



MAVİ VATAN

MAVİ VATAN'DAN AÇIK DENİZLERE



Sizlerle Buluşuyor...

MAVİ VATAN

MAVİ VATAN'DAN AÇIK DENİZLERE



Milli Savunma Üniversitesi

Deniz Harp Enstitüsü

Mavi Vatan'dan Açık Denizlere Dergisi

Yıl: 1 Sayı: 1

4 Aylık Süreli Yayın

İmtiyaz Sahibi

MSÜ Deniz Harp Enstitüsü Adına

Dz.Kur.Alb. Kıvanç KIRMACI

Genel Yayın Yönetmeni

Dz.Kur.Alb. Halil ÖZSARAÇ

Sorumlu Müdür

Dr.Dz.Alb. Murat Kağan KOZANHAN

Yayın ve İnceleme Kurulu

Dz.Kur.Alb. Halil ÖZSARAÇ

Dr.Dz.Alb. Murat Kağan KOZANHAN

İk.Yb. Hakan ÖZCAN

Dz.Yb. Gökçen FIRAT

Dz.Bnb. Emin YILMAZ

Dz.Atğm. Recep KÜÇÜKBİNGÖL

Sayfa Tasarım / Grafik Uygulama

Dz.Tek.Asb.Kd.Bçvş. Onur Melih DERELİ

İletişim

Tel: 0212 398 01 00 (3452)

E-Posta: mkozanhan@msu.edu.tr

Basıldığı Yer ve Tarih

Milli Savunma Üniversitesi

Kütüphane ve Dokümantasyon Daire Başkanlığı

Merkez Basım ve Yayınevi

Yenilevent / İSTANBUL

Sertifika No: 36431

Mart 2019

İÇİNDEKİLER

4

MAVİ VATAN'A HOŞ GELDİNİZ

6

DOĞU AKDENİZ DOĞAL GAZ BORU HATTI ve
YAŞANAN GELİŞMELER

10

GEMİ KAYNAKLI DENİZ KİRLİLİĞİNİN TÜRK HUKUK
SİSTEMİNDEKİ YERİ ve TAZMİN ESASLARI

14

DUYGUSAL ZEKÂNIN SAVAŞ GEMİSİ
KOMUTANLARI İÇİN ÖNEMİ

18

RUSYA FEDERASYONU
DENİZ KUVVETLERİ STRATEJİSİ

22

FALKLAND HARBİ
İNGİLİZ DENİZALTI HAREKÂTI

26

GEÇMİŞTEN HATALAR,
GELECEĞE DERSLER

32

AMİRAL ZHENG HE ve
ÇİN'İN 7 KEŞİF SEYRİ

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 fikirleridir. Milli Savunma Üniversitesi Deniz Harp Enstitüsü Komutanlığının resmi görüşü değildir.



36

**KÜRESEL EĞİLİMLER:
GELİŞİMİN İKİLEMİ**

42

**İNSANSIZ SUÜSTÜ ARAÇLARININ
TARİHSEL GELİŞİMİ**

46

**BOMBA İMHA TEKNOLOJİLERİNİN
SU ALTI YÖNELİMİ**

50

**ATATÜRK'ÜN CEPHELERDE VERDİĞİ
DÖRT ÖZEL EMİR**

56

**AMFİBİ GEMİLER, MODERN AMFİBİ HAREKÂT KONSEPTLERİ
ve ANADOLU**

60

DENİZCİLER ve HALATLAR

64

BİR DENİZ SUBAYININ ÖZELLİKLERİ

66

**DENİZ HARP ENSTİTÜSÜ
FAALİYETLERİ**

MAVİ VATAN

MAVİ VATAN'DAN AÇIK DENİZLERE

1995 yılının Aralık ayıydı.

8 aylık oğlumdan ilk defa bu kadar uzun ayrı kalmanın ve yeni yıla beraber giremeyeceğimin hüznüyle TCG Gurbet'in subay salonunda otuyordum. İl Komutan olarak yeni yılı gemide personelle nasıl kutlarız diye düşünürken, haberlerde bir geminin Turgutreis önlerindeki kayalıklara oturduğunu duydum. "Acaba bizim Sahil Güvenlik botları yardıma gitti mi, gemi kurtarıldı mı?" diye aklımdan geçirdim.

Ertesi gün subay salonunda sohbet ederken dünkü olaydaki geminin Figen Akad olduğunu, yanına önce Yunan sahil güvenlik botunun geldiğini, ancak bir Türk gemisi tarafından kurtarılarak Güllük Limanına çekildiğini öğrendim. Olacakları o günden tahmin etmek imkânsızdı.

Yeni yıla girmiştik, ortam nispeten sakindi. Ta ki, Ocak ayında Yunan basınında çıkan haberleri duyana kadar. Belli ki, sular ısınacaktı. 26 Ocak 1996 tarihinde basında "Yunanlı bir din adamı, Kalimnos Adası Belediye Başkanı, iki gazeteci ve Ada'nın polis komiserinin Kardak Kayalıkları'na çıkarak Yunan bayrağı diktiği" haberinin ardından, 27 Ocak günü Hürriyet gazetesinin iki muhabirinin kayalıklardaki Yunan bayrağını indirmesi ve yerine Türk bayrağını dikmesi ülkede ve bizde gerginliği arttırmıştı.

29 Ocak Pazartesi sabahı Güllük'e intikal emrini aldık. O gün, izinde olan iki astsubayımı çağırmanın gerekiyordu. O dönem cep telefonu şimdiki gibi yaygın değildi. Kendilerine bir türlü ulaşamıyordum. Sonra eşimi aradım, onu da heyecanlandırmadan seyre çıkacağız diyerek lojmanda oturan astsubaylarımın adreslerini verdim ve evlerine giderek onların yarın sabah erken saatlerde Güllük'te olmalarının gerektiğini söyledim.

Ardından TCG Gurbet ve TCG Fırtına, birlikte bölgeye süratle intikale geçtik. Yorucu ve stresli bir görevin bizi beklediğini hissetmiştim. İki hücumbot hava kararırken Güllük Limanı'na yanaştık. Bir-iki saat sonra TCG Fırtına seyre tekrar kalktı. Başçarkçı ile birlikte geminin hazırlıklarını bir kez daha kontrol ettik.

Denize çıkıyorduk, ama sonuçlarının ne olacağını hiçbirimiz bilmiyorduk. Komutan durumun ciddiyetini önce subaylara açıkladı. Sonra astsubaylarla konuştuk. Personelin zihinsel olarak hazırlanması çok önemli idi.

MAVİ VATAN'A

Krizin ne kadar süreceğini, denizde ne kadar kalacağımızı bilmiyorduk. Benim aklım topçu astsubayım ile atış kontrol astsubayımdaydı, gelebilecekler miydi? Beklenen kalkış emri geldiğinde henüz güneş doğmamıştı. Limandan avara ederken kış üstünde bulunuyordum. İskeleden 2000-3000 yarda uzaklaşmıştık ki, bir düdük sesi ve uzaktan sesler duydum. Astsubaylarım bir balıkçı teknisinin içinde bize doğru geliyorlardı. Çok sevinmiştim, geminin hem tecrübeli hem de en sevilen personeliydiler.

Zaman su gibi akıyor, sürekli emirler geliyordu. Akşam karanlığıyla gerginlik ve bölgedeki gemilerin sayısı artmıştı. Uzun bir süre bize tahsis edilen bir Yunan savaş gemisini güdümlü mermi angaje mesafesinden tutacak şekilde takip ettik. Daha sonra Gümüslük ve Turgutreis arasındaki ada ve adacıkların civarında karaya yakın konumda beklemeye başladık. Tüm personel savaş yerlerinde miğfer ve can yeleklerini giymiş bekliyorduk. **Muhtemel bir harp için hazırдық!**

Savaş Harekât Merkezinde bulunan Komutan'dan gelen emirlere göre gemiye köprüüstünden kumanda ediyordum. Saatler gece yarısını geçmişti, Kardak'a SAT'ların çıkacağını öğrendik. Nefeslerimizi tutmuş beklerken Komutanın "**baş topun soğutma suyunu açın**" komutunu duydum. O an gözümün önüne 8 aylık oğlum geldi. Onu bir daha görebilecek miydim?

Biraz zaman geçmişti ki, yüksek süratle adacıklardan birine yaklaşmamız ve gece görüş imkânımızı kullanarak SAT'ların sağ salim Ada'da olup olmadığının teyidi istenmişti. Ada'ya yaklaşırken zamanın nasıl geçtiğini hatırlamıyorum, ancak Savaş Harekât Merkezinden SAT'ların adada sağ olduklarını duyduğumda çok sevinmiştim.

Ada üzerinde dolaşan Yunan helikopterinin daha sonra düştüğü haberi geldiğinde, gene sinirler gerilmişti. Sabahın ilk ışıklarıyla birlikte ortam sakinleşmeye ancak deniz ve hava hırçınlaşmaya başlamıştı. İki RÜZGÂR sınıfı hücumbot, adacıklar iskelemizde kalacak şekilde yüksek süratle bayrağımızı selamlayarak kuzeye yükseldik. Yorgun ama huzurluyduk. Kriz bir çatışmaya dönmeden sonuçlanmıştı.

Düsturu "**Yurtta Sulh, Cihanda Sulh**" olan bir ordunun mensubu olarak harbe her daim hazırдық, ancak her daim barıştan yana idik. Türk bahriyesinin bölgede istikrarın güvencesi olduğunun farkında idik.

HOŞ GELDİNİZ



"Mavi Vatan"ın yılmaz savunucusu idik.

Bu uğurda her türlü fedakârlığa hazırдық.

Biliyorduk ki, subaylık mesleği fedakârlık mesleği idi.

Subaylık mesleği cesaret mesleği idi.

Dün olduğu gibi bugün de; Afrin'de, El Bab'da, Akdeniz'de, Ege'de, Karadeniz'de, Hint Okyanusu'nda, Atlas Okyanusu'nda kısacası dünyanın dört bir yanında görev yapan donanma personeli bunun yaşayan ispatıdır.

Bugün rehberimiz olan cesaret ve fedakârlık kavramları bize Mustafa Kemal'den, İsmet İnönü'den, Kazım Karabekir'den mirastır. Türk subayı bu düsturu Rauf Orbay'dan, Fahrettin Altay'dan almıştır.

Bu öğreti bugün Deniz Harp Enstitüsü'nün rotasının belirlenmesinde başat rolü oynamaktadır. Deniz Harp Enstitüsü; Deniz Kuvvetlerine üstün nitelikli Kurmay Subay ve Karargâh Subayı yetiştirmek amacı doğrultusunda, geniş tabana yayılmış, kademeli ve performans odaklı yeni bir sistem hedefiyle hızla teşkilatlandıktan sonra, yoğun ve başarılı bir yılı geride bırakmıştır.

Eğitim felsefemiz; tek vatan, tek ulus, tek devlet, tek dil, tek bayrak ve Atatürk milliyetçiliğine bağlı, onun ilkelerini ödün vermeden özümsemiş, düşünüp teklifte bulunabilen, araştırıp fikir ve strateji üretebilen, liderlik özellikleri gelişmiş, hızlı ve doğru karar verebilen, askeri nezaket ve terbiye kurallarını uygulayan, yüksek seviyede bilgiye sahip, iyi insan, iyi vatandaş, iyi asker, iyi denizci özellikleri bulunan, çok başarılı karargâh subayları ve seçkin kurmay subaylar yetiştirmektedir.

Görev üzerinden eğitimlerine devam eden öğrenci subaylarımızın, birliklerinden ayrı kaldıkları süre zarfında görevlerini devralan silah arkadaşlarının ve aile sorumluluklarını üstlenen değerli eşlerinin destek ve fedakârlıkları sayesinde, geleceğin üstün vasıflı komutanlarını yetiştirmekte olmanın heyecanını ve gururunu hep birlikte yaşıyoruz.

Eğitimler süresince, öğrenci ve kursiyer subaylarımızın, iyi analiz yapabilme ve doğru kararlar verebilme yetenekleri artmış, çağdaş, zamanla çağrı da aşan bilgi ile donatılmaya hazır, başta "Mavi Vatan" olmak üzere tüm denizlerde alınacak zorlu görevlerde, Türkiye Cumhuriyeti'nin hak ve çıkarlarını özenle ve ödünsüz

uygulayan, cesur, inisiyatif ve sorumluluk sahibi, sorgulama alışkanlığı olan, kendini sürekli geliştiren, tarihinden ders çıkaran, disiplinli, iletişim ve eş güdüm içinde çalışmaya önem veren, güvenli "Birer Gelecek" olmaları için Deniz Kuvvetlerinin ve Milli Savunma Üniversitesinin her seviyesinde gösterilen yoğun çaba nedeniyle Deniz Harp Enstitüsü olarak şükran dolu duygular içerisindeyiz.

Değerli öğrencilerim,

Önceki nesillerin ve bizlerin, hak ve menfaatlerimizi korumak üzere kurduğu donanmamızın bölgede barış ve huzuru tesis etmek gerçeğinden yola çıkarak "açık denizlere doğru" yol almasını sağlamak asli görevlerinizdendir.

"MİLGEM felsefesini" devam ettirerek, silah/sistem ve platformlarımızı her geçen gün daha milli bir yapıya kavuşturma görevi omuzlarımızdadır.

Dergimiz vasıtası ile belirtmek isterim ki, gecelerini gündüzlerine katarak yürüttükleri çabalarını yakından izlediğimiz sizlerin aldıkları eğitimin hakkını vereceğinize ve Mustafa Kemal ATATÜRK'ün "Denizci Türkiye" rotasında ilerleyeceğinize olan inancımız tamdır.

Büyük önder ATATÜRK'ün ifade ettiği gibi; "Dinlenmemek üzere yola çıkmaya karar vererler, asla yorulmazlar." Biliniz ki, sorumluluklarınız çok, yolunuz ise uzun ve çetindir. Ancak bu ülke için kendini feda eden kahraman şehit ve gazilerimiz sizin dayanak noktanız ve gücünüz olacaktır. Onlara ve Türk milletine karşı olan borcunuzu asla unutmayınız.

Çıkarlarımızın korunması için, biz dün Kardak'ta idik, yarın siz tüm denizlerde olacaksınız.

Bu duygular ile hepinizin gözlerinizden öpüyorum.

Hazırladığımız yazıların açık bilgi kaynağı olarak daha geniş bir kitlenin görüşlerine sunulması için yayınlamaya başladığımız "Mavi Vatan'dan Açık Denizlere" isimli dergimizin; Milli Savunma Üniversitemize, Enstitümüze ve okuyucularımıza hayırlı ve faydalı olmasını dilerim.

Yolunuz açık olsun.

Kıvanç KIRMACI

Dz.Kur.Alb.

Deniz Harp Enstitüsü Komutanı

DOĞU AKDENİZ DOĞAL GAZ BORU HATTI



ve YAŞANAN GELİŞMELER

Bugün Doğu Akdeniz'de, çeyrek yüzyıl önce kimsenin öngöremediği hidrokarbon rezervleri tespit edilmiştir. Toplam değeri üç trilyon Amerika Birleşik Devletleri (ABD) dolarını bulan doğal gaz rezervlerinin, bugünkü tüketim miktarlarıyla Türkiye'nin yaklaşık 572 yıllık doğal gaz ihtiyacını karşılayabileceği ifade edilmektedir.¹

Bu büyüklükteki bir rezervin sahip olduğu ekonomik değer, Doğu Akdeniz'i hem bir cazibe merkezi hem de yeni bir rekabet alanına dönüştürmüştür. Gerek bölge ülkelerinin son yıllarda artan çabaları gerekse bölge dışı güçlerin Doğu Akdeniz'e yönelik artan faaliyetleri bu durumu teyit eder niteliktedir.

Doğu Akdeniz'deki enerji pastasından pay alma çabası, yalnız kaynaklara sahip olmak ile sınırlı değildir. Hidrokarbon rezervlerinin araştırılması, işletilmesi, çıkartılması, taşınması ve depolanması amacıyla birçok sektör bu pastadan pay alma çabasındadır.

Sürdürülebilir bir enerji politikasının uygulanabilmesi için enerjinin, kesintisiz, güvenilir, temiz ve ucuz olarak temin edilmesi temel ilkeler olarak kabul görmektedir. Enerji arz ve talep güvenliğinin bir güvenlik sorunu oluşturduğu günümüz dünyasında, Orta Doğu başta olmak üzere yaşanan uluslararası krizlerin birçoğunun temelinde enerji kaynaklarının paylaşımı yatmaktadır.

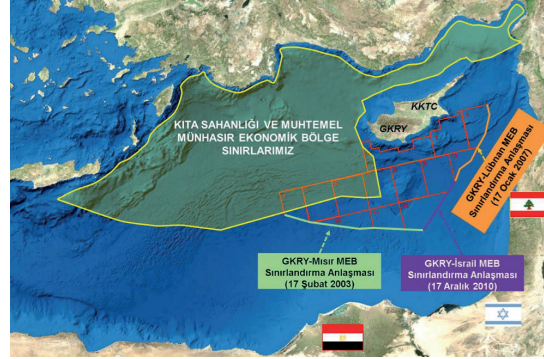
Doğu Akdeniz'deki yeni enerji kaynakları ile bu kaynakların pazarlara çıkış yollarının kontrolü üzerinden sürdürülen rekabet ise bölgedeki gerilimi çatışmaya dönüştürebilecek potansiyele sahiptir. Kıbrıs Sorunu'na yönelik çözümsüzlükten beslenen ve uluslararası hukuka aykırı olarak 2004 yılında Avrupa Birliği (AB) üyesi olan Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GRKY), Kıbrıs Adası'nın deniz yetki alanlarını tek başına sahiplenmeye çalışmakta ve Kıbrıs Sorunu'nun deniz ortamını da içerecek şekilde genişlemesine sebep olmaktadır.

Ada üzerinde tek söz sahibi devlet olduğunu iddia eden GKRY, enerji odaklı gelişmeler paralelinde, özellikle 2003 yılından itibaren, deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda çevre ülkeleri nezdinde girişimlerde bulunmuştur.

GKRY, Yunanistan'ın ileriye sürdüğü prensiplere paralel olarak, deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında, "ortay hat"

prensibini esas alan ve adalara ana kararlar ile eşit oranda deniz yetki alanı veren bir tutum sergilemektedir. GKRY bu doğrultuda;

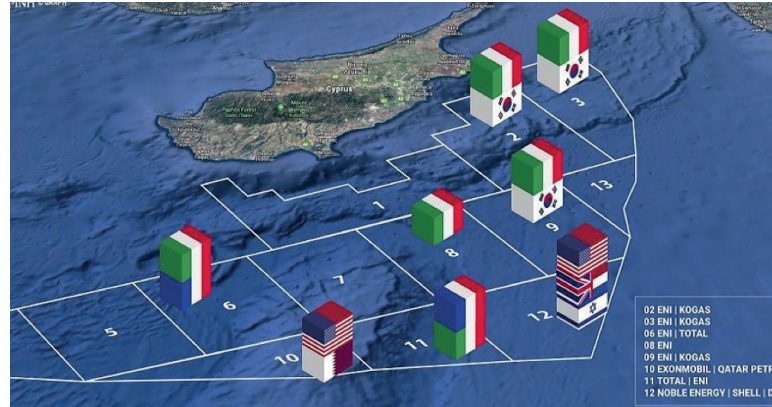
- 17 Şubat 2003 tarihinde Mısır, 17 Ocak 2007 tarihinde Lübnan ve 17 Aralık 2010 tarihinde ise İsrail ile ortay hat esasına dayalı Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) sınırlandırma anlaşmaları imzalamış,²



Harita-1 GKRY Tarafından Bölge Ülkeleri ile Yapılan Deniz Yetki Alanlarına Dair Sınırlandırma Anlaşmaları

- 02 Nisan 2004 tarihinde Meclisi'nden geçirdiği yasayla "Kıbrıs Cumhuriyeti" adına MEB ilan etmiş ve Birleşmiş Milletlere (BM) deklare etmiştir.

Diğer yandan GKRY, Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin (KKTC) haklarını gasp edecek şekilde sözde MEB ilan ettiği bölgede, hidrokarbon ihaleleri açmakta ve bu sahalarda 3'üncü ülkelere ait enerji şirketlerine ruhsatlar vermektedir.



Harita-2 GKRY Tarafından Yapılan Ruhsat İhaleleri

1 Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığının verilerine göre Türkiye'nin yıllık doğal gaz ihtiyacının 45 milyar metreküp, yıllık petrol tüketiminin ise 35 milyon ton olduğu dikkate alındığında; Doğu Akdeniz'de bulunan ortalama yaklaşık 15-20 trilyon metre küp doğal gazın, Türkiye'nin yaklaşık 572 yıllık ihtiyacını karşılayabilecek bir potansiyele sahip olduğu hesaplanmıştır.

2 Cihat Yavcı, "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu ve Türkiye", Bilge Strateji, No. 4 (6), 2012, s.17. (Erişim Tarihi: 29.01.2019).

GKRY, söz konusu faaliyetlerinin yanı sıra, bu bölgeden elde edilecek doğal gazın Avrupa'ya nakline yönelik olarak gerek Yunanistan ve gerekse diğer enerjide dışa bağımlı Avrupa ülkelerinin desteği ile Eastern Mediterranean Gas Pipeline (EastMed) Boru Hattı Projesi'ni hayata geçirmeye çalışmaktadır. Ancak, söz konusu boru hattı projesi, yaklaşık 7 milyar ABD doları gibi yüksek bir maliyetinin olması ve güzergâh olarak Türkiye'nin kıta sahanlığından geçmesi gibi önemli engeller ile karşı karşıyadır.

GKRY'nin deniz yetki alanlarının paylaşımı konusunda 2003 yılından bu yana uyguladığı temel strateji, Türkiye'den gelebilecek baskıları hafifletmek amacıyla, bölge ülkeleri ve bölge dışı aktörleri yanına çekerek ülkemize karşı geniş bir cephe oluşturmaktır. Bu çerçevede, özellikle Yunanistan, İsrail ve Mısır ile geliştirdiği ilişkiler ön plana çıkmaktadır.



Harita-3 EastMed Boru Hattı Projesi

GKRY ayrıca, Doğu Akdeniz'de sözde MEB'i içinde icra edilen askeri faaliyetlerden istifade ederek; savunma, sınırlandırma ve enerji anlaşmaları yaptığı diğer ülkeleri kendi destekçisi olarak göstermeye çalışmaktadır.

Enerji denklemine ise, bölgede son dönemde keşfedilen rezervler ile EastMed gibi projelerin hayata geçirilmesinde yaşanabilecek sorunlar, doğal gazın Avrupa pazarlarına taşınmasında Mısır'ı ön plana çıkarmaktadır.

Doğu Akdeniz'de hidrokarbon kaynaklarına yönelik, GKRY ile Mısır arasında 125 milyar m³ doğal gaz³ içerdiği tahmin edilen ve GKRY'nin sözde MEB'inde yer alan Afrodit Yatağı'ndan çıkarılacak doğal gazın Mısır'a nakli için boru hattı inşasında, anlaşmanın sağlandığına yönelik haberler açık kaynaklarda yer almıştır.⁴

Diğer yandan, Noble (ABD), Delek (İsrail) ve East Gas (Mısır) enerji şirketlerinin, İsrail'in Tamar ve Leviathan yataklarından çıkarılacak doğal gazın bir başka boru hattı ile Mısır'a taşınması konusunda uzlaştığı⁵ ve Mısır'ın Zohr ve Noor sahalarında yaklaşık 3,4 trilyon m³ doğal gazın tespit edildiği ifade edilmektedir.

GKRY'nin sözde MEB'inde yer alan Afrodit Yatağı'ndan çıkarılan doğal gazın boru hattı ile Mısır'a taşınmasına yönelik olarak iki ülke arasındaki anlaşma, 19 Eylül 2018 tarihinde imzalanmıştır.⁶ Söz konusu parseldeki rezervin işletilmesi, Noble, Shell ve Delek şirketlerine verilmiştir.⁷

Ayrıca, İsrail'in Tamar ve Leviathan yataklarından çıkarılacak gazın Mısır'a taşınması bağlamında, Noble, Delek ve East Gas (Mısır) firmaları arasında varılan uzlaşma çerçevesinde; mevcut East Mediterranean Gas (EMG) hattı üzerinden Mısır'a 15 milyar ABD doları değerinde doğal gaz transfer edileceği, bu gazın Mısır'daki elektrik terminallerinde kullanılabileceği veya atıl durumdaki sıvılaştırma terminalleri üzerinden dış piyasalara satılabileceği, 2012 yılında iptal edilen anlaşma nedeniyle Mısır'a kesilen 1,76 milyar ABD doları⁸ tutarındaki cezanın ise 15 yıllık vadeye yayılacağı ve doğal gazın ihracatına ise 2019 yılında başlanmasının hedeflendiğine dair haberler de basında yer almaktadır.⁹

Bu gelişmeler neticesinde, geleceğe yönelik değerlendirme yapıldığında; 2011 yılında başlayan sondajlar sonucunda doğal gaz rezervi tespit eden, ancak halen bunu işletemeyen

3 Mısır, 2017 yılı rakamlarına göre yaklaşık 56 milyar m³ doğal gaz tüketmektedir.

4 "Cyprus, Egypt sign deal to transport gas via subsea pipeline" başlıklı haber. <https://www.offshoreenergytoday.com/cyprus-egypt-sign-a-deal-to-transport-gas-via-subsea-pipeline>. (Erişim Tarihi:29.01.2019).

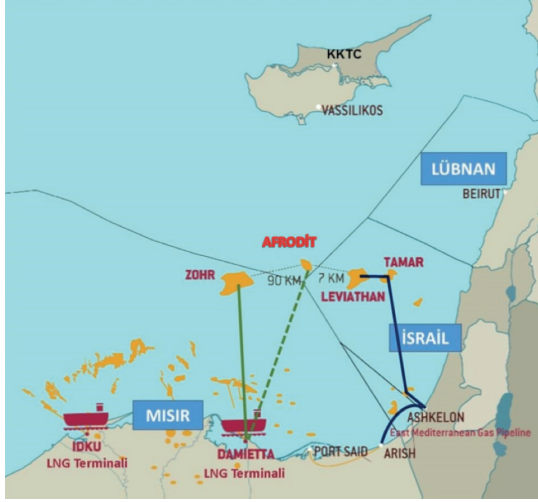
5 "Delek, Noble and Egypt said to put final touches on gas deal" başlıklı haber. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-08-08/delek-noble-and-egypt-are-said-to-put-final-touches-on-gas-deal>. (Erişim Tarihi:29.01.2019).

6 "Cyprus, Egypt sign gas pipeline agreement" başlıklı haber. <https://cyprus-mail.com/2018/09/19/cyprus-egypt-sign-gas-pipeline-agreement>. (Erişim Tarihi:29.01.2019).

7 "Cyprus, Egypt commit to new gas pipeline with intergovernmental deal" başlıklı haber. <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/natural-gas/092018-cyprus-egypt-commit-to-new-gas-pipeline-with-intergovernmental-deal>. (Erişim Tarihi:29.01.2019).

8 Bu ceza daha sonra varılan anlaşma ile 470 milyon dolara düşürülmüştür.

9 "Delek, Noble and Egypt sign US\$518m EMG pipeline deal" başlıklı haber. <https://www.businesstimes.com.sg/energy-commodities/delek-noble-and-egypt-sign-us518m-emg-pipeline-deal>. (Erişim Tarihi:29.01.2019).



Harita-4 Doğu Akdeniz'deki Mevcut ve Muhtemel Doğal Gaz Boru Hatları

GKRY'nin, gelecek dönemde doğal gaz ihraç edebilecek konuma gelebileceği ve asgari 4-4,5 milyar ABD doları gelir elde edebileceği öngörülmektedir.

Diğer yandan, bölgede doğal gaz rezervlerinin tespit ve üretimine ilk başlayan ülke olan, ancak pazar bulmakta zorlanan İsrail'in de doğal gaz ihraç eden ülke konumuna gelebileceği değerlendirilmektedir.

Mısır ise hem iç tüketime yönelik doğal gaz ihtiyacını düşük maliyetle karşılayabilecek hem de Doğu Akdeniz'de enerjide transit ülke konumuna gelebilecektir.

Bununla birlikte;

-GKRY ile İsrail ve Mısır arasındaki enerji tabanlı iş birliğinin, hâlihazırda üç ülke arasında oluşturulmuş olan siyasi mekanizmayı daha da kuvvetlendirebileceği,

-Doğu Akdeniz'deki yeni doğal gazın Avrupa'ya ulaşmasının, AB'nin Rus gazına olan bağımlılığını bir nebze olsun azaltabileceği,

-Mısır'ın transit ülke konumuna gelmesinin ise EastMed Boru Hattı Projesinin geleceğini önemli derecede etkileyebileceği değerlendirilmektedir.

Doğu Akdeniz'e yönelik geliştirilecek politikalarda, gelecek nesillerimizin de haklarının olduğunu hatırlatarak;

-Bölgedeki meşru hak ve menfaatlerimiz ile KKTC'nin hak ve menfaatlerini korunmasına yönelik, ilgili tüm kurumların dâhil olduğu stratejik bir yol haritasının oluşturulması,

-Bu kapsamda, Doğu Akdeniz'de ivedilikle MEB ilan edilmesi,

-Libya ile deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına yönelik anlaşma imzalanması,¹⁰

-KKTC tarafından Türk Petrolleri Anonim Şirketi'ne verilen ruhsat sahalarında araştırma ve sondaj faaliyetlerine başlanması,

-Türkiye aleyhine oluşturulmuş olan Yunanistan-GKRY-İsrail-Mısır ittifakının karşısında yeni ittifaklar oluşturulmasına yönelik girişimlerde bulunulması,

-Son kertede, "Mavi Vatan"daki hak ve çıkarlarımızın korunmasına yönelik fırsat ve risklerin iyi ölçüldüğü, sürekli, sürdürülebilir, tutarlı, çok yönlü ve dengeli politikalar geliştirilmesinin gerektiği değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

1. YAYCI, C., "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu ve Türkiye", Bilge Strateji, No. 4 (6), 2012.
2. YAYCI, C., "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasında Libya'nın Rolü ve Etkisi" Güvenlik Stratejileri Dergisi, 7, 2015.
3. "Cyprus, Egypt sign deal to transport gas via subsea pipeline" <https://www.offshoreenergytoday.com/cyprus-egypt-sign-a-deal-to-transport-gas-via-subsea-pipeline>. (Erişim Tarihi:29.01.2019).
4. "Cyprus, Egypt sign gas pipeline agreement" <https://cyprus-mail.com/2018/09/19/cyprus-egypt-sign-gas-pipeline-agreement>. (Erişim Tarihi:29.01.2019).
5. "Cyprus, Egypt commit to new gas pipeline with intergovernmental deal" <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/natural-gas/092018-cyprus-egypt-commit-to-new-gas-pipeline-with-intergovernmental-deal>. (Erişim Tarihi:29.01.2019).
6. "Delek, Noble and Egypt sign US\$518m EMG pipeline deal" <https://www.businesstimes.com.sg/energy-commodities/delek-noble-and-egypt-sign-us518m-emg-pipeline-deal>. (Erişim Tarihi:29.01.2019).
7. "Delek, Noble and Egypt said to put final touches on gas deal" <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-08-08/delek-noble-and-egypt-are-said-to-put-final-touches-on-gas-deal>. (Erişim Tarihi:29.01.2019).

10 Cihat Yaycı "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasında Libya'nın Rolü ve Etkisi", Güvenlik Stratejileri Dergisi Sayı:7 2015, s.38 .

GEMİ KAYNAKLI DENİZ KİRLİLİĞİNİN

TÜRK HUKUK SİSTEMİNDEKİ YERİ VE TAZMİN ESASLARI



Tarihten günümüze; ticaret, seyahat, keşif, fetih gibi birçok farklı maksatlar için kullanılan, uygarlıkları ve kültürleri birbiri ile buluşturan/yaklaştıran bir vasıta olarak da tanımlanan denizler, üzerinde dünya çapında yapılan ticaretin yaklaşık olarak %85'inin gerçekleştiği, karayoluna kıyasla çok daha fazla miktarlarda emtianın taşınması ve yüksek karlılığına bağlı olarak insanlığın ilk ticarete başlamasından günümüze kadar ilgi duyulan bir ticari faaliyet alanı olmuştur. İnsan ve hayvan gücüne dayalı üretimden, makine gücüne dayanan üretime geçiş olarak tanımlayabileceğimiz "Endüstri Devrimi", 18'inci yüzyılda İngiltere'de dokuma sektöründe ortaya çıkarak tüm sektörlere olduğu gibi deniz ve denizcilik sektörüne de sıçramıştır.

Üretimin makinelerle yapılmasına bağlı olarak, çok fazla miktarlarda üretilen ürünlerin hızlı bir şekilde pazarlara ulaştırılması sorunu ve endüstriye ham madde tedarik ihtiyacı hâsıl olmuş, eski zamanlarda olduğu gibi uygun hava ve deniz koşullarını beklemek yerine; istenildiği zamanda, istenilen yerden, istenilen yere üretilen ürünler ile üretim için gerekli ham maddelerin en hızlı şekilde ulaştırılması ihtiyacı gündeme gelmiştir. Dönemin teknolojisine bağlı olarak, mevcut olan yelken teknolojisi açık biçimde yetersiz kalmıştır. Bu sebepten kara taşımacılığında kullanılan buhar gücünün denizlerde de kullanılabilir hale gelmesi zorunlu olmuştur. Böylelikle, denizler üzerinde makine ile seyredabilen gemilerin gelişmeleri hızla artarak çok çeşitli gemi tipleri dizayn edilmiştir.

Sanayi devrimi ile birlikte; güvenli, ucuz ve bir seferde çok miktarda malın taşınması nedeniyle deniz yolu taşımacılığı artmış ve deniz yolu taşımacılığında kullanılan gemi boyutları büyümüştür. Bununla birlikte, ihtiyaç olan enerji kaynağı olarak petrolün her alanda kullanılmaya başlanması, petrole olan bağımlılığı arttırmış, deniz yolu ile petrol taşımacılığının da aşırı bir şekilde yükselmesine ve büyümesine neden olmuştur. Deniz taşımacılığının artan hacmi birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Bu sorunlardan en önemlisi deniz taşımacılığında kullanılan gemilerin neden olduğu deniz kirliliğidir. Genel anlamda düşünülecek olursa, gemi kaynaklı deniz kirliliğinin kapsamlı ve karmaşık bir yapıda olmasına bağlı olarak, yalnızca petrolle sınırlandırılmaz. Gemilerden bırakılan veya atılan sintine/balast suları, evsel atık sular diğer türlü atıklar da

petrol dışında deniz kirliliğine neden olan faktörlerdir. Ancak, çevre ve insan sağlığı açısından gemi kaynaklı deniz kirliliği ele alındığında temel iki faktörü göz önünde bulundurmamak gereklidir. Birincisi, petrol yükü taşıyan tankerlerle, tanker haricindeki diğer gemi/deniz vasıtalarının işletilmesinden kaynaklanan kirlilik, ikincisi, ise petrol tankerleri ile kimi zaman da petrol tankerleri dışındaki gemileri/deniz vasıtalarının karıştıkları deniz kazalarından kaynaklanan petrol kirliliğidir.

Uluslararası düzeyde, gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi sorunu, 1960'lı yıllarda gündeme gelmesine rağmen, gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin girişimlerin ise çok daha eski tarihlere gittiği görülmektedir. Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliği sorununun, kapsamlı yapısı ve tek başına ulusal düzenlemelerle ele alınarak çözülemeyecek bir sorun olması nedeniyle, uluslararası iş birliğini zorunlu hale getirmiştir. İkinci Dünya Savaşı öncesinde, gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğine ait girişimler, özellikle ekonomik ve siyasi nedenlere bağlı olarak sonuçsuz kalmış, savaşın ardından uluslararası bir nitelik kazanarak, günümüze kadar güncelliğini korumuştur. Uluslararası hukuk tarafından her açıdan değerlendirilip, ayrıntılı bir şekilde ele alınarak uluslararası sözleşmelerle düzenlenen, gemilerden kaynaklanan petrol kirliliği sorunu, geçmişten günümüze genel deniz kirliliği sorununa ilişkin uluslararası girişimlerin en önemli alanını oluşturmaktadır².

Deniz kirliliğinin önlenmesi çerçevesinde yapılan uluslararası girişim ve antlaşmalara bakıldığında, geliştirilen kural ve uygulamaların, yaşanan önemli deniz kazaları sonrasında kaza incelemeleri neticesinde elde edilen tespitlerden yararlanılarak yapıldığı görülmektedir. Örneğin; 15 Nisan 1912'de bir buz dağına çarparak batan Titanik faciası sonrasında, 1914 yılında Denizde Can Güvenliği (Safety of Life at Sea (SOLAS)) Sözleşmesi, ardından sırasıyla; 1929, 1948 ve 1960 yıllarında yeni SOLAS Sözleşmeleri kabul edilmiştir. En son 1974 tarihinde bahse konu sözleşmede değişiklik yapılmış ve günümüzdeki halini almıştır.³ 18 Mart 1967 tarihinde İngiltere'nin güneyinde Maş Denizi girişinde Pollard Kayalarına çarparak oturan ve büyük bir hasar alan 974 feet boyutunda ve 119.000 ton ham petrol yüklü Torrey Canyon tanker kazası sonrası "Gemilerden Kaynaklanan

1 Alfred Thayer Mahan, The Influence of Sea Power Upon History, Little Brown And Company, Fifth Edition Boston 1894, s.25.

2 Cavid Abdullayev, Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki-Sorumluluk-Zararın Tazmini), Yetkin Yayınları, Ankara 2005, s. 51 vd.

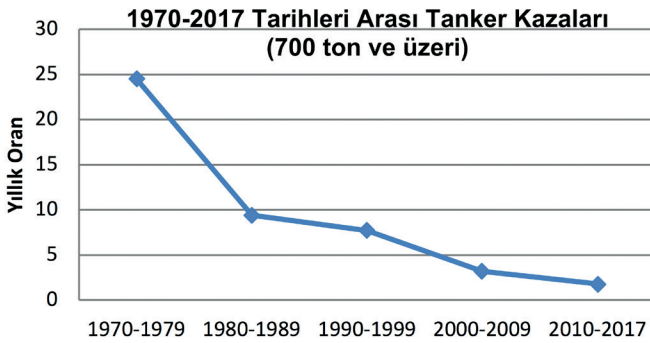
3 [http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx) (Erişim Tarihi: 11.12.2018).

4 Paul Burrows ve diğerleri, Torrey Canyon: A Case Study in Accidental Pollution, Scottish Journal of Political Economy, Vol XXI, No 3, November 1974, s. 237.

Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL 73)⁵'nin tanzim edilmesini diğer bir örnek olarak verebiliriz.

Ancak, yine büyük deniz kazalarından olan; 28.000 ton fuel oil'in denize karışması ile sonuçlanan 15 Aralık 1976 tarihli Argo Merchant tanker kazası ile 227.000 ton civarında petrolün denize dökülmesi ile sonuçlanan 16 Mart 1978 tarihli Amco Cadiz tanker kazası⁶ sonrasında denizlerde meydana gelen aşırı kirliliğin etkileri görülmüş ve aynı şekilde bir başka kazanın yaşanmaması ve alınacak tedbirlerin belirlenmesi amacıyla, MARPOL 1978 Protokolü imzalanmıştır. En önemli çevre sorunlarından birisi olarak kabul edilen gemi kaynaklı deniz kirlenmesi, uluslararası toplum tarafından; çözüm aranan, bölgesel/uluslararası antlaşmalar ve düzenlemeler ile engellenmesine çalışılan bir husus olarak her zaman gündemde olan bir konudur.

Uluslararası Tanker Sahipleri Kirlilik Federasyonu (International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)) tarafından yayımlanan istatistiklerine bakıldığında; 1970- 2017 yılları arasında 700 ton ve üzeri bir miktarda petrolün denize dökülmesi ile sonuçlanan deniz kazalarının; 1970-1979 tarihleri arasında: 24.5 civarında olan yıllık ortalama petrol kirliliği ile sonuçlanan deniz kazasının yıllara sari olarak azaldığı ve 2010-2017 tarihleri arasında 1.8 yıllık ortalama petrol kirliliği ile sonuçlanan deniz kazasının yaşandığı görülmektedir⁶. Denizde yaşanan petrol kirliliği, yukarıda da değinildiği üzere petrol ve türevlerini taşıyan tankerlerin karıştığı kazalardan kaynaklanmakla birlikte, petrol ile türevlerinin taşıyıcı tankere yüklenmesi ve boşaltılması sırasında limanlar/terminalerde meydana gelen kazalar da önemli ve yaygın deniz kirliliğine de sebep olmaktadır.



5 <https://www.itopf.org/in-action/case-studies/case-study/amoco-cadiz-france-1978> (Erişim Tarihi: 11.12.2018).

6 <https://www.itopf.org/knowledge-resources/data-statistics/statistics> (Erişim Tarihi: 11.12.2018).

7 www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2872.doc (Erişim Tarihi: 13.12.2018).

20'inci yüzyılın başlarında devletler, ulusal hukuk sistemlerine gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğini önlemeye yönelik düzenlemeler getirmişlerdir. Başta denizci kimliği ile bilinen ABD ve İngiltere olmak üzere birçok devlet, kendi kıyılarını gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğine karşı korumak için 1920'li yıllardan itibaren düzenlemeler yaptıkları görülmektedir.

Üç yanı denizlerle çevrili ve yoğun bir deniz trafiğinin yaşandığı bir boğazlar sistemine de sahip olan Türkiye açısından konuya baktığımızda, hukuki açıdan deniz kazalarında yaşanan kirlilik konusunda 2000'li yılların başına kadar, Dünya'daki bu kazalardan etkilenen ve gerekli çevresel ve hukuki önlemlerin alınması amacıyla girişimlerde bulunan ülkelerle aynı duyarlılığın gösterilmediğini belirtebiliriz. 1979 yılında Independenta tanker kazası ve 1994 yılında Nassia tanker kazaları ile büyük bir çevre felaketi yaşayan Türkiye, 2000 yılının başlarına kadar uluslararası alanda yapılmış konuyla ilgili antlaşmalardan çok az bir kısmına taraf olmakla birlikte iç hukukunda da gerekli düzenlemeleri yapmamıştır.

Türkiye, Akdeniz ve Karadeniz'in korunmasına ilişkin bölgesel sözleşmelerin dışında, uluslararası sözleşmelerden sadece, "Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmeye (1973/78 MARPOL Sözleşmesi)", 1990 yılında taraf olmakla yetinmiştir. Ancak 2005 yılından itibaren, gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin antlaşmalar için taraf olma yolunu seçen Türkiye, iç hukukunda da ciddi adımlar atmaya başlamıştır. Bu kapsamda, en önemli gelişmeler, 2005 yılında kabul edilen "Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına İlişkin Kanun (5312 Sayılı Kanun)" ile "Uygulama Yönetmeliği" ve 2006 yılında, 1983 tarihli "Çevre Kanunu"nda yapılan değişikliklerdir. Bu değişikliklere ilaveten, 29.11.2018 tarihinde yapılan değişiklikler ile petrol ve petrol türevleri ile çevre kirliliğine sebebiyet veren tankerlerin gros tonajına göre bir sınırlandırma yapılarak idari para cezaları artırılmıştır⁷.

2000'li yılların başından itibaren, artan çevre bilinci ve sivil toplum kuruluşları tarafından deniz ve çevresinin korunmasına yönelik girişimler neticesinde, Türkiye aşağıda onay tarihleri sıralanarak verilen, uluslararası anlaşma/sözleşmelere taraf olmuştur.

18.07.2001 tarihinde, Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulmasına ile ilgili Uluslararası Sözleşme,

24.07.2001 tarihinde, "1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşme",

18.09.2003 tarihinde, "Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İş birliği ile ilgili Uluslararası Sözleşme",

10.10.2012 tarihinde, "1969 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1992 Protokolünün Sınırlandırma Miktarlarının 2000 Değişiklikleri",

21.10.2012 tarihinde, "1971 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1992 Protokolünün Tazminat Limitleri 2000 Değişiklikleri",

05.06.2013 tarihinde, "1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme'nin 2003 Protokolü",

03.12.2013 tarihinde, "2000 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İş birliği Protokolü"

13.12.2013 tarihinde, "2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme"

04.02.2014 tarihinde, "MARPOL 73/78 EK VI 1978 Protokolü ile Değişik 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1997 Protokolü"

23.05.2014 tarihinde, "MARPOL 73/78 EK IV Gemilerden Kaynaklanan Pis Su Kirliliğinin Önlenmesine Dair Kurallar"

Enerjiye olan ihtiyacın her geçen gün artması ve hali hazırda, petrol ve türevlerinden elde edilen enerjiye rakip olabilecek alternatif bir kaynak bulunamaması nedeniyle, petrol ve türevlerine olan ihtiyaç artarak devam etmektedir. Buna bağlı olarak da petrol ve türevlerinin talep edilen yerlere ulaştırılması amacıyla boru hatları gibi çeşitli taşıma sistemleri kullanılmaya başlansa da, hem ucuz olması hem de 550.000 bin ton civarı bir yükün tek seferde taşınabilmesine olanak sağlaması nedeniyle, denizyolu ile tankerler kullanılarak petrol ve türevlerinin taşınmasına devam edileceği açıktır. Petrol ve türevlerinin taşınmasında, tankerlerin kullanılması denizlerde meydana

gelebilecek tanker kazaları ile kazalara bağlı olarak petrol kirliliği vakalarının da olabileceği aşikardır.

Türkiye'nin hem petrol ithal eden bir ülke olması hem de sahip olduğu coğrafik konum nedeniyle, İzmit, İzmir ve Adana bölgelerindeki petrol endüstrisinin yer aldığı limanlar başta olmak üzere, Türk Boğazları bölgesi ile çevre denizlerinde, ham petrol olmak üzere diğer tehlikeli yüklerin dolaşımı yoğun olarak yapılmaktadır. Bu bağlamda, bahse konu bölgelerde bir tanker kazası ile karşılaşılması ve bu kazalar neticesinde oluşacak çevre kirliliği ile zararların giderilmesi ve tazmin edilmesi ihtiyacı kaçınılmazdır.

Bahse konu bölgelerde yaşanacak bir kaza sonucu, ortaya çıkabilecek kirliliğin temizlenmesi ve bu kapsamda bir tazmin olması gereklidir. Türkiye'nin çevre denizleri ile Türk Boğazlar bölgesinde yoğun bir petrol ve tehlikeli yük taşımacılığının yapılması göz önüne alındığında; Türkiye; 18 Temmuz 2001 tarihinde, "Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Uluslararası Fonun Kurulması" ile ilgili uluslararası sözleşmeye, tanzim sistemine uyum sağlamak için 05 Haziran 2013 tarihinde "1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme'nin 2003 Protokolü"ne taraf olması ile uluslararası petrol kirliliği kaynaklı tazmin sistemine tam anlamıyla katılım sağlamıştır. Böylelikle, çevre denizlerimizde oluşabilecek bir kaza sonucu petrol ve türevleri kaynaklı deniz kirliliği olması durumunda, kirliliğin temizlenmesi amacıyla yapılacak faaliyetlerin ekonomik etkilerinin, devlet bütçesinde dayandırılmadan daha etkin bir şekilde bertaraf edilebileceği değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

1. ABDULLAYEV, C., Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki-Sorumluluk-Zararın Tazmini), Yetkin Yayınları, Ankara, 2005.
2. BURROWS, P. ve diğerleri, Torrey Canyon: A Case Study in Accidental Pollution, Scottish Journal of Political Economy, Vol XXI, No 3, November 1974.
3. MAHAN, A. T., The Influence Of Sea Power Upon History, Little Brown And Company, Fifth Edition Boston 1894.
4. [http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)-1974.aspx) (Erişim Tarihi: 01.12.2018).
5. <https://www.itopf.org/knowledge-resources/data-statistics/statistics/> (Erişim Tarihi: 06. 12. 2018).
6. <https://www.itopf.org/in-action/case-studies/case-study/amoco-cadiz-france-1978/>(Erişim Tarihi: 12.12.2018)

DUYGUSAL ZEKÂNIN



SAVAŞ GEMİSİ KOMUTANLARI
İÇİN ÖNEMİ

Bir ülkenin deniz gücünü oluşturan en önemli bileşenlerden biri "deniz kuvvetleri"dir. Deniz kuvvetlerinin asli unsurları ise "savaş gemileri"dir. Savaş gemilerini sevk ve idare eden komutanlarıdır. Gemi komutanlarının yetiş(tiril)mesi, zor ve uzun zaman alan bir süreçtir. Bu süreç sonunda, gemi komutanlarının örnek tutum ve davranışları ile rol model olmaları beklenmekte, ayrıca birçok yetkinliğe/yeterliğe (Örneğin; bilgi, beceri-yetenek, deneyim, stil, motivasyon, uzmanlık bilgisi, liderlik, yaratıcılık, inisiyatif kullanabilme, iletişim kurabilme, empatik olabilme, esneklik vb.) sahip olmaları gerekmektedir.

Bu noktada, gemi komutanlarının "... düşünme, akıl yürütme, objektif gerçekleri algılama, yargılama ve sonuç çıkarma yeteneklerinin tamamı ..."1 diğer bir deyişle "zekâ"ları ön plana çıkmaktadır.

Tarihsel süreçte zekâ, IQ (*Intelligence Quotient*) testleriyle ölçülmüştür. Günümüzde ise en az IQ kadar önemli bir zekâ kavramı olan "duygusal zekâ"nın (Emotional Quotient-EQ) gerek iş dünyasında gerekse akademik camiada hayli revaçta olduğu görülmektedir. Peki, gemi komutanlarının IQ seviyesinin mi yüksek olması daha iyidir, yoksa EQ seviyesinin mi? Yoksa, her ikisinin eşit/dengeli olması mı daha iyidir?

Bu sorulara cevap arayan bu çalışmada; öncelikle duygusal zekâ kavramına ve ölçümüne değinilmekte, daha sonra gemi komutanlığı, duygusal zekâ ve liderlik ilişkisi ele alınmakta, son olarak genel bir değerlendirme yapılmakta ve bazı tavsiyelerde bulunulmaktadır.

Duygusal Zekâ ve Ölçümü: Genel Bir Bakış

Duygusal zekânın tarihsel gelişimine kısaca bakılacak olursa; Reuven Bar-On'un, 1980'lerin başlarında duygusal zekâ kavramını geliştirmeye başladığı, Peter Salovey ve John Mayer'in 1990'da ilk kez bu kavramı ortaya koydukları ve Daniel Goleman'ın ise 1995'te yayımlanan kitabında bu kavramı "kişinin kendi duygularını anlaması,

başkalarının duygularına empati beslemesi ve duygularını yaşamı zenginleştirecek biçimde düzenleyebilmesi yetisi" şeklinde tanımladığı görülmektedir.²

Literatürde birçok duygusal zekâ modeli ve ölçüm araçları yer almasına rağmen^{3,4} geçerliliği ve güvenilirliği genel kabul görmüş bir model bulunmamaktadır. Bunun yanında, anket yönteminin bilinen sakıncaları ve eksiklikleri, bireylerin değişik zamanlarda değişik ruh hâllerinin olabileceği, duyguların bireyden bireye farklılık gösterebileceği ve kültürler arası farklılıklar gibi birtakım nedenlerden dolayı EQ testi yapmak hayli zordur.⁵



TCG Salihreis F246 (Fotoğraf: www.dzkk.tsk.tr)

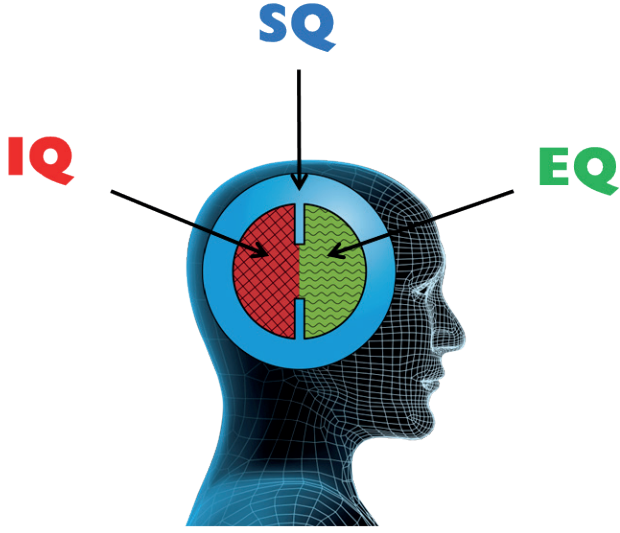
1 <http://www.tdk.gov.tr>, (Erişim Tarihi: 8.11.2018).

2 Yıldız Dilek Ertürk, Davranışlarımız ve Biz: Sosyal Psikoloji Bakışıyla Kalabalık İçinde Ben Olmak, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2017, s. 157.

3 Şebnem Aslan, Duygusal Zekâ: Dönüşümcü ve Etkileşimci Liderlik, Eğitim Yayınevi, Konya, 2013, s. 52.

4 Örneğin; Mayer, Salovey, Caruso modelleri ve ölçüm araçları, Bar-On'un duygusal zekâ modeli ve envanteri, Goleman'ın modeli ve ölçeği, Goleman, Boyatzis ve McKee'nin modeli, Cooper-Sawaf modeli ve Cooper-Sawaf haritası, Weisinger'in duygusal zekâ yaklaşımı, Dulewicz ve Higgs'in duygusal zekâ modeli ve ölçeği, "Six Second" duygusal zekâ takımı, Steve Hein'in duygusal zekâ yaklaşımı (Şebnem Aslan, age, s. 52-74).

5 Şebnem Aslan, age, s. 84-85.



(Resim: www.sqi.co)

Her ne kadar testi zor olsa da duygusal zekânın verimlilik, iş memnuniyeti ve mesleki başarı üzerinde pozitif etkisi olduğunu gösteren birçok bilimsel araştırma bulunmaktadır.⁶ Ayrıca, bilim insanları, duygusal zekânın IQ gibi "kader" olmadığını, her yaşta geliştirilebileceğini belirtmektedirler. Bu durum duygusal zekânın ne kadar önemli olduğunu ortaya koymaktadır.⁷

Gemi Komutanlığı, Duygusal Zekâ ve Liderlik İlişkisi

Yüksek IQ gerektiren bazı mesleklerde sadece IQ'ya sahip olmak yetmemekte, EQ'ya da sahip olmak gerekmektedir. Tıpkı "doktorluk" mesleği gibi "deniz subaylığı" da bunlardan biridir. Yüksek liderlik özellikleri gerektiren deniz subaylığında, "savaş gemisi komutanlığı" görevi, içinde bulunulan fiziksel ortamın (gemi) zor ve kısıtlı şartları, geminin bulunduğu fiziksel ortamın (deniz) değişkenliği ve zorluğu, gemideki insan kaynağının (personel) yönetiminin zorlukları, harekâtın temposu, teknik ve lojistik gibi faktörler nedeniyle, diğer görevlere kıyasla dikkat çekmektedir.

Bir savaş gemisinin lideri komutanıdır. Gemi komutanının gücü; geminin vizyonunu, gemi personelinin yaratıcılığını ve

gemideki değişimi meydana getirmektedir.

Dolayısıyla, gemi komutanının IQ seviyesinin yanında, EQ seviyesinin de önemi ortaya çıkmaktadır. Ertürk'e göre, EQ'su yüksek bireyler diğer insanlarla etkili iletişim kurabildikleri ve yönetme becerileri gelişmiş olduğu için mesleki olarak genelde çok başarılı olurlar.⁸ Bu noktadan hareketle, gemi komutanlarının EQ seviyelerinin yüksek olmasının, liderlik özelliklerini etkin, verimli ve etkili kullanabilmelerini doğrudan etkileyebileceğini söylemek yanlış olmayacaktır.

Bugüne kadar yapılan araştırmalarda, tüm liderleri tanımlayacak ortak özellikler ortaya konamamıştır. Farklı kaynaklarda değişik sınıflandırmalar yapılmakla birlikte, liderlik ile ilgili teorik yaklaşımları, genel olarak,

- Evrensel liderlik teorileri,
 - Davranışsal teoriler,
 - Durumsallık teorileri,
 - Güncel liderlik yaklaşımları,
- şeklinde saymak mümkündür.⁹

Başka bir kaynağa göre, liderlik sınıflandırmalarından,

- Özellikler yaklaşımı,
- Davranışsal yaklaşım,
- Durumsal yaklaşım,
- Neo-karizmatik yaklaşım,

2000'li yıllardan sonra "duygusal zekâ ekolü" ve "yeterlilikler ekolü" eklenmiştir.¹⁰

Liderlerin kişisel özellikleri;

- Fiziksel özellikler (aktif ve enerjik olma),
- Sosyal öz geçmiş (kolayca yer değiştirebilme),
- Zekâ ve yetenekler (karar alma yeteneği, bilgi ve akıcı konuşabilme),
- Kişilik özellikleri (açıkgözlülük, atıllık, orijinallik, yaratıcılık, dürüstlük, etik olma ve kendine güven),
- İşle ilgili özellikler (başarma odaklı olma, mükemmel olma isteği, sorumluluk alabilme, amaçların peşinden koşma sorumluluğu ve görev odaklı olma),

6 Murat Delice ve Murat Günbeyi, "Duygusal Zekâ ve Liderlik İlişkisinin İncelenmesi: Polis Teşkilatı Örneği", Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, S: 27 C: 1 (2013), s. 209.

7 Füsün Acar, "Duygusal Zekâ ve Liderlik", Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 12, 2002, s. 56.

8 Yıldız Dilek Ertürk, age, s. 162.

9 F. Şebnem Arıkboğa, Yönetim Becerileri, Der Yayınları, İstanbul, 2013, s. 195 ve 198-228.

10 Şebnem Aslan, age, s. 109.

- Sosyal özelliklerden (başkaları ile birlikte çalışmaya gönüllü olmak, iş birliğine yatkın olmak, popülerlik, prestij, sosyal olma, kişiler arası ilişki kurmada beceri sahibi olmak, sosyal paylaşımcı olmak ve diplomat olmak), meydana gelmektedir.¹¹

Son yıllarda yapılan liderlik sınıflandırmalarına “duygusal zekâ ekolü”nün eklenmiş olması ve “zekâ”nın liderlerin kişisel özelliklerinden sayılması dikkate alındığında, lider gemi komutanları için IQ kadar EQ’nun da önem arz ettiği yadsınamaz bir gerçektir.

Goleman, liderlik davranışlarını golf çantasındaki golf sopalarına benzetmektedir. Her sopanın kullanılacağı durum farklıdır. Hangi durum olursa olsun uygun liderlik davranışı, liderin duygusal zekâ yeteneklerindeki yeterliği ile ortaya çıkacaktır.¹²

Genel Değerlendirme ve Tavsiyeler

Goleman’a göre, duygusal zekânın takdir edilmediği bir kültür yaratılırsa, bireyler hem kendilerini hem de yeteneklerini gizleyeceklerdir.¹³ Dolayısıyla, lider gemi komutanlarının, gemilerinde duygusal zekânın takdir edildiği bir ortam oluşturmaları önemlidir.

Gemi komutanlarının yüksek IQ ve EQ’ya aynı zamanda sahip olmaları kendilerine, personeline hem de Deniz Kuvvetlerine her açıdan fayda sağlayacaktır. Bu kapsamda, duygusal zekânın önemine ilişkin özellikle gelecekte gemi komutanı olacak deniz subaylarının yetiştirilmesinde;

- Eğitim ve öğretim programlarının her aşamasında, konuya ilişkin gerekli düzenlemelerin hassasiyetle yapılması,
- Duygusal zekâya yönelik gerek lisans/lisansüstü eğitimleri gerekse meslek içi eğitimleri/vaka çalışmaları ayrıntılı bir şekilde planlanması, uygulanması, değerlendirilmesi ve gerekiyorsa iyileştirici / düzeltici tedbirler alınması,
- Hâlihazırda gemi komutanlığına devam etmekte olan subayların ise yapılacak planlama ile duygusal zekâ konusunda güncel bilgiler ile donatılması hususlarının uygun olacağı değerlendirilmektedir.



(Resim: www.medium.com)

KAYNAKÇA

1. ACAR, F., “Duygusal Zekâ ve Liderlik”, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 12, 2002. 1. ARIKBOĞA, F. Şebnem. Yönetim Becerileri, Der Yayınları, İstanbul, 2013.
2. ASLAN, Ş., Duygusal Zekâ: Dönüşümcü ve Etkileşimli Liderlik, Eğitim Yayinevi, Konya, 2013.
3. DAFT, R., Management, 4. edition, The Dryden Press, Fort Worth, 1997.
4. DELİCE, M. ve GÜNBEYİ, M., “Duygusal Zekâ ve Liderlik İlişkinin İncelenmesi: Polis Teşkilatı Örneği”, Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 27 (1), 2013. 4. ERTÜRK, Yıldız Dilek. Davranışlarımız ve Biz: Sosyal Psikoloji Bakışıyla Kalabalık İçinde Ben Olmak, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2017.
5. GOLEMAN, D., “Emotional Competence”, Executive Excellence, 16 (4), 1999.
6. _____, “Leadership That Gets Results”, Harvard Business Review, 78 (2), 2000.
7. <http://www.tdk.gov.tr> (Erişim Tarihi: 10.02.2019)
8. <https://sqi.co/sq-repurposes-iq-and-eq/> (Erişim Tarihi: 12.02.2019)
9. <https://medium.com/digital-diplomacy/new-in-digital-diplomacy-digital-emotional-intelligence-d972a1173adb> (Erişim Tarihi: 12.02.2019)

11 Richard Daft, Management, 4. edition, The Dryden Press, Fort Worth, 1997, s. 498.

12 Daniel Goleman, “Leadership That Gets Results”, Harvard Business Review, 78 (2), 2000, s. 78 ve 80.

13 Daniel Goleman, “Emotional Competence”, Executive Excellence, 16 (4), 1999, s. 19-21.

■ Dz.Yzb. Serkan DEMİRBAŞ

■ Dz.P.Yzb. Uğur EMRE

■ Dz.P.Yzb.M.Burak ÖZDEMİR

■ Dz.Yzb Hüseyin KÖKEN

■ Dz.Yzb Önder ÖZAY

RUSYA FEDERASYONU DENİZ KUVVETLERİ STRATEJİSİ



Tarih boyunca zayıf olduğu dönemlerde kendi kabuğuna çekilen Rusya, güçlü olduğu dönemlerde yayılmacı ve baskıcı bir dış politika izlemiştir. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin (SSCB) dağılmasından sonra Rusya'da zihinsel anlamda ciddi bir dönüşüm yaşanmamış, sadece güç ve üretim araçları el değiştirmiştir. Nitekim, ekonomik olarak kısmen toparlandıktan ve bazı askeri modernizasyonları gerçekleştirdikten sonra konjonktürün sunduğu fırsatlardan istifadeyle Rusya'nın çevresindeki ülkelere müdahale etmeye başlaması, Dugin'in¹ "Rus Jeopolitiği: Avrasyacı Yaklaşım"ın benimsendiğini göstermektedir.²

Bu Avrasyacı yayılmacı yaklaşımın denizlerdeki ilk göstergesi, Rusya Devlet Başkanı Putin'in 18 yıl önce, "Deniz Kuvvetleri Günü" olan 9 Temmuz 2001 tarihinde, 2020 yılına kadar bir dönemi kapsayan ve ardından Kırım'ın Rusya'ya bağlanması ve Kuzey Atlantik Antlaşması Organizasyonu (NATO)'nun doğuya doğru genişlemesinin göz önünde bulundurulmasıyla 2015 yılında güncellenen "Rusya Federasyonu (RF) Denizcilik Doktrini" olmuştur.

RF Deniz Kuvvetlerinin Yapısı

RF Deniz Kuvvetleri, Rusya'yı denizden gelebilecek her türlü saldırıya karşı korumakla görevlidir ve RF Silahlı Kuvvetleri komutası altındaki en büyük dördüncü kuvvettir. Rusya Deniz Kuvvetleri Komutanlığının konuş durumu haritada gösterilmiştir.

RF Dz. Kuvvetlerinin Küresel ve Bölgesel Stratejisi

RF'nin Deniz Kuvvetleri stratejisi; Karadeniz, Baltık Denizi, Arktik Bölgesi, Hazar, Pasifik ve Hint Okyanusu, Antarktika ve Doğu Akdeniz olmak üzere sekiz ayrı bölge için incelenmiştir.

Karadeniz

Bulgaristan ve Romanya'nın NATO ve Avrupa Birliği (AB) üyeliğinden sonra, NATO gemilerinin Karadeniz'deki varlıklarını artırmaları, RF açısından güvenlik tehdidi olarak algılanmış, Ukrayna ve Gürcistan'ın NATO'ya dâhil edilme çabaları, RF'yi Karadeniz'de daha aktif olmaya zorlamıştır. NATO ve AB'nin bu girişimleri, RF'nin 2008 yılında Gürcistan'da gerçekleştirdiği askeri operasyon ve 2014 yılında Kırım'ı ilhak etmesi sonucunda rafa kalkmıştır.



Harita: RF Deniz Kuvvetlerine Ait Deniz Üslerinin Konuş Durumu

RF, Karadeniz Filosunda bulunan unsurları geliştirmenin yanı sıra, Novorossiysk Deniz Üssü'nde bulunan gemi onarım tesisleri ile eğitim birliklerinin imkân ve kabiliyetlerini artırmayı planlamıştır.

Ekim 2015'ten itibaren Suriye'de icra edilen Rus operasyonlarında RF Karadeniz Filosuna, lojistik gemilerine Suriye limanlarına intikalde refakat görevi verilmiştir. RF'nin geliştirdiği seyir füzeleri sayesinde, Karadeniz Filosunun en yeni denizaltısı Rostov-on-Don tarafından, Doğu Akdeniz'den dört adet seyir füzesi ile Suriye'de tespit edilen hedefler vurulmuştur. RF'nin Suriye'de taktik olarak icra ettiği seyir füzesi atışı, NATO, AB, Ukrayna ve Gürcistan'a karşı stratejik bir eylem olarak görülmüştür.

Baltık Denizi

Kırım'ın işgali ve Ukrayna'nın doğusundaki Rusya destekli ayrılıkçı güçlerin Kiev'e karşı çatışmalara başlamasının ardından, ABD tarafından Baltık ülkelerine ve Polonya'ya askeri birliklerin yerleştirileceği açıklanmıştır. Kuzey cephesindeki Danimarka, Norveç, İsveç, Finlandiya ve İzlanda'nın içinde yer aldığı, "Nordik Beşlisi" olarak bilinen Kuzey Avrupa ülkeleri, Nisan 2015'te imzaladıkları ortak bir deklarasyonla Rusya'ya karşı askeri iş birliğini geliştirme kararı almışlardır.

RF'nin bölgeyle ilgili başlıca iki siyasi amacı bulunmakta olup birincisi, Atlantik Okyanusu'na çıkış kapısı olan Danimarka Boğazları ve Kiel Kanalı başta olmak üzere doğrudan ve engelsiz olarak deniz yollarını kullanabilmektir.

¹ Aleksandr Gelyevič Dugin, Rus siyaset bilimci.

² M.Sadi Bilgiç, "Rus Jeopolitiği: Avrasyacı Yaklaşım ve Türkiye'ye Etkileri", BİLGESAM Analiz, 1317, 04.05.2016, s. 9.

Bu maksatla, Kaliningrad ve St. Petersburg'da yer alan RF deniz üsleri etkin olarak kullanılmaktadır. RF'nin ikinci siyasi amacı ise, NATO'nun Baltık Denizi'nde konuşlanma faaliyetlerini önleyerek, Baltık Devletleri üzerinde siyasi ağırlığını artırmaktır.³

Arktik Okyanusu

Kola Körfezi'nde yer alan Severomorsk Deniz Üssü'nde konuşlu olan Arktik Filosu, ülkenin kuzeybatısının savunulmasından sorumludur. Arktik Okyanusu'nun, son yıllarda sahip olduğu zengin doğal kaynakları ve yeni seyir yollarının önem kazanması, NATO'nun RF batı sınırlarındaki askeri varlığını artırmasına ve RF Kuzey Filosu'nun ülkenin milli güvenliğinin ve ekonomik çıkarlarının korunması kapsamında kilit rol oynamasına neden olmuştur.

RF'nin Arktik Okyanusu'na yönelik temel ulusal çıkarları arasında, Rus iktisadi ve toplumsal kalkınmasına ilişkin sorunları çözümlen stratejik bir kaynak merkezi olarak kullanılması yer almaktadır. RF'nin, Arktik Okyanusu'ndaki çıkarlarının en önemli güvencesi, şüphesiz bölgedeki askeri varlığıdır. Rusya'nın Arktik Okyanusu'ndaki askeri politikalarının üç hedefi vardır. Arktik Okyanusu'ndaki Rus egemenliğinin savunulması, bölgedeki Rus iktisadi çıkarlarının korunması ve Rusya'nın, dünya çapında askeri kabiliyetleri olan büyük bir güç olduğunun kanıtlanmasıdır.

Rusya'nın, Arktik Okyanusu'na yönelik yakın dönemdeki hak iddiaları konusunda, ilk olarak 20 Aralık 2001 tarihinde Birleşmiş Milletler Kıta Sahaneliği Sınırları Komisyonu'na (CLCS) yaptığı toprak talebi başvurusu öne çıkmaktadır. RF, Lomonosov ve Alfa-Mendeleyev Sıradağları'nın, Sibiry kıta sahanlığının bir uzantısı olduğunu, bundan dolayı Merkezi Arktik Okyanusu çevresiyle, Barents Denizi, Bering Denizi ve Ohotsk Denizi çevresinin, kendi yetki alanı içerisinde olduğunu iddia etmiştir. Reddedilen ilk başvurunun ardından RF, Rossiya nükleer buzkıranı ile araştırma gemisi Akademik Fyodorov'dan oluşan Rus keşif heyeti eşliğinde, Mir-1 ve Mir-2 adlı iki küçük derin su denizaltısını bölgeye göndererek bölgedeki varlığını Kuzey Filosu ile dünya kamuoyuna duyurma girişiminde bulunmuştur.⁴

Hazar Denizi

18 Ağustos 2018 tarihinde Azerbaycan, RF, İran, Kazakistan ve Türkmenistan arasında imzalanan Aktau Anlaşması

kapsamında her kıyıdaş devlet, Hazar sahilinden 15 deniz mili mesafeye kadar olan bölgelerde egemen olacak, belirtilen 15 deniz mili mesafeye ilave olarak 10 mil ötesinde balıkçılık faaliyeti yapabilecek, bunun dışındaki deniz alanları ise devletlerin ortak kullanımına açık bir şekilde tarafsız bölge olarak kabul edilecektir.⁵

Bu anlaşmayla RF ve müttefiklerinin Hazar bölgesindeki Harekat Alanına Girişin Engellenmesi ve Hareket Serbestisini Kısıtlamak (A2AD) (*Anti Access Area Denial*) yeteneklerini artırdığı söylenebilir. ABD ile RF arasında Avrasya bölgesinde mevcut siyasi/askerî rekabetin bir göstergesi olan A2 AD kapasitesi, her iki taraf için de giderek önem kazanmaktadır. Kırım'ın ilhakıyla Karadeniz'de hâkimiyet kurmaya çalışan RF'nin, Lazkiye üzerinden Doğu Akdeniz'i, Abhazy üzerinden de Kafkasya'yı rakipleri için adeta girilmez bölge hâline getirmesi gibi, Hazar'daki askerî varlığı da Orta Doğu, Körfez ve Orta Asya'nın güvenlik çemberine alınması anlamına gelmektedir.

Pasifik Okyanusu

Doğu Sibiry petrol alanlarının geliştirilmesi ve boru hatlarının inşasından sonra bu bölgeden çıkarılacak petrolün, tren yolu ile Rusya'nın Pasifik sahilinde bir ihracat terminaline taşınması öngörülmektedir. Bu boru hattına paralel olarak, ayrıca bir doğal gaz hattı inşa edilmesi planlar arasında bulunmaktadır. Yapılacak bu terminalerin korunması sorumluluğu Pasifik Filosu'na verilecektir.

2017 yılında yayımlanan "Rusya Federasyonu'nun 2030 Yılına Kadar Deniz Harekâtı Alanındaki Devlet Politikasının Temel Prensipleri" belgesi incelendiğinde; artan küreselleşme ve yeni rotaların Rusya'nın jeopolitik konumunu artıracığı, 2045-2065 yılları arasında yaşanması beklenen hegemonya değişimi ile Rusya'nın Çin ile birlikte ABD'ye rakip olacağı öngörülmektedir.

Hint Okyanusu

RF'nin 2015 yılında yayınlanan Ulusal Denizcilik Doktrini Dokümanında Hindistan ile dostane ilişkilerin geliştirilmesi ve bölgedeki diğer devletlerle pozitif etkileşimin güçlendirilmesinin amaçlandığı belirtilmiştir.

Bu doğrultuda RF, Hint Okyanusu'nun barış ve istikrar bölgesine dönüşmesini ulusal denizcilik politikasının uzun vadeli hedefleri arasına almıştır. RF, Hint Okyanusu bölgesinde,

3 Dmitri Trenin, Russian Policies toward the Nordic-Baltic Region, *Nordic-Baltic Security in the 21st Century: The Regional Agenda and the Global Role*, s. 47-51.

4 Oktay Ateş, "Rusya Federasyonu'nun Arktika Politikası", *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, 5 (1), 2017, s. 57-95.

5 Elnur İsmayıl, "Hazar Denizi Antlaşması ve Değişen Jeopolitik Dengeler", *BİLGESAM Analiz*, 1387, 16.08.2018 s.3.

öncelikli amaç olarak deniz varlığının sürdürülmesi, deniz taşımacılığının genişlemesi, mevcut konumunun korunması ve güçlenmesi için deniz bilimsel araştırmalarının yapılmasını belirlemiştir.⁶

Antarktika

RF'nin doğal kaynakları ile zengin olan Antarktika'da izlediği politika, bölgede kalıcı ve aktif olarak varlık göstermektir. Bölgede RF faaliyetleri için hidrometeorolojik ve jeofizik bilgi desteği sağlamaktır. Ayrıca, Antarktika Antlaşması'nın taraf devletlerinden biri olarak, Antarktika'nın kullanımıyla ilgili uluslararası sorunları çözmede etkin rol oynayarak Ulusal Denizcilik Doktrini Dokümanı'daki hedeflerine ulaşmayı amaçlamaktadır.⁷ Gelecekte, bölgeyle ilgili faaliyetlerin artacağı öngörüsüyle RF deniz kuvvetleri unsurlarının bölgedeki hak ve menfaatlerinin korunması maksadıyla varlık göstermesi beklenmektedir.

Doğu Akdeniz

RF'nin 1971'den beri askeri üs olarak kullandığı Tartus Limanı'na olan ilgisi 2006 yılında pekişmiş,⁸ bu kapsamda Moskova ve Şam arasında Tartus Askeri Deniz Üssü'nü geliştirme anlaşması imzalanmıştır. RF, aynı zamanda Tartus Limanı'nın 90 kilometre kuzeyinde bulunan Lazkiye Limanı'na yönelerek Tartus Üssü'nün kısıtlı imkânları ve küçüklüğünün getirdiği dezavantajları burada kurduğu üs aracılığıyla kapatmaya çalışmıştır.⁹

RF'nin Hicaz ve Körfez bölgesinde ağırlığının bulunmaması, Doğu Akdeniz'e yönelmesine sebep olmuştur. Bu bölgede Rusya sadece Aden Körfezi'nde korsanlara karşı yapılan koruma operasyonlarına katılarak varlık göstermiştir.¹⁰ Kısacası Rusya'nın uzun geçmişe sahip sıcak denizlere inme politikasında ilk hedef Türk Boğazları üzerinden Doğu Akdeniz'e ulaşmak ve bu bölge üzerinden Orta Doğu'da kazanımlar elde etmek olmuştur.

Sonuç

RF devlet politikasına hâkim olan Yeni Avrasyacılık Akımı, Rusya'nın konumunun yeniden tanımlanmasına, siyasi ve askeri gücünün geliştirilmesine bağlı olduğunu savunmakta, jeopolitiğin, siyasi güç ve "büyük devlet" olmanın vazgeçilmez bir unsuru olduğunu belirtmektedir.

Bu kapsamda belirlenen devlet politikaları, RF Deniz Kuvvetleri stratejisine yön vererek, Baltık Denizi, Karadeniz ve Doğu Akdeniz'deki NATO'nun etki alanının gelişmesine engel olmayı amaçlamaktadır. RF, deniz kuvvetlerini Baltık ülkeleri ve Ukrayna başta olmak üzere Karadeniz ülkelerine siyasi baskı aracı olarak kullanmaktadır. Aynı strateji ile Pasifik Okyanusu, Arktik Okyanusu, Hint Okyanusu ve Antarktika'da varlık gösteren RF Deniz Kuvvetleri, ulusal çıkarların korunmasında ve Batıcı görüşün karşısında önemli bir araç olma özelliğini devam ettirmektedir.

KAYNAKÇA

1. ATEŞ, O., "Rusya Federasyonu'nun Arktika Politikası", Avrasya İncelemeleri Dergisi, VI/1 (2017).
2. BENDER, J., "Russia Is Moving into the Eastern Mediterranean for Naval Exercises", Business Insider, 25 Eylül 2015.
3. BİLGİÇ, M.S., "Rus Jeopolitiği: Avrasyacı Yaklaşım ve Türkiye'ye Etkileri", BİLGESAM Analiz, 1317, 2016.
4. BODNER, M., "Why Russia is Expanding Its Naval Base in Syria", The Moscow Times, 21 Eylül 2015.
5. TRENİN, D., Russian Policies Toward The Nordic-Baltic Region, Nordic-Baltic Security in the 21st Century: The Regional Agenda and the Global Role.
6. İSMAYİL, E., "Hazar Denizi Antlaşması ve Değişen Jeopolitik Dengeler", BİLGESAM Analiz, 1387, 16.08.2018.
7. Russia National Security Strategy, 2015, www.ieee.es/galerias/fichero/otras/Publicaciones/Internacional/2016/Russian-National-Security-Strategy-31Dec2015.pdf (Erişim Tarihi: 29.01.2019)
8. <https://stratfor.xyz/search/Sunday%20Times> (Erişim Tarihi: 12.02.2019)

⁶ Rusya Federasyonu Denizcilik Doktrini, 2015.

⁷ age.

⁸ Matthew Bodner, "WhyRussia is Expanding Its Naval Base in Syria", TheMoscow Times, 21 Eylül 2015.

⁹ Jeremy Bender, "Russia Is MovingintotheEasternMediterraneanfor Naval Exercises", Business Insider, 25 Eylül 2015.

¹⁰ "Russia National Security Strategy, 2015, www.ieee.es/galerias/fichero/otras/Publicaciones/Internacional/2016/Russian-National-Security-Strategy-31Dec2015.pdf" (Erişim Tarihi:29.01.2019)

■ Dz.Yb. Onur KAPÇAKLI

FALKLAND HARBİ İNGİLİZ DENİZALTI HAREKÂTI



Falkland Adaları uyuşmazlığı, Arjantin'in adalar üzerindeki hâkimiyetini yeniden elde etme kararlılığı ile İngiliz hükümetinin adada yaşayan halka verdiği desteği sürdürmesinin bir sonucudur. Uzun yıllar boyunca iki tarafa ait bu kararlılık bir denge oluştururken, politik çözüm arayışları devam etmiş, bu girişimlerin yerine askeri gücün kullanılmasını dikkate alan görüşlerin hâkim olmaya başlaması, uyuşmazlığın 1982 yılında çatışmaya dönüşmesine temel oluşturmuştur.



Falkland Adaları (www.turkiye-rehberi.net)

İngiltere'nin, uyuşmazlığın tırmanmasına bağlı olarak, Güney Atlantik'e gönderdiği ilk deniz unsurları nükleer denizaltıdır. Nükleer denizaltılar, kısa bir hazırlık süresiyle Portsmouth'daki ana üslerinden ve Akdeniz'deki planlı NATO faaliyetlerinden çekilerek, Falkland Adaları bölgesine intikal ettirilmiştir. 1 Nisan 1982'de HMS Spartan ve HMS Splendid denizaltıları, 4 Nisan 1982'de ise HMS Conqueror denizaltısı bölgeye intikale geçmiştir.

5 Nisan 1982'de ise 2 uçak gemisinin içinde bulunduğu 100 parça gemiden oluşan Görev Kuvveti, Falkland bölgesine intikal etmek amacıyla, Portsmouth deniz üssünden ayrılmıştır.

Nükleer denizaltılar lojistik bütünlüme ihtiyaç duymadan dalışta ortalama 30 knot intikal sürati ile Görev Kuvvetinden 14 gün önce bölgeye ulaşmıştır. Harekâta iştirak eden diğer 3 denizaltı, HMS Valiant, HMS Courageous ve HMS Onyx ise 10-12 Mayıs 1982 tarihleri arasında bölgeye intikale geçmiştir.

Denizaltılar, İngiltere Deniz Kuvvetlerinin Falkland Adalarına yönelik dört safhadan oluşan Deniz Harekât Planı'nın tüm safhalarında görev almıştır.

Safha-1 Denizaltı Harekâtı

HMS Spartan, HMS Splendid ve HMS Conqueror denizaltılarının 12 Nisan 1982'de Falkland Adaları bölgesine ulaşmasıyla, deniz harekâtının birinci safhası başlamıştır. Bu safhada denizaltılar, adaların çevresinde ilan edilen 200 deniz mili yarıçaplı harekât alanında, Arjantin Deniz Kuvvetleri unsurlarının faaliyetlerinin ve adalara yönelik silah, teçhizat, personel takviyesinin tespiti ve engellenmesi maksadıyla görevlendirilmiştir.

Falkland ve Güney Georgia Adaları

İngiliz Görev Kuvvetinin 27 Nisan 1982'de bölgeye intikal etmesiyle harekâtın birinci safhası sona ermiş, denizaltılar adanın kuzeyi ve güneyinde bulunan tahsisli karakol sahalarına intikal etmiştir.



Falkland Adaları ve Güney Georgia (www.zegrahm.com)

Safha-2 Denizaltı Harekâtı

Denizaltıların bu safhada, Falkland Adaları bölgesinde deniz ve hava kontrolünün sağlanmasına yardımcı olmak maksadıyla, tahsisli sahalarda karakol görevi icra etmesi planlanmıştır.

Harekâtın planlama safhasında, Görev Kuvveti ve denizaltıların aynı bölgede icra edeceği harekâta, denizaltıların taktik kontrolü ve sağlayacağı destek rolü konusunda Görev Kuvveti Komutanı ve Donanma Komutanı arasında bazı görüş ayrılıkları ortaya çıkmıştır. Görev Kuvveti Komutanı, denizaltıların sadece kendine tahsisli karakol sahalarında kalmaması, harekât alanının tamamında Arjantin Deniz Kuvvetleri unsurlarını serbestçe arayıp, bulması ve kendi silahları ile angaje olacak şekilde harekât icra etmesi gerektiğini savunmuştur.



ARA Belgrano (Fotoğraf:www.i.imgur.com)

Görev Kuvveti Komutanı, taktik durumdaki değişimlere hızlı reaksiyon gösterebilmek amacıyla, denizaltı harekâtının kendi taktik kontrolünde icra edilmesi gerektiğini ve birlikler arasında karşılıklı müdahalenin önlenmesinin ise, basit derinlik ayrımları ile sağlanabileceğini değerlendirmiştir.

Donanma Komutanı ise, denizaltı harekâtının, Northwood'daki Donanma Karargâhından sevk ve idare edileceğini, taktik kontrolün devredilmeyeceğini ve denizaltıların tatbikat ve eğitimlerde denenerek oluşturulan doktrinlere göre tahsisli karakol sahalarda, gerektiğinde suüstü harbine destek sağlayacak şekilde harekât icra edeceğini emretmiştir.¹

Denizaltıların, Görev Kuvveti unsurları ile birlikte harekât icra etmeye başladığı ikinci safhada, Falkland Adası merkezli 200 deniz mili yarıçaplı daire şeklindeki harekât alanı sektörel olarak karakol sahalarna bölünerek, denizaltılara tahsis edilmiştir. HMS Spartan'ın kuzeybatı, HMS Splendid'in kuzeydoğu ve HMS Conqueror'ın güneybatı-güneydoğu sektörlerini kapsayacak şekilde karakol görevi icra etmesi planlanmıştır.

HMS Conqueror, Falkland Adaları'nın güneyindeki tahsisli sahasında karakol görevi icra ederken, 1 Mayıs 1982'de, Arjantin Kruvazörü ARA Belgrano ve refakatindeki iki destroyerden oluşan Suüstü Görev Birliği'ni tespit etmiştir. HMS Conqueror, Arjantin Görev Birliği'nin, harekât alanı dışında olduğunu ve yürürlükteki angajman kurallarının sadece 200 mil yarıçaplı hareket alanının içerisindeki Arjantin temalarına angaje olunmasına müsaade ettiğini Northwood'daki Donanma Karargâhı'na rapor etmiştir.

Hükümet onayı ile yürürlükteki angajman kuralı değiştirilerek, HMS Conqueror'a harekât alanı dışındaki temalara da angaje olma müsaadesi verilmiştir. HMS Conqueror, 3 adet Mk8 torpidosu (*Amerikan menşei klasik harp torpidosu.*) ile ARA Belgrano ve refakatindeki yakın destroyere angaje olmuştur. Torpidoların 2 tanesi ARA Belgrano'ya isabet etmiş, destroyere ise isabet sağlanamamıştır. HMS Conqueror angajmandan sonra bölgeden uzaklaşırken, refakatteki Arjantin destroyerleri başarısız birkaç DSH hücumu yapmışlar, ARA Belgrano ise yaklaşık 45 dk. içinde batmıştır.

ARA Veinticinco de Mayo'dan sonra Arjantin Donanmasının en büyük ikinci gemisi olan ARA Belgrano kruvazörünün batırılması, 07 Mayıs 1982'den itibaren İngiltere'nin harekâtı 12 deniz millik Arjantin kara sularına kadar genişletmesi ve bölgedeki durum üstünlüğünü sağlaması neticesinde; Arjantin suüstü unsurları harekât alanı dışında kalacak şekilde ana karaya yakın konuşlandırılmıştır. Buna bağlı olarak, denizdeki harekâtın yoğunluğu nispeten azalmış, Falkland Savaşı, adalara

¹ Steven R. Harper, Lieutenant Commander United States Navy, "Submarine Operations During The Falklands War" Naval War College, Newport, 1994, s.6.

yönelik amfibi harekât ve adalardaki kara harekâtı şeklinde cereyan etmiştir. Denizaltılar, ikinci safhanın tamamlandığı 21 Mayıs 1982 tarihine kadar adanın kuzeyi ve güneyinde bulunan tahsisli karakol sahalarında harekâta devam etmiştir.

Safha-3 ve Safha-4 Denizaltı Harekâtı

Harekâtın üçüncü safhası, Falkland Adası'ndaki San Carlos'a yapılan amfibi harekât ile başlamıştır. Bu safhada Görev Kuvvetinin vazifesi; amfibi harekât icra etmek, çıkarma birliklerini ve kara kuvvetleri unsurlarını hava taarruzlarına karşı korumaktır. Denizaltılar, harbin son iki safhasında Arjantin kıyılarında özellikle askeri havaalanlarına yakın bölgelerde konuşlandırılarak, optik ve elektronik destek sistemleri ile Falkland Adaları'na yönelik hava harekâtının tespiti ve erken ihbarı maksadıyla görevlendirilmiştir.²

Denizaltılar tarafından hava gözetlemesinin yapılması sayesinde, Arjantin uçaklarının İngiliz Görev Kuvveti unsurlarına, baskın şeklinde taarruz gerçekleştirmesi zorlaşmıştır.

Harekâtın üçüncü safhasından itibaren, İngiliz Donanma Komutanlığı bölgedeki durumunu güçlendirmek ve kuvvetlerini takviye etmek maksadıyla; HMS Courageous, HMS Vailant ve HMS Onyx denizaltılarını da bölgeye göndermiştir.

Sonuç

2 Nisan 1982 tarihinde Falkland Adaları'nın işgalinden ARA Belgrano'nun 1 Mayıs 1982 tarihinde batırılmasına kadar geçen sürede, Arjantin liderleri kriz yönetimiyle meşgul olmuşlar, İngiliz liderler ise savaşmışlardır. Arjantin'in politik amacı, "Adalar'da kazanılan bu egemenliğin diplomatik çözümü" iken; İngiltere'nin politik amacı, "İngiltere'nin menfaatlerini savunmak ve saldırıyı cezalandırmak" olarak belirlenmiştir.

Arjantin'in, İngiliz nükleer denizaltı tehdidi nedeniyle, Adalar'a lojistik destek için suüstü gemilerini kullanmakta çekingen davranması, Adalar'daki kuvvetlerin savunma gücünü zayıflatmıştır. Denizaltılar, suüstü gemilerinin aksine lojistik bütünlüme ihtiyacı göstermeden, harekât alanında uzun süre görev yaparak, Arjantin Donanmasını kara sularına hapsedebilecek caydırıcılığı sağlamıştır.



HMS Courageous (Fotoğraf: www.hmscourageous.co.uk)

KAYNAKÇA

1. "Falkland Harekâtı", Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1983.
2. "Falkland Savaşından Çıkarılan Dersler", Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1983.
3. "Falkland Harekâtı El Kitabı", Deniz Harp Akademisi, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2000.
4. HARPER, S. R., Lieutenant Commander United States Navy, "Submarine Operations During The Falklands War" Naval War College, Newport, 1994.
5. <https://www.turkiye-rehberi.net/falkland-adalari-haritasi.asp> (Erişim Tarihi: 12.02.2019)
6. <https://www.zegrahm.com/expedition/circumnavigation-south-georgia-with-falkland-islands-october-2015/overview> (Erişim Tarihi: 12.02.2019)
7. http://www.hmscourageous.co.uk/html/the_boat.html (Erişim Tarihi: 12.02.2019)
8. <http://i.imgur.com/EtEn1Ql.jpg> (Erişim Tarihi: 12.02.2019)

2 Steven R. Harper, Lieutenant Commander United States Navy, age, s.7.

GEÇMİŞTEN

HATALAR,

GELECEĞE

DERSLER

Savaş tarihi okumanın denizde, karada veya havada geleceğin savaşlarına hazırlanmanın en iyi yollarından biri olduğuna inanırım. Çünkü teknoloji değişse bile, savaşın temel faktörleri olan insan ve zorlukları (Clausewitz'in Friction'i) ile temel prensipleri değişmiyor. Evet, teknoloji ve dolayısı ile taktikler ve hatta ülkelerin deniz alaka ve menfaatlerini korumak için uyguladıkları stratejileri değişiyor. Ancak savaşın ruhu, daha kalıcı. İşte bu yüzden, geçmişten günümüze seçilmiş deniz savaşı hatalarından bir derleme sunmak istiyorum. Şüphesiz her bir hatanın kendi iç nedenleri ve başka hatalara sürükleyen zincirleme nedenleri de vardır. Biz kurmay camiasının ilgilenmesi gereken de hatanın kaynağıdır. Yoksa, herkesin bildiği gelen geçen bilgiler, çoğunlukla olayların sonuçlarıdır. Olaylara "niçin" sorusu sorularak savaşa yönelik resim tam olarak çıkartılmamıştır. Aksi takdirde, yanlış bilgilere dayanan, yanlış sonuçlar çıkarma olasılığı vardır. Savaş Yönetim Sisteminizdeki 30 dakika, eski RAM TRAC'a güdümlü mermi atmak gibi bir şey. Okuyacağınız hataların bazılarını bugün yapmak mümkün görülmesi de farklı ölçeklerdeki türevleri her zaman karşımıza çıkabilecektir.

Hadi başlayalım...

1905 Rus-Japon Savaşı Öncesinde Rus Filosu'nun İntikali

Rus Filosu'nun intikali, bugün bakınca birbirine bağlanmış fıkralar serisi gibi, ama gerçek.

1904'te Japonya savaş ilan etmeden (yaklaşık 37 yıl sonra aynı şeyi Amerika Birleşik Devletleri'ne (ABD) yaptılar) Rusların Pasifik üssü Port Arthur'a saldırarak kontrol altına aldı. Rusya, yenilgiyi kabul etmek yerine, Baltık Denizi'nden bir filo kaydırmaya karar kıldı ve oluşturulan filoya İkinci Filo adını verdi.¹ Filo neredeyse dünyayı dolaşarak, daha önce kendisinden kuvvetli bir filoyu yenmiş bir düşman ile karşılaşacaktı.² Daha da beteri, intikal rotaları üzerinde Rus Filosu'nun ikmal yapacağı dost ülke limanı yoktu. Birlik Komutanı Amiral Rozhdestvensky'in, birliğindeki 40 geminin neredeyse yarım milyon ton tutan kömür ihtiyacını karşılaması



Vice-Admiral Zinovi Petrovich Rozhdestvensky (Image source: WikiCommons)

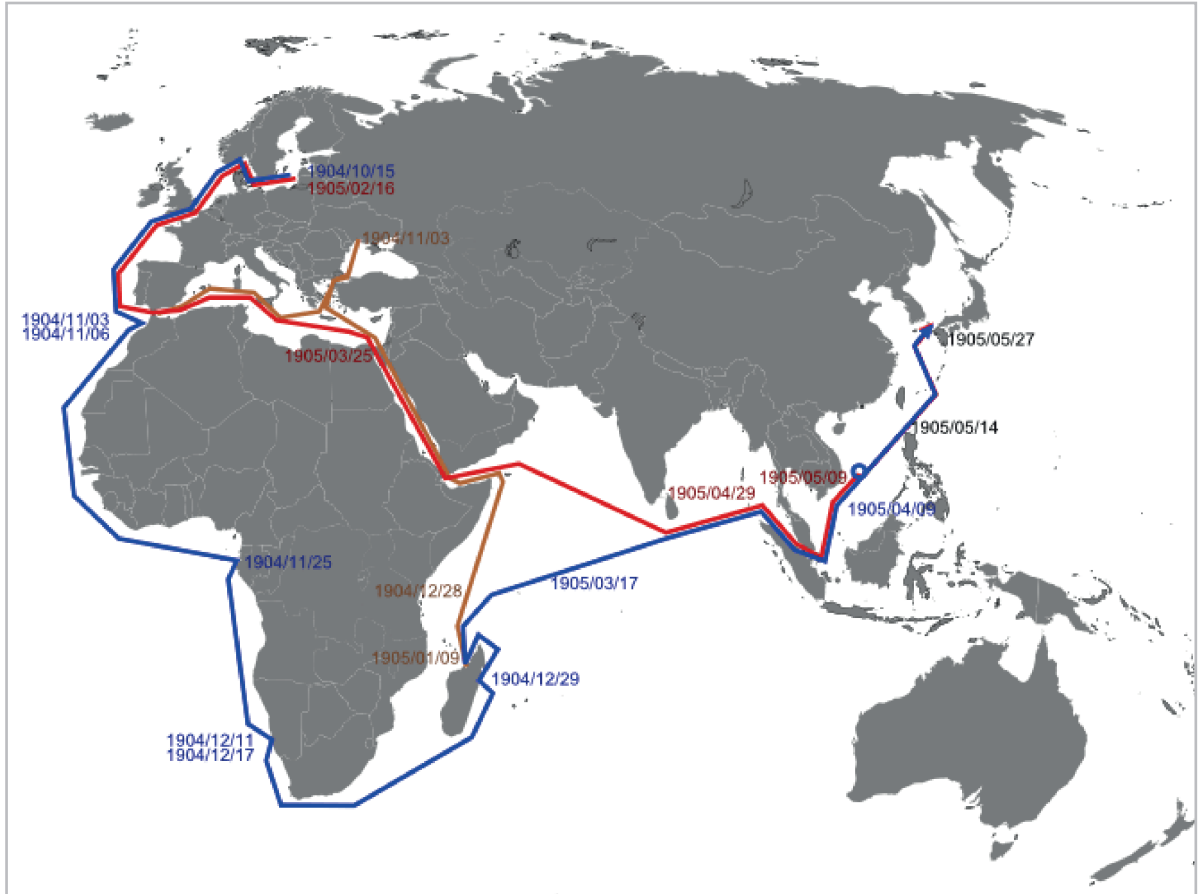
Amiral Zinovi Petrovich Rozhdestvensky,
(Fotoğraf: www.militaryhistorynow.com)

gerekliyordu. Bu görev için 60 kömür gemisi ile belirlenen randevu noktalarından en az 30 defa kömür ikmal yapılması planlanmıştı. Ve ikmal faaliyetinin kötü hava ve deniz şartlarında yapılması da yüksek olasılıktı.

Rozhdestvensky'nin emrindeki gemilerin üst yapısı oldukça ağırdı. Bazıları, dizayn ağırlığından 1500 ton fazlaydı. Bunun sonucunda, ikincil toplar ağır hava şartlarında kullanılamıyordu. Gemilerin zırhlı kısımları su hattı altında kaldığı için, kuvvetli mermi atışına karşı korunmasızlardı. Bunlardan bir tanesi olan *Oryol* limanda batmış, daha sonra çıkartılarak göreve hazırlanmıştı. Filo Komutanına selamlama veya işaret sancağı çekmemesi, aksi takdirde gemilerin dengelerinin bozulacağı esprisi yapılıyordu. Filonun görünüşü güzel, ancak kendisi problemliydi. Personelin de eğitim durumu iyi değildi. Baltık sürekli soğuktu ve denizde eğitim olanağı kısıtlıydı. Filo Komutanı Amiral, sancak gemisinde torpido talimi yaptırmak

1 National Interest, 29.05.2017, <https://nationalinterest.org/blog/the-buzz/battle-tsunami-when-japan-russias-most-fearsome-battleships-20896>, (Erişim Tarihi: 21.12.2018).

2 Bu savaştan çok sonra, Birinci Dünya Savaşı sonrası silah yarışını önlemek için yapılan 1930 Londra Deniz Konferansının ana konularından biri deniz güçlerinin birbirine oranının ne olması gerektiği üzerine idi. ABD, Japonlara 10/6 oranını bastırırken, Japonya önce oranlamayı kabul etmedi. Uzun tartışmalar ve baskılardan sonra gemi tipi bazında değişiklikler olmak kaydı ile 10/7 oranı kabul edildi. ABD'nin aklındaki gerekçe: Bir filonun uzak mesafelere intikal ederken gücünün %30'unu kaybedeceği idi. ABD Pasifik'e intikal edebilecek filonun gücünü düşünürken, argümanlarını konferansta nasıl sattığı ayrı bir inceleme konusudur.



Amiral Rozhdestvensky Filosu'nun 15.10.1904-27.05.1905 Arasındaki İntikal Rotaları (Harita: www.militaryhistorynow.com)



Rus Kruvazörü Aurora [Fotoğraf:www.nationalinterest.org]

için torpido alarmı verdi. Subaylarından tek bir reaksiyon bile görmedi. Bir İngiliz subayı anılarında Rusların kaba, ancak sürekli mutlu olduğunu söylüyordu. Ona göre, "Rus denizcilerin yarısı bir şey bilmiyor, diğer yarısı da bir şeyler hatırlıyordu ama onların da hatırladıkları eskiydi."

Filo, 16 Ekim 1904'te yola çıktı. Sancak gemisinden çizilen ilk rota tüm birliği karaya oturabilirdi. Kalkışta bir kruvazör demirini kaybetti. Bulmak için saatlerce uğraştı. Bu olay olurken bir destroyer muharebe gemisi *Oslıyaba*'ya çarptı. *Oslıyaba* tamir için limana dönmek zorunda kaldı. Bu dertler giderildiğinde Filo, Danimarka ve İsveç önlerinde intikal halindeydi. Japon savaş gemilerinin, trol gemileri veya yatlar kılığında birliğe saldıracağı haberleri dolaşmaya başladı. Rus hükümeti, sürpriz Japon saldırılarını önlemek için ajanlara sürekli para akıtıyordu. Para akıtılan ajanlardan biri, Kopenhag'da fantezi bir dünya kurmuş, Filo'ya sürekli mesaj çekiyordu.³ Eh, aldığı parayı hak etmesi gerekiyordu. Mesajlara göre, Kopenhag'da herkes Rusya'ya karşıydı. Tabii bu husus, askeri tarihten çok psikoloji veya sosyoloji işi, ama gerçeklerden bir defa sapıldığında olabileceklerin de göstergesi. Onca saldırı mesajı sonunda, Amiral Rozhestvensky hiçbir teknenin birlik içine girmesine izin verilmemesini emretti. Bir defasında Rus konsolosluğunun

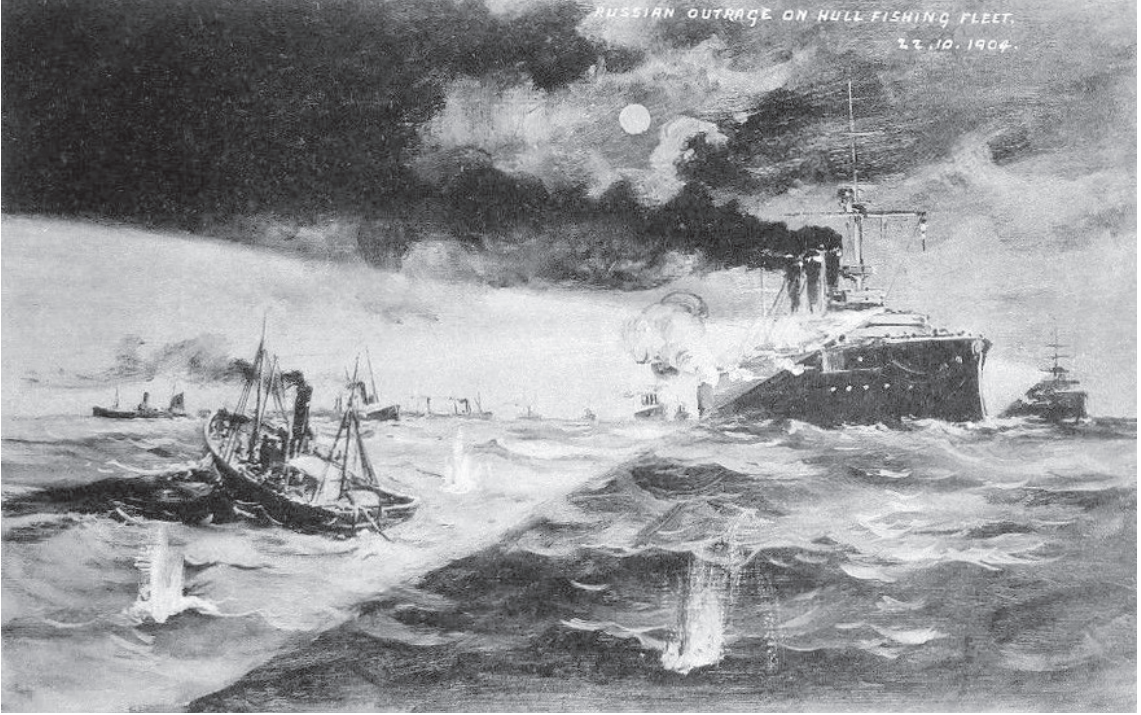
gemilere gönderdiği iki balıkçı neredeyse havaya uçuruluyordu. Halbuki garip balıkçılar, Rozhdestvensky'nin Koramiral'liğe yükseldiğini belirten bir telgraf getiriyordu. Bu ortamda Kuzey Denizi'ne çıkan Filo, Dogger Bank'ında avlanan İngiliz balıkçılarına rastladı.⁴

Balıkçıların nasıl Japon savaş gemileri olarak tanımlandığı mantığımızın dışında. Ama, bazı Rus gemileri torpido saldırısı altında olduğunu rapor etti. Bazı gemilerden denizciler, kendilerini denize attılar. Kimi de güvertelerde yere kapaklanıp, kulaklarını kapattılar. Kuzey Denizi'nde balıkçı gemilerine Japon gemileri diye ateş açıldı. Biri batırıldı, dördü hasara uğratıldı. Bu arada Rus gemileri birbirlerini de vurdular. *Aurora* su hattı altından dört isabet aldı. Gemi komutanının vücudu bir mermi ile ikiye bölündü. Amiral Rozhdestvensky, ateş açtığı gemilerin balıkçı olduğunu anlamasına rağmen, ateş etmeye devam eden topçu subayını denize attı. Tam bir çılgınlık gecesi idi. Yedi savaş gemisi, *Aurora* ve *Donskoy* kendi kruvazörlerine ateş etti. Allah'tan Rus gemilerinin ateşi mükemmel değildi. *Oryol* 500 mermi attı. Hiç isabet sağlayamadı.

Olaydan sonra İngiliz basını kıyameti kopardı. Rusya resmi olarak özür diledi. 28 İngiliz gemisi Rus filosunu izledi. Sonunda

3 Konstantine Plesekov, *The Tsar's Last Armada: The Epic Journey to the Battle of Tsushima*, 2002.

4 British Sea Fishing, <http://britishseafishing.co.uk/the-dogger-bank-incident/>, (Erişim Tarihi: 13.12.2018).



Rus savaş gemilerinin Dogger Bankında balıkçı gemilerine ateş açışını tasvir eden bir karpostal (Resim:www.wikipedia.com)

Moskova, Amiral Rozhdestvensky'den sorumluları gemilerden indirmesini istedi. Amiral de düşmanı Albay Klado'yu teslim etti. Bir taşla iki kuş vurmuştu. Tabii Klado'da, Amiral aleyhine çalışmaya devam etti. Filo Tangier'e vardığında daha önce geride kalmış savaş gemisi *Kamchatka*, birliği yakaladı. Kuzey Denizi'nde Japon savaş gemileri ile çatıştığını, 300 mermi attığını söylüyordu. Onun gerçek düşmanları da İsveç, Alman ve Fransız gemileri idi. Tangier limanından ayrılmadan önce Filo'nun zinciri Avrupa ile iletişim hattını kopardı. Avrupa ile şehrin iletişimi dört gün kesildi.⁵

Limanlarda, gemilere getirilen hayvanlarla ortaklık hayvanat bahçesine döndü. Hayvanlar arasında zehirli yılanlar (ki zehirlenenler oldu), timsahlar da vardı. Bozulan etlerin denize atılması ile köpek balıkları filoyu takip ediyordu. Hastalık yaygınlaştı. Dizanteri ve tifodan ölenler olmaya başladı. Psikolojik kendini kaybetmeler arttı. Atış talimleri son derece başarısız devam ediyordu. Eğitimde sağlanan tek isabet hedef çekiş gemisinin vurulmasıydı.

Hint Okyanusu'nda posta taşıyan gemi ile randevu, onlar

için önemli idi. Sevdiklerinden haber alacaklardı. Gemi ile bulunduğu anda, geminin kendilerinin bir ay önce postaya verdiği mektupları taşıdığını gördüklerinde yaşadıkları hayal kırıklığı büyük oldu. Disiplin iyice bozulmuştu, disiplini tesis için ölüm cezaları verildiği oldu, bununla birlikte materyal detleri de bitmiyordu.⁶

Yola çıkışlarından yedi ay sonra 26 Mayıs 1905'te seyirlerinin son bacağına gerçekleştirdiler. Japonların yüksek patlayıcı mermileri, Rus gemilerinin güvertesinde neredeyse her şeyi yakıyordu. Güverteye depolanan kömürün de buna katkısı vardı tabii. Buna karşılık, Rus mermileri etkisi az, zırh delici mermilerdi. Japon atış kontrol sistemleri, 1903 yapımı

ve 6000 yarda menzilli idi. Rus sistemi, 1880'lerde yapılmış ve menzili 4000 yarıydı. Deneyimli Japon denizcilere karşı, Rus denizcilerin hali perişandı. Savaşın önce Japonlar, keşif gemileri sayesinde Rusların nerede olduğunu biliyorlardı. Rus Amiral'in ise Japonların nerede olduğuna dair en ufak fikri yoktu. Savaş neredeyse tek taraflı oldu. Savaşın sonunda, Rusya 8 büyük gemisini kaybetti, 4'ü teslim oldu.

⁵ Geoffrey Regan, *Great Naval Blunders*, Andre Deutsch, 2012, s.15.

⁶ Military History, 24.05.2018, <https://militaryhistorynow.com/2018/05/24/tsushima-the-battle-that-sank-imperial-russias-navy/>, (Erişim Tarihi: 04.11.2018).



Knyaz Suvorov, Rozhdestvensky'nin Amiral Gemisi. (Fotoğraf: www.militaryhistorynow.com)

8 kruvazörünün 4'ünü ve 9 destroyerinin 6'sını kaybetti. 4380 denizci hayatını kaybetti, 5917'si Japonlara esir düştü. Japonlar sadece 3 torpido bot ve 117 denizci kaybetti.

Rozhdestvensky, denizden Japonlar tarafından kurtarıldı. Ülkesinde günah keçisi yapılmıştı bile. 1908'de Sen Petersburg'da hastanede yatarken cenaze töreninin nasıl yapılacağı hakkında telgraf almıştı. 1909'da hayatını kaybetti.

KAYNAKÇA

1. PLESEKOV, K., The Tsar's Last Armada: The Epic Journey to the Battle of Tsushima, 2002.
2. REGAN, G., Great Naval Blunders, Andre Deutsch, 2012.
3. British Sea Fishing, <http://britishseafishing.co.uk/the-dogger-bank-incident/>, (Erişim Tarihi 13.12.2018).

4. Military History, <https://militaryhistorynow.com/2018/05/24/tsushima-the-battle-that-sank-imperial-russias-navy/>, (Erişim Tarihi: 04.11.2018).

5. National Interest, <https://nationalinterest.org/blog/the-buzz/battle-tsushima-when-japan-russias-most-fearsome-battleships-20896>, (Erişim Tarihi: 21.12.2018).

6. <https://nationalinterest.org/blog/the-buzz/battle-tsushima-when-japan-russias-most-fearsome-battleships-20896> (Erişim Tarihi: 16.12.2018).

7. <https://brilliantmaps.com/russo-japanese-war/> (Erişim Tarihi: 17.12.2018).

8. MilitaryHistoryNow.com (Erişim Tarihi: 17.12.2018).

9. https://en.wikipedia.org/wiki/Dogger_Bank_incident (Erişim Tarihi: 17.12.2018).

■ Dz.Yb. Gökçen FIRAT



AMİRAL ZHENG HE VE ÇİN'İN 7 KEŞİF SEYRİ

Çin tarihinde önemli yeri olan pek çok şahsiyet, aslında sonradan Çinleşmiş ve önemli görevlerde bulunmuşlardır. Ming Hanedanlığı (1368-1644) döneminde yaşayan ve 1405-1433 yılları arasında Batı Okyanusu'na yaptığı yedi keşif seyri ile Çin denizciliğinde önemli dönüm noktalarından birini oluşturan Amiral Zheng He de bu şahsiyetlerden biridir.¹

Zheng He, Batı ve Çin için farklı anlamlar ifade etmektedir. Örneğin, emekli İngiliz yazar ve deniz teğmeni Gavin Menzies'in, "1421: Çin Amerika'yı Keşfetti" kitabında, Zheng He'nin Amerika'yı keşfi konusundaki ortaya attığı iddialar ispatlanamamıştır. Ancak, Çin'in tüm önemli bilgi ve olayları, yazının icadıyla beraber kaydettikleri dikkate alındığında, böyle bir olayın, Çin tarafından kayda alınmaması mümkün görünmemektedir. Bugün, Zheng He'yi değerli hale getiren husus, Amerika'yı keşfi konusundaki iddialar değil, Güneydoğu Asya ülkelerine yaptığı keşif seyahatleridir. Bu seyahatler, Cristof Colomb'un Amerika'yı keşfetmesinden (1492), Keşifler Çağı'nın ünlü denizcileri Vasco da Gama'nın (1497-1499) ve Pedro Alvares Cabral'in (1500-1501) Hindistan seferlerinden yıllar önce yapılmıştır. 1368 yılında yönetime geçen ve henüz

60 yıllık bir hanedanlık olan Ming Hanedanlığı, Zheng He'nin seyahatleri sayesinde, Güneydoğu Asya bölgesinde, etkinliğini ve deniz ticareti üzerindeki egemenliğini korumuştur.²

Sonradan Çinleşen Zheng He'nin dikkat çekici bir özelliği de, soyunun, İslam kültüründen gelmesidir. 1371 yılında Yunnan kentinde dünyaya gelen Zheng He, Hacı Mahmut Shams (Hacı Mahmut Şems) olarak da tanınmaktadır. Henüz çocukken, 11 yaşında, Ming ordusu tarafından bir savaşta esir alınmış ve saraya getirilmiştir. Gelecekte, Ming Hanedanlığı İmparatoru olacak olan Prens Zhu Di'nin hizmetine alınmış, güvenilirliği ve zekasıyla dikkat çekmiştir. Zhu Di'nin imparator olmasıyla beraber de, önemli görevlerde bulunmuş ve deniz yoluyla Batıya yapılacak seyahatlerin amiralliğine getirilmiştir. Hanedanlığın kudretini tüm dünyaya göstermek isteyen İmparator Yong Le, Zheng He'nin komutasında yaklaşık olarak 300 gemilik ve 28.000 kişiden oluşan büyük filoları Batı Okyanusu'na göndermiştir. Zheng He, bu seyrilerden, Çin İmparatoru'na saygılarını sunmak isteyen ülkelerin elçileri ile dönmüş ve bu elçiler Çin'in gücü karşısında çok etkilenmişlerdir.³

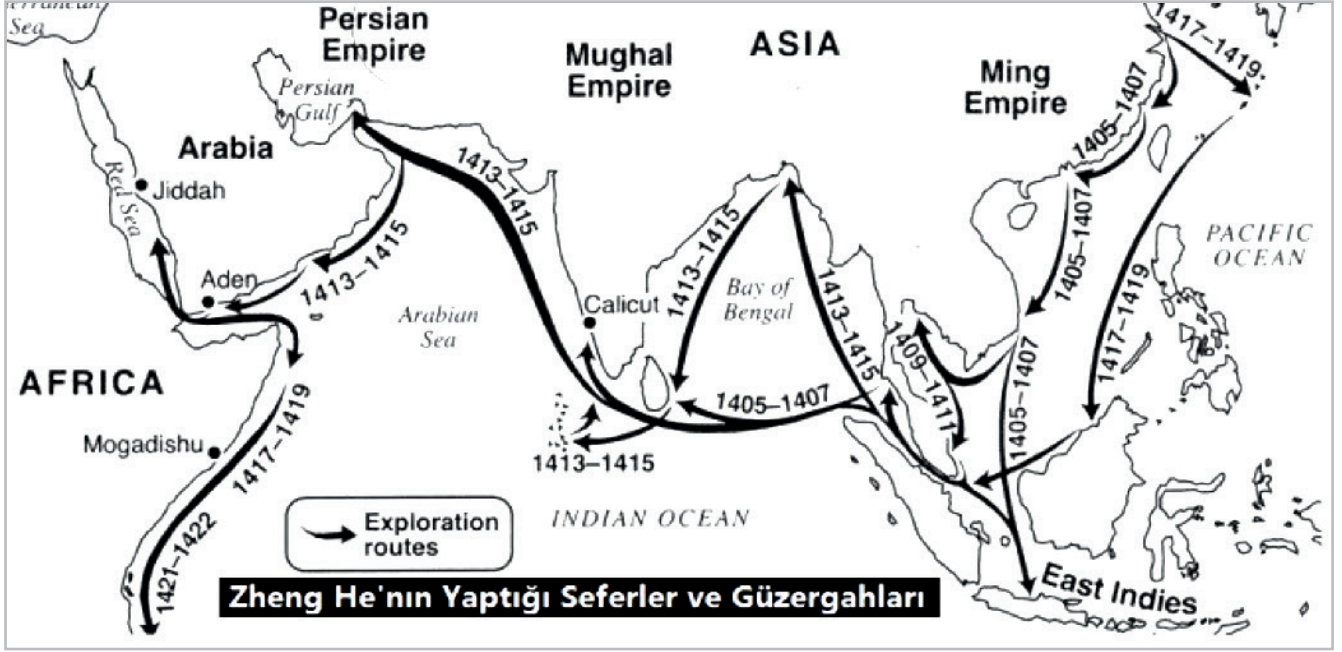


Zheng He'nin "Hazine Filosu"ndan bir gemi ile Avrupa'da kullanılan gemilerin karşılaştırması (www.wanderly.artstation.com)

1 Fatma Ecem Ceylan, Müslüman Çinli Amiral Zheng He'nin Aile Tarihine Genel Bir Bakış, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, [http://dergipark.gov.tr, Curr.Res.Soc.Scie](http://dergipark.gov.tr/Curr.Res.Soc.Scie) 2016 (2), s.37

2 age, s.38

3 age, s.38



Zheng He'nin 7 Keşif Seyrinin Tarih ve Rotaları (Harita: Elisabeth Ellis and Anthony Esler, World History Survey, June 2004)

Zheng He, büyük deniz filolarıyla yaptığı seyrirlerde, birçok Asya ve Afrika ülkesini ziyaret etmiş, donanmasının boyutu, gemilerin büyüklüğü ve gemicilik tekniği gibi birçok açıdan birer ilki oluşturmuştur. 1405-1411 yılları arasındaki 7 yılını, kesintisiz denizde geçiren Zheng He, Güneydoğu Asya ülkeleri ve Hindistan ile civarındaki ülkelere giderek, Çin ile bu ülkeler ve bölgeler arasındaki ilişkileri güçlendirmiş⁴, klasik donanmaların en önemli fonksiyonlarından biri olan "donanma diplomasisi" ile ülkesinin politikasına katkı sağlamıştır.

Ancak, 1433 yılında yapılan yedinci ve son seferden sonra Ming Hanedanlığı, ani bir kararla donanmanın tüm faaliyetlerini durdurmuştur. Tüm seyrir kayıtları yok edilmiş, adeta bu seyrirlerden geleceğe hiçbir miras bırakılmaması istenmiştir. 15'inci yüzyıldan itibaren deniz gücünün ve sömürgecilik, devletlerin gücü üzerinde çarpan etkisi yarattığı bir dönemde, Çin'in bu yaklaşımı pek anlaşılmasa da, kendi açısından bakıldığında, Ming Hanedanlığının Çin üzerindeki hakimiyetinin henüz 60 yıllık bir geçmişi olduğu göz önüne alınarak, genç hanedanlığın bütün dikkatini içeriye verip, dışarıya karşı bir tecrit politikası izlemek istemesi, ülke içerisinde otoritesini

iyice yerleştirmek için seferlerle zenginleşen imtiyazlı bir sınıf yaratmak istememesi, keşfedilen yerlerin "İspanyol ve Portekizliler" gibi fethedilmediği için "toprak" olarak kazanç getirmediği düşüncesi, bu seferlerin maliyetinin çok yüksek olması, karadan gelebilecek tehditlere karşı ordusunu hazır tutabilmek için donanmaya ayrılan masrafları kısmak istemesi vb. düşüncelerin payı olabileceği değerlendirilmektedir.

Çin'in içeriye kapanma politikasını, Zheng He'nin seyrirlerine ilginç bir şekilde bağlayan bir görüş ise; Çin'in bu seyrirlerle üstünlüğünü ispatlaması ve dış dünyadan teknoloji, kültür ya da diğer alanlarda alacak hiçbir şey olmadığını görmesidir.⁵

Zheng He'nin yaptığı deniz seyahatlerinin önemi, günümüzde anlaşılrsa da, kendi zamanında hak ettiği değeri görememiştir. Dünya tarihindeki bu eşsiz seyahatler, Ming Tarih Kayıtları 332. cildinde, derleyen tarafından yalnızca 700 karakter kullanılarak tasvir edilmiştir.⁶

Oysa; Kristof Kolomb'un Amerika'yı 1492 yılında keşfettiği dikkate alındığında, bir asıra yakın bir süre önce (87 yıl) yapılan bu seyrirler, dünya denizcilik tarihi için önemli dönüm

4 <http://turkish.cri.cn/281/2009/Eski Çağlarda Çin Denizciliği>, Erişim Tarihi: (Erişim Tarihi : 27.11.2018)

5 <http://tr.academiachina.org/Devlin Dünyaya Kapılarını Aralayışı: Afyon Savaşları ve Çin'e Etkisi>, (Erişim Tarihi : 27.11.2018)

6 Fatma Ecem Ceylan, a.g.e.s.38

noktalarından birisidir. Bu seyahatler sayesinde; farklı ülkelerden getirilen bitkiler ile Çin'in florası çeşitlenmiş, astronomi ve tıp alanında önemli gelişmeler sağlanmış, Çin'e değerli madenler, baharatlar getirilmiştir. Bu seyahatlerde kullanılan gemilerin büyüklüğü ve görev alan mürettebatın sayısı da, Zheng He'nin seferlerini farklı kılan bir başka husustur. Bu konuyu araştıran bilim insanları; Zheng He'nin donanmasının, Vasco Da Gama'nın donanmasından 90 kat, denizci sayısının ise 150 katından daha fazla olduğunu belirtmektedir.⁷

Zheng He'nin seyirleri, büyük gemilere ve fazla sayıda mürettebata rağmen, sömürgeciliği değil, Çin'in siyasi ve diplomatik ilişkilerini geliştirmeyi amaçlamıştır. Ziyaret edilen ülkelerin yöneticilerine, takvim ve ipek gibi Çin'in ünlü ve değerli ürünleri hediye olarak gönderilmiştir. Buna karşın, ziyaret edilen ülke yöneticileri de, imparatora iletmek üzere, kendi ülkeleri için değerli sayılan hediyeleri Zheng He'ye vermişlerdir. Zheng He'nin gemileri, hiçbir ülkede çatışma veya saldırı amaçlı faaliyetlerde bulunmamışlardır. Bu seyirleri günümüzde önemli ve anlamlı hale getiren nedenlerden biri de, barışçıl amaçlar taşımasıdır. Oysa Çin, bu seferlerle, bir sömürge politikası tercih etseydi, Güneydoğu Asya'yı, Batı'dan çok daha önce hakimiyeti altına alabilecekti. Çin, tam aksine bir politika ile, 1433 yılında deniz seyahatlerini durdurmuş, yapılan seferlere ait tüm kayıtları da ortadan kaldırmıştır. Bu politika, Çin denizciliğinin zayıflamasının da başlangıcını teşkil etmiştir.⁸

Batı'nın ilgi duymasıyla gün yüzüne çıkan Zheng He seyahatleri, dünyanın da dikkatini çekmiş ve Zheng He'nin tanınırlığı artmıştır. Çin, 2005 yılında, "Zheng He'nin Batıya Seyahatlerinin 600'üncü Yıldönümü için Anma Töreni" düzenlemiş ve konuya yönelik araştırmalara yoğunluk vermiştir. 2005 yılındaki anma töreni sayesinde çıkarılan eski kaynaklar, Zheng He'ye dair detaylı bilgilere ulaşılmasını sağlamıştır.⁹

Zheng He'nin yaklaşık 613 yıl önce (1405-1433) donanmasıyla yaptığı ve 7 bölümden oluşan Batı Okyanusu seyirleri¹⁰, gemilerin sayısı, ebatı, teknolojisi, gemici personelinin niteliği, diploması vb. pek çok özelliğinden dolayı dünya denizcilik



1415 yılında Bengal Krallığından Çin'e getirilen zürafanın tasviri resmi (Resim: www.tr.academiachina.org)

tarihine geçmiştir. Bu büyük amiralin 1405 yılında ilk seferine başladığı gün olan 11 Temmuz, Çin'de denizcilik günü olarak kutlanmaktadır¹¹.

KAYNAKÇA

1. CEYLAN, F. E., Müslüman Çinli Amiral Zheng He'nin Aile Tarihine Genel Bir Bakış, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, [http://dergipark.gov.tr](http://dergipark.gov.tr/Curr.Res.Soc.Scie), Curr.Res.Soc.Scie 2016 (2).
2. [http://turkish.cri.cn/281/2009/Eski Çağlarda Çin Denizciliği](http://turkish.cri.cn/281/2009/Eski_Cağlarda_Cin_Denizciligi), (Erişim Tarihi: 27.11.2018).
3. [http://tr.academiachina.org/devin dünyaya kapılarını aralayışı Afyon Savaşları ve Çin'e Etkisi](http://tr.academiachina.org/devin_dunyaya_kapilarini_aralayisi_Afyon_Savaslari_ve_Cine_Etkisi), (Erişim Tarihi: 27.11.2018).
4. [www.bbc.com/turkce/izlenim/china_Zheng He](http://www.bbc.com/turkce/izlenim/china_Zheng_He), (Erişim Tarihi: 27.11.2018)
5. <https://wanderly.artstation.com/projects/br6Gg> (Erişim Tarihi: 12.02.2019)

7 age, s.41

8 age, s.39

9 age, s.40

10 Zheng He'nin seyir yaptığı bölgeler; Kızıldeniz, Afrika, Cava adası,Tayvan, Sumatra, Malakka, , Hindistan, İran, Arap Körfezi, Arabistan..

11 https://www.bbc.com/turkce/izlenim/2012/08/120803_china_zheng_He, (Erişim Tarihi : 27.11.2018)



KÜRESEL EĞİLİMLER: GELİŞİMİN İKİLEMİ

“Küresel Eğilimler: Gelişimin İkilemi”¹ adlı doküman; Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Ulusal Haber Alma Konseyi² tarafından dört yılda bir yayımlanan serinin altıncı, Ocak 2017 ayı yayınıdır. Serinin amacı, dokümanın yayın tarihinden itibaren yirmi yıllık bir dönemde meydana gelebilecek değişimlere ışık tutmak olarak ifade edilmektedir. Doküman yönetsel olarak, dünya çapında yüzlerce bilim insanı, kanaat önderi vb. kişiler ile yapılan mülakatlara ve seçilmiş sayısal verilerin analizine dayanmaktadır.

Doküman; **“Geleceğin Haritası”, “Küresel Görünümü Dönüştüren Eğilimler”, “Yakın Gelecek: Gerilimler Artıyor”, “Uzak Gelecek için Üç Senaryo: Adalar, Yörüngeler, Topluluklar”, “Senaryoların Bize Öğrettikleri: Esneklik ile Fırsatların Güçlendirilmesi”** olmak üzere beş bölümden oluşmaktadır.

Dokümanın ana teması; sanayi ve bilgi devrimleri ile dünya çapında büyük bir gelişme elde edilmesine ve bir milyardan fazla insanın yoksulluktan kurtarılmasına rağmen, 2008 Küresel Finansal Krizi, Arap Baharı ve devletler arasındaki gerilimlerin artması gibi olayların gösterdiği gibi, mevcut başarıların kırılgan, geleceğin karamsar ve belirsizlikler ile dolu olduğudur.

Geleceğin Haritası

Konseptlere ilişkin temel bilgilere yer verilen bu bölümde, yakın geleceği karamsar ve zorlu süreçler haline getiren temel eğilimlerin, aynı zamanda daha umut verici ve parlak gelecekle de yaratabileceğine, geleceğin nasıl şekilleneceğini insanların seçimlerinin belirleyeceğine vurgu yapılmaktadır. Bu bağlamda, günümüzü bir ikileme haline getiren temel eğilimlerin “güç, yönetim ve iş birliğinin” doğasını da değiştirdiği ve gelecek yılların daha zorlu geçeceği belirtilmektedir.

Küresel Görünümü Dönüştüren Eğilimler

Geleceği şekillendirecek önemli eğilimler bu bölümde açıklanmaktadır.

Zenginler Yaşlanıyor, Yoksullar Yaşlanmıyor

Gelişmiş ülkelerde çalışma yaşındaki nüfus küçülmekte iken, özellikle Afrika ve Güney Asya’daki gelişmekte olan ve yoksul ülkelerde nüfus artmaktadır. Bu durum, ekonomi, istihdam, kentleşme ve refah üzerinde artan baskılar

yaratmakta ve göç hareketlerine yol açmaktadır. Eğitim ve öğretim hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkeler için önemini korumaktadır.

Küresel Ekonomi Dönüşüyor

Zayıf küresel ekonomik büyüme yakın gelecekte devam edecektir. 2008-2009 yıllarındaki ekonomik krizden yüksek borç stoku ve zayıf talep ile çıkan büyük ekonomiler, iş gücü ve verimliliğin azalması ile mücadeleye devam edeceklerdir. Çin, ihracata ve yabancı yatırıma dayanan ekonomisini tüketici odaklı bir hale dönüştürmeye çalışacaktır. Zayıf büyüme eğilimi, gelişmekte olan ülkelerde yoksulluk ile mücadeleyi güçleştirecektir.

Teknolojik Gelişme Hızlanıyor, Ancak Zorluklar Yaratıyor

Hızlı teknolojik gelişmeler, yeni fırsatlar yaratırken teknolojiden kazananlar ve kaybedenler arasındaki gerilimi de artıracaktır. Otomasyon ve yapay zekâ, ekonomilerin uyum sağlayabileceklerinden çok daha hızlı bir şekilde endüstrinin biçimini değiştirmektedir. Bu durum, çalışanları işlerinden etmekte ve yoksul ülkelerin bilinen yöntemler ile kalkınmasını güçleştirmektedir. Gen çalışmalarını ve biyo-teknolojiler, başta ilaç sanayi olmak üzere diğer alanlarda devrimsel değişiklikler yaratacak ancak ahlaki tartışmaları da beraberinde getirecektir.

Fikirler ve Kimlikler Dışlayıcılık Dalgası Yaratıyor

Zayıf büyümeyle birlikte artan küresel erişim, toplumlar arasındaki ve toplumlar içindeki gerilimleri güçlendirecektir. Siyasetin hem sağ hem sol kanadında popülizm artacaktır. Bazı liderler, halk üzerindeki kontrollerini ilerletmek için milliyetçiliği araç olarak kullanacaklardır. Dini etkiler giderek artacak ve hükümetlerden daha otoriter bir hâl alacaktır.

Yönetmek Giderek Zorlaşıyor

Ülkelerin halkları, hükümetlerinden güvenlik ve refah talep edecekler ancak zayıf bütçe gelirleri, kutuplaşma ve diğer acil konular hükümetlerin bu talepleri karşılamaını güçleştirecektir. Teknoloji, siyasete etki edebilecek yeni aktörlerin ortaya çıkmasına yol açacaktır. Aktörlerin çeşitlenmesi yönetimi zorlaştıracaktır; bu nedenle yöneticiler kalıcı ve her kesimi kapsayan çözümler yerine geçici ve daha az kapsayıcı çözümlere yönelecektir.

1 Global Trends: Paradox of Progress, <https://www.dni.gov/files/documents/nic/GT-Full-Report.pdf>, (Erişim Tarihi:08.11.2018).

2 National Intelligence Council.



Çatışmanın Doğası Değişiyor

Büyük güçlerin çıkarlarının farklılaşması, terör tehdidinin genişlemesi, zayıf devletlerdeki istikrarsızlıklar ve ölümcül teknolojilerin yayılmasına bağlı olarak çatışma ihtimali artacaktır. Uzun menzilli güdümlü silahlar, siber ve robotik sistemler ile altyapılara yönelik saldırılar gerçekleştirilecek ve toplumsal yapıların kırılması daha yaygın şekilde hedeflenecektir.

İklim Değişikliği, Çevre ve Sağlık Konuları İlgili İhtiyaç Gösteriyor

Uluslararası ilişkilerde iş birliği olasılığının azalmasına karşın hem ani hem de uzun vadede karşılaşılabilecek tehditlere karşı önlemlerin geliştirilebilmesi için kolektif hareket edilmesi gerekecektir. Atmosfer, su ve toprak şartlarındaki artan olumsuzluklar ve gıda güvenliğinin azalması, toplumlar üzerinde daha fazla baskı yaratacaktır. Deniz seviyesinin yükselmesi, okyanusun asitleşmesi, buzulların erimesi ve kirlenme, insanların yaşam biçimlerini değiştirecektir. İklim değişikliği konusundaki gerilimler artacaktır. Hızlanan insan dolaşımı ve kötü sağlık altyapısı salgın hastalıkların yönetilmesini güçleştirecektir.

Yakın Gelecek: Gerilimler Artıyor

Genel Görünüm

Ülkelerin içinde vatandaşlar, hükümetlerden giderek daha fazla barış ve refah talep etmektedirler; ancak son derece bütünlüştürmüş bir dünyada bu konu devletlerin dış politikaları

üzerinde baskı oluşturmakta ve devletler arasındaki gerilimleri de artırmaktadır. Gelecek beş yıl içinde devletler arası çatışma ihtimali yükselmektedir.

Avrupa'daki durgunluk, ABD'nin küresel siyasetteki rolünün belirsizliği, çatışmaların önlenmesi ve insan hakları konusundaki normların zayıflaması, Çin ve Rusya Federasyonu'na (RF) alan açmaktadır. Bu durum, aynı zamanda bölgesel ve devlet dışı aktörlerin daha etkin olmasına da zemin yaratmaktadır. Riyad ve Tahran, İslamabat ve Yeni Delhi, Kuzey ve Güney Kore arasındaki gerilimler bu gidişata örnek olarak gösterilebilir. Kuzey Kore gibi ülkelerde yönetim sıkıntıları güvensizlik oluşturmaktadır.

Büyük güçler arasındaki ekonomik karşılıklı bağımlılık ilişkisi, saldırgan davranışları dizginleyen bir etken olmayı sürdürmekle beraber, gelecekteki bir çatışmayı önlemekte yetersiz kalabilir. Büyük ve orta ölçekteki güçler, kendi çıkarlarını daha saldırgan bir şekilde takip edebilmek için ekonomik bağımlılığın ve yaptırımların etkilerini azaltacak yöntemler arayacaklardır.

Devletlerin, grupların ve bireylerin diğerlerine zarar verme yöntemlerinin çeşitlenmesi ile birlikte terörizm tehdidi artma eğilimindedir. Ülkelerin içindeki ve devletler arasındaki gerilimlerin artması terörizm ile birlikte değerlendirildiğinde, küresel istikrarsızlık genişleyecek ve bu durum mevcut uluslararası sistemin kurallarının, kurumlarının ve güç dağılımının daha fazla sorgulanmasına yol açacaktır.

Bölgesel Görünüm

Avrupa

Avrupa'nın yeni şoklar yaşaması muhtemeldir. Bankaların sermayesi ve bankacılık ile ilgili düzenlemeler yetersizdir. Gerek Avrupa içindeki gerekse Avrupa'ya yönelik göç hareketleri devam edecektir. İngiltere'nin Avrupa Birliği'nden (AB) ayrılma süreci, diğer devletleri ve bölgelerdeki ayrılıkçı hareketleri cesaretlendirecektir. Yaşlanan nüfus ekonomik üretimin artmasını güçleştirecek; tüketim, mal ve yatırımdan hizmetlere (yaşlı bakımı vb.) doğru kayacaktır. Genç çalışan eksikliği vergi gelirlerini azaltacak ve iş gücünü geliştirmek için göçmenliğin teşvik edilmesi konusunda tartışmalar yaşanacaktır. Avrupa'nın geleceği, kurumlarında reform yapabilmesine, büyüme ve istihdam yaratabilmesine, yöneticilere yönelik güvenin yeniden tesis edilmesine ve göçe ilişkin kamuoyu endişelerini yönetebilmesine bağlı olarak değişecektir.

ABD

Ekonomik durumdaki iyileşmeye rağmen, liderler ve kurumlara yönelik güvenin azalması, siyasetin kutuplaşması ve orta düzeydeki büyüme hızına bağlı olarak hükümet gelirlerindeki sınırlılıklar önemli zorluklar yaratacaktır. Robot teknolojileri ve yapay zekâdaki gelişmeler iş gücü piyasalarındaki bozulmayı artıracaktır. ABD'nin küresel liderlik rolüne ilişkin olarak dünya çapında belirsizlik hâkimdir. ABD daha önce de benzer krizlerin üstesinden gelerek yeniden güç kazanmıştır. Örneğin, 1970'lerdeki krizden sonra güçlü bir ekonomik toparlanma yaşamış ve küresel rolünü güçlendirmiştir. Merkezi ve yerel düzeylerde inovasyon, esnek finansal piyasalar, risk alma konusundaki iştah ve diğer büyük ülkelerin çoğundan daha dengeli bir demografik yapıya sahip olması ABD'nin üstün yönleri olarak gözükmektedir. ABD'yi diğerlerinden ayıran en büyük özellik; ırk ya da etnisiteye dayanmaması, her kesimi kapsayacak bir yaşam ideali (her ne kadar mükemmel bir şekilde hayata geçirilememiş olsa da) üzerine kurulmuş olmasıdır. Bu nitelik, farklılıkları yönetebilmek için kritik bir avantajdır.

İçer Kapanan Bir Batı

Kuzey Amerika, Avrupa, Japonya, Güney Kore ve Avustralya'da liderler, orta sınıfın refahını yeniden sağlamayı öngören yöntem arayışında olacaklardır. Bunlardan bazıları popülist ve milliyetçi söylemlere de başvurabilirler. Bunun

sonucu, uzak coğrafyalardaki yüksek maliyetli girişimlerden kaçınan ve daha ziyade iç sorunlarına yönelik bir Batı dünyası olacaktır. Bu iç yönelim AB'de diğer devletlere nazaran daha yüksek olabilir.

ABD'nin küresel rolü, devletin müttefiklerini desteklemek, çatışmaları yönetmek ve kendi iç sorunlarının üstesinden gelmek konusunda neler yapabileceğine ve bu çabaların halk tarafından desteklenip desteklenmeyeceğine bağlı olacaktır. Diğer devletlerin halkları ve hükümetleri de ABD'nin bu faaliyetlerini yakından takip edeceklerdir. ABD'nin iç sorunlarını çözmekte yetersiz kalması, küresel istikrarsızlığı artıracak ve bölgesel güç merkezlerinin etkilerinin artmasına yol açacaktır.

Çin

Otuz yıllık tarihi bir büyüme ve sosyal değişim süreci sonunda Çin büyük bir sınav vermektedir. Büyüme hızı yavaşlamakta ve borç önemli bir sorun haline gelmektedir. Çin'in ihracata dayalı ekonomisi, iç tüketime dayalı bir ekonomiye dönüşmektedir. Çin'in yeni oluşan orta sınıfı, temiz hava, uygun fiyatlı evler ve daha gelişmiş kamu hizmeti talep ederken, rejimin meşruiyeti bu ihtiyaçları karşılayıp karşılayamamasına bağlı olacaktır. Başkan Xi'nin gücü kendi elinde toplaması, Çin'in yerleşik ve süregelen rejimini tehdit etmektedir. Çin'in büyümesini sağlayan düşük ücretli işçilik, Asya'nın diğer yerlerindeki ve Afrika'daki ülkeler tarafından ele geçirilme eğilimindedir. Bu durum Çin ekonomisi üzerinde olumsuz etkiler yaratacaktır. Ayrıca, Çin'in üretim çağındaki nüfusu da hızla daralmaktadır. Yine de Çin'in büyümeyi hızlandırmak için büyük kaynakları bulunmaktadır ve Çin'in ekonomisini yönetme derecesi ülkenin geleceği açısından belirleyici olacaktır.

Rusya Federasyonu

Rusya; milliyetçilik, askeri modernizasyon, nükleer tehditler ve deniz aşırı girişimleriyle büyük güç konumunu geri kazanmaya çalışmaktadır. Buna rağmen, ülke içinde ekonomik sıkıntılarla mücadele etmektedir ve ekonomisi son üç yıl üst üste durgunluk yaşamıştır. Moskova, vatandaşlarına bireysel özgürlükleri pahasına güvenlik ve istikrar vaat etmektedir. Rusya'nın dünyadaki konumundaki gelişme de rejimin gücünü ve popülaritesini artıran bir etkidir. Rus milliyetçiliği önemli bir araç olarak kullanılmakta, dini motiflerle süslenmektedir. Rusya'nın uyguladığı taktikler başarılı bir biçimde devam etmezse, tatmin olmamış elitler tarafından çıkarılacak bir



iç istikrarsızlık ile karşılaşabilir. Bu durum, uluslararası düzeyde daha saldırgan hareketlere de yol açabilir. Rusya'nın demografik yapısında nispi bir iyileşme gözlenmekle birlikte endüstrilemiş ülkeler arasında en kısa erkek ömrüne sahiptir ve nüfusu azalmaya devam etmektedir. Rusya, ekonomisini çeşitlendirmeyi geciktirdikçe, hükümetin milliyetçi ve otoriter davranışlarını artırması muhtemeldir.

Daha Talepkâr Çin ve Rusya Federasyonu

Çin ve Rusya, mevcut demografik ve ekonomik avantajlarını kaybetmeden ve Batı yeniden yükselmeden önce, tarihi yanlışlık olarak gördükleri konuları düzeltmeye ve elde ettikleri kazanımları da garanti altına almaya çalışacaklardır. Her ikisi de bölgelerinde hâkim güç olmayı ve çıkarlarını elde etmek üzere bölgesel siyaseti yönetmeyi kendi hakları olarak görmektedirler. Bu devletler, yakın geçmişte bölgelerinde daha büyük etkiye sahip olmak için saldırgan biçimde hareket etmiş ve ABD'ye bölgesel nüfuz alanlarını kabul ettirmeye çalışmışlardır.

Son yıllardaki Çin-Rusya iş birliği taktik bir birlikeliktir. Bu ilişki, Çin'in Orta Asya'daki Rus çıkarlarını tehlikeye düşürmesi ya da başka ucuz enerji kaynakları bulması durumunda muhtemelen rekabete dönüşecektir. Ayrıca, Çin ve Rusya'nın nüfuz alanlarının sınırları üzerinde uzlaşmaya varıp varmadıkları da belirsizdir. Hindistan'ın büyüyen ekonomik gücü ve etkisi, bölgedeki dengeleri daha karmaşık hale getirmektedir. Hindistan, kendi genişleyen çıkarları doğrultusunda Çin, Rusya ve ABD ile ayrı ayrı ilişkiler geliştirmektedir.

Uzak Gelecek için Üç Senaryo:

Adalar (Ekonomi Odaklı Senaryo)

Bu senaryoda devletler ekonomik ve demografik zorluklar ile mücadele edebilmek için içe kapanmakta ve koruyucu davranmaktadır. Bu eğilimin sonucu olarak 2028 yılındaki dünyada; küreselleşme büyük ölçüde tersine çevrilmiş, yapay zekâ iş gücü piyasalarını bozmuş, küresel düzenlemeler yerine ticareti düzenleyen bölgesel ve ikili anlaşmalar yapılmıştır. Yavaş büyüme Rusya gibi enerji odaklı ekonomileri etkilemiş, Çin ve Hindistan orta gelir tuzağını aşamamış, ABD ve AB içe dönük politikalara yönelmiş; siber saldırıların yaygınlaşması nedeniyle internet üzerindeki serbestlikler kısıtlanmıştır. İklim değişikliği nedeniyle Orta Doğu ve Afrika'da kuraklık ve göç yaşanmakta, Batı devletleri göç hareketleri üzerinde daha büyük denetim uygulamaktadır. 2023 yılında yaşanan küresel salgın hastalık seyahat serbestisinin büyük ölçüde kısıtlanmasına yol açmıştır. Dünya birbirlerine karşı duvarlar ören ülkelere dönüşmektedir.

Yörüngeler (Güç Mücadelesi Odaklı Senaryo)

Bu senaryoda birbirleriyle rekabet halindeki büyük güçler kendi nüfuz bölgelerini yaratmak üzere hareket etmekte ve küresel gerilim artmaktadır. Bu eğilimin sonucu olarak 2032 yılındaki dünyada; 2020'li yılların başında ekonomik zorluklar nedeniyle ABD küresel konulardan uzaklaşmış, bu durum rakip devletler tarafından ABD'nin uzun bir geri çekilme dönemine girdiği şeklinde yorumlanmıştır. Çin ve Rusya durumu kendi nüfuz alanlarını genişletme fırsatı olarak görmüşler, İran da Orta Doğu'daki etkisini artırma yoluna gitmiştir. 2020'li yılların ortalarında uluslararası sistem, birbirleriyle yarışan bölgesel kutuplardan oluşmaya başlamıştır. Çin'in nüfuz alanının genişlemesine karşı, Hindistan, Japonya ve bölgedeki diğer devletler daha etkin bir dış politika izlemektedir. Rusya da Çin'in Orta Asya'daki artan etkisini kırmaya çalışmaktadır.

ABD, bu durum üzerine ittifaklarını yeniden güçlendirmeye başlamış ve uluslararası normları yeniden tesis etmek için askeri operasyonlara (denizlerin serbestliği operasyonları vb.) girişmiştir. Çin, Rusya ve İran askeri kapasitelerini artırmış, kendilerine sorumluluk yüklenmesini mümkün kılmayacak siber saldırılar, örtülü operasyonlar gibi yöntemler ile etkili olmaya çalışmaktadırlar.

2028 yılında Hindistan ve Pakistan arasında İndus Nehri üzerindeki anlaşmazlık nedeniyle çatışmalar yaşanmış ve karşılıklı hareketlerin yanlış yorumlanması sonucunda nükleer silah kullanılmıştır. ABD, Çin'in de desteğiyle çatışmanın büyük bir nükleer savaşa dönüşmesini son anda önlemiştir. Devletler yarattıkları gerilimin dünyayı felakete götürebileceğinin farkına varmışlar, bir dizi güven artırıcı önlemler ve silahsızlanma anlaşmaları imzalanmıştır. Putin'in halefi Rusya'nın Avrupa ile ilişkilerini düzeltmiş ve böylece Rus ekonomisi daha iyi bir konuma gelmiştir.

Topluluklar (Devlet İçi Yönetim Odaklı Senaryo)

Bu senaryoda geleceğin ekonomik ve yönetim zorluklarının ulusal hükümetlerin yönetim kapasitesini aştığı, yerel ve özel aktörlere alan yarattığı ve idarenin geleceğini sorgulanır hale getirdiği kabul edilmektedir. Bu eğilimler çerçevesinde 2035 yılındaki dünyada; yerel ve özel grupların ulusal hükümetlere karşı kazandığı yönetim yetkileri geri döndürülemez bir hâl almıştır. Yerel yönetimler ve özel sektör, kendilerine devredilen birçok hizmet alanında, halkın ihtiyaçlarını devlete nazaran daha etkin biçimde karşılamaktadır. Dış politika, askeri operasyonlar ve savunma ulusal hükümetler tarafından yerine getirilmeye devam etmekle birlikte, halk giderek artan biçimde eğitim, finansal, ticari, hukuki ve güvenlik hizmetleri için yerel yönetimleri, özel sektörü ve dini toplulukları kullanmaktadır. Bilişim teknolojileri insanların kimliklerini belirlemeleri ve ilişkilerini yönetmeleri için kritik hale gelmiştir. Bu kimlik ve aidiyetler milliyetten daha önemli kabul edilmeye başlanmıştır. Liberal demokrasiler bu sürece alt seviyelere yetki devrederek uyum sağlarken, Orta Doğu, Rusya ve Çin'deki otoriter yönetimler büyük kaotik süreçler yaşamaktadır.

Senaryoların Bize Öğrettikleri: Esneklik ile Fırsatların Güçlendirilmesi

Dokümanın sonuç bölümünde; yakın gelecekte dünyanın hızlı bir değişim yönünde sistemik baskılara maruz kalacağı ve gücün farklı merkezlere dağılacığı vurgulanmaktadır. Kaotik ve sürprizlerle dolu gelecekte başarılı olmanın, her kademedeki esnek bir yapıya sahip olmak ve değişime en kısa sürede uyum sağlamakla mümkün olabileceği ifade edilmektedir.

Öte yandan, devletlerin sahip olduğu esnekliğin, geleneksel güç faktörleri ile ölçülemeyeceği, kağıt üstünde

çok güçlü görünen devletlerin aslında ciddi hassasiyetleri olabileceği de belirtilmektedir. Bu kapsamda; devletlerin esnekliğin ölçülmesi için kullanılabilecek faktörler şu şekilde sıralanmaktadır:

Yönetişim: Halkına mal ve hizmetleri ulaştırabilen, politik katılımı artıran, hukukun üstünlüğünü hâkim kılan ve halkın güvenini kazanan hükümetler, şoklara karşı daha dayanıklı olacak ve kamuoyunu harekete geçirebileceklerdir.

Ekonomi: Çeşitlendirilmiş ekonomilere, yönetilebilir kamu borcuna, yeterli finansal rezervlere, güçlü özel sektöre ve uyum sağlayabilen, yenilikçi iş gücüne sahip devletler daha esnek olacaklardır.

Sosyal Sistem: Hazırlıklı, bütünleşmiş ve düzenli bir toplum, beklenmeyen değişimler karşısında, birbirine daha bağlı ve esnek olacak, rakipler ile mücadelede daha yüksek bir tolerans gösterecektir.

Altyapı: Devletin kritik altyapısının güçlü olması, bir başka ifadeyle çeşitlendirilmiş enerji kaynaklarına, güvenli ve yedekli iletişim, bilgi, sağlık ve finans ağlarına sahip olması, hem doğal afetlerde hem de siber ve diğer yöntemlerle gerçekleştirilecek saldırılarda, devletin hassasiyetini düşürecektir.

Güvenlik: Yüksek askeri kapasiteye, yetkin ve güvenilir kolluk kuvvetlerine ve acil yardım teşkilatına, iyi sivil-asker ilişkilerine ve güçlü ittifaklara sahip olan devletler, beklenmeyen saldırılara karşı kendilerini savunmak ve yıkıcı şoklardan sonra kamu düzenini sağlamak konusunda daha başarılı olacaklardır.

Coğrafya ve Çevre: Daha geniş topraklara, yüksek biyo-çeşitliliğe, iyi gıda, toprak ve su kalitesine sahip devletler, doğal afetlere karşı daha dayanıklı olacaklardır.

KAYNAKÇA

1. Global Trends: Paradox of Progress, <https://www.dni.gov/files/documents/nic/GT-Full-Report.pdf>, (Erişim Tarihi:08.11.2018).
2. <http://www.stickpng.com/img/world-landmarks/global/globe-of-world-flags> (Erişim Tarihi:12.11.2018)
3. <http://www.derintahkik.com/yonetim-sistemi-ve-ekonomi-iliskisi/> (Erişim Tarihi:12.11.2018)

İNSANSIZ SUÜSTÜ ARAÇLARININ



TARİHSEL GELİŞİMİ

Vietnam Savaşı Esnasında Kullanılan İnsansız Mayın Tarama Dronu (Fotoğraf: www.minedivision113vietnam.com)

İnsansız sistemler; gelişen teknoloji ile birlikte, 2000'li yıllardan itibaren askeri alanda birçok ülkenin Deniz Kuvveti tarafından kullanılmaya başlanmıştır. Bu sistem ve araçların kullanım alanları, teknolojik gelişmeler çerçevesinde her geçen gün genişlemekte olup; tespit/teşhisten düşman unsurlarına angajman gerçekleştirebilmeye, tanımlanmış deniz resminin tesisinden deniz kontrolünün sağlanmasına kadar tüm Deniz Kuvvetleri faaliyetlerini etkileyecek bir boyuta ulaşmıştır. Dünya bahriyelerinde insansız sistemlerin kullanımı her geçen gün artmaktadır.

İkinci Dünya Savaşı dönemi, "İnsansız Suüstü Araçlarının (İSA)" geliştirilme çalışmalarının başladığı ilk dönemdir. Bu dönemde, "mayın temizleme" ve "hücum sonrası hasar kıymetlendirme" maksatlı İSA geliştirme çalışmaları olmuştur. Kanada tarafından dizayn edilen COMOX isimli İSA, Normandiya Çıkarması öncesinde denize duman kandili atılması amacıyla, o dönemde uçaklar tarafından yapılan bu faaliyeti yerine getirmek için geliştirilmiştir. Her ne kadar İkinci Dünya Savaşı sırasında kullanılmadıysa da, proje hayata geçirilmiş ve testleri başarılı sonuçlar vermiştir.¹

Amerika Birleşik Devletleri (ABD), İkinci Dünya Savaşı süresince bu alanda önemli çalışmalar yapmış olan diğer bir ülkedir. ABD Donanması, amfibi harekât esnasında "mayın temizleme" ve "engelleri ortadan kaldırma" maksadıyla "Patlayıcı Roket Aracı (*Demolition Rocket Craft*)" isimli İSA'yı geliştirmiştir. "Porcupine", "Bob-Sled" ve "Woofus 120" isimli araçlar da bu dönemde geliştirilmiş olan, farklı konfigürasyonlarda çalışan ve mayın temizleme maksatlı roketler taşıyan İSA'lardır.²

İSA'ların kullanım alanı, İkinci Dünya Savaşı sonrasında daha da genişlemeye başlamıştır. ABD'nin Temmuz 1946 ayında Marshall Adaları'nda gerçekleştirdiği "Crossroads Harekâtı

Nükleer Denemeleri"nde, radyoaktif su örnekleri insansız dron botları vasıtasıyla toplanmıştır.³

1950'li yıllarda ABD Deniz Kuvvetleri Mayın Savunma Laboratuvarı tarafından geliştirilen uzaktan kumandalı bot, 1954 yılından itibaren mayın tarama maksatlı olarak kullanılmaya başlamıştır.⁴ 1960'lı yılların sonlarına doğru geliştirilen 7 metre boyundaki fiberglas gövdeye sahip uzaktan kumandalı botlar ise, Vietnam'da mayın tarama maksadıyla kullanılmıştır.⁵

1960'lı yıllarda ABD Donanması, güdümlü mermi ve top atış eğitimlerinde hedef gemisi olarak uzaktan kumandalı İSA'lar kullanmaya başlamıştır.⁶ Atış eğitimlerinde hedef olarak dron kullanımı ilerleyen yıllarda daha da artmış, birçok dron modeli (*Mobile Ship Target (MST)*, *QST-33* ve *QST-35/35A SEPTAR*, *High Speed Maneuverable Seaborne Target (HSMST)*) ABD Deniz Kuvvetleri envanterine girmiştir.⁷

Vietnam Savaşı'nda çeşitli uygulamalarının görülmesinden sonra birçok ülke tarafından, mayın tarama maksatlı İSA'ların önemi anlaşılmış ve bu yönde araştırma/geliştirme çalışmalarına başlanmıştır. Danimarka'nın STANFLEX'i, Almanya'nın TROIKA Grubu (tek kişi tarafından kontrol edilen bir gemi ile 3 dronun kullanılması), Hollanda'nın DRONE'ları, İngiltere'nin RIM DRONE'ları, İsveç'in SAM II ACV'si (Kendinden Tahrikli Manyetik/Akustik Mayın Tarayıcı) ve Japonya'nın HATSUSHIMA sınıfı MKT gemilerinde bulunan SAM ACV'leri bunlara örnek olarak verilebilir.⁸

1990'lı yıllarda, ABD Donanmasında akustik ve manyetik tarama imkan kabiliyetine sahip R/C DYADS, MOSS, ve ALISS isimli İSA'lar kullanılmaya başlanmıştır.⁹ İnsansız mayın avlama sistemlerinin kullanımına da yine 1997 yılında RMOP (*Remote Mine-hunting Operational Prototype*) isimli prototipin

1 Enrico Simetti, "Planning and Control of Autonomous Marine Systems", Computer and System Science University of Genova, 2012, s.12.

2 Volker Bertram, "Unmanned surface vehicles-a survey", Skibsteknisk Selskab, Copenhagen, Denmark, 1 (14), 2008, s.2.

3 Ru-jian Yan ve diğ., "Development and missions of unmanned surface vehicle", Journal of Marine Science and Application, 2010, s.453.

4 Bertram, age, s.12.

5 Yan, age, s.453.

6 Delbert C. Summey ve diğ., "Shaping the future of naval warfare with unmanned systems", Coastal Systems Station Panama City FL, 2001, s.3-8.

7 Bertram, age, s.3.

8 Summey, age, s.3-8.

9 Bertram, age, s.3.



UHSV

Basra Körfezi'nde kullanılmasıyla başlamıştır.¹⁰ RMOP, Basra Körfezi'nde icra edilen SHAREM Tatbikatı'nda mayın avlama maksatlı olarak 12 gün boyunca kullanılmıştır.¹¹ Aynı zamanda, İSA'lar yoğun olarak istihbarat toplama ve keşif/gözetleme maksatlarıyla da kullanılmaya başlanmıştır. Bu alanda, ABD tarafından üretilen ilk prototipler, OWL ve ROBOSKI insansız suüstü araçlardır. ROBOSKI ilk başta, gemilerin fiili silah atışlarında hedef olarak kullanılmış, müteakiben üzerine yerleştirilen sensörler vasıtasıyla suüstü keşif maksadıyla görevlendirilmiştir. Bu modellerin yeni versiyonu olarak 2000'li yılların başlarından itibaren geliştirilen OWL MK II, ABD donanması tarafından 2003 yılında icra edilen Irak Harekâtı esnasında fiilen kullanılmıştır. Daha sonra, üs ve liman savunması için geliştirilen UHSV ise OWL MK II'nin gelişmiş versiyonudur.¹²

1990'lı yılların başından itibaren denizlerde çeşitli araştırma faaliyetleri ve diğer sivil uygulamalar için de İSA'lar geliştirilmeye başlanmıştır. Bunun ilk örneğini, Massachusetts Teknoloji Enstitüsü (*Massachusetts Institute of Technology*)

(MIT) tarafından 1993 yılında geliştirilen, ARTEMIS isimli araç oluşturmaktadır.¹³ Küçük bir balıkçı teknesine benzeyen araç, nehirde batimetrik verilerin toplanması maksadıyla kullanılmıştır. ARTEMIS'in önemli bir özelliği de otonom İSA'ların ilki olmasıdır.¹⁴ ARTEMIS, küçük tekne yapısı, menzili ve faydalı yük kapasitesi nedeniyle açık denize uygun olmadığından geliştirilme çalışmalarına devam edilmiş ve 2000 yılında AUTOCAT isimli otonom İSA geliştirilmiştir.¹⁵ İnsansız suüstü aracı alanındaki bu gelişmeler diğer ülkeleri ve sivil girişimleri de etkilemiş ve farklı alanlarda kullanılabilecek birçok yeni dizayn geliştirilmiştir.

ABD Deniz Kuvvetleri tarafından, 2002 yılında yayınlanan "*Sea Power 21: Projecting Decisive Joint Capabilities*" isimli dokümanda insansız sistemlerin bir kuvvet çarpanı olduğu ve insana olan riski azaltan bu sistemlerin birçok alanda etkinlikle kullanılabileceği belirtilmiş ve bu alanda çalışmalar hızlandırılmıştır.¹⁶

ABD Donanma Su Altı Savaş Merkezi tarafından, 2002 yılında başlatılan, sonrasında Fransa ve Singapur'un da geliştirme çalışmalarına katıldığı SPARTAN Projesi; güdümlü mermi atma ve sonar imkân kabiliyeti ile aynı anda suüstü harbi ve denizaltı savunma harbi görev fonksiyonlarını icra edebilecek şekilde geliştirilen ilk İSA projelerinden birisidir. SPARTAN, Irak Harekâtı esnasında, Basra Körfezi'nde keşif, gözetleme ve istihbarat toplama maksadıyla fiilen kullanılmıştır.¹⁷

2000'li yıllarda genel olarak ABD tarafından geliştirilen, İSA'ların etkinliğinin özellikle Körfez Savaşı'nda görülmesi üzerine, diğer ülkeler de donanmaları için İSA'lar geliştirmeye başlamıştır. Japon firması YAMAHA, 2003 yılında su jeti tahrikli, 40 kts sürat yapabilen, su altı kamerası ve sonara sahip "Yüksek Süratli İnsansız Deniz Aracını (*UMV-H*)" ve okyanusta veri toplama maksatlı "Okyanus Tipi İnsansız Deniz Aracını

10 Yan, age, s.453.

11 "Captain R. Robinson Harris on Flexible Naval Forces and 21st Century Con-ops", <https://sldinfo.com/2009/12/captain-r-robinson-harris-on-flexible-naval-forces-and-21st-century-con-ops/> (Erişim Tarihi: 27.11.2018).

12 Bertram, age, s.4.

13 Justin E. Manley, "Development of the autonomous surface craft ACES", IEEE, 1997, s.827

14 Thomas W. Vaneck, "Automated bathymetry using an autonomous surface craft", Navigation, 43 (4),1996, s. 407.

15 Justin E. Manley, "Unmanned surface vehicles, 15 years of development", IEEE, 2008, s.1.

16 Vern Clark, Sea Power 21: Projecting decisive joint capabilities, Department of The Navy Washington DC., 2002.

17 "Geleceğin Deniz Savaşlarında İnsansız Dönem», <http://defenceandtechnology.com/2016/09/20/gelecegin-deniz-savaslarinda-insansiz-donem/> (Erişim Tarihi: 27.11.2018).

(UMV-0)" geliştirmiştir. İsrail firması Rafael, 2003 yılında, günümüzde de kullanmaya devam ettiği "PROTECTOR" isimli yüksek hızlı otonom insansız deniz aracını geliştirmiştir. PROTECTOR'un; liman yaklaşma sularında, nehirlerde ve kıyı sularında kullanılan, "kuvvet koruma", "keşif/gözetleme", "mayın harbi" ve "elektronik harp" maksatlı olarak kullanılan modelleri bulunmaktadır. İsrail firması Elbit tarafından, 2005 yılında geliştirilen "STINGRAY" de 40 kts sürati ve 8 saatlik görev süresiyle önde gelen İSA modellerinden birisi olmuştur.¹⁸

İSA geliştirme çalışmaları; 2005 yılında Almanya tarafından geliştirilen "Çok İşlevli Deniz Aracı (SEA-WIESEL)", 2006 yılında Çin tarafından geliştirilen denizaltı savunma harbi maksatlı "XG-2", 2010 yılında Singapur tarafından geliştirilen "VENUS" insansız deniz araçları ile devam etmiştir.

Genel olarak; Mayın Karşı Tedbirleri, Denizaltı Savunma Harbi, Suüstü Harbi, Deniz Güvenliği, Özel Kuvvet Harekâtına Destek, Elektronik Harp, Denizde Denetim Harekâtı, Kuvvet Koruma ve Liman Savunması alanlarında birçok ülke tarafından çok fonksiyonlu insansız suüstü aracı üretme çalışmalarına devam edilmektedir. Yeni üretilen İSA'larda asıl beklenti, birçok görevi birlikte icra edebilmek olarak tanımlanan çok fonksiyonluluktur. ABD ve İngiltere gibi denizci ülkeler, donanmaları için modüler yapıda ve mümkün olduğunca fazla görev tipine uygun İSA'lar yapılması için araştırma geliştirme çalışmalarına devam etmektedir. Son yıllarda, Türk Deniz Kuvvetleri'nin kullanımı için de İSA geliştirme çalışmalarına başlanmıştır. "İnsansız Suüstü Hedef Botu (ALBATROS)" ve "LEVENT İnsansız Deniz Aracı", ASELSAN tarafından dizayn edilen dikkat çekici modellerdir.

KAYNAKÇA

1. BERTRAM, V., "Unmanned Surface Vehicles-A Survey", Skibsteknisk Selskab, Copenhagen, Denmark, 1(14), 2008.
2. CLARK, V., Sea Power 21: Projecting decisive joint capabilities, Department of The Navy Washington DC., 2002.
3. MANLEY, J. E., "Development of The Autonomous Surface Craft", IEEE, 1997.
4. MANLEY, J. E., "Unmanned Surface Vehicles, 15 Years of Development", IEEE, 2008.
5. SİMETTİ, E., "Planning and Control of Autonomous Marine Systems", Computer and System Science University of Genova, 2012.
6. SUMMEY, D. C., ve diğerleri. "Shaping The Future of Naval Warfare With



Aselsan İnsansız Suüstü Aracı "Albatros"



Aselsan İnsansız Suüstü Aracı "Levent"

Unmanned Systems", Coastal Systems Station Panama City FL, 2001.

7. VANECK, T. W., "Automated Bathymetry Using An Autonomous Surface Craft", Navigation, 43(4),1996.

8. "HARRIS R. R., On Flexible Naval Forces and 21st Century Con-ops", <https://sldinfo.com/2009/12/captain-r-robinson-harris-on-flexible-naval-forces-and-21st-century-con-ops/> (Erişim Tarihi: 27.11.2018).

9. "Mine Division 113 Vietnam", <http://minedivision113vietnam.com/?lnk=Boat%20Pictures/RiverMineSweepers/&crumb=Boat%20Pictures/RiverMineSweepers> (Erişim Tarihi: 27.11.2018).

10. "Geleceğin Deniz Savaşlarında İnsansız Dönem», <http://defenceandtechnology.com/2016/09/20/gelecegin-deniz-savaslari-insansiz-donem/> (Erişim Tarihi: 27.11.2018).

11. https://www.aselsan.com.tr/tr-tr/basin-odasi/Brosurler/Gudum-ve-Insansiz-Sistemler/ALBATROS-T_TR.pdf (Erişim Tarihi:12.02.2019)

12. <https://www.aselsan.com.tr/tr-tr/cozumlerimiz/insansiz-sistemler/insansiz-aracilar/levent-insansiz-su-ustu-araci> (Erişim Tarihi:12.02.2019)

BOMBA İMHA TEKNOLOJİLERİNİN SU ALTI YÖNELİMİ



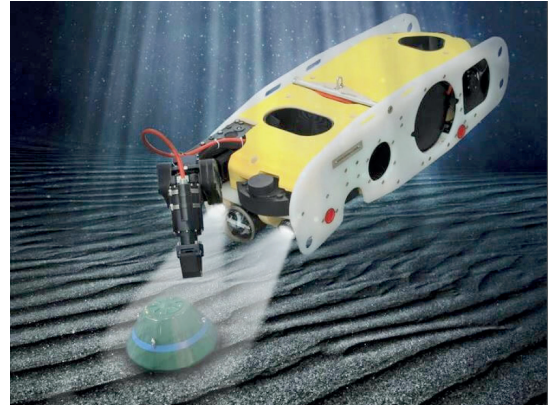


Bomba İmha Robotlarının Boyutlarında Yaşanan Küçülme

Silahlı çatışma alanlarından, metropollerdeki samsiyoneler terör eylemlerine kadar, patlayıcı maddelerin ve özellikle "El Yapımı Patlayıcı Düzenek"lerin (EYPD)¹ kullanımı, her geçen gün artmaktadır.² Patlayıcı maddelerin yarattığı dehşet etkisi, yüksek miktarda parça tesiri ve basınç etkisi ile verdiği hasarların büyüklüğünden kaynaklanmaktadır. Bugün teknolojik gelişmeler ile paralel bir seyir izleyen EYPD tehdidi ise giderek silahlı kuvvetlerin çatışma bölgelerinde karşılaştığı temel problemlerden biri haline gelmiştir. EYPD kullanımındaki artışın temel sebepleri incelendiğinde, konvansiyonel mühimmatlara göre çok daha ucuza imal edilebilmesi ve kontrolsüz şekilde piyasadan kolaylıkla temin edilebilen bileşenler ile hazırlanabilmesi olduğu görülmektedir.

Böyle bir tehditle karşılaşan dünyanın birçok silahlı kuvvetleri, EYPD ile mücadelede insan odaklı çözümlerin yanında, mutlaka insansız çözümlerin de olması gerekliliğini fark etmişlerdir. İlk olarak İngiliz Kara Kuvvetleri tarafından 1972 yılında kullanılan bomba imha robotu teknolojisi,³ bugün gelinen noktada neredeyse insan hassasiyeti ile müdahaleler gerçekleştirebilmektedir. Bu gelişim süreci içerisinde bomba imha robotları, bir otomobil büyüklüğünden bir sırt çantası büyüklüğüne kadar küçülmüştür. Boyutsal manada yaşanan bu değişikliğin yanında, işlevsel olarak birçok özellik ve yetenek kazandırılmıştır.

Silahlı Kuvvetlerin, karşılaştığı sorunlar çerçevesinde ihtiyaç duydukları yetenekleri, teknoloji firmaları ve savunma sanayileri ile ortaklaşa yürütülen projeler vasıtasıyla hayata geçirmeleri, bomba imha robotu piyasasını, her geçen gün farklı vizyonlara sürüklemektedir. Karasal ortamda ihtiyaç duyulan robotların, neredeyse istenilen tüm ihtiyaçları karşılar hâle gelmesi ile birlikte, bugün teknoloji firmaları ve savunma sanayileri, bu yeteneklerin su altında da kullanılmasına yönelik girişimlere yönelmişlerdir.⁴ İnsansız su altı araçlarındaki gelişmelerin hız kazandığı günümüzde, hâlihazırda keşif, gözetleme ile sınırlı müdahale imkânları olan platformların, bomba imha robotu için taşıyıcı olarak kullanılması fikri doğmuştur.



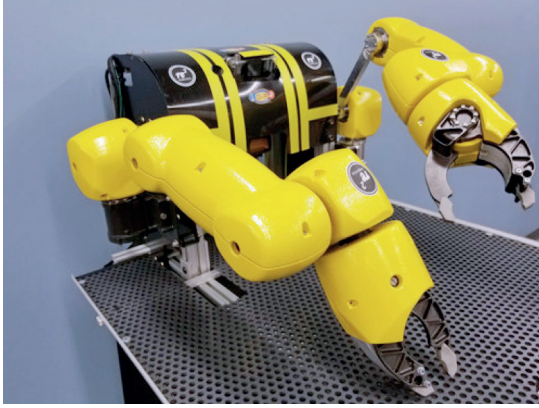
SAAB Sea Wasp Su Altı Bomba İmha Robotu

1 EYPD, yabancı literatürde "Improvised Explosive Device" (IED) olarak geçmektedir. BM Silahsızlanma Ofisinin tanımına göre; öldürmek, tahrip etmek, kısıtlamak, zarar vermek, hareket kabiliyetini ortadan kaldırmak veya tahdit etmek maksadıyla; konvansiyonel olmayan yöntemlerle imal edilen veya yerleştirilen; tahrip edici, öldürücü, zarar verici, infilak eden veya yakıcı kimyasal maddelerden oluşan bir silahtır.

2 "Improvised Explosive Devices (IEDs)", Birleşmiş Milletler Silahsızlanma Ofisi Resmi İnternet Sitesi, <https://www.un.org/disarmament/convarms/ieds/>, (Erişim Tarihi: 23.11.2018).

3 "The past, present and future of bomb disposal robots", <https://www.governmenteuropa.eu/bomb-disposal-robots/88618/>, (Erişim Tarihi: 23.11.2018).

4 "Sea Wasp Remotely Operated Vehicle", <https://www.naval-technology.com/projects/sea-wasp-remotely-operated-vehicle/>, (Erişim Tarihi: 23.11.2018).



Re2 Robotik Firması "Dexterous Maritime Manipulation System" (DM2S) Sistemi

Dünya ticaretinin, deniz yolu ile yapılan taşımacılığa dayalı artan ihtiyaçları neticesinde, denizlerde güvenlik ön plana çıkmıştır. Açık deniz doğal gaz ve petrol platformlarındaki artışların yanında, yenilenebilir enerji platformlarının da giderek denizler üzerine kurulmaya başlamasıyla birlikte, güvenlik ihtiyaçlarının katlanarak artacağı öngörülmektedir. Terör örgütlerinin, birçok silahlı çatışma bölgesinde başarılı şekilde kullandığı ve tecrübe edindiği EYPD'lerin, deniz ortamında kullanılmasına yönelik denemeler, günümüzde artarak devam etmektedir.

Patlayıcı Maddeleri Zararsız Hale Getirme (*Explosive Ordnance Disposal-EOD*) Harekâtı kapsamında, Deniz EOD timlerinin görevleri, bu tür EYPD'ler ile mücadele etmektir. Bu tehdidin gerek yüzer unsurların karinasına gerekse bağlama yerlerindeki iskele ve liman tesislerine, su altından veya satıhta gizlenerek intikal eden her türlü vasıta ile yerleştirilmesi beklenmektedir. Yerleştirilecek olası bir EYPD'nin birçok yöntem ile infilak ettirilebileceği (zaman ayarlı, harekete hassas vb.) düşünüldüğünde, EOD personelinin elle müdahalesinin hayati tehlikeler içerdiği görülmektedir. İşte bu hayati tehlikenin en aza indirilebilmesi temel düşüncesiyle, bazı ülke silahlı kuvvetleri ve teknoloji firmaları ortaklaşa projelere imza atmaktadırlar.

Su altı bomba imha robotu olarak nitelenen bu teknolojiler, sektördeki birkaç firma tarafından başarılı şekilde hayata geçirilmiştir. Bu firmalardan bir tanesi, İsveçli havacılık ve savunma sanayi şirketi olan SAAB'dir. Firmanın 2016 yılındaki



Deniz Eşek Arısı (*Sea Wasp*) Projesi'yle, türünün ilk örneği olan robotun, silahlı kuvvetler ve kolluk güçleri tarafından deneme maksatlı kullanımlarına başlanmıştır.⁵

Robotun genel özelliklerine bakıldığında, üzerinde bulunan hassas sonar ve görüntüleme birimleriyle, su altındaki keşif ve arama görevlerini başarılı şekilde icra edebileceği anlaşılmaktadır. Temel olarak, uzaktan kumandalı su altı aracına entegre edilen bomba imha robotu kolu ve kamera sistemlerinden oluşan robotun ağırlığı karada yaklaşık 90 kg kadardır. Derinlik limiti olarak 60 metre ile sınırlı olan robot, su altında 2,5 deniz millik bir akıntı karşısında, gerekli fonksiyonları icra edebilmektedir. Robotun, en az 2 kişilik bir tim tarafından su üzerinden kontrol edilerek kullanılması planlanmıştır.⁶

Deniz ortamında, daha çok kapalı ve sığ sularda karşılaşılabilecek muhtemel EYPD'lere yönelik olarak robotun manevra kabiliyeti ve hassaslığının önemli olacağı değerlendirilmektedir. Bu ihtiyaca yönelik olarak, 6 adet pervane ile donatılan robotun su altında askıda kalabileceği (hava araçlarının hover pozisyonuna benzer şekilde) belirtilmektedir. Kara tipi bomba imha robotlarındaki kol teknolojisine benzer şekilde, 5 eksenli kol vasıtasıyla, su altında tespit ve teşhis edilen EYPD'lere müdahale edilebilmektedir.

Modüler olarak dizayn edilen robotun, farklı görev ihtiyaçlarına göre farklı ekipmanlar ile kullanılması düşünüldüğünden, cihazın ihtiyaçlara göre firma tarafından farklı konfigürasyonlar ile hazırlanabileceği öngörülmektedir.⁷

5 "Sea Wasp Brochure", <https://saab.com/globalassets/commercial/naval/underwater-systems/mine-warfare-systems/seawasp/sea-wasp-brochure.pdf>, (Erişim Tarihi: 25.11.2018).

6 Age.

7 Age.

Su altı bomba imha robotu teknolojilerinde bir diğer yaklaşım da bir yerine iki adet kolun kullanılmasıdır. Karada icra edilen harekâtlarda başarı ile kullanılan iki kollu bomba imha robotlarının, su altında da iyi sonuçlar vereceği düşüncesiyle başlatılan çalışmalarda, büyük ilerlemeler katedilmiştir. ABD Deniz Kuvvetleri Teknoloji Geliştirme Enstitüsü tarafından Amerikan Re2 Robotik firmasına aktarılan 2,5 milyon ABD doları bütçe ile projenin yakın zamanda tamamlanması beklenmektedir. Dexterous Maritime Manipulation System (DM2S) olarak adlandırılan sistemin, temel olarak neredeyse bir insan kolu boyutunda olan kolları, yaklaşık 5 kg olup her bir kol en açık hali ile yaklaşık 6 kg ağırlığı kaldırabilme kapasitesine sahiptir.⁸

Robot kollarının, bir otonom su altı aracına entegre edilmesiyle oluşturulacak sistem için, enerji gereksinimleri satıhtan karşılanamayacağından, kollar enerji tüketimi açısından çok verimli olarak dizayn edilmiştir. Her kol 25 vat enerji çekmektedir ve bu ihtiyaç 12 voltluk akü ile karşılanmaktadır. Kolların yüzecek şekilde nötr sephiyeli dizayn edilmesi ile, üzerine yerleştirileceği platformun dinamikleri üzerindeki etkisi azaltılmaya çalışılmıştır. Kolların boş olan bölmelerine, yağ doldurulmak suretiyle sephiyesi değiştirilebilmektedir. Amerikan Deniz Kuvvetlerinin ihtiyacına yönelik olarak, 150 metre derinlikte çalışabilmesi istenen kolların, ilerleyen dönemlerde 1 km derinlikte çalışabileceği öngörülmektedir.⁹

DM2S sisteminin hâlihazırda 5 eksenli kollarının, ilerleyen dönemlerde geliştirilebileceği düşüncesiyle, sistem modüler olarak tasarlanmıştır. Sistemin modülerliği sayesinde, herhangi bir eklemi çıkarmak veya fazladan eklem eklemek mümkündür. Şu anda, istakoz kollarına benzeyen robot eller, nesnelere kavrayabilmekte, vanaları çevirebilmekte, telleri sıkıştırabilmektedir. Ama yine de daha fazla hassasiyet için çalışmalar devam etmektedir. Bununla birlikte, elektromekanik olarak geliştirilen kolların, tuzlu deniz suyunun aşındırıcı etkilerinden, değişken basınçlardan ve sızdırmazlık problemlerinden etkilenmemesine yönelik çalışmalar sürmektedir.

Robotik kol üretiminde uzmanlaşan Re2 firmasının, patlayıcı madde robotlarına yönelik olarak geliştirdiği kumanda ünitesi, diğer kumanda ünitelerinden farklılık arz etmektedir. Halen tablet, bilgisayar veya joystick benzeri kumanda ünitelerinden farklı olarak, robot kollarının bir benzeri şekilde dizayn edilmiş kumanda ünitesi sayesinde, kolların daha hassas şekilde kullanıldığı anlaşılmıştır. Deniz EOD timleri için üretilen ilk model, tek yönlü bir arayüze sahip olsa da gelecek nesillerin haptik¹⁰ geri bildirimlerden faydalanabileceği düşünülmektedir.

Bomba imha robotlarının gelişen teknolojiler ile giderek artan yeteneklerine başka bir boyut getiren bu yönelimlerin, ilerleyen dönemlerde artarak devam edeceği değerlendirilmektedir. Deniz güvenliği konularının, ülke gündemlerinde pek çok farklı sebepten de olsa, ön sıralara yükselmesi ile birlikte, bu teknolojilerin dünya silahlı kuvvetlerinin ihtiyaç duyacağı büyük bir sektör yaratacağı öngörülmektedir.

KAYNAKÇA

1. Birleşmiş Milletler Silahsızlanma Ofisi Resmi İnternet Sitesi, <https://www.un.org/disarmament/convarms/ieds/>, (Erişim Tarihi: 23.11.2018).
2. Government Europa İnternet Dergisi, "The past, present and future of bomb disposal robots", <https://www.governmenteuropa.eu/bomb-disposal-robots/88618/>, (Erişim Tarihi: 23.11.2018).
3. Maritime Journal İnternet Dergisi, "Marine Robotics Future Lies In Undemanding Arms", <https://www.maritimejournal.com/news101/marine-civils/diving-and-underwater-services/marine-robotics-future-lies-in-undemanding-arms>, (Erişim Tarihi: 25.11.2018).
4. Resquared Teknoloji Firması İnternet Sitesi, "Robotic Arms", <http://www.resquared.com/products/manipulators/>, (Erişim Tarihi: 25.11.2018).
5. Naval-Technology İnternet Dergisi, "Sea Wasp Remotely Operated Vehicle", <https://www.naval-technology.com/projects/sea-wasp-remotely-operated-vehicle/>, (Erişim Tarihi: 23.11.2018).
6. "SAAB Sea Wasp Broşürü", <https://saab.com/globalassets/commercial/naval/underwater-systems/mine-warfare-systems/seawasp/sea-wasp-brochure.pdf>, (Erişim Tarihi: 25.11.2018).

⁸ "Marine Robotics Future Lies In Undemanding Arms", <https://www.maritimejournal.com/news101/marine-civils/diving-and-underwater-services/marine-robotics-future-lies-in-undemanding-arms>, (Erişim Tarihi: 25.11.2018).

⁹ Age.

¹⁰ Bir sinyal vasıtasıyla, nesneye dokunma hissi. "Robotic Arms", <http://www.resquared.com/products/manipulators/>, (Erişim Tarihi: 25.11.2018).

■ Dz.Yb.Tolga Burak EKİNLİ

ATATÜRK'ÜN CEPHELERDE VERDİĞİ DÖRT ÖZEL EMİR



*"Kuvvet, ordudur. Ordunun hayat ve saadet kaynağı,
bağımsızlığı takdir eden milletin, kuvvetin liqumuna olan
vicdani imanidir."*

K.Atatürk 31 Temmuz 1920

Atatürk; 1894-1896 yıllarında Selanik Askeri Rüştiyesini (Ortaokul), 1896-1899 yıllarında Manastır Askeri İdadisini (Lise), 1899-1902 yıllarında Kara Harp Okulunu, 1902-1905 yıllarında Harp Akademisini takip etmiş ve eğitimi sonrasında çeşitli cephelerde, stratejik taarruz, mahdut hedefli taarruz, karşı taarruz, başarıdan faydalanma, takip, stratejik savunma, mevzi savunması, kıyı savunması, başarıdan faydalanma, oyalama muharebesi, geri çekilme, çölde muharebe, dağda muharebe gibi pek çok muharebe şeklini uygulamış, rütbelerini de muharebe alanlarında almış ve maresallik¹ rütbesine erişmiş nadir askerlerden biridir.

Atatürk'ün komuta ettiği bu muharebelerde verdiği aşağıdaki dört emir, kapsamları ve sonuçları itibarıyla dünya savaş tarihinde örnek olay olarak gösterilebilecek değerdedir:²

Çanakkale'de Verilen "Taarruz Değil, Ölme" Emri

12 Nisan 1915'te Conkbayırında, 57'nci Piyade Alayına verilen sözlü bir emirdir. Ayrıca emrin, irtibat subayı aracılığıyla 27'nci Piyade Alayına da iletildiği düşünülebilir. 12 Nisan sabahı, Anburnu'nda top sesleri duyulması üzerine olayı kritik gören Atatürk, hazır olan 57'nci Piyade Alayını sevk etmiş ve kendisi de bölgeye intikal etmiştir. Hâkim nokta olan Conkbayırına ulaştığında, kıyıdaki gözetleme erlerimizin geri çekilmekte olduklarını görmüş, onlara süngü taktirip yere yatırmış, bu vaziyeti gören düşman keşif kolu ve takip eden kuvvetler de yere yatmıştır.

Yaşananları Atatürk, kendi sözleri ile şöyle anlatır:

"... Binanaleyh, orada denizde bulunan gemilerden başka şey görmedim, düşmanın karaya çıkmış piyadesinin henüz oradan uzak olduğunu anladım. Efrat o müşkül araziye kat'etmekten yorulmuş ve yürüyüş umku pek ziyade derinleşmişti. Alay ve batarya kumandanına afradı tamamen toplayıp küçük bir istirahat vermelerini söyledim. Denizden gizlenmiş olarak 10 dakika kadar duracak ve sonra beni takip edeceklerdi. Ben de Aptalgeçidi'nden Conkbayırına gidecektim. Yanımda yaverim, emir zabıtım ve baştabip olmak üzere evvela atlı olarak gitmeye teşebbüs ettik. Fakat arazi müsait değil idi. Hayvanları bıraktık, yaya olarak Conkbayırına vardık.



Harbiyeli Mustafa Kemal okul arkadaşları ile birlikte 1900, 1901-İstanbul



Mustafa Kemal Çanakkale Cephesinde

Bu esnada, Conkbayırının cenubundaki 261 rakımlı tepeden sahiline tarassut ve teminine memuren orada bırakılmış bir müfreze efradının Conkbayırına doğru koşmakta, kaçmakta olduğunu gördüm. Bizzat bu efradın önüne çıkarak:

"Niçin kaçuyorsunuz?" dedim.

"Efendim düşman!" dediler.

"Nerede?"

"İşte", diye 261 rakımlı tepeyi gösterdiler.

1 Maresal: Osmanlı'daki karşılığı "Müşir"dir. Türk Kara ve Hava Kuvvetlerindeki en büyük rütbedir. Deniz Kuvvetlerinde karşılığı Büyükkamiral'dir. Bu rütbe; Türkiye Cumhuriyeti tarihinde sadece Atatürk'e ve Fevzi Çakmak'a verilmiştir.

2 Suat İlhan, www.atam.gov.tr/dergi/sayi-09/atatürkün-cephelerde-verdigi-dort-emir, (Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Başkanlığı). (Erişim Tarihi:09.12.2018)



Sakarya Meydan Muharebesi Öncesi Cepheye İlerleyen Topçu Birliği, Ağustos 1921.



Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, Genelkurmay Başkanı Fevzi (ÇAKMAK) Paşa, Yaveri Salih (BOZOK) Bey ve diğer komutanlar Zafertepe'de, Polatlı-Ankara, 9 Eylül 1921.



BMM Başkanı Mustafa Kemal, Ankara, 10 Şubat 1921.

Gerçekten, düşmanın bir avcı hattı 261 rakımlı tepeye yaklaşmış ve kemali serbestiyle ileriye doğru yürüyordu. Şimdi vaziyeti düşünün: Ben kuvvetlerimi bırakmışım, efrat 10 dakika istirahat etsin diye... Düşman da bu tepeye gelmiş... Demek ki düşman bana benim askerlerimden daha yakın! Ve düşman, benim bulunduğum yere gelse kuvvetlerim pek fena bir vaziyete duçar olacaktı. O zaman artık bunu bilmiyorum, bir mantık muhakemesi midir, yoksa sevki tabii ile midir, bilmiyorum, kaçan efrada:

- "Düşmandan kaçılmaz", dedim.
- "Cephanemiz kalmadı", dediler.
- "Cephanemiz yoksa süngünüz var", dedim.

Ve bağırarak bunlara süngü taktırdım, yere yatırdım. Aynı zamanda Conkbayırı'na doğru ilerlemekte olan piyade alayı ile cebel bataryasının yetişebilen efradının "marş marş" ile benim bulunduğum yere gelmeleri için emir subayımı geriye gönderdim. Bu efrat süngü takip yere yatınca düşman efradı da yere yattı. Kazandığımız an bu andır.

Bu öyle alelade bir taarruz değil, herkesin muvaffak olmak veya ölmek azmiyle harekete teşne olduğu bir taarruzdur. Hatta ben, kumandanlara şifahen verdiğim emirlere şunu da ilave etmişimdir: Size ben taarruz emretmiyorum, ölmeyi emrediyorum. Biz ölene kadar geçecek zaman zarfında yerimize başka kuvvetler ve kumandanlar kaim olabilir...³

"Bu emir sayesinde; düşman taarruzu, sahile yakın ilk sırtların hâkim tepeleri olan Anafartalar, Kocaçimentepe ve Kanlısırt'a ulaşmadan önlenmiş, düşmanın bölgedeki kıyı başında tam hakimiyet sağlayamaması ve dar bir alanda sıkışması sağlanmış ve Türk tarafı coğrafi avantajı elinde tutmuş, müteakip savunma harekâtı için muhasıma nazaran elverişli konum elde edilmiştir.

3 Rusen Eşref Ünaydın, "Anafartalar Kumandanı Mustafa Kemal ve Çanakkale'de Savaşanlarla Mülakat", İstek Yayınevi, 2011, İstanbul.

Kütahya-Eskişehir Muharebelerinden Sonra, Ordunun 100 Kilometre Geriye, Sakarya Nehri Doğusuna Çekilme Emri

1'inci ve 2'nci İnönü Muharebelerinde Yunanlılar, kuvvetlerinin tamamını kullanmadan harekâta girişmişler ve büyük kuvvet üstünlüklerine rağmen başarılı olamamışlardı. Kütahya-Eskişehir Muharebelerinde bu hatalarını tekrarlamayarak Bursa ve Uşak bölgesindeki birliklerini aynı zamanda kullandılar. Şartların aleyhimize geliştiği bir sırada, 18 Temmuz 1921 günü Atatürk, İsmet Paşa'nın Eskişehir'in güneyindeki Karacahisar'da bulunan karargâhına giderek durumu incelemiş ve şu emri vermiştir.

*"Orduyu, Eskişehir'in kuzey ve güneyinde topladıktan sonra, düşman ordusuyla araya büyük bir mesafe koymak lazımdır ki, ordunun düzeni ve takviyesi mümkün olabilsin. Bunun için Sakarya'nın doğusuna kadar çekilmek uygundur. Düşman da durmadan takip ederse harekât üstlerinden uzaklaşacak ve yeniden menzil birlikleri kurulmasına mecbur olacak; herhalde ummadıkları birçok güçlükte karşılaşacak, buna karşılık bizim ordumuz toplu bulunacak ve daha uygun şartlara sahip olacaktır. Bu tarz hareketimizin en büyük sakıncası, Eskişehir gibi önemli mevzileri ve çok araziye düşmana terk etmekten dolayı kamuoyunda meydana gelebilecek manevi sarsıntıdır. Fakat, az zamanda elde edebileceğimiz başarılı sonuçlarla bu sakıncalar kendiliğinden yok olacaktır. Askerliğin gereğini tereddütsüz tatbik edelim. Başka türden sakıncalara karşı koyabiliriz."*⁴

Başka türden sakıncalardan kasıt, bu askeri gerekçelerin Büyük Millet Meclisi'nde (BMM) anlatılmasındaki zorluklar idi. BMM'deki görüşmeler askeri başarılarla bağlı olarak sertleşiyor veya yumuşuyordu, muhalefet sertti. Ayrıca, çekilmenin millet üzerinde yaratacağı düş kırıklığı, Yunan tarafında oluşacak moral ve umut ile BMM Hükümeti'nin dış ülkelerle müzakere gücünün zayıflaması da önemli hususlar arasında idi.

Bütün bu sakıncalara karşı Atatürk, duygusal tepkileri bir kenara koyarak, askeri zorunlulukları objektif olarak değerlendirmiş ve çekilme kararını vermiştir.

Bu kararın muharebe, Türk Kuvvetleri için daha uygun, Yunan Kuvvetleri için daha zor bir ortama aktarılmıştır. Türk ordusu

düşmanın gelişen taarruzlarının tehdidinden kurtarılmış, Ankara ve İnebolu'ya uzanan ikmal yolları kısalmış, Sakarya doğusunda yeniden ve güvenle tertiplenmesini sağlamış ve savunma hatları güçlendirilmiştir. Yunan ordusunun ise menzilleri, ikmal yolları uzamış, taarruz tertipleri ve mevzilerini değiştirmek, yenilemek, Sakarya'nın doğusu için öncekinden farklı yeni bir düzene geçmek mecburiyetinde kalmıştır.

Bu çekilme ile Kütahya-Eskişehir Muharebelerindeki Yunan taarruzu, kesin sonuca ulaşmadan taktik düzeyde bir başarı olarak kalmıştır. Askerî harekât yönetiminde çok önemli bir güç olan ve sahip olana büyük imkanlar sağlayan "inisiyatif", taarruz eden tarafın elinde olması gerekir iken Yunan ordusu bunu kullanamamış, savaşın genel gidişatı, bu geri çekilme sayesinde, savunmada olmasına rağmen Türk ordusunun iradesinde kalmıştır.

"Hattı Müdafaa Yoktur, Sath-ı Müdafaa Vardır..."

Kütahya-Eskişehir Muharebelerinden sonra her iki ordu da uzun süre hazırlık yapmıştır. Politik ve coğrafi durum göz önüne alındığında Sakarya Nehri hattı, savunulacak "son kale" pozisyonunda idi. Türk ordusu mevzilerini güçlendirirken, Yunan ordusu da hücum eden taraf olmasına rağmen hazırlık süresince mevziler kurmuş, adeta savunma pozisyonuna geçmiştir. Sakarya Savaşı, 23 Ağustos-12 Eylül 1921 tarihleri arasında, 22 gün, 22 gece aralıksız devam etmiştir.

Sakarya'da uygulanan harekât, mevzi savunmasıdır. Bu tür harekâta önemli olan savunma arazisini, hatta ilk savunma hattını korumaktır. Atatürk, bu sert savunma ilkesini bir ölçüde yumuşatmış, fakat aynı zamanda harekâttan beklenen amacı koruyan yepyeni bir ilke geliştirmiştir;

"... Savunma hattına çok ümit bağlamak ve onun kırılmasıyla, ordunun büyüklüğü ölçüsünde çok gerilere çekilmek gerektiği teorisini çürütmek için memleket savunmasını başka türlü ifade etmeyi ve bu ifademde direnerek şiddet göstermeyi yararlı ve etkili buldum. Dedim ki; hatt-ı müdafaa yoktur, sath-ı müdafaa vardır. O sath bütün vatandır. Vatanın her karış toprağı vatandaş kanıyla sulanmadıkça terk olunamaz. Onun için küçük, büyük her birlik bulunduğu mevziden atılabilir. Fakat küçük, büyük her birlik, ilk durabildiği noktada yeniden düşmana cephe kurup savaşa devam eder. Yanındaki birliğin çekilmeye mecbur


⁴ http://www.ata.tsk.tr/content/media/03/canakkale_muharebeleri.pdf (Çanakkale Muharebeleri ve Kurtuluş Savaşı Konulu ATATÜRK Belgeleri) s.29 (Erişim Tarihi:20.12.2018)

A	
D	
F	8-4

غرب جبهه سی قومانده تالیفی

...
عدد

4



تولیا بویوک مقیمسی اولورسی !

آفون قره صا - - بویوک بون محاسبه طالم و مقور - بار دونک
 عاصری انیله جبهه قدر - آریزیده ایچ ایتیز . بویوک و خیمیزون فدا کله
 لایه اولغیزی ایچ ایتیز . صاحبزادان بویوک تورک ملی انقلابی اولغی
 محاسبه بیلدی کی عسرت و فدا کله بویوک بقیه شاهد و تقیایدورم .
 هه زده کی تقدیرت اولات آتیک و ظیفی تولیا و سمدیا ایچا بیکیم .
 بایسه قومانده نظیفانده بولسا ایچ قومانده امراییم .
 بونوره خدایک نا اولیده دهائیک بیلدی محاسبه ای ویرجه کی نظر و ره ایچ
 و کرسک قوی عقیبتی و منابع هبلان و حتی سابقه ایچ ایدله دوام ایچ کله بیلدی .
 اولور ! ایچ کله آید و کورد . ایچ !

تولیا بویوک مقیمسی
 بایسه قومانده

olduğunu gören birlikler ona tabi olmaz. Bulunduğu mevzide sonuna kadar dayanmaya ve karşı koymaya mecburdur.”

Atatürk, mevzi savunmasının ön cephesini mutlaka elde bulundurmak yerine her karış toprağı savunmayı, savunmanın bir hatta değil, karış karış derinliğe doğru yapılmasını istemiştir. Bu, değişik ve akılcı bir mevzi savunmasıdır. Belirlenen ilke muharebede başarıyla uygulanmış, Yunan ordusu 22 günde bozulmuş ve Afyon-Dumlupınar hattına kadar geri çekilmiştir.

“Ordular, İlk Hedefiniz Akdeniz’dir. İleri”

Sakarya Muharebesini müteakip yaklaşık bir yıl devam eden hazırlıklardan sonra, Afyon-Dumlupınar Taarruzu, 30 Ağustos günü kesin sonuca ulaşmış, kurtulan Yunan birlikleri hızla ve düzensiz şekilde geri çekilmeye başlamıştır. Çekilen Yunan birliklerinin toparlanmasını, herhangi bir hatta tutunmasını ve yeni savunma tedbirleri almasını önlemek ve Doğu Trakya’da bulunan 3 Yunan tümeninin Anadolu’ya intikali öncesinde kesin sonuç alabilmek maksadıyla, Mustafa Kemal Paşa’nın, Kocatepe’de, 1 Eylül 1922 günü sabaha karşı, BMM Başkanı ve Başkomutan sıfatlarıyla, Batı Cephesi Komutanlığına verdiği emrin telgraf metni aşağıda olduğu gibidir;

“Türkiye Büyük Millet Meclisi Orduları!

Afyonkarahisar-Dumlupınar Büyük Meydan Muharebesinde zalim ve mağrur bir ordunun temel unsurlarını inanılmayacak kadar az bir zamanda imha ettiniz. Büyük ve soylu milletimizin fedakârlıklarına layık olduğunuzu ispat ediyorsunuz. Sahibimiz olan büyük Türk Milleti, geleceğinden emin olmakta haklıdır. Muharebe meydanlarındaki becerinizi ve fedakârlıklarınızı yakından gözlemliyor ve takip ediyorum. Milletimizin hakkınızdaki takdirlerine işaret olmak üzere görevimi aralıksız yerine getireceğim.

Başkomutanlığa tekliflerde bulunulmasını Cephe Komutanlığına emrettim. Bütün arkadaşlarımızın Anadolu’da daha başka meydan muharebeleri verileceğini dikkate alarak ilerlemesini ve herkesin akıl gücünü, kahramanlığını, millî onuruyla yarışarak bolca kullanmaya devam etmesini talep ederim.

Ordular, ilk hedefiniz Akdeniz’dir. İleri”



Batı Cephesi’nde Bir Türk Süvari Birliğinin İlerleyişi, 1921.

Alınan emrin gereğini adeta ibadet gibi yerine getiren Türk ordusu önünde toparlanmadan geri çekilen Yunan ordusu, İzmir’e çıktıkları gün olan 15 Mayıs 1919’dan, Kütahya-Eskişehir Muharebelerinin sonu olan 18 Temmuz 1921’e kadar, 26 ayda kat ettikleri mesafeyi 14 günde geri dönmek zorunda kalmıştır.

Mustafa Kemal Atatürk; Çanakkale’de “ölmeyi” emrederken, Türk’ün vicdanına ve kutsal değerlerine seslenerek Komutan-Ordu-Millet bütünleşmesini sağlamış; Kütahya-Eskişehir Muharebelerinden sonra “geri çekilmeyi” emrederken, gerektiği zaman duygusallıktan uzak kalarak, şartların dayattığı mantıksal kararları alabilmenin müteakip muharebelere zafere giden yolu inşa edebileceğini göstermiş; Sakarya’da “savunma”, Kocatepe’de “taarruz” emrederken harp sanatında ne kadar usta olduğunu ispatlamıştır.

KAYNAKÇA

1. ATATÜRK, Mustafa Kemal, Nutuk.
2. İLHAN, S., www.atam.gov.tr/dergi/sayi-09/atatürkün-cephelerde-verdigi-dort-emir, (Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Başkanlığı). (Erişim Tarihi:09.12.2018)
3. ÜNAYDIN, R. E., “Anafartalar Kumandanı Mustafa Kemal ve Çanakkale’de Savaşanlarla Mülakat”, İstek Yayınevi.
4. http://www.ata.tsk.tr/content/media/03/canakkale_muharebeleri.pdf (Erişim Tarihi: 20.12.2018)
5. http://www.ata.tsk.tr/01_hayati/harbiyedeki_ogrenimi.html (Erişim Tarihi:20.12.2018)

AMFİBİ GEMİLER, MODERN AMFİBİ HAREKÂT KONSEPTLERİ VE



ANADOLU

Temsili Çok Maksatlı Amfibi Hücüm Gemisi (LHD)

Amfibi gemiler, askeri birlikleri, silahları ve malzemeyi düşman veya potansiyel düşman bölgesine denizden veya havadan taşımak üzere dizayn edilmiş gemilerdir. Modern anlamda amfibi gemiler, özellikle İkinci Dünya Savaşı'nda Pasifik Cephesi'nde Amerika Birleşik Devletleri (ABD) tarafından yaygın olarak kullanılmıştır. Savaş esnasında Pasifik Cephesi'ndeki mesafelerin fazla olması, "**Kıydan Kıyıya Amfibi Harekât**" olarak adlandırılan birinci nesil amfibi harekâtın uygulanabilirliğini ortadan kaldırmıştır. Bu nedenle ABD, hizmete soktuğu yeni tip amfibi gemiler (LST vb.) ile denizde konuşlanma yeteneğini geliştirmiş, "**Gemiden Kıyıya Amfibi Harekât**" olarak adlandırılan ikinci nesil amfibi harekâtı uygulamaya başlamıştır. 1960'lardan sonra yine ABD'nin geliştirdiği deniz hava vasıtaları sayesinde üçüncü nesil amfibi harekât olarak tanımlanan "**Gemiden Hedefe Manevra**" uygulama alanı bulmuştur.

Gelişen amfibi harekâta paralel olarak başlangıçta sadece birliklerin intikali amacıyla kullanılan amfibi gemiler; zamanla bindirilen birliklerin harekât bölgesinde kullanılacağı zamana kadar denizde idamesinin sağlanabileceği şekilde geliştirilmiştir. Ayrıca, amfibi çıkarma araçlarının ve küçük çıkarma vasıtalarının geliştirilmesi sonrasında, bu araçlar denizde gemiden indirilerek düşman plajına bağımsız çıkarmalarını sağlayacak şekilde havuzlu olarak dizayn değişikliğine uğramış, deniz hava vasıtalarının yaygın kullanım alanı bulması neticesinde ise, daha fazla sayıda hava aracını üzerinde barındıracak ve birliklerin hava vasıtalarıyla

hedef bölgesine intikaline imkân verecek şekilde gelişme göstermiştir.

Özetle, Tank Çıkarma Gemisi (LST) ile başlayan modern amfibi çıkarma gemi dizaynı Havuzlu Amfibi Çıkarma Gemisi (LSD) ile devam etmiş, daha sonra temel olarak hava vasıtalarını taşıma kabiliyeti esas alınarak Havuzlu Çıkarma Gemisi (LPD), Havuzlu Helikopter Gemisi (LHD), Helikopter Gemisi (LPH) ve Helikopter Hücüm Gemisi (LHA) Tipi Amfibi Çıkarma Gemileri geliştirilmiştir. Günümüzde dünya bahriyelerindeki mevcut gemiler ve devam eden gemi projeleri incelendiğinde; ülkelerin LPD/LHD Tipi Amfibi Çıkarma/Hücüm Gemisi Projelerine ağırlık verdiği görülmektedir. Günümüzde, dünya bahriyelerinde mevcut amfibi gemi ve sınıfları tabloda belirtilmiştir.

Modern Amfibi Harekât Konseptleri

Gelişmiş amfibi güce sahip ülkelerin amfibi konseptleri incelendiğinde; Gemiden Hedefe Manevra (Ship to Shore Movement), Ufuk Ötesi Harekât, Seferi Harekât, Denizde Konuşlanma olarak adlandırılan amfibi harekât konseptleri üzerinde yoğunlaştıkları görülmektedir.

Gemiden Hedefe Manevra Konsepti, çıkarma yapacak unsurların tahkim edilmiş olan plaj bölgesi yerine doğrudan hedefe ulaşmalarını ve sahilde en az birlikle bulunacak şekilde hava vasıtaları ve amfibi hücum araçlarının kullanımını öngörürken, **Ufuk Ötesi Harekât Konsepti** ise düşman açısından yüksek değerli hedef olan amfibi çıkarma gemilerinin ve diğer destek unsurlarının düşmanın etkili ateş



Kıbrıs Barış Harekâtı-Yavuz Çıkarma Plajı. www.ntv.com.tr

vasıtalarının menzili dışında konuşlanarak amfibi birliklerin, amfibi gemilerin bünyesinde bulundurduğu hava vasıtaları, amfibi hücum araçları ve amfibi çıkarma araçları ile düşman sahiline intikalini kapsamaktadır.

Denizde Konuşlanma Konsepti, amfibi birliklerin planlama aşamasından itibaren denizde hazır olarak bulundurulmasını ve harekât bölgesinde kendi kendine yeterli bir kuvvet yapısına sahip olunmasını öngörmektedir. **Seferi Harekât Konsepti** ise amfibi harekâtın; diğer ülkelerde sahip olunan/kullanılan üsler ve amfibi/lojistik destek gemilerinin (LST, LSD, LPD, LHD, LPH, LHA, LCC, LSL, AOR vb.) sağlayacağı yetenekler sayesinde hedef bölgeye istinaden icra edilmesini kapsamaktadır.

LPD/LHA/LHD kullanan ülkelerin genel konseptleri incelendiğinde, amfibi gücün ilave lojistik destek sağlanmadan 30 gün süreyle bağımsız harekât icra edebilmesi, lojistik destek sağlanarak ise ana karadan uzak mesafelerde uzun süre harekât icra edebilme yeteneğine sahip olmasının esas alındığı görülmektedir.

Amfibi gemiler yakın dönemde; Irak Harekâtı (2003), Bangladeş'te meydana gelen tsunami felaketi (2004), Lübnan Krizi (2006), Libya Harekâtı (2009) ve Haiti Depremi'nde (2010) aktif olarak kullanılmıştır. İcra edilen harekâtlarda; Afet ve Acil Durum (AFAD) Harekâtı ve İnsani Yardım Harekâtı kapsamında sağlanan hastane yetenekleri, tatlı su üretme ve sahile elektrik sağlama imkânlarının ön plana çıktığı görülmüştür. Ayrıca, ABD'nin Atlantik ve Pasifik bölgelerinde meydana gelebilecek doğal afetlere müdahale için Norfolk ve San Diego üslerinde göreve hazır amfibi görev grupları (1 LHD, 1 LPD ve 1 LSD) bulundurduğu bilinmektedir.

Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi (LHD)

Projesi ve ANADOLU

Türk Deniz Kuvvetleri için gelişim sağlanması gerekli alanlardan biri de intikal kabiliyeti ve hareket kabiliyetidir. Geçen on yıllık süre içinde küresel veya bölgesel olarak yaşananlar, Türk Deniz Kuvvetleri'nin değişiklik gösteren olaylar karşısında ani reaksiyon gösterebilen, kriz bölgelerinde



Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi (LHD) Projesi ve ANADOLU (Fotoğraf: www.operacional.pt)

ÜLKE	LPD	LHA	LPH	LCC	LSD	LHD
Avustralya	-	-	-	-	-	CANBERRA (2)
Brezilya	-	-	-	-	TOMASTON (2)	-
Çin	KUNLUNSHAN (2)	-	-	-	-	-
Güney Kore	-	DOKDO (1)	-	-	-	-
İspanya	GALICIA (2)	-	-	-	-	JAUN CARLOS I
ABD	SAN ANTONIO (11)	TARAWA (2) AMERICA (4)	-	BLUE RIDGE (2)	HARRERS FERRY (4) WHIDBEY ISLAND (8)	WASP (8)
Fransa	FOUDRE (2)	MISTRAL (2)	-	-	-	-
Hollanda	ROTTERDAM JOHAN DE WITT	-	-	-	-	-
Hindistan	AUSTIN (1)	-	-	-	-	-
Endonezya	DR SOEHARSO (5)	-	-	-	-	-
İtalya	SAN GIUSTO SAN GIORGIO	-	-	-	-	-
Japonya	OOSUMI (4)	-	-	-	-	-
İngiltere	ALBION (2)	-	OCEAN (1)	-	LARGS BAY (4)	-
Singapur	ENDURANCE (4)	-	-	-	-	-
Tayvan	ANCHORAGE (1)	-	-	-	CABILDO (1)	-

Tablo-1 Dünya Bahriyelerinde Kullanılan Amfibi Gemiler

harekât icra edebilen, insani yardım harekâtı yapabilen bir yapıda kuvvete ihtiyacı olduğunu göstermiştir. Bahse konu ihtiyaç, uzak mesafelere güç aktarımı yapabilen, hava imkân ve kabiliyeti olan, geniş hacmi ile araç ve insanların belli bir süre korunaklı şekilde barınabileceği Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi'nin (LHD) tedarik edilmesini dikte etmiştir.

LHD Projesi; LCM (Mekanize Çıkarma Aracı), AAV (Amfibi Hücum Aracı), LCVP (Zırhlı Personel Taşıma Aracı), rehberleme maksatlı komutan vasıtası ve RHIB (Sert Karınalı Şişme Bot) tedariklerini kapsamaktadır. LHD, helikopterler ile birlikte muhtelif amfibi araç ve Amfibi Deniz Piyade Taburunu taşıma kabiliyetine sahip olacaktır. LHD sözleşmesi 1 Haziran 2015 tarihinde imzalanmış ve proje faaliyetlerine 18 Eylül 2015 tarihi itibarı ile başlanmıştır. Türk Deniz Kuvvetlerinin ayrıca, amfibi harekâta ani reaksiyon göstermek amacıyla LHD'de konuşlandırmak üzere Hava Yastıklı Çıkarma Aracı Projesi de bulunmaktadır.

Türk Deniz Kuvvetlerinin ilk LHD'si olacak ANADOLU'nun "İlk Sac Kesim Töreni" 30 Nisan 2016 tarihinde Sedev Tersanesi/Tuzla'da icra edilmiştir. LHD'nin 2021 yılında Türk Deniz Kuvvetlerinde hizmete girmesi planlanmaktadır.

Tamamlandığında Türk Deniz Kuvvetleri'nin en büyük tonaja sahip gemisi olacak ANADOLU'nun genel özellikleri tabloda sunulmuştur.

Sınıfı	LHD
Boy (Fırlatma Rampalı)	230.8 m
Genişlik	32 m
Yükseklik	58 m
Deplasman	27.436 ton
Azami Sürat	20 knot
Silahlar	S/Ü Hedeflerine Karşı Kısa Menzilli G/M Makinalı Tüfek ve Top Sistemleri (Asimetrik Unsurlara Karşı) Nokta Savunma Silah Sistemleri (Hava Savunma Harbi Kapsamında)
Hava Araçları	Helikopterler (Yük / Erken İhbar / Taarruz / Genel Maksat) Taarruz Uçağı (F-35B) İnsansız Hava Araçları
Çıkarma Araçları	LCM, LCVP, RHIP, ZAHA

ANADOLU'nun envantere girmesiyle birlikte, amfibi harekât imkân ve kabiliyeti ile birliklerin intikaline yönelik sürat ve taşıma kapasitesi artacak, böylece harekât planlamasında etkinlik ve esneklik sağlanacaktır. Bu yeteneklere ilave olarak, komuta kontrol gemisi görevini üstlenebileceği gibi, büyük çaplı idari/lojistik nakliyat görevlerini de icra edebilecektir. Bu sayede, sadece yakın coğrafyada değil, dünyanın herhangi bir bölgesinde etkinlikle harekât icra edilebilecek ve ortaya çıkabilecek krizlere müdahalede bulunma imkân ve kabiliyetine sahip olunacaktır.

Dünya nüfusunun yaklaşık 3'te 2'sininin 100 km'lik sahil şeridi içerisinde yaşadığı dikkate alındığında, meydana gelebilecek doğal afetlere müdahale ve insani yardım görevlerinde de denizden intikal edilerek AFAD Harekâtı daha etkin olarak icra edilebilecektir.

KAYNAKÇA

1. http://www.newworldencyclopedia.org/entry/amphibious_assault_ship, (Erişim Tarihi: 21.10.2018).
2. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi, <http://www.dzkk.tsk.tr/>, (Erişim Tarihi: 21.10.2018).
3. <http://www.operacional.pt/juan-carlos-i-navio-de-projeccao-estrategica/> (Erişim Tarihi: 21.10.2018).
4. www.dzkk.tsk.tr, www.kalkavanshipyard.com, www.turkishnavy.net (Erişim Tarihi: 21.02.2019).

■ Dz.Bnb. Özgür NAYIR

DENİZCİLER ve HALATLAR

Fotoğraf: pixabay.com

Denizciler ile Halatlar Arasındaki Kopmayan Bağ

İnsanların tarihte ilk gemicilik işleri ile kullanılmaya başlanan halatların, denizciliğin gelişiminde büyük yeri ve önemi olmuştur. Halatların kullanımı denizcilikten daha eski olsa da, hiçbir meslek veya endüstri için denizcilikte olduğu kadar önemli olmamıştır. Denizcilikte halatlar, gemicilerin kullandığı bir donanımın sadece bir parçası değil, çok daha fazlasıdır. Denizciler için varlığı ve kullanımı elzem olan halatların, yokluğu düşünülemez.

Halatlar; gemilerin arma ve selviçe¹ donanımları ile bağlama, çekme, kaldırma gibi birçok işlerinde kullanılmaktadır. Denizciler için, tüm bu işleri yaparken kullanılan halatın etkinliği, o işi yapan personelin kabiliyeti kadar önemlidir.

Gemiler, iskelede veya şamandıradan bağlı iken, güvende olmasının en önemli unsuru halatlardır. Halatların üzerindeki en büyük yük, denizcinin yaşamını karaya bağlamanın yüküdür. Denizcilerle kaderleri ortak olan halatlar, lifleri arasındaki deniz suyu ile çürürken, tuzun ve güneşin altında son lifi kopana kadar "gerilerek" denizde ömrünü tüketir. Halatlar çalışırken, birbirine sarıldıkça güçlenen denizciler gibi, azami yüklerine kadar, gerildikçe sıkılaşıp, lifleri birbirini sarar ve gerilme dirençleri daha da artar ve güçlenir.

Denizcilerde olduğu gibi, halatların kollarını birbirine daha da çok bağlayan, azami kapasitesinin üzerindeki yüküdür. Halatlar kollarından, halat kolları liflerinden, denizciler umudundan, denizci umudu, denizin mavisinden beslenir. Mavi, denizci için bir renk değil huy, halatlar için ise tuz olmuştur. Kader ortağı denizci ile halatların, ömürleri eşit olmasa da, yaşamları ortaktır. İki yakayı birbirine bağlayan halat, iki hayatı birbirine bağlayan denizcinin, denizdeki ömrünün sonuna kadar tüm yükü sessizce üzerinde tutmaya devam eder. Kopma noktasına gelinceye kadar, kaderlerine razı olurken, bekledikleri son kopuş, birbirine bağladıkları her iki yaka için de dramatiktir. Tıpkı denizciler gibi, bağlandığı yerlerden ayrılmaya direnirler.

Gemilerde en tehlikeli yer, "manevra yapılan halatlar arasında durmak" iken, en güvenli yer, halatlarla bağlı gemide olmaktır. Bir "halat koptu..." cümlesinin devamında olumlu bir durum beklenmediği gibi, "iplerin kopması" deyimini de durumun geri dönülemeyen son noktasını ifade eder.

Denizci ve halat ilişkisi sadece gemicilikten ibaret değildir. Denizcilerin kendi aralarındaki geleneksel spor faaliyetlerinden ilk akla gelen; halat çekme, el incesi atma ve bağ yapma yarışmaları olmuştur. Her denizcinin duvarında bir gemici bağları panosu ve her Harbiyelinin göğsünde bir çakı cevizi² vardır. Bir denizcinin tahdidi; gidilebilecek yerlerin sonu kadardır. Halatın akışını durduran tahdit ise, çımasındaki³ düğümüdür. Denizcinin uzun ince ömrünün çımasındaki son bağı, bir ucu boştaki halat gibi makaradan boşalıp gitmesin dindedir.

Denizciler, gemilerde işini şansa bırakmayacak kadar zor şartlarda çalışırlar. Gemilerde, şansa bırakılmayacakların başında da halatlar gelir. Kullanılacak halatın "inceldiği yerden kopmaması" için; halat seçiminden, muhafazasına, istifinden, bakımına kadar birçok uygulaması vardır. Herhangi bir aşamadaki ihmalin, en usta gemicinin gemisini ve hayatını riske sokacağı aşıkardır. Gemide halatlar, usta denizci anlamındaki porsunlara⁴ emanettir. Onlara gözü gibi bakar, yıkar, bakımını yapar, salya⁵ veya rodasını⁶ yapar, bir dahaki göreve kadar rahat etmesini sağlar.

Çok bilinen bir deyim olan "*İnsanlar, denizde karşılaştığın fırtınalarla değil, gemiyi limana getirip getirmediyinle ilgilenir*" sözünün "*İnsanlar, gemiyi limana nasıl getirdiğini görmez, nasıl bağladığını görür.*" şeklinde kullanılması yanlış olmaz. Günümüzde, manevraya yardımcı vasıta ve ekipmanlar artsa da, halat manevrası ve bağlama, hala bir "*usta denizci yeteneği*" sayılmaktadır.

Gemilerde, yüksek denizcilik standartlarında donatım malzemeleri kullanılmakta ve bunları kontrol eden kurumlar bulunmaktadır. Keza halatlar için; kullanım alanlarına,

1 Selviçe: Yelkenli gemilerin, yelken armalarında hareketli halat.

2 Çakı cevizi: Silistre ve porsun çakılarını bağlamak ve boyunlarında asılı bulundurmak için yapılan, bir kolu hareketli ceviz bağı olup, 1933 Ordu Kıyafet Kararnamesi ile Bahriye öğrencileri tarafından kullanılmaya başlanmıştır.

3 Çıma: Halatın en uç kısmı.

4 Porsun: Usta gemici. Bir gemide güverte işlerini idare eden, demir ve güverte donanımından sorumlu kişi.

5 Salya: Kullanılacak veya kullanıldıktan sonra artan halatı güverte üzerine sıra halinde uzunlamasına yatırma.

6 Roda: Kullanılmamış halat sargıları; halatı kendi bedeni üzerine veya bir dram üzerine sarmak; halatın sarılmış hali.

taşıma kapasitesine, yüklerdeki değişmelere ve kimyasal dayanımlarına kadar birçok standart mevcuttur. Bu standartlara göre çok çeşitli halatlar üretiliyor olmasına karşın, yapılacak işe uygun olan halatı seçmekte hatalar yapılmaktadır. Uygun halat seçimi, denizci seçimi kadar önemlidir.

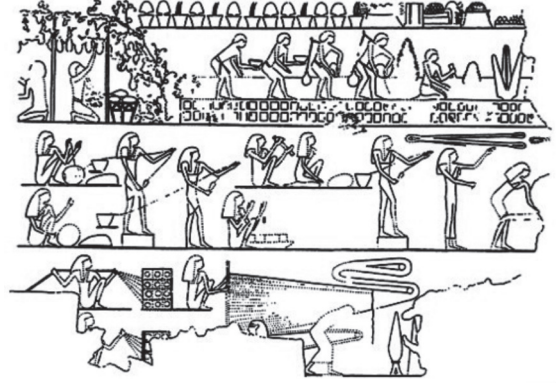
Denizcinin birçok hususta güvencesi halatlarıdır. Limana gelince ilk yapılan, halat vermek; ayrılırken son yapılan, halat almak; fırtına çıkınca ilk akla gelen ise halatları çiftlemektir.⁷ Gemilerin en önemli emniyet unsuru, halatlarıdır. Bir yelkenli tekne için ise halat, daha çok şey demektir. Yelkenli teknede her faaliyetin başarısı, halat ve halat kullanma kabiliyetine bağlıdır. Tüm meziyet, halatı kullanan denizci kadar, işi yapan halata da bağlıdır. Gemiciler bağları ise adeta halatları kullanma sanatıdır.

Halatların Tarihsel Gelişimi

Gemicilik işlerinde halatların kullanılması, denizcilik tarihi ile başlar. İlk çağlarda insanoğlunun denize açılmasıyla birlikte, halat da onun ayrılmaz bir parçası olmuştur. İlk halatlar, nispeten kısa ve elle bükülerek veya örülerek yapılmışlardır. Denizciliğin gelişmesi ve deniz araçlarının büyümesi ile daha uzun halatlara ihtiyaç duymuştur.

Çeşitli bitkisel liflerden bükülerek veya örülerek yapılan esnek yapılu halatların; taşıma, bağlama, tırmanma, avcılık ve denizcilik gibi kullanım alanları, tarih öncesi zamanlara dayanmaktadır. İnsanoğlunun halat kullanmasına dair ilk bilgi, Güney Fransa'da Montignac'ta Lascaux mağaralarında bulunan M.Ö.17'nci yüzyıla ait kazıma resme kadar uzanmaktadır. Sonraki dönemlerde Mısırlıların, papirüs lifli halatları, ağır taşları taşımakta kullandıkları düşünülmektedir. M.Ö.2800'lü yıllardan itibaren Çin'de kullanılmaya başlanan halatlar, Asya ve Hindistan üzerinden bin yıl içinde Avrupa'ya ve Orta Çağ'da ise İngiltere'den İtalya'ya kadar yayılmıştır.

Halat hakkındaki bilgilerimizin büyük bir kısmı "deneysel arkeoloji" dalından gelmektedir. Bu araştırmalar, halatın nasıl ve ne için kullanıldığı konusunda kesin bir cevap vermese de, halat kullanımı konusunun daha iyi anlaşılmasını sağlamaktadır.



Antik çağlarda; hurma ağacı, papirüs, deri ve hayvan kılı gibi liflerden yapılan ip ve şeritlerin gerilme kuvveti, en büyük balığı yakalamaya yetecek ölçüde iken, daha sonraları, balina ve diğer deniz memelilerini çekebilecek kadar güçlü halatlar yapıldığı anlaşılmaktadır. Bitki lifleri ile yapılan ip ve halatlar; olta, ağ, paspas, sepet, çanta, kemer, kayış, ayakkabı ve pek çok diğer malzeme yapımında kullanılmıştır.⁸

İnsanoğlunun ilk buluşlarından biri olan halat, çağlar boyunca pek az değişikliğe uğramıştır. Bununla birlikte, halat yapımında kullanılan malzemelerde büyük değişiklikler olmuştur. Halatlar, genellikle kullanıldığı bölgede yetişen yerli bitkilerden yapılmıştır. En yaygın olarak; Hint keneviri, hurma, jüt,⁹ pamuk ve Hindistan cevizi kabuğu gibi lifli bitkiden yararlanılmıştır. 19'uncu yüzyılın sonlarına doğru manila keteni¹⁰ bulunmuş ve çok kısa bir sürede yaygınlaşarak, gelişmiş işleme makinelerinin kullanılmasına yol açmıştır. 1900'lerin başlarında ortaya çıkan sisal,¹¹ manila keteni kadar yaygınlaşmamakla birlikte, dünya savaşları boyunca onun yerine kullanılmıştır.

1950'li yıllarda naylonun ve terilenin halat yapımına çok elverişli olduğu ortaya çıkınca sentetik lifli halatlar bitkisel lifli halatların yerini almaya başlamıştır.

Özellikle, 1960'larda önce esnekliği ve dayanımı yüksek liflerden oluşan polietilen daha kuvvetli, ucuz ve suya dayanıklı polimer plastik olan polipropilen kullanılmaya başlanmıştır.

⁷ Halatları çiftlemek: Gemilerin bağlanma halatlarını deniz durumuna göre, mevcut halatlara paralel, destek halatlar ile güçlendirmek.

⁸ <http://rope-source.blogspot.com/2014/05/the-history-of-rope-making.html> (Erişim Tarihi: 11.11.2018).

⁹ Jüt: Hindistan ve Bangladeş'te yetişen, lifleri ip, çuval yapımında kullanılan ıhlamurgillerden bir bitki türü.

¹⁰ Manila keteni: Filipinler'de yetişen, dokuma maddesi elde edilen bir muz ağacı türü.

¹¹ Sisal: Kenevire benzeyen, içerdiği sağlam ve dayanıklı elyaf lifleri ile halat yapımı ve tekstilde kullanılan bir bitki.



Diğer halat liflerine göre; bu halat lifleri dış etkenlere karşı özelliklerini kaybetmemektedirler. Teknolojik gelişmelere paralel olarak; cam lifi, karbon lifi ve yeni poliamid gibi yapay liflerle, çok daha dayanıklı halatlar imal edilmeye başlanmıştır.

Bağların Tarihsel Gelişimi

Mağara adamlarının ateşi bulduğu ve toprağı sürmeye başladığı dönemden beri bağ yapmaya başladığı düşünülmektedir. Hayvanları bağlamada ya da asmada; kıl, deri gibi ürünlerle bağ yaptıkları düşünülmektedir. Tarih öncesi döneme ait birçok bulguya rastlanmıştır. Neolitik dönem insanının; düğüm, camadan gibi basit bağları kullanmakta olduğu, günümüze kadar gelen örneklerden anlaşılmaktadır. Hatta bu dönemdeki gelişmelerin ana kaynağı ip ve halat yapmak olarak değerlendirildiğinde, bu çağa taş devri yerine halat devri de denilebilir.¹²

Bağ yapımının, ilkel topluluklardan beri kullanıldığına dair ilk deliller, halk efsanesi ve yazıtlarda görülmekle beraber, tespih, abaküs gibi aletler muhtemelen düğümlü halatlardan yapılmıştır. Hayvan tuzakları, balık avlama, taşıma hatta cerrahi maksatlı olarak, tropikal bitki liflerinden yaptıkları birçok bağ çeşidi örneklerine rastlanmaktadır. Avcılık, emniyet, köprü, tuzak gibi ilk ilkel ihtiyaçlar için halat veya benzerleri kullanılmıştır. İp ve halatı kullanan insanlar, daha küçük bağları ardışık düzenle yaparak, örmeyi ve dokumayı geliştirmiştir.

Yapı ve arazi ölçümlerinde, düğümlü halatlar, birim ölçüsü olarak alınmış ve ölçmede kullanılmıştır. Yunan matematikçi Pisagor, yapı inşasındaki ölçümlerinde, halat ve bağ kullanarak 3-4-5 kuralını bulmuştur.¹³



Denizciler için bağ yapmak, bilinmesi ve hızlıca yapılabilmesi gereken bir yetenektir. Kolayca yapılabilmesi, sağlam olmasının yanı sıra, gerektiğinde kolayca çözümlenebilirliği, çeşitli bağların oluşumunu sağlamıştır. Bu bağlar, ilk başlarda gelişigüzel bağlama şeklinde iken, kullanımla elde edilen tecrübeler, standart bağlama yöntemlerinin gelişmesini sağlamıştır. Daha sonraları geliştirilen, deniz aşırı yelkenli teknelerdeki arma ve donanımlar, daha karışık bağ yapma ihtiyacını doğurmuştur. Bağ yapmakta çeşitli teknikler geliştiren denizciler, uzun seyirlerde dekoratif amaçlı kaplama, süs eşyası ve usturmaçalar da yapmışlardır.

Teknolojiyle gelişen halat çeşitleri, denizde halat kullanımını daha güvenli ve kolay hale getirmiştir. Ancak, yine de halatları ustaca kullanacak usta denizcilere ihtiyaç hiç bitmeyecektir.

KAYNAKÇA:

1. ASHLEY, C. W., "The Ashley Book of Knots" Faber and Faber Ltd., Londra-Boston, 1944.
2. BUDWORTH, G., "The Complete Guide To Knots And Knot Tying" Annes, Londra, 2001.
3. COWIE, A., A Twist in Time: How the Rope Age Made Mankind, London, 2016.
4. TURNER, J.C., "History and Science of Knots" World Scientific, Londra, 1996.
5. <http://rope-source.blogspot.com/2014/05/the-history-of-rope-making.html>, (Erişim Tarihi: 09.12.2018).
6. http://www.southernropes.co.za/catalogue/history_of_ropes.html, (Erişim Tarihi: 11.12.2018).
7. <http://www.the-ropewalk.co.uk/ks2th2.pdf>, (Erişim Tarihi: 14.12.2018).

¹² Ashley Cowie, A Twist in Time: How the Rope Age Made Mankind, Kindle Edition, Alchemy International, Londra, 2016.

¹³ History and Science of Knots, JC Turner & P van de Griend s. 280 (1996).

BİR DENİZ SUBAYININ ÖZELLİKLERİ

(E) Oramiral Celal EYİCEOĞLU

Bir ülkenin deniz kuvvetlerinin temelini teşkil eden deniz subaylarının, bugünün görüşü ve imkanları çerçevesinde sahip olmaları icap eden özellikler hakkında mevcut kanaatler içerisinde şüphesiz ki, en kayda değer, o ülkenin deniz kuvvetlerine komuta eden şahsa ait olmalıdır.

Bu görüşün ışığı altında Deniz Kuvvetleri Komutanımız Sayın Oramiral Celal EYİCEOĞLU'nun düşüncelerini aksettiren bu hususlar, Türk Deniz Kuvvetlerinin bütün subaylarına her türlü davranışları için rehber olacak fikirleri ihtiva etmektedir.



Bir deniz subayının, güçlü bir denizci olması şüphesiz ki, en belirgin niteliklerindedir, ancak bu hiçbir zaman yeterli değildir. Güçlü bir denizciliğin yanında daha birçok özellikleri kişiliğinde toplanmış olmalıdır.

Bir deniz subayı; gördüğü yüksek öğrenimini yansıtan bir centilmen, davranışlarında soylu bir insan, nezaketi en ince noktalarına kadar benimsemiş bir kişi, onuruna düşkün yüksek nitelikte bir kimse olmalı ve bu özellikleri kişilik ve karakterinin doğal bir ögesi haline getirmiş bulunmalıdır.

Bir deniz subayı; sosyo-ekonomik bir kültürle, derinliğe ve genişliğe tarih analiz yeteneği ile her kademedeki jeopolitik ve stratejik açıdan ulusal amaçlara ulaşacak planlama ve yürütme gücüne sahip bulunmalı, iyi bir komutan ve önder olarak yöneticilik yeteneğini geliştirmeli, planlama ve karar verme, teşkilatlandırma, emir ve komuta, kontrol etme işlerinin gerektirdiği biçimde yürütebilmelidir.

Bir deniz subayı; Türk dilini bütün kapsamı ile yeterli bilmeli, söz ve kalemiyle düşüncelerini açık, kesin ve güzel bir biçimde anlatma yeteneğine sahip olmalı, düşünce ve bilgilerine yeni ufuklar açarak genişletebilecek bir veya iki yabancı dili yazacak ve konuşacak biçimde kendisini yetiştirmelidir.

Bir deniz subayı; ulusuna faydalı her vatandaş gibi günlük hizmetlerini yürütürken, bu hizmetlerin sonuçlarının ulusal yararlarına katkıda bulunmasına titizlikle dikkat etmeli, harp silah ve araçlarıyla teknik konularda geniş bir bilgiye sahip olmalı, bu bilgilerini taktik alanda uygulayabilmeli, kıta ve personelinin yeterlik ve yeteneklerini geliştirebilmek için eğitim ve öğretim gücünü geliştirmelidir.

Bir deniz subayı; duygulu, sabırlı, haktanır, metin ve yardımsever olmalıdır. Astların değerli başarıları, dikkatinden kaçmamalı, bir değer verici kelimeyle dahi olsa ödüksüz bırakılmamalıdır. Tersine astlarının tek bir hatasına dahi göz yummamalı, bunu yaparken kusuru kötü niyetten, düşüncesizliği beceriksizlikten, iyi niyetli eksikleri basiretsiz hatalardan şaşmaz bir doğruluk ve süratle ayırabilmelidir.

Bir deniz subayı; değerlendirir veya ödül verirken kapsamlı ve tarafsız olmakla kalmayıp, kötü davranışların cezalandırılmasında haktanır olmalı ve kararında direnmelidir. Bir deniz subayı felsefesini, barış ve insan sevgisi temeli üzerine kurulan ve doruğunda vatan ve ulus sevgisi bulunan bir abidenin kararlı ve şaşmaz savunucusu olmak esasına dayandırılmalıdır.

(E) Oramiral Celal EYİCEOĞLU

DENİZ HARP ENSTİTÜSÜ FAALİYETLERİ



DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANI ORAMİRAL ADNAN ÖZBAL'IN MSÜ DENİZ HARP ENSTİTÜSÜNÜ ZİYARETİ (05 ŞUBAT 2018)



1'İNCİ DÖNEM KOMUTA KURMAY HARP OYUNU, GÖLCÜK (24-28 ARALIK 2018)



Deniz Harp Enstitüsü Komuta Kurmay Öğrencileri 24-28 Aralık 2018 tarihleri arasında Deniz Harp Merkezi Komutanlığı Gölçük'te icra edilen Donanma Komutanlığı Harp Oyunu 2018 Faaliyetine iştirak etmişlerdir. Deniz Harp Enstitüsü Komutanı Dz.Kur.Alb. Kıvanç KIRMACI ve Yönetim ve Liderlik Ana Bilim Dalı Öğretim Elemanı Dz.Kur.Alb. Erdinç ALTINER'in de iştirak ettiği faaliyet kapsamında öğrenci subaylar, Kontrol, Hakem ve Oyuncu karargâhlarında görev yapmışlardır.

3'ÜNCÜ DÖNEM KARSU İNCELEME VE TETKİK GEZİSİ (26-30 KASIM 2018)

1. GÜN (26 Kasım 2018-Edirne)

Yağmurlu bir günün ilk saatlerinde çıktığımız uyku mahmurluğu ile geçen yolculuk sonrası, Osmanlı İmparatorluğu'na başkentlik yapmış ana vatanın en batı ucu, Edirne ilimize vardığımızı, Mimar Sinan'ın "ustalık eserim" dediği heybetli Selimiye Camii'ni gördüğümüzde anladık. İlk durak olarak, Arda Hudut Bölüğüne ulaştık. Hudut Takım Komutanı tarafından yapılan kısa bilgilendirme sonrası sınıırın sıfır noktasına vardığımızda söz konusu hudut birliğine neden Arda Hudut Bölüğü denildiğini daha iyi anlamış olduk. Çünkü bulunduğumuz nokta, Arda ve Meriç nehirlerinin birleştiği yerd. Pazarkule Hudut Karakolu'nda kısa bir sınır gezintisi sonrası kültür gezisi kapsamında Trakya Üniversitesi Kampüsü içinde bulunan Lozan Anıtı ve İlhan KOMAN Güzel Sanatlar Müzesi'ni inceleme fırsatı yakaladık.

Bir sonraki ziyaret noktamıza midemizin sesini dinleyerek karar verdik. Öğle yemeği zamanı gelmişti. İstanbul'dan yola çıkmadan önce organize etmiş olduğumuz Meriç Askeri Gazinosunda öğlen yemeğini müteakip kültür turumuzun ikinci bölümü olan Beyazıt Külliyesi (Edirne Darüşşifası Sağlık Müzesi) ile Selimiye Camii ziyaretlerimizi yaptık.

Mimar Sinan'ın ustalık eseri olarak nitelenen Selimiye Camii hepimizi etkiledi. Mimari açıdan bir başyapıt olan eser, sekiz ana sütun üzerine oturan döneminin en büyük kubbesine sahiptir. Ayasofya'dan yarım metre daha yüksek bir kubbesi olan caminin inşası, Sinan'ın dünyaya meydan okuyuşudur. Caminin ses akustiğini yerinde gözlemlene şansımız oldu. Caminin ısıtılması için planlanan hamamın yanı sıra, eşsiz ve tek parça mermerden oluşan süslemeleri ile dünyanın en büyük minberi, Sinan'ın ustalığının kanıtıdır. Caminin, Balkan Savaşları'nda aldığı ve gelecek nesillere aktarılması için Ulu Önder Atatürk tarafından özellikle onarılmasına engel olduğu yara, hepimizi derinden etkiledi.

Edirne'ye gelmişken yaprak ciğer yemeden olmazdı. Odalarımıza yerleşmeyi müteakip kısa bir şehir merkezi turu ile birlikte arkadaşlarımızın tecrübeleri ve azimli internet kıyaslamaları sonucunda karar kıldığımız restaurantta, meşhur ciğerimizi ve Hayrabolu tatlımızı afiyetle yedik.



Selimiye Camii



Arda Hudut Bölüğü Ziyareti

2.GÜN (27 Kasım 2018-Gelibolu/Çanakkale)

Selimiye Camiinde okunan sabah ezanı ile yola çıktığımız ve yaklaşık üç saat süren Gelibolu/Çanakkale yolculuğumuzda bizlere yine yağmurlu hava eşlik etti.

Gelibolu'ya ulaştığımızda hayatının 33 yılını Çanakkale Savaşlarının araştırılmasına vermiş olan Sayın Ahmet ESENKAYA bizlere katıldı ve Kilitbahir Kalesi ile tarihi yarımada turumuza başladık. Sırasıyla Namazgâh Tabyası, Havranlı Seyit Onbaşı'nın taşıdığı 214 kg'lık top mermisi ile İngiliz OCEAN zırhlısını yaraladığı Mecidiye Tabyasını, Baykuş Tabyasını ve Şehitler Abidesini ziyaret ettik. Bu ziyaretler sırasında şahadete ulaşmış binlerce Mehmetçik sayesinde Çanakkale'nin nasıl geçilmez olduğunu ve Mustafa Kemal ATATÜRK'ün askeri dehasını daha iyi anlama fırsatını yakaladık.

Alçıtepe köyünde yer alan şirin bir lokantada öğle yemeğinin ardından, Alçıtepe'de özel bir müze olan ve her yanı Çanakkale Savaşlarının tarihiyle dolu Salim MUTLU Harp Anıları Müzesi, Conkbayırı ve 57'nci Piyade Alayı Şehitliğini ziyaret ettik.



Çanakkale Şehitler Abidesi Ziyareti

3.GÜN (28 Kasım 2018-Çanakkale)

Çanakkale'deki ikinci günümüze Poyraz Fırtınası sürprizi ile uyandık. Gezimizin üçüncü gününde Deniz Kuvvetlerimize ait Çanakkale Boğaz Komutanlığına ulaştık. Çanakkale Boğaz Komutanlığını tanıtıcı brifing sonrasında, Çanakkale Deniz Savaşları'nın kaderini değiştiren 18 Mart 1915'in kahramanı Yüzbaşı Hakkı Bey komutasındaki Nusrat Mayın Gemisini (TCG Nusret) ziyaret ettik. TCG Nusret'e adım attığımız andan itibaren o meşhur gecenin tüm gerçekliğini yüreğimizde hissettik.

Ardından Tuzla Sınıfı Karakol Gemilerini inceleme fırsatı bulduk. Türk Deniz Kuvvetlerinin modern ve yerli üretim teknolojileri ile donatılmış yeni platformlarını gördükçe, Deniz Kuvvetlerinin bir mensubu olmanın haklı gururunu hissettik.

Öğleden sonra, Çanakkale Deniz Müzesi ziyaretinde yapılan sunumlar ile Çanakkale Savaşları'nı tekrar yaşadık. 1915 Çanakkale Deniz ve Kara Savaşları'na ait objeleri gördükçe atalarımıza olan minnet duygularımız daha da arttı.

4.GÜN (29 Kasım 2018-Bandırma-Erdek)

Çanakkale'den ayrılmak üzere otobüsümüzü beklerken henüz gün ağarmamıştı ve öğlen olmadan Bandırma'da bulunan Hava Kuvvetleri Komutanlığı bağlı 6.Ana Jet Üs Komutanlığına varmıştık. İlk olarak üs hakkında verilen brifinge katıldık. Bu üs; 1943'te kurulmuş olup 1965 yılında F-5 uçağı ile ilk Atlantik geçişinin gerçekleştirildiği, 1966 yılında Kartal ismi ile ilk akrotim ekibinin oluşturulduğu, 1980'lerde F-104'ler ile 1991 yılından itibaren de F-16'lar ile uçuşların devam ettiği bir üs olma özelliğine sahiptir. Brifingten sonra yine üs içerisinde bulunan Standardize/Simülator ve Akademik Eğitim Filo Komutanlığına ziyaret ettik. Burada da yerli imkânlarla yaptırılmış olan sabit uçuş simülatorleri ile F-16 uçağının kokpitinin ve karşılaşılabilecek olayların her yönüyle simüle edilebildiği hareketli simülatorü de gezme imkânı yakaladık. Öğlen yemeğini Erdek'te yemek üzere ileri harekete geçtik.

Erdek'teki misafirhanenin manzarası eşliğinde öğle yemeğimizi yedikten sonra Mayın Filosu Komutanlığına ziyaret



6'nci Ana Jet Üs Komutanlığı Ziyareti

gerçekleştirdik. Burada da önce birlik tanıtıcı brifingini aldık. Sonrasında Aydın Sınıfı Mayın Avlama Gemilerini ziyaret ettik. Gemi ziyaretleri sonrasında da tekrar misafirhaneye gelerek Mayın Filosu Komutanı ve Erdek Deniz Üs Komutanımızın ev sahipliğinde icra edilen kokteyle iştirak ettik. Ertesi gün sabah erkenden başlayacağımız uzun yolculuğa hazırlanabilmek için hepimiz odalarımıza çekildik.

5.GÜN (30 Kasım 2018-Kartepe/Kocaeli)

İstanbul'a dönüş için son olarak ziyaret edeceğimiz Deniz Hava Üs Komutanlığına gitmek üzere yine soğuk ve yağmurlu bir sabah yolculuğa başladık. Ancak, eve dönmenin vemiş olduğu heyecanla dört günlük yorgunluk sanki kalmamıştı.

Birlik lumbarağzından itibaren bize refakat eden askeri araç ile komutanlık binasına geldiğimizde Deniz Hava Komutanı bizleri kapıda karşıladı. Bu sıcak karşılamanın ardından Deniz Hava Komutanı tarafından kısa bir bilgilendirme yapıldı. Deniz Hava Komutanlığının, Deniz Kuvvetlerinin geleceği için ne kadar önemli olduğu, kendi jet pilotlarımıza sahip olmanın önemini, özellikle ANADOLU'nun hizmete girmesi ile yalnızca

etki alanlarımızda değil artık ilgi alanlarımızda da harekât icra edebilecek seviyeye geleceğimizi gururla dintledik.

Başlangıçta, inceleme ve tetkik ziyaretlerimizin bizlere bu denli faydalı olacağını değerlendirememiştik. Ancak, hepimizin ortak kanaatidir ki, bu 5 günlük ziyaret ve incelemelerden her açıdan fayda sağladık. Bu sebeple planlama ve icra safhalarında desteklerini esirgemeyen tüm Komutanlarımıza şükranlarımızı sunarız.



Deniz Hava Komutanlığı Ziyareti

**DENİZ HARP ENSTİTÜSÜ PERSONELİ VE
KARARGAH SUBAYLIĞI EĞİTİMİ 3. DÖNEM KURSIYER SUBAYLAR**



**DENİZ HARP ENSTİTÜSÜ PERSONELİ VE
KOMUTA KURMAY 1. DÖNEM ÖĞRENCİ SUBAYLAR**

