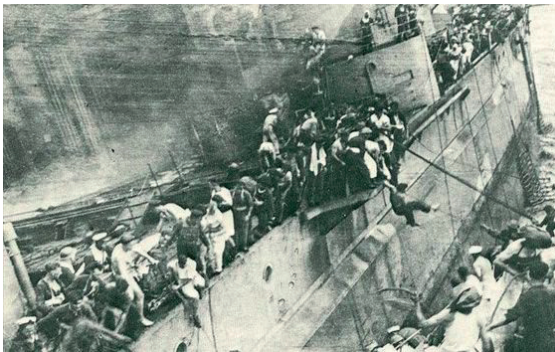
<sup>2</sup> Lessons Learned from Gallipoli, Reserch From King's Collage, London, <https://defenceindepth.co/2015/05/11/lessons-learned-from-gallipoli/>, (Erişim Tarihi: 7.09.019)

askerlerin gemileri gördüklerinde kaçacak diye faraziye dayanan değerlendirme yapımları, eğitimsiz birlikleri, İngiliz planlayıcıların böyle bir harekâtı daha önce planlamamış olmaları, üstelik harekâtlarını doğru düzgün haritaları bile olmadan yapımları, İngilizlerin daha Avrupa Cephesine kaynak yetiştirmeye çalışırken yeni bir cephenin ihtiyaçları ile karşı karşıya gelmeleri deniz harekâtının başarısız olmasından sonra kara harekâtının başlamasına karar verilmeden önce: "harekâtın maksadı" yani, İstanbul'un alınmasının hâlâ gerekli olup olmadığının sorgulanmaması hemen sıralayabileceğimiz hatalardır.

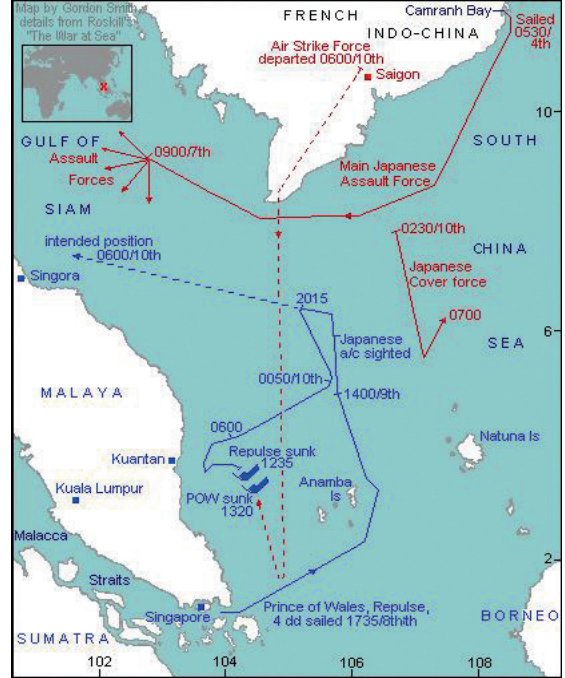
Kolayca görülebileceği üzere hatalar listesi kabarık. Ama kanımca İngilizlerin en büyük hatası rakiplerini küçümsemeleridir. Daha önce bir kruvazör filotillasına bile komuta etmemiş "Yaşlı Kadın" lakaplı, daha önce kızağa çekilmiş ikinci sınıf bir amiral olan Carden göreve komuta etmek için seçilmezdi.<sup>3</sup> Komutanın seçilmesi gibi, diğer hatalar da küçümseme faraziyesinin sonucu gibi gözüküyor. Hırs ve kibrin liderlik olmadığını, savaşı yöneten İngilizlerin liderleri öğrendi diye düşünseniz de, öyle olmadı. İngilizler, rakibin de söyleyecek sözü olduğunu 26 sene sonra, 2'nci Dünya Savaşı'nın hemen başında bir kez daha anladılar.

### HMS Prince of Whales'in Batırılışı, Malezya (Malaya) - 1941

Churchill, 2'nci Dünya Savaşı'nın başında, İngiltere'nin Singapur'daki üssünün son derece dayanıklı, Japonların istilasına uzak olduğu, Japonların Singapur'a ulaşmak için uzun yol kat edeceği, bu süre içinde İngiltere'nin güçlü bir filoyu bölgeye



Resim-2: Torpido İsbeti Alan HMS Prince of Whales'in terk edilışı



Resim-3: HMS Price of Whales ve HMS Repulse gemilerinin harekâtı gönderebileceğini ifade ediyordu. Aslında Churchill de, İngiliz Amirallığı de ellerindeki kuvvetin yeterli olmadığını biliyorlardı. Ama günün sonunda Japonları caydırabileceği, Avustralya ve Yeni Zelanda'ya yanlarında olduğunu mesajının verilmesi için zamanının en modern gemisi olan HMS Prince of Whales, Singapur'a gönderilmek için seçildi. Yanına da 1'inci Dünya Savaşı'ndan kalma HMS Repulse verildi. İngiltere'ye göre HMS Prince of Whales'in bölgeye gönderilmesi güç gösterisiyken, Japonlara göre zayıflık göstergesiydi. Kuvvet seçimini hatalı yapan etkenlerden biri de aslında Çanakkale'deki karar gibi Z Kuvveti adı verilen kuvvete Komutan seçimiydi. Atanan Amiral Sir Tom Philips'in deniz tecrübesi yoktu ve hâlâ gemilerin ve topların hava gücünü alt edebileceğine inanıyordu.<sup>4</sup> Oluşturulan Z Kuvvetinde iki büyük gemiden başka dört de destroyer vardı. Görevlendirilecek bir uçak gemisinin karaya oturması ve onarımı için 12 güne ihtiyaç duyması nedeni ile görevlendirilmesi mümkün olmadı. Üstüne üstlük, Churchill basına gemilerin görevlendirildiğini açıklamıştı. Gemilerin Japonları caydıracağını düşünüyordu. Japonlar ise aksini yaparak, uçaklarının gemilere saldırı eğitimlerini artırdılar.

<sup>3</sup> Geoffrey Regan, *Great Naval Blunders*, Andre Deutsch, London, 2013, s. 244

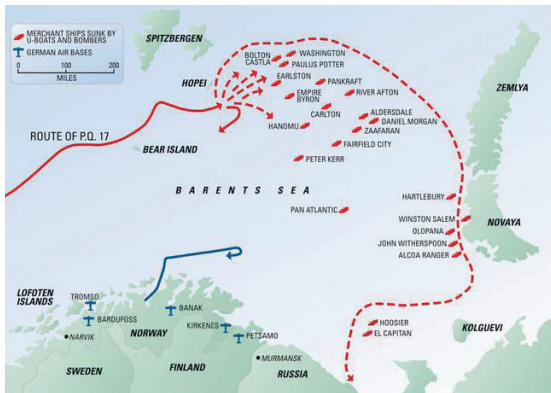
<sup>4</sup> Z Kuvveti Anı internet sayfası, <http://www.forcez-survivors.org.uk/sinking2.html> (Erişim Tarihi: 31 .08.2019)



45000 tonluk HMS Prince of Whales ve HMS Repulse, Pearl Harbor baskınından sadece 5 gün önce 2 Aralık 1941'de Singapur'a vardı. Japonlar 7 Aralık'ta Pearl Harbor baskını ile birlikte, Singapur'a bombardımana başlayınca, Amiral Philips hava desteğini koordine etmeden olası bir Japon çıkarmasını engellemek üzere kuzeye doğru yola çıktı. Amiral'in bu kararına dört faktörün etki ettiği genel kabul görmektedir:

1. Japonların karaya konuşlu uçaklarının harekât yapılacak bölgeye ulaşamayacağını düşünmesi,
2. Gemilerinin havadan yapılacak saldırılar karşısında önemli bir hasar almayacağını fikri,
3. Japon uçaklarının bombardıman ve torpido kabiliyetlerini bilmemesi,
4. Japonların gücünü küçümsemesi.

Z Kuvveti Japon çıkarma kuvvetine angaje olma maksadıyla 8 Aralık'ta Singapur'dan sefere çıktı. Olası mayın sahalarına yakanılmamak için kuzeyden dolaşmayı tercih etti. Mayın sahalarında sakinmeyi başarsalar da bir Japon I-65 denizaltısı Z Kuvveti'ni tespit etti. Japon I-65 denizaltısı beş saat boyunca Z Kuvveti'nin hareketlerini izleyerek rapor etti. 9 Aralık akşamı bir Japon uçağının bir başka Japon gemisini HMS Prince of Whales zannederek flare atması İngiliz kuvveti tarafından da görüldü. Sürpriz etkisinin kaybolduğunu düşünen Amiral Philip geri dönmeye karar verdi. Bu arada Japon ve İngiliz gemileri birbirlerine 5 mil yaklaşmalarına rağmen karşılıklı tespit olmamıştı. Geri dönüş rotasında Japon I-58 denizaltısı tarafından



Resim-4: P-17 konvoyu rotası

tespit edildiler. Japon denizaltısı hem mevkiğini rapor etti hem de beş torpido attı. Torpidolar isabet etmedi, ama İngilizler de saldırıyı fark etmedi. I-58'in raporları ile Japon karaya konuşlu uçakları harekete geçti. Bu arada Japonların çıkarma yaptığına ilişkin hatalı bir raporu araştırmak üzerine zaman kaybeden Z Kuvveti 10 Aralık sabahı Japon uçakları tarafından tespit edildi.

Günün sonunda Z Kuvveti'ne 88 uçak saldırdı, HMS Prince of Whales ve HMS Repulse battı, her iki gemiden 840 denizci hayatını kaybetti. Japonlar ise sadece 4 uçak ve 18 kişi kaybetti. HMS Prince of Whales ve HMS Repulse açık denizde kendilerini savunurken sadece hava taarruzları ile batırılan ilk muharip gemiler oldular.

Rakibi küçümsemek, teknolojiyi takip etmemek, askeri değerlendirmeleri dikkate almamak İngilizlerin dikkat çeken hatalarıdır. Şüphesiz rakibi küçümsemek gibi rakibi çok da abartmamak gerekir. Zaten askerliğin de sanat yönü buradadır.

Her sonuç her olaya uygulanamaz.

İşte örneği:

#### P-17 Konvoyuna Saldırı Barent Denizi - 1942:

2'nci Dünya Savaşı'nda Almanların, Sovyetler Birliği'ne saldırması üzerine müttefikler, Temmuz 1941'de Sovyetler Birliği'ne yardım için anlaştılar. Yardımlar Murmansk ve Arkhaneglsk limanlarına gidecek, gemiler Sovyetler tarafından sağlanacak ancak refakat İngilizler tarafından icra edilemedi. Sovyetler'in yeterli gemisi olmaması nedeni ile diğer müttefik ülkeler tarafından gemi sağlanmaya başlandı. Haziran 1941'de, Almanların Sovyetler Birliği'ne saldırmasından sonraki ilk haftalarda Ruslar yenilgi üzerine yenilgi alıyordu ve Almanların durdurulamayacağı düşünülüyordu. İlk konvoy, Almanların hareketlerinin başlamasından sadece 2 ay sonra Ağustos 1941'de sefere çıktı.

ABD'de aynı süreçte Sovyetler Birliği'nin Lend and Lease programına uygun olduğunu açıkladı. Yardım için 3 ana yol oluşturuldu. Bağdat ve İran üzerinden kara yolu ile, Bering Boğazı üzerinden, Alaska'dan Sibiryaya uçak ile ve son olarak en tehlikeli yol olan Atlantik'ten deniz yolu ile Murmansk ve Archangel limanlarına yardımlar taşınmaya başlandı. Taşınan malzemeler Sovyetlerin savaşa devam edebilmeleri için hayati öneme sahipti. Yaz rotası Grönland yakınlarından geçiyordu.



Resim-5: Tirpitz Alman gemisi

Kışın ise konvoylar Almanlar tarafından işgal edilmiş Norveç yakınlarından geçmek zorundaydı. PQ-1 olarak adlandırılan ilk konvoy, 10 gemi ile Eylül 1941'de sefere çıktı ve kayıpsız olarak Archangel limanına vardı. Churchill, Stalin'e her 10 günde bir konvoy göndereceğini söylemişti, ancak hiçbir zaman mümkün olmadı. Özellikle kışın şartlar çok zordu ve gemiler sık sık bakıma ihtiyaç duyuyordu.

1942 baharında 12 konvoy olarak toplamda 103 gemi, Rusya'ya yardım için sefere çıkartıldı, bunlardan sadece bir tanesi kaybedildi. Daha sonra konvoylara saldırılar arttı. Almanlar yardımı durdurmak için daha agresif olmaya başladı. Norveç'teki deniz üslerine küçük karakol gemilerine ilave olarak, Tirpitz, Amiral Scheer ve Amiral Hippe gibi büyük tonajlı gemilerini de gönderdiler. U botlar takviye edildi. Churchill, Tirpitz'i mevcut durumda en önemli araç olarak ilan etti. Gemiye havadan imha için çok uğraşılar, ancak çabaları sonuç vermedi.

İngiliz Donanması Sovyetler Birliği'ne taşınan malzemelere önemli tehdidin Alman savaş gemisi Tirpitz'den geleceğini düşünüyordu. Bu inançları da 2'nci Dünya Savaşı'nın en kötü sonuçlarından birini ortaya çıkardı. Almanlar için P-17'nin imha edilmesi, savaşın en önemli başarılarından biri oldu. Müttefikler

için hatalı bir değerlendirme sonunda oraya çıkan müthiş insan ve malzeme kaybıydı.

Sovyetler Birliği'ne giden yardım gemileri yeterli olmuyordu ve konvoylar gecikiyordu. 1941 sonunda Sovyetler Birliği'ne sadece 7 konvoy varmıştı. Ama en azından hiçbirinde kayıp yoktu. Diğer taraftan Almanlar yardım konvoylarına müdahale için Norveç'i takviye ettiler. Mart 1942'de Tirpitz, PQ-12 ile ilk Atlantik saldırı teşebbüsünü gerçekleştirdi. Konvoy, Alman keşif uçakları tarafından görülmüştü. Ancak kötü hava mutlak saldırıyı engelledi. Tirpitz saldırıyı gerçekleştirmeden geri döndü,<sup>5</sup> dönüş rotasında İngiliz uçaklarının saldırısına uğradı, ama kötü hava bu sefer de onu kurtardı. Hitler, Norveç'e daha fazla uçak gönderdi. 1942 baharı yaklaştığında kuzey sularında tüm gün aydınlık hüküm sürmeye başladı. Gündüz demek, konvoyun sürekli açıkta olması manasına geliyordu. Norveç'teki artan Alman varlığının yanında, eriyen buzlar nedeni ile konvoyların kıyıya yakın gitme zorunluluğu riskleri artırıyordu. Diğer taraftan Almanlar, Kafkaslara petrol kaynakları için büyük bir saldırı gerçekleştirmişti. Churchill, Sovyetler Birliği'ne yardımların devam etmesi için son derece kararlıydı. PQ-16 Konvoyu, Churchill'in bu duyuruyu yaptığı akşam yola çıktı ve Murmansk'a ulaşmadan 6 gemi kaybetti. Sıradaki Konvoy PQ-17ydi. Konusu

5 Niklas Zetterling ve Michael Tamelände, *Tirpitz: The Life and Death of Germany's Last Super Battleship*, Casemate Publishers, ABD, 2009, S 100

öncekiler gibi İzlanda yakınlarında 35 (22 Amerikan, 8 İngiliz, 2 Rus, 2 Panama ve 1 Hollanda) gemiden oluşturuldu. Konvoyun yükü 300 uçak, 600 tank, 3000 kamyon ve benzeri araçtan oluşuyordu. O güne kadar oluşturulan en büyük konvoydu. Norveç'teki tehdidin farkında olan İngiliz Amirallik karargâhı refakat gemilerinin konvoyun önünden sefere çıkmasını emretti. Bu gemiler arasında Amerikan kruvazörleri de vardı. Konvoy refakatindeki 6 destroyer ve diğer küçük gemilerden başka İngiliz filosundan da uçak gemisi HMS Victorious, muharebe gemisi HMS Duke of York, kruvazörler HMS Cumberland ve HMS Nigeria uzak koruma sağlayacaktı. Amerikan muharebe gemisi USS Washington da konvoyu arkadan takip ederek ve Tirpitz'i uzağa çekecek ve angaje olacaktı. 27 Haziran 1942'de konvoy sefere çıktı. 2 gemi konvoy rotasındaki buzlar nedeni ile arıza yaparak geri döndü. 3 Temmuz'da konvoy, Alman uçakları tarafından tespit edildi. Artık Tirpitz ile birlikte uçak ve U bot saldırıları bekleniyordu. Alman uçak saldırıları başladı. 4 Temmuz'da U botlar devreye girdi. 2 ticari gemi batırıldı, ancak konvoy yola devam etti. Londra'da savaş yorgunu Birinci Deniz Lordu Amiral Dudley Pound, Norveç'teki ajanlardan Tirpitz'in 3 Temmuz'da demir aldığı raporunu aldı. Bu onlara göre tek bir şey demekti. Tirpitz konvoyu saldıracaktı. Gerçekte ise, Tirpitz aslında Norveç'in daha da kuzeyine intikal edecekti. Konvoy'u arkadan takip eden muharebe gemileri Tirpitz ile mücadele edebilecek güçteydi, ancak Amiral kararsızdı. Karargâhı ile toplantı yaptı. Tüm karargâhı bir kişi hariç konvoyun bir arada olması gerektiğini söyledi. Ancak, Amiral Pound konvoyun dağılmasını emretti. Aynı gece konvoyu refakat eden gemilere üç defa konvoydan ayrılmaları ve konvoyu dağıtmaları emredildi. Konvoy komodorunun yapacağı bir şey yoktu. Konvoy gemi komutanı, ticari gemilere "sizi böyle bıraktığımız için üzgünüz, iyi şanslar, kanlı bir iş gibi gözüküyor" diye mesaj atarak refakatten çekildi.<sup>6</sup> Savunmasız gemiler düşmanın ellerine bırakılmıştı. Amiral Pound gemilerin münferiden daha başarılı olacağını düşünüyordu. Sonraki günlerde Alman U botları ve Hava Kuvvetleri devreye girdi, gün bitmeden 12 gemi, sonrakinde 2 ve 7 Temmuz'da 4 gemi daha Almanlar tarafından batırıldı. Sonunda Sovyetler Birliği'ne sadece 11 gemi ulaşabildi. Bunlardan üçü dönüş yolunda battı. Almanların en büyük konvoy zaferiydi. Churchill, konvoyu dağıtma kararını lanetledi. Bir daha asla olmayacağını söyledi. ABD'den Amiral Ernest

King, ABD gemilerinin bir daha İngilizlerle Kuzey Atlantik'te birlikte harekât yapmayacağını açıkladı. PQ-17'nin korunması için 50'den fazla gemi görevlendirilmişti, ama Almanlar gene de 24 gemi batırmayı başardı. Sovyetler bir konvoyda bu kadar gemi kaybedebileceğine inanmadı. 1942 sonunda kadar Sovyetler Birliği'ne yeni konvoy gönderilmedi. Savaş sonuna kadar daha kuvvetli koruma ve taktiklerle konvoylara refakat edildi. İngilizlerde korku yaratan adı ile olayları tetikleyen gemi Tirpitz, Kuzey Atlantik'te hiç müttefik gemileriyle karşılaşmadı. Sonunda, Kasım 1944'de 1200 denizcisi ile İngiliz Hava Kuvvetleri tarafından demir yerinde batırıldı. Tirpitz, tek mermi atmadan 24 ticari geminin batırılmasına neden olan gemi olarak tarihe geçti.

PQ-17 olayı tam olarak düşmanı olduğundan fazla kuvvetli görmenin bir sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır. Gelibolu ve HMS Prince of Whales düşmanı küçük görmenin bir sonucu iken, PQ-17 çok büyük görmenin sonucudur. Askerliği sanat yapan da değişen şartlara uyum sağlama yeteneğidir.

#### Kaynakça

- REGAN Geoffrey, Great Naval Blunders, Andre Deutsch, London, 2013, s. 244
- ZETTERLING Niklas ve TAMELANDE Michael, Tirpitz: The Life and Death of Germany's Last Super Battleship, Casemate Publishers, ABD, 2009, S 100
- <https://defenceindepth.co/2015/05/11/lessons-learned-from-gallipoli/>, (Erişim Tarihi: 7.09.2019)
- <http://www.forcez-survivors.org.uk/sinking2.html> (Erişim Tarihi: 31.08.2019)
- <http://history.navy.mil/browse-by-topic/wars-conflicts-and-operations/world-war-ii/>; [Express.co.uk](http://Express.co.uk); [weaponsandwarfare.com/](http://weaponsandwarfare.com/); [abc.net.au](http://abc.net.au)
- WIKIMEDIA COMMONS

# KUTUP KURALLARI

## (POLAR CODE)





Resim-1: Kutuplardan bir kare

Arktik bölgede, iklim değişiklikleri ile buzulların kalınlıklarının azalması ve buzullar arası mesafelerin artmasıyla, yılın belli aylarında ticari gemiler için alternatif rotalar oluşmaktadır. Bu yeni rotaların kullanımı ile, Los Angeles ve Rotterdam arasındaki yaklaşık 9000 deniz millik mesafe, 7000 deniz miline düşmüştür. Benzer fayda, Avrupa-Uzak Doğu rotaları için de geçerlidir. İntikal mesafelerini azaltan bu alternatif rotalar, aynı zamanda deniz haydutluğunun yaşandığı tehlikeli sulardan geçişteki risklerin de önüne geçilmesi yönünden cazip hale gelmektedir.

Bunlarla birlikte, kutup bölgesindeki iklim şartlarındaki olumsuzlukların, bir takım yeni tedbirlerin alınmasını da yanında getirmesi kaçınılmaz olmuştur. Kutup bölgelerinde seyirin başlıca olumsuzluklar şunlardır:

- Buzlanma ve aşırı soğuğun, personel ve cihazlar üzerine olumsuz etkisi,
- Uzun gece ve gündüz sürelerinin personel üzerindeki etkisi,
- Konumlama ve muhabere cihazlarının performansının azalması,
- Yetersiz hidrografik bilgiler,

- Kaza durumunda, müdahale ekiplerinin intikallerinde ve kurtarma operasyonunda yaşanabilecek güçlükler,
- Kutup bölgelerinde, çevrenin kirliliğe olan duyarlılığının ve çevrenin kendini yenileme süresinin yüksek olması.

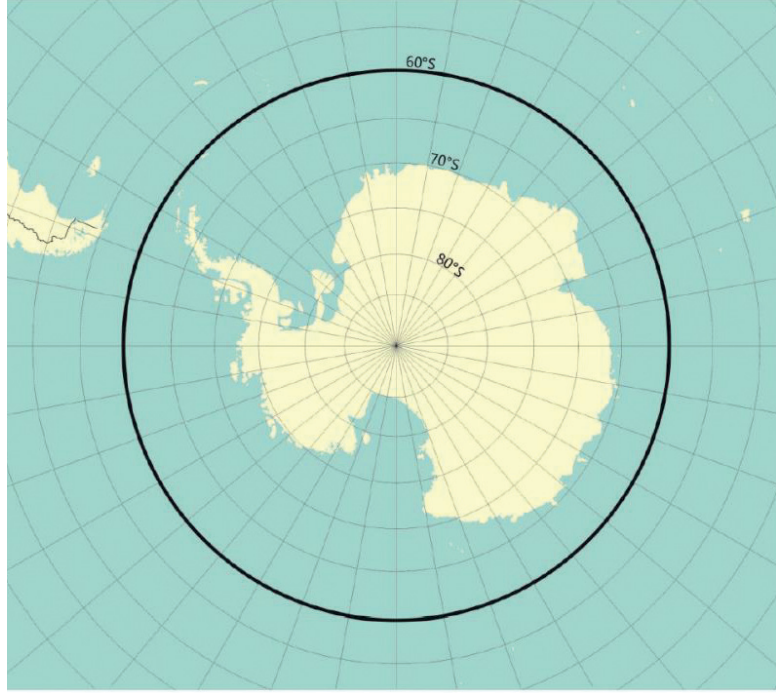
Buzulların erimesiyle, yeni bulunan petrol ve maden yatakları, arktik bölgenin jeopolitik önemini artıracak ve bu bölgeyi artık balıkçıların evi olmaktan çıkarıp, yakın zamanda ticari/askerî denizcilik faaliyetlerinin ilgi odağı haline getireceği görülmektedir. Arktik bölgenin yanı sıra, Antarktika bölgesinde de deniz trafiğinde önemli artışlar bulunmaktadır.

Kuzey Kutbu ve Antarktika sularının birtakım benzerlikleri olsa da, önemli farklılıklar da vardır. Kuzey Kutbu, kıtalar tarafından çevrelenmiş bir okyanus iken, Antarktika okyanusla çevrili bir kıtadır. Antarktika deniz buzu, yaz mevsiminde önemli ölçüde geri çekilmekte ve böylece Antarktika'da gemiler için daha tehlikeli olan çok yıllık-buzlar nispeten daha az görülmektedir. Tersine, Arktik Denizi buzulları birçok yaz mevsimini erimeden geçirebilir. Bu nedenle bu denizde ve miktarda çok yıllık-buz vardır.

Sert iklim şartlarına sahip, insan yerleşimlerinden uzak ve hassas çevre dengesi bulunan kutup bölgelerinde

çalışan gemilerin güvenliği ve iki kutup etrafında bozulmamış çevrenin korunması amacıyla, Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) tarafından kutup bölgelerine yönelik olarak bir düzenleme yapılması ihtiyacı hissedilmiştir. IMO tarafından hazırlanan ve kutuplarda seyir yapan gemilere yönelik yeni kuralları belirleyen "Kutup Kuralları" (International Code for Ships Operating in Polar Waters-Polar Code), Denizde İş Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (International Convention for the Safety of Life at Sea-SOLAS) ve Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesindeki (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships-MARPOL) kurallar çerçevesinde hazırlanarak kabul edilmiş ve 01 Ocak 2017 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

Kutup Kuralları; gemi tasarımı, inşası ve teçhizatını, eğitim, arama-kurtarma ve iki kutbu çevreleyen zor koşullarda gemi kullanımına ilişkin tüm hususları kapsamaktadır. "Polar Code", iki bölümden oluşmakta; Bölüm I-A "Emniyet" ile ilgili, Bölüm II-A "Çevre Kirliliği" ile ilgili zorunlu yükümlülükleri içermekte;



Harita-1 Kutup Kuralları İçin Antarktik Suları Sınırı

- Can kurtarma filikaları kısmen veya tamamen kapalı şekilde tasarlanır.
- Gemi personeli termik risklere karşı yeterince koruma sağlayan kıyafet giyer.
- Düşük sıcaklıklarda çalıştırılabilen yangın söndürme cihazları bulunmalıdır.
- Gemide "Polar Ship Certificate" ve gemiye ait "Polar Water Operational Manual" bulunmalıdır.
- Telsizler kutup çalışma sıcaklıklarına uyumlu olmalıdır.
- Köprü üstü vardiya personelinin, temel eğitimlerinin yanı sıra buzlu sularda seyir gibi ileri seviye eğitimleri de tamamlamalıdır.

Çevre Kirliliğine yönelik Kutup kurallarından bazıları şöyledir:

- Petrol/yağ veya bunları ihtiva eden karışımların denize dökülmesi yasaktır.
- Tüm petrol tankerlerinin çift cidarlı olması gerekmektedir.
- Deniz suyuyla doğrudan temas eden karinanın dışında yağlanması gerek parçalarda zehirli olmayan, biyolojik



Harita-2: Kutup Kuralları İçin Antarktik Suları Sınırı

Bölüm I-B ve Bölüm II-B'de ise, zorunlu yükümlülükler ilave olarak hazırlanan tavsiye niteliğindeki hususları kapsamaktadır.

Kurallardaki bölümler genel olarak; gemi yapısı, stabilite, su ve hava sızdırmazlığı, makine kurulumları, yangın emniyeti, can kurtarma teçhizatı, seyir emniyeti, muhabere, eğitim, petrol kirliliğinin önlenmesi, gemi kaynaklı diğer kirliliğin önlenmesi konularından oluşmaktadır. Örnek vermek gerekirse, Kutup Kuralları'ndaki "emniyet" ile ilgili bazı kurallar şöyledir:



Resim-2: Kutuplardan bir kare

olarak çözülebilen veya su bazlı yağların kullanılması önerilir.

- Kutup sularında özel durumlar dışında sintine suyunun boşaltılmasına izin verilmez.
- Gemide onaylı bir atık arıtma sistemi mevcutsa arıtılmış sular belirli alanlarda boşaltılabilir.
- Zehirli sıvı maddelerin veya bunları içeren karışımların dökülmesi yasaktır.
- Plastiklerin denize dökülmesi yasaktır.
- Gıda atıklarının buz üzerine dökülmesi yasaktır.
- Ufalanmış/öğütülmüş gıda atıkları (en fazla 25 mm), en yakın kara/buz alanına 12 NM dışında dökülebilir.
- Hayvan leşlerinin denize dökülmesi yasaktır.

Kutup bölgelerinde ulusal hak ve menfaatlerimiz doğrultusunda varlık göstermek veya İstanbul Teknik Üniversitesi Kutup Araştırmaları Uyg-Araştırma Merkezi koordinesinde yapılan Ulusal Antarktika Bilim Seferleri gibi bilimsel faaliyetlere destek olmak maksatlarıyla, müteakip dönemlerde kutup bölgelerine istinaden yapılabilecek seyirlerde, IMO tarafından çıkarılan Kutup Kuralları'nın, bölgede

faaliyet gösterecek gemiler için bir rehber olarak göz önünde bulundurulması önem arz etmektedir.

#### Kaynakça

- International Maritime Organization, Shipping in Polar Waters, <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx> [Erişim Tarihi: 18.03.2019].
- <https://www.deepnature.com/Antarktika-Turu/1188> [Erişim Tarihi: 30.04.2019].
- <http://www.hurriyet.com.tr/teknoloji/antarktikada-herkes-esit-sinirlar-yok-41011408> [Erişim Tarihi: 30.04.2019].
- <https://www.gq.com/story/go-to-antarctica-right-now> [Erişim Tarihi: 30.04.2019].
- <https://www.deepnature.com/Antarktika-Turu/1188>
- <http://www.hurriyet.com.tr/teknoloji/antarktikada-herkes-esit-sinirlar-yok-41011408>.
- <https://www.gq.com/story/go-to-antarctica-right-now>.
- <https://www.festtravel.com/kuzey-kutup-saat-kac>.



ISBN : 978-975-14-1395-6

İstanbul, Seçil Basım Yayın, Ekim 2017, 254 Sayfa,



Kitabımız bir giriş ve dört bölümden meydana gelen dili sade ve anlaşılır, içeriği konu bütünlüğü açısından belli bir düzeye sahip ve kapsadığı konuları iyi bir şekilde dile getiren bir eserdir.

Eserde öncelikle yöneticilik ile liderlik arasındaki ilişki ve lider bir kişinin iş hayatında nasıl davranışlarda bulunması gerektiği açıklanmıştır. Ardından lider kişide bulunması gereken temel özellikler ve Toplulukçu Türk kültürü ile bireyci Amerikan kültürleri arasındaki gerek iş hayatında, gerekse gündelik hayatta nasıl yönetim faaliyetleri gerçekleştirildiği belirtilmiştir. Ayrıca bir liderin hangi kültüre mensup olursa olsun, kendi çalıştığı veya yönetme sürecinde olduğu bir ortamda ilişkileri geliştirme ve uzlaştırma, insanları (astlarını) aktif hale getirebilmesi için öncelikle kendisinin duygusal dünyası ile astlarının ona bakışı gibi konular üzerinde durulmuştur. Böylece giriş bölümünde, hayata tutunmakta ve iş dünyasına bağlanmakta en önemli iki aktörden: Genetiğimiz ve kültürel genlerimizden bahsedilmiş, daha sonra bu iki faktörün iş hayatında bizim aktif olmamız için bizi hangi yönlerden etkilediği anlatılmıştır.

Birinci bölümde; genel hatları ile yönetici olmak ve yönetmek, lider olmak ve lider olarak vasıflandırılan kişinin duygu yapılarını içinde buldukları kültürlerin nasıl etkilendiği üzerinde durulmuştur. Ayrıca bir bireyin bireyci ya da toplulukçu kültüre mensubiyetine göre bireyi mutluluk kaynağına yönelten değerler ön plana çıkartılarak irdelenmiştir.

İkinci bölümde; liderin öncelikle özelliklerine (karakter ve sevgileri) değinilmiş, ardından bir liderde bulunması gereken güçlü yönler olan: Kararlılık, Dürüstlük, Cesaret, Kurum Kültürünü Benimsetme ile İletişim gibi özelliklerden bahsedilip Türkiye gibi toplumsal ülkelerde liderlik kavramının toplumun istekleri çerçevesinde nasıl şekillendiği açıklanmıştır. Burada aslında içerik olarak anlatılan şey: Yöneticiliğin bir kurumun ve toplumun iç yapısına yönelirken, liderliğin bir kurumun ve toplumun özellikle dış yapısı ile kültürüne göre şekillendiğinin ifade edilmesidir.

Üçüncü bölümde; lider bir şahsiyetin öncelikle içinde bulunduğu topluma uyum sağlaması, yani gerek onların yaşayış biçimleri gerekse onların düşünce yapılarını anlayabilmesi ile onlarla bütünleşebilmesi açıklanmıştır. Bu bütünleşmeden sonra ise lider kişinin kendisine yönelip liderin toplum değerleri doğrultusunda olumlu ve iyi yönde nasıl gelişim göstermesi gerektiği üzerinde durulmuştur.

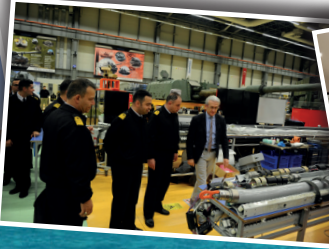
Dördüncü bölümde; daha çok bir liderin veya yöneticinin çalıştığı, ortamdaki davranışları sonucu kazanacağı olumlu veya olumsuz olarak atfedilen ilişkilerden bahsedilmiştir.

Hemen ardından insan ilişkilerinde güçlü ve olumlu davranışlar sergileyebilen ve bunu da hayat felsefesi haline getirebilen liderin iş hayatında daha başarılı olabileceği dile getirilmiştir. Buradan hareketle benim kendi düşüncelerime göre; bir lider için gerekli olan zekâ ve kendi duygusal dünyasının çalıştığı ortamın yapısına, duygusal düzeyine uygun olup olmadığı irdelenmelidir. Ayrıca, liderlerin ekip çalışmalarının odak noktası olmaları gerektiği ve kendi ekiplerindeki iletişim biçimleriyle zekâlarının düzeyini ekiplerine hissettirmeleri ile ekiplerini düzenli çalışır hâle getirmeleri görevinin de onlarda olması gibi hususlarını da bu bölümde incelenmesi okuyucuyu daha da aydınlatacağı kanaatindeyim.

Bu eserden sonuç olarak çıkarımlarımı şöyle dile getirebilirim: Eser Türk kültüründe yönetmek başlığıyla biz okuyuculara sunulmasına karşın iş hayatındaki liderlik ve Amerika Birleşik Devletleri'ndeki (ABD) iş kurumları ile Türkiye gibi toplumsal anlayışa sahip ülkelerdeki liderlik ve yönetim anlayışlarını değerlendirmektedir. Ayrıca, eser kendi içinde her zaman liderlerden ve onların sahip olması gereken vasıflardan bahsetmekte, liderlerde bulunması gereken yöneticilik vasıflarına yaklaşılmıyorsa, sadece liderin kendisine ve zekâ ile duygu dünyasına yönelmektedir. Ayrıca, bu eser kültürün şekillendirdiği bir liderin, yönetim anlayışını biz okuyuculara sunmakta ve sadece kültürler arası kıyaslama yöntemiyle, iş hayatı ile kurum içine yoğunlaşarak kurumlardaki kültürün ortaya çıkardığı yönetim anlayışını irdelenmektedir. Bu hâliyle eser, kendi adıyla içerik noktasında biraz çelişki içerisine girerek biz okuyucularda beklenen etki ve duygusal bağ ortaya çıkaramamaktadır. Ayrıca, eser içerisinde; lideri, sadece bireysel duygu ve düşünce yapısı bağlamında ele alıp, yönetim anlayışı tarafında sınırlı kalması, biz okuyucularda yöneticilik ve liderlik anlayışlarını aynı anda ele alamamıza sebebiyet vermektedir. Eserde baştan sona kadar liderlik ve yönetimden çeşitli şekillerde bahsedilip güncel yaşantıdan örnekler vermemesi aslında konu hakkında sadece yüzeysel düzeyde kalındığının kanıtıdır. Bunların yanında, eser içerisinde bazı sayfalarda grafiklere, karşılaştırmalara ve açıklamalara yer vermesi biz okuyucularda olumlu bir bilgi akışı sağlamaktadır. Bununla birlikte, yazar duygularını esere yansıtma konusunda, öncelikle iş hayatına ve kurum yapılarına bağlı kalarak insanların günlük hayattaki yönetim süreçlerine nasıl katıldıklarını, bilgilendirici bir yolla biz okuyuculara aktarma yolunu seçmiştir. Sonuç olarak, bu eser iş hayatındaki kurumların yönetiminde etkin olmak ve kurum içerisindeki prestij ve etkinliğini arttırmak isteyen ve aynı zamanda da yeni bilgiler edinmek isteyen kitle okuyucularına daha çok hitap eden bir eser olarak kaleme alınmıştır.



# DENİZ HARP ENSTİTÜSÜ FAALİYETLERİ



## 2019-2020 EĞİTİM ÖĞRETİM AÇILIŞ TÖRENİ (02 EKİM 2019)



## ŞEHİR İÇİ İNCELEME VE TETKİK GEZİSİ (07 KASIM 2019)



Sedef Tershanesi Ziyareti



Sedef Tershanesi Ziyareti

Deniz Harp Enstitüsü Komutanlığı'nda Komuta ve Kurmay Eğitimi almakta olan öğrenci subayların katılımıyla; 07 Kasım 2019 tarihinde Sedef Tershanesi'nde TCG ANADOLU, Yonca-Onuk Tershanesi'nde SAT Timler ve diğer ülkeler için yapılan hızlı botların inşa faaliyetleri ile HAVELSAN-Istanbul tesislerinde deniz platformları için yapılan Elektronik Sistemler yerinde görülerek incelenmiştir.

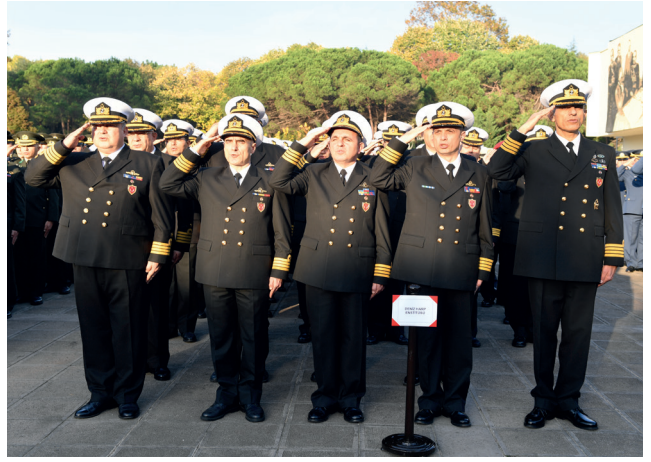


Yonca Tershanesi Ziyareti



HAVELSAN Ziyareti

## GAZİ MUSTAFA KEMAL ATATÜRK'Ü ANMA TÖRENİ (10 KASIM 2019)



10 Kasım 2019 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti'nin Kurucusu Ulu Önder Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK, ebediyete intikalinin 81'inci Yıl Dönümü özlemle, saygıyla ve minnetle anılmıştır.



## KARARGAH SUBAYLIĞI 5'İNCİ DÖNEM YURT İÇİ İNCELEME VE TETKİK GEZİSİ (12-15 KASIM 2019)

### ANITKABİR Ziyareti ve Çelenk Konulması



Deniz Harp Enstitüsü Komutanı, Öğretim Üyeleri ve KARSU 5'inci dönem Kursiyer Subaylar tarafından Anıtkabir ziyareti gerçekleştirilerek Ulu Önder Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK'ün kabrine çelenk sunulmuştur.





II. Büyük Milet Meclisi Müzesi Ziyareti





## Askeri Elektronik Sanayi (ASELSAN) Ziyareti





## Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Ziyareti



## KOMUTA VE KUMAY EĞİTİMİ YARATICI DÜŞÜNME ÇALIŞTAYI (11-15 KASIM 2019)



Deniz Harp Enstitüsü Komutanlığı'nda Komuta ve Kurmay Eğitimi almakta olan öğrenci subaylar tarafından; 11-15 Kasım 2019 tarihleri arasında öğrenci subayların karşılaştıkları problemleri doğru ve yaratıcı çözüm yolları ile çözebilme becerilerinin geliştirilmesi amacıyla Nar İnovasyon'dan Sayın Fatih ÇINA'nın katılımıyla "Deniz Harp Enstitüsünde Yaşam Kalitesinin Artırılması" ana temalı Yaratıcı Düşünme Çalıştayı icra edilmiştir.



## MAVİ VATAN'DAN AÇIK DENİZLERE DERGİSİ İÇİN YAZIM KURALLARI MAKALE VE KİTAP İNCELEMESİ METİN ŞEKİL ESASLARI

1. Yayın dili Türkçe'dir. Ancak İngilizce, Fransızca ve Almanca makale ve değerlendirme yazıları da yayımlanabilir. Türkçe makalelerin imla ve noktalamasında Türk Dil Kurumu kurumsal web sayfasında erişilebilen güncel sözlük ve yazım kuralları esas alınır. Gönderilen yazılar dil ve anlatım açısından bilimsel ölçülere uygun, açık ve anlaşılır olmalıdır. Gönderen makale, özet, kaynakça, dipnotlar dahil 7,500 kelime olmalıdır. Makalenin başlangıç kısmına yazılmış makale başlıklarında içeren 150 kelimeyi aşmayan özet ve beş anahtar kelime eklenmelidir.

2. Metinler **Times New Roman** karakteri kullanılarak, **11 puntoda** ve **1,5 satır aralığına** sahip olacak şekilde yazılmalıdır. Dipnotlar ise **9 punto** ve **1 aralıklı** yazılmalıdır.

3. Paragraf özellikleri hizalama iki yana ve satır aralığı 1,5 şeklinde olmalıdır. Sayfa numaraları ise altta verilmelidir.

4. Makalelerde kullanılacak alt başlıklar koyu yazılmalı ve rakam ile numaralandırılmalıdır.

5. Dipnotlarda atıflar aşağıdaki şekillerde verilmelidir

5.1. Kitaplara yapılan atıflarda yazar adı ve soyadı, **eser adı**, (varsa cilt numarası), (varsa çeviren), yayınevi, yayımlandığı yer, yayımlandığı tarih ve sayfa numarası aşağıdaki örneklere uygun olarak sırayla verilecektir.

**Tek yazarlı kitap:** Henry Kissinger, *Dünya Düzeni*, (çev. Sinem Sultan Gül), Boyner Yayınları, İstanbul, 2016, ss. 14-16.

**İki yazarlı kitap:** George Friedman ve Meredith Friedman, *Savaşın Geleceği-21. Yüzyılda Güç, Teknoloji ve Amerikan*

*Dünya Egemenliği*, (çev. Enver Günsel), Pegasus Yayınları, İstanbul, 2015, s. 114.

**Çok yazarlı kitap:** Pınar Bilgin vd., *Türkiye Dünyanın Neresinde?-Hayali Coğrafyalar, Çarpışan Anılar*, Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2015, s. 19.

**Çeviri:** Walter Isaacson, *Steve Jobs*, çev. Dost Körpe, Domingo Yayınevi, İstanbul, 2011, s. 540.

**Yazar bilgisi verilmemiş kitap:** "Türkiye ve Dünyada Yükseköğretim", *Bilim ve Teknoloji*, TÜSIAD Yayınları, İstanbul, 1994, s. 81.

**Çok ciltli kitap:** Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi* (çev. Halil Berktaş), Cilt: 1, Eren Yayınları, İstanbul 2000, s. 100.

5.2. Makalelere yapılan atıflarda yazar adı ve soyadı, "makale adı" (varsa çeviren), **yayımlandığı süreli yayının adı (italik)**, yayımlandığı yıl, cilt no (Romen)/sayı:, dergide yer aldığı sayfa aralığı, alıntının yapıldığı sayfa numarası aşağıdaki örneklere uygun olarak sırayla verilecektir. Ansiklopedi maddelerine yapılan atıflarda da makalelere atıf şekli kullanılacaktır.

**Tek yazarlı makale:** R. Kutay Karaca, "Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İlişkilerinde Doğu Türkistan Sorunu", *Gazi Akademik Bakış*, 2008, Cilt: 1, 219-245, s. 220.

**Derleme kitaplar ve bildiri kitaplarında bölüm/makale:** Engin Avcı, "Türkiye'de Terörizm ve Terörizmle Mücadele",

Gökhan Sarı ve Cenker Korhan Demir, (ed.), *Güvenlik Bilimlerine Giriş*, Jandarma Basımevi, Ankara, 2015, 281-310, s. 305.

**5.3. Konferanslarda Sunulan Tebliğler:** Dritan Egro, "Arnavutluk'ta Osmanlı Çalışmaları", *XIII. Türk Tarih Kongresi, Bildiriler, 4-8 Ekim 1999*, Cilt: I, TTK Yayını, Ankara, 2002, s. 14.

**5.4. İnternet Dergisinde Makale:** Hasan Koptallı, "Does frequency of online support use have an effect on overall grades?", *The Turkish Online Journal of Distance Education*, <http://tojde.anadolu.edu.tr/> (Erişim tarihi: 18.11.2009)

5.5. Tezlere yapılan atıflarda yayımlanmamış tezlerin başlıkları için *italik* kullanılmayacaktır. Yazar adı ve soyadı, tezin adı, tezin derecesi, tezin yapıldığı kurum ve enstitü, yapıldığı yer ve tarih, sayfa numarası aşağıdaki şekilde verilecektir.

Atasay Özdemir, Uluslararası Sistemdeki Etkin Aktörlerin İran'ın Nükleer Programına Yaklaşımları, *Doktora Tezi*, Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, İstanbul, 2013, s. 53.

**5.6.** İnternet üzerinden erişilebilen açık kaynaklara yapılan atıflar, aşağıdaki örneğe göre yapılacaktır.

T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, "Türkiye Ukrayna Anlaşması", <http://www.mfa.gov.tr/turkce/grouph/ikili/11.htm> (Erişim Tarihi: 14.07.2010).

**6.** Aynı kaynağa yapılan atıflarda yazar adı ve soyadı, age (adı geçen eser), agm (adı geçen makale) ve agy (adı geçen yayın) ifadesi ve sayfa numarası kullanılmalıdır. Aynı yazarın birden fazla eseri kullanılıyorsa yapılan atıflarda yazar adı ve soyadı, eserin yayım tarihi, age ifadesi ve sayfa numarası yazılmalı; yazarın aynı tarihten birden fazla eseri kullanılıyorsa, eser tarihinin yayına a, b, c harfleri konularak atıf yapılmalı ve bu durum kaynakçada da belirtilmelidir.

**7.** Ekler yazının sonunda verilecek ve altında belgenin içeriği ve kaynağına dair kısa bilgi yer alacaktır. Tablo ve şekiller (grafik dahil), Ekler kısmında verilebileceği gibi metin içerisine de yerleştirilebilir. Metin içerisinde verilmeleri durumunda tablo ve şekiller kendi içinde sıralanarak numaralandırılmalı (Tablo: 1, Şekil: 2 gibi) ve gerek bu

numara gerekse tablonun/ şeklinin içeriğine dair tanıttıcı başlık tablonun/ şeklinin üst orta kısmında verilmelidir. Tablo, şekil, grafik ve resim için alıntı yapılmışsa, mutlaka kaynak belirtilmelidir.

**8.** Aday makale metinlerinin sonlarında, alfabetik sıra ve alıntı türüne (kitaplar, makaleler, internet kaynakları vs.) göre tasniflenmiş kaynakça verilmesi gerekmektedir. Makale içi dipnotlardan farklı olarak soyisim büyük harflerle ve ilk sırada yazılmalıdır. Bu kaynakça makalenin yayımlanması durumunda metinde yer almayacak, makale değerlendirme sürecinin hızla yürütülebilmesi için kullanılacaktır.

KOPKALLI, Hasan, "Does frequency of online support use have an effect on overall grades?", *The Turkish Online Journal of Distance Education*, <http://tojde.anadolu.edu.tr/> (Erişim tarihi: 18.11.2009)

**9.** Makaleler, makale isminin yazdığı bir klasöre "World Belgesi" halinde konulacaktır.

**10.** Aynı klasörün içine "Görseller" adı altında bir klasör daha açılacak ve makale içinde geçen resimlerin, fotoğrafların, tabloların vs. orijinal boyutları konulacaktır. (Word içinde görsel kalitesi düştüğü için)

**11.** Makale içinde kullanılan her görselin altına açıklaması yazılacak ve görsellerin, alındığı sayfa, site (URL), erişim tarihleri dipnot halinde makale içinde kullanıldığı görselin altına yazılacak ve aynı zamanda kaynakça bölümünde de belirtilecektir.

**12.** Kullanılan görseller, şekiller, tablolar vs. dergide kullanılacak seviyede kaliteli ve anlaşılır olacaktır.

**13.** Kullanılan kaynakçalar ya da görseller herhangi bir siyasi ve ideolojik düşünceye yakınlık içermeyecektir. Mümkün olduğunca devletin yayın organları tarafından yayımlanan görsellerin seçilmesine özen gösterilecektir.

**14.** Kullanılan görsellerde yabancı dil olmayacak, gerekirse Türkçe'ye çevrilecektir.