

İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE AKDENİZ'DE YAŞANAN DENİZ HAYDUTLUĞU OLAYLARI VE TÜRKİYE'YE ETKİLERİ*

Dr. Öğr. Üye. Gültekin Kamil Birlik

Atılım Üniversitesi
Fen Edebiyat Fakültesi
ORCID: 0000-0001-8568-2263



Öz

İkinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde yaşanan İspanya iç savaşında, revizyonist devletlerden Almanya ve İtalya Milliyetçileri, anti-revizyonist devletlerden Sovyetler Birliği ise Cumhuriyetçileri destekleyerek karşı karşıya gelmişti. İç savaşta tarafların ve bu tarafları destekleyen bazı büyük devletlerin girişimleriyle 1937 yılında Akdeniz'de gemi batırma olayları yaşandı. Sovyetler Birliği'nin Cumhuriyetçilere yardımcı Boğaz'lar üzerinden yapılmaktaydı. Bu yardımı engellemek amacıyla Çanakkale Boğazı'nın çıkışında iki Cumhuriyetçi geminin Ağustos 1937'de batırılmasıyla, Türkiye ilk kez deniz haydutluğundan etkilenmiş oldu. Ancak bu etkiye rağmen, Türkiye, karasularında tekrar yaşanabilecek gemi batırma olaylarına karşı bir tedbir getirmedi.

Çanakkale Boğazı önündeki deniz haydutluğu olaylarıyla eş zamanlı olarak, Marmara Denizi'nde yabancı bir denizaltının görülmesi, Türkiye'de büyük bir rahatsızlık yarattı. Montreux Anlaşmasının ihlali anlamına gelen Marmara Denizi'ndeki bu denizaltıya karşı, batırma da dâhil olmak üzere Türkiye tarafından çok kesin tedbirler alındı. Bu kesin tedbirlere rağmen Marmara Denizi'nde yabancı denizaltıların tekrar görülmesi, ancak yakalanamaması, Türkiye'de bu kez "emniyet endişelerinin" doğmasına, denizaltıları tespit etme konusunda "yetenek sorununun" yaşanmasına sebep oldu.

Anahtar Sözcükler: Akdeniz, Marmara Denizi, Montreux Anlaşması, Deniz Haydutluğu, Korsanlık

Piracy in the Mediterranean Before the Second World War and Their Impacts on Turkey

Abstract

During the Spanish Civil War just before the Second World War, revisionist countries Germany and Italy, and the Soviet Socialist Republics among the anti-revisionist countries confronted each other as the former supported the Nationalists and the latter supported the Republicans. During the Civil War, with initiation of the fighting sides and some powerful states that supported these sides, in 1937 there were some ship sinking incidents. Aids coming from the Soviet Socialist Republics were delivered through the Straits. Turkey was affected by piracy for the first time when, to stop these aids, two Republican ships in the exit of Çanakkale Strait, were sunk in August 1937. However, despite this result, Turkey did not take any measures against possible ship sinking incidents.

At the same time as the piracy in front of Çanakkale Strait, the fact that a foreign submarine was seen in the Sea of Marmara caused disturbance. Against this submarine which implied the violation of Montreux Agreement, many measures including sinking were taken by Turkey. The fact that foreign submarines were seen in the Sea of Marmara again and the inability to catch them, despite these measures, led to "anxiety about security" and the inability to identify these submarines led to the "problem of efficiency".

Keywords: the Mediterranean, the Sea of Marmara, Montreux Agreement, Piracy, Privateering

* Makale geliş tarihi: 24.06.2016
Makale kabul tarihi: 20.06.2017

İkinci Dünya Savaşı Öncesinde Akdeniz’de Yaşanan Deniz Haydutluğu Olayları ve Türkiye’ye Etkileri

Giriş

1935’ten sonra Avrupa’daki bloklaşma hareketi şiddetlenmişti. İngiltere ve Fransa başta olmak üzere, Birinci Dünya Savaşı’nın getirdiği statükoyu korumak isteyen devletler anti-revizyonist bloğu, Almanya ve İtalya başta olmak üzere statükoyu değiştirmek isteyen devletler ise revizyonist bloğu oluşturmuştu (Gönlübol ve Kürkçüoğlu, 2000: 12).

İkinci Dünya Savaşı öncesinde, İtalya’nın Habeşistan’a saldırısı ve Akdeniz ülkelerine karşı tehdit edici tutumu ile İspanya iç savaşı, Akdeniz’i tehlikeli bir bölge haline getirmişti (Akşin, 1991: 226). İspanya iç savaşı, Birinci Dünya Savaşı öncesinde blokların çatışma devresinde görüldüğü gibi, iki blok arasındaki uçurumu daha da derinleştirdi (Armaoğlu, 1964: 582). Sovyetler Birliği ile İtalya ve Almanya, İspanya iç savaşında farklı tarafları destekleyerek karşı karşıya geldi.

İtalya’nın ve Sovyetler Birliği’nin İkinci Dünya Savaşı öncesinde uluslararası dengede ağırlıkları artmıştı. İspanya’nın bu iki devletten birine yaklaşması durumunda, o devlet stratejik olarak büyük bir önem kazanacaktı. İspanya Batı Akdeniz’de, özellikle sahip olduğu Balear Adaları’ndan dolayı, stratejik bir konumdaydı. İç savaşın sonucuna göre, İtalya veya Sovyetler Birliği Akdeniz’de önemli bir müttefik kazanacaktı (Akşin, 1991: 227).

İspanya iç savaşında, tarafların ve bu tarafları destekleyen devletlerin birbiriyle olan mücadelesi Akdeniz’de ticaret gemilerine, hatta savaş gemilerine saldırıların yaşanmasına sebep oldu. Bu saldırıların adlandırılabilmesi için deniz haydutluğunun¹ tarihi gelişimi ile “deniz haydutluğu” ve “korsanlık” tanımlarının kısaca incelenmesi gereklidir.

1 Geçmiş incelendiğinde, tarihin ilk dönemlerinden itibaren yasaların, güvenliğin ve denetimin yetersiz olduğu yerlerde deniz haydutluğunun yaşandığı görülmektedir (Konstam, 2010: 8). Deniz haydutluğu tarih boyunca daha çok Karayip Denizi ve Tropik Adaları ile ilişkilendirildi. Ancak Akdeniz’de, Kuzey Avrupa’da ve Kızıl

Tarihi gelişimi içinde deniz haydutluğu birbirinden farklı olan aşamalardan geçti. Başlangıçta, çok fakir kıyı kesimlerinde yaşayan az sayıdaki kişi, ayrı ayrı gruplar halinde örgütlendi ve birkaç deniz aracıyla denizlerdeki korumasız tüccarlara saldırdı. Sonra, büyük olan deniz haydut grupları daha küçük olan deniz haydut gruplarını ya bünyelerine kattı ya da ortadan kaldırdı. Bu nedenle, “örgütlenme dönemi” olarak tanımlanan bu aşamada deniz haydutları çok fazla güçlendi.² Daha sonra ise, deniz haydutluğu örgütlenmesi artık bağımsız bir konuma ulaştı. Deniz haydutları bu aşamada devletlerle, o devletin düşmanlarına karşı güç birliği yapmak için anlaşma yapacak güce erişti. Daha öncesinde deniz haydutluğu olarak tanımlanan eylem, artık bu aşamada “savaş” olarak görüldü³ (Gosse, 2007: 1-2).

Uzun tarihi gelişimi içinde birbiriyle çok karıştırılmış iki ayrı konu deniz haydutluğu (*piracy, piratrie*) ve korsanlık (*privateering, course*) olmuştur (Meray, 1963: 106). Oysa deniz haydutluğu⁴ ve korsanlık⁵ birbirinden farklı iki kavramdır. Deniz haydutluğu, özel kişilere ait gemilerle özel kişilerin, harp ya da barış zamanında, açık denizde gemilere, bu gemilerdeki insanlara, ya da yüke karşı, bir devlet yararına değil, kendi çıkarları için yaptıkları haydutluk

Deniz'de de yoğun olarak deniz haydutluğu görüldü. Deniz haydutluğu bu bölgelerde, özellikle ticaret yollarının daraldığı boğaz gibi geçiş yerlerinde ya da adalar arasında yapıldı (Konstam ve Kean, 2007: 6). Deniz haydutluğu Batıda altın çağını 1680 ile 1720 yılları arasında yaşadı. Bu dönemde denizlerde 5.000 kişi deniz haydutluğu yapmıştı (Travers, 2009: 7).

- 2 Bu aşamada, gruplar halinde seyahat eden ticaret gemileri, en ağır silahlara sahip olsalar da, deniz haydutlarının saldırılarından kendilerini koruyamadı. Devletlerin donanmaları bile bu deniz haydutlarını yenemedi, onlar karşısında çaresiz kaldı. İngiltere'nin en parlak dönemlerinden olan, Kraliçe Elizabeth dönemindeki (1558-1603) “*West County*” denizcileri bu aşamadaki deniz haydutlarına bir örnek teşkil etmektedir (Gosse, 2007: 1-2).
- 3 Bu aşamadaki savaşlarda her iki tarafta deniz haydut organizasyonları ve devletler birlikte yer aldı. Bu aşamaya örnek vermek gerekirse, “*Barbaros*” adıyla bilinen Hayrettin Paşa, İspanya'nın güçlü kraliyet filosuna karşı başarı sağladığı gibi, Akdeniz'in en güçlü limanlarını da Osmanlı egemenliğine katmıştı (Gosse, 2007: 1-2).
- 4 Deniz haydutluğu hukuk sözlüğünde, gemi veya gemilerin, açık denizlerde milletlerarası ticareti tehdit ederek, kanunlara aykırı cebir ve şiddet hareketleriyle diğer gemilere karşı yaptıkları fiiller olarak tanımlanmıştır (Özcan, 1975: 140).
- 5 Korsanlık hukuk sözlüğünde, bir devletin silahlandığı ticaret gemilerinin düşman devlet veya vatandaşlarına ait malları zapt etmesi olarak tanımlanmıştır (Altay, 1983: 261).

fiilidir⁶ (Meray, 1963: 107). Korsanlık ise, özel bir ticaret gemisinin, harpte bağlı olduğu devlet yararına muharebelere katılması ve düşman ticaret gemilerini zapt etmesidir (Özcan, 1975: 378). Korsan gemi, harpte taraf olan devletlerden müsaade belgesi alarak, diğer muharip devlete karşı harp hareketlerine katılır ve bu harp hareketlerinde harp hukuku kurallarına bağlı kalırdı.⁷ Korsanlık 16 Nisan 1856'da, Osmanlı Devleti'nin de dâhil olduğu, Paris Kongresi'ne katılan devletlerce kabul edilen bir beyanname ile yasaklandı. Bu tarihten sonra korsanlık Amerika bağımsızlık savaşı dışında görülmedi (Meray, 1963: 106-107).

Deniz haydutluğunun tarihi gelişimi ile deniz haydutluğu ve korsanlık tanımları birlikte değerlendirildiğinde, deniz haydutluğunun ileri aşamasında, devletlerle birlikte hareket edilerek diğer devletlere karşı girilen harp faaliyetlerinin “korsanlık” olarak adlandırıldığı anlaşılmaktadır. Deniz haydutluğunun bir aşaması olan korsanlığın 1856 yılında yasaklanmasıyla birlikte, deniz haydutluğunun harp içinde görev alması eylemi de sona ermiştir. Bu nedenle, deniz haydutluğunun 1856'dan sonraki faaliyetlerin korsanlık olarak adlandırılmasının hatalı olduğu sonucuna varılmaktadır.

1. İspanya İç Savaşı ve Büyük Devletlerin İç Savaşta Politikaları

1902 yılında İspanya'da tahta çıkan 13. Alfonso anayasalı monarşiyi benimsediğinden, ülkesine bir anayasa kazandırdı. Ancak bu anayasa, İspanya'da sorunlara çözüm getirmediği gibi, daha da fazla sorunun ortaya çıkmasına sebep oldu (Armaoğlu, 1964: 582). 1902 ile 1923 yılları arasında İspanya'da görev yapan yirmi dört hükümet, sosyal huzursuzluğu çözmeye başarısız oldu. Bu durum, parlamenter siyasi sistemi büyük oranda güvenilir bir hale getirdi. Böylesi bir ortamda General Miguel Primo de Rivera'nın 13 Eylül 1923'de yaptığı ihtilale kimse karşı çıkmadı. Aksine, pek çok kişi tarafından hoş karşılandı (Vincent, 2007: 106). İhtilal sonrasında monarşiye

6 Deniz haydutluğu milletler arası bir suç ve deniz haydudu da insanlığın düşmanı sayılmaktadır. Bu yüzden deniz haydutluğu yapan gemiler, bayrağını taşıdığı devletlerin korumasından yararlanamazlar. Bütün devletlerin kovuşturmasına ve zorlamasına açıktır (Meray, 1963: 107).

7 Korsan gemi, özel bir gemi olması ve özel kişilerin idaresinde bulunmasıyla harp gemilerinden, muharip devletlerin resmi müsaade belgesiyle harp hareketlerine katılmasıyla deniz haydutluğundan ayrılırdı. Korsan, bu hizmetine karşılık belgesini taşıdığı devletten bir ücret almak yerine, ele geçirdiği ganimetten büyük bir hisse ile yetinirdi. Korsan geminin kaptanı ve gemi adamları ele geçirildiğinde, haksız fiil işlememek koşuluyla, harp esiri sayılırdı (Meray, 1963: 106-107).

dokunulmadı, General Miguel Primo de Rivera başbakan oldu (Armaoğlu, 1964: 583).

Diktatör Miguel Primo de Rivera Ocak 1930'da istifa etti (Payne, 2012: IX). 1920'lerin ilk yıllarındaki popülerliğinin aksine, 1929 ekonomik bunalımını aşamayan Rivera, ülkenin içine girdiği finansal çöküntü ve kronik siyasi krizler sonucunda, 1930 yılında İspanya'yı terk etmek zorunda kaldı. Rivera'nın diktatörlüğünün çöküşü, İspanya'da monarşinin de yıkılışını beraberinde getirdi (Asuero (Ed.), 2006: 293-294). Kral 13. Alfonso 14 Nisan 1930'da İspanya'yı terk etti. Cumhuriyetçi liderler tarafından aynı gün İspanya'da ikinci cumhuriyet ilan edildi (Payne, 2011: 118).

Cumhuriyetin ilanının ardından, Manuel Azana'nın reform paketi, iki geleneksel kurum olan kilise ve ordunun toplum ve siyaset üzerindeki etkisini azaltmaya yönelikti. Bu reformlarla, devletin kiliseye yaptığı yardımlar ile kilisenin ilk ve orta öğretimdeki etkisi ortadan kaldırılmak istendi. Askeri alanda da, asker sayısı azaltılıp ordunun modernleştirilmesi amaçlandı. Geleneksel güçleri zayıflatmaya yönelik reformlar kamuoyunu ve siyasi eliti böldü. Giderek artan toplumsal sorunlara ve radikal akımlara karşı demokrasi aciz durumda kaldı. 1931, 1933 ve 1936'da üç kez seçim yapıldı, bunun sonucunda on beş hükümet kuruldu (Asuero (Ed.), 2006: 293-294).

16 Ocak 1936'da yapılan genel seçimleri "Halk Cephesi" kazandı ve Manuel Azana cumhurbaşkanı olarak göreve başladı (Payne, 2012: X). 1936'da sol partilerin seçim ittifakıyla kurulan Halk Cephesi iktidarında, bir yandan sağdaki geleneksel güçlerden kaynaklanabilecek muhtemel bir isyan endişesi, diğer yandan bu endişeleri körükleyecek düzeyde sokaklara taşan soldaki zafer kutlamaları, kilise karşıtı söylemler ve şiddet, toplumda uzlaşmaz iki cephe yarattı. Temmuz 1936'da yapılan askeri isyan sonrasında, üç yıl sürecek olan İspanya iç savaşı böylece başlamış oldu (Asuero (Ed.), 2006: 293-294).

17 Temmuz 1936'da İspanya'nın Fas topraklarında başlayan askeri isyan kısa sürede Güney İspanya'ya yayıldı (Payne, 2011: 135). Milliyetçi Franco'nun⁸, güneyden Madrid'e doğru ilerlemeye başlaması sonrasında, Kasım ve Aralık 1936'da Madrid'te çatışmalar yaşandı. Cumhuriyetçi hükümet yönetim merkezini çatışmaların hemen başında, 4 Kasım 1936'da Madrid'ten Valencia'ya taşımak zorunda kaldı (Payne, 2012: X). İspanya iç savaşında, sağcılar Milliyetçi, solcular da Cumhuriyetçi olarak adlandırıldı (Armaoğlu, 1964: 584). İspanya iç savaşı başlangıçta her ne kadar yerel olsa da, gelişimi, süresi ve sonucu, uluslararası ortam tarafından belirlendi (Casanova, 2010: 212).

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

Askeri isyandan yaklaşık iki hafta sonra, Avrupa'daki büyük devletler, İspanya iç savaşına karşı kendi politikalarını oluşturdu. İngiltere bu sorun karşısında tarafsızlık politikasını benimsedi (Casanova, 2010: 213-214). İngiltere, İspanya iç savaşı süresince İtalya ile uzlaşarak, Akdeniz'deki düzeni korumayı ve İtalya'nın Almanya'ya yaklaşmasını engellemeyi amaçladı (Durgan, 2007: 56).

Fransa'da iktidarda olan "Halk Cephesi", başlangıçta Cumhuriyetçilere askeri yardım yollamaya hazırды. Bunun nedeni hem ideolojikti, hem de güneyde dost bir hükümet oluşturma isteğiydi. Fransa hükümeti ayrıca, Afrika'ya Akdeniz'den giden yolları güvence altına almak da istiyordu (Durgan, 2007: 55). Başlangıçtaki bu düşüncesine rağmen, Fransa daha sonra "karışmazlık"⁹ politikasını benimsedi (Casanova, 2010: 213-214).

Sovyetler Birliği'nin, Batı Avrupa ülkeleriyle politik ve askeri bağlarını güçlendirerek, Alman karşıtı bir cephe oluşturmasını, Almanya başlangıçta endişeyle izlemiştir. Temmuz 1936'da İspanya'da askeri isyan başlayana kadar, Almanya kendi planlarına yönelik bu tehdide karşı koyma fırsatı bulamamıştır. Ancak daha sonra, iç savaşa doğrudan müdahale ederek bu fırsatı iyi bir şekilde kullandı (Bolloten, 1991: 97).

İsyandan birkaç gün sonra, Milliyetçi Franco'nun İtalya'dan yardım isteğine, Almanya'nın Milliyetçileri destekleyeceğini öğrenmesiyle, İtalya hükümeti olumlu cevap verdi. Bunda, İngiltere ve Fransa'nın iç savaşa karışmama politikası da etkili oldu. İtalya bu sayede, İngiltere ve Fransa'nın askeri etkinliğini azaltacak, Batı Akdeniz'de İspanya'nın desteğiyle konumunu güçlendirecekti. Temmuz 1936 sonunda başlayan Alman ve İtalyan yardımı, Franco'nun zaferinde belirleyici rol oynadı (Casanova, 2010: 218).

İspanya'da Cumhuriyetçilerin kısa sürede yenilişi, Sovyetler Birliği'nin dostu olan Fransa'nın durumunu zayıflatacak, sonrasında Almanya ve İtalya, Sovyetler Birliği'ne karşı üstünlük sağlayacaktı. Uluslararası ortamda her şey Milliyetçilerin lehine iken, Sovyetler Birliği'nin müdahaleye karar vermesiyle durum birden değişti. Bu kapsamda ağır silahlar içeren ilk Sovyet yardımı, 5 Ekim 1936'da İspanya'ya ulaştı (Casanova, 2010: 220-221).

Bu politika tercihlerinin sonucu olarak: İtalya ve Almanya Milliyetçi Franco hükümeti meşru olarak görüp, Cumhuriyetçi hükümeti iç düzeni yıkmaya çalışan bir "çete" olarak kabul ederken; İngiltere, Fransa ve Sovyetler Birliği meşru İspanya hükümeti olarak Cumhuriyetçi hükümeti tanıdı. İngiltere,

9 Karışmazlık, yabancı kaynaklarda "Non-Intervention" olarak adlandırılmıştı. Türkiye'deki resmi yazışmalarda ise "Ademi Müdahale" isimlendirilmesi yapılmıştı. Buna karşın, o dönemin basımında "Karışmazlık" ifadesi benimsendi. Daha sonra konuyu inceleyen eserlerde de "Karışmazlık" ifadesi kullanıldı.

Fransa ve Sovyetler Birliği Franco'yu "asi" olarak kabul etti ve Franco hükümetine muharip devletler hukukundan yararlanma hakkı tanımadı (Aydın Tarihi (AT), S: 41, 1937: 336).

2. İspanya İç Savaşı Nedeniyle Akdeniz'de Yaşanan Deniz Haydutluğu Olayları

Fransa ve İngiltere, iç savaşta etkili bir devlet olan İtalya'ya bu isyana karışmama politikasını teklif etti. Fransa tarafından bu politika daha sonra "karışmazlık" adı altında tüm ülkelere önerildi. Fransa'nın bu önerisi karşılık buldu ve 21 Ağustos 1936'da İtalya, 23 Ağustos'ta Sovyetler Birliği, 24 Ağustos'ta Almanya tarafından kabul edildi. Eylül 1936'da ise karışmazlık ilkesini hayata geçirmek için "Karışmazlık Komitesi" Londra'da oluşturuldu (Vilar, 2007: 147).

Almanya ve İtalya ile Sovyetler Birliği'nin İspanya iç savaşında farklı tarafları desteklemesine ve yardım etmesine rağmen, İngiltere ve Fransa'nın savunduğu karışmazlık politikasını benimsediklerini açıklamaları çelişkili bir durumdur. Çıkarları gereğince fiili olarak iç savaşa karışmakla birlikte, resmi olarak karışmayacaklarını açıklamaları, bu devletlerin uluslararası ortamda oluşabilecek tepkilerden kaçınmak ve barış taraftarı olarak görünmek istemelerinden kaynaklanmıştır.

Karışmazlık Komitesinin en etkili girişimi, Nisan 1937'de deniz devriyeleriyle, İspanya'da ilk kez sınır kontrolüne başlanması oldu. Nisan ayından Haziran 1937'ye kadar, İngiltere, Fransa, İtalya ve Almanya, İspanya limanlarındaki ticaret gemilerini kontrol altına alma yetkisiyle, İspanya kıyılarında devriye görevi yerine getirdi. Bu devriyelerin ve sınır kontrolünün amacı, gemilerin denetimini sağlamak ve Karışmazlık Anlaşması ihlallerini engellemektir (Durgan, 2007: 58).

İspanya iç savaşında Milliyetçilerin ve Cumhuriyetçilerin, karşı tarafa, karşı tarafı destekleyen ve yardım eden devletlerin ticaret gemilerine, hatta savaş gemilerine, Akdeniz'de saldırılar düzenlemeye 1937 yılının ilk aylarından itibaren başladığı görülmektedir. Bununla birlikte, Akdeniz'de emniyetsizliğe yol açan saldırı olayları, bazı büyük devletler tarafından, özellikle de Milliyetçileri destekleyen İtalya tarafından gerçekleştirilmişti. Akdeniz'deki bu saldırı olaylarının deniz haydutluğu mu, yoksa korsanlık mı olarak görüldüğü, incelenmesi gereken bir konu olarak ortaya çıkmaktadır.

İtalya, Kasım 1936'dan Şubat 1937'ye ve daha sonra da Ağustos 1937'ye kadar, pek çok denizaltıyı, Cumhuriyetçi gemilere saldırı için görevlendirmişti. İngiltere ve Fransa, İtalya'nın bu denizaltı saldırılarını "deniz haydutluğu (piracy)" olarak gördü. İngiltere ve Fransa'nın, İtalya'nın denizaltılarına karşı

mücadelesi Eylül 1937’de sonuç verdi (Payne, 2012: 206). Akdeniz’de yaşanan “deniz haydutluğuna karşı (*anti-piracy*)” bir anlaşma, Eylül 1937’de Nyon’da yapıldı (Bucley, 2013: 331). İngiliz resmi kaynaklarında da, İspanya iç savaşı nedeniyle 1937 yılında Akdeniz’de ticaret gemilerine karşı denizaltılar tarafından gerçekleştirilen bu saldırılar, “deniz haydutluğu (*piracy*)” olarak adlandırıldı.¹⁰

İspanya iç savaşı nedeniyle Akdeniz’de yaşanan bu saldırılar, görüldüğü gibi, yabancı yayınlarda “deniz haydutluğu (*piracy*)” olarak adlandırılmıştır. Buna karşın, Akdeniz’deki bu saldırılar Türkiye’de “korsanlık” olarak isimlendirilmiştir. Dönemin gazeteleri ve gazetecileri Akdeniz’deki saldırıları “korsanlık” olarak adlandırmıştır.¹¹ Benzer bir şekilde, daha sonraki dönemlerde de bu terim karışıklığının devam ettiği ve saldırı olaylarının “korsanlık” olarak nitelendirildiği¹² görülmüştür.

Akdeniz’de yaşanan saldırıların yabancı yayınlarda ve Türkiye’deki yayınlarda farklı isimlendirilmesi konusuna Seha L. Meray açıklık getirmiştir. Meray, Türkçe yayınlanan devletler hukuku kitaplarında korsanlık ve deniz haydutluğu ayrımının yapılmakla birlikte, konuşma ve gazete dilinde, korsan ile deniz haydudu ayrımının yapılmamakta olduğunu, her iki terimin eş anlamlı olarak kullanıldığını belirtmiştir (Meray, 1963: 109).

10 British Documents of Foreign Affairs Part: II, Series: B, Volume: 34, 2012: 289-297

11 Akşam gazetesi 2 Eylül 1937’de, bir İngiliz muhribinin denizaltı saldırısına uğraması sonrasında, Fransız gazetelerinin başlığının, “Akdeniz’deki korsanlık artık nihayet bulmalıdır” şeklinde olduğunu aktarmıştı (Akşam, 2 Eylül 1937: 1). Aynı gazete 3 Eylül’de de, Akdeniz’de gemi batırma olaylarını “Akdeniz’deki korsanlık” başlığıyla duyurmuştu (Akşam, 3 Eylül 1937: 4). Ulus gazetesi 3 Eylül 1937’de, İngiliz gemisi ile Sovyet vapurunun batırılması sonrasında, “Akdeniz Korsan Yatağına Döndü” başlığını kullanmıştı (Ulus, 3 Eylül 1937: 1). Cumhuriyet gazetesi de benzer bir şekilde, 5 Eylül 1937’deki başlığını “Akdeniz’de Korsanlık Hadiseleri” olarak seçmişti. (Cumhuriyet, 5 Eylül 1937: 1). Gazeteler gibi dönemin gazetecileri de saldırı olayları için korsanlık tanımlaması yapmıştı. Örneğin Yunus Nadi Cumhuriyet’teki köşe yazısında, “Korsanlığı karasularımıza kadar nakletmek...” ifadesini kullanmıştı (Cumhuriyet, 27 Ağustos 1937: 1). Falih Rıfkı Atay Ulus’taki köşe yazısında, Akdeniz’deki olayları “korsanlık” olarak adlandırmıştı (Ulus, 18 Eylül 1937: 1). Necdet Sadri de Akşam’daki köşe yazısında, Akdeniz’deki olayları benzer bir şekilde “korsanlık” olarak nitelemişti (Akşam, 11 Eylül 1937: 1).

12 Fahir Armaoğlu, Akdeniz’de yaşanan saldırılar için “Denizaltı Korsanlığı” (Armaoğlu, 1964: 587) isimlendirmesini yapmıştı. Yakın dönemde de, bu terim karışıklığının olayları inceleyen eserlerde yaşandığı ve saldırı olaylarının “korsanlık” olarak adlandırıldığı görülmüştür (Çakmak, 2009: 114; Barlas ve Güvenç, 2014: 242).

Harp gemilerinin, Deniz Harp Hukuku'na aykırı hareketlerinin, deniz haydutluğu sayılıp sayılmayacağı hususu İspanya iç savaşında gündeme geldi.¹³ İspanya iç savaşında Akdeniz'de ticaret ve savaş gemilerine, kimliğini belli etmeyen denizaltılar tarafından saldırılar düzenlenmesi sonrasında, 1937'de yapılan Nyon Anlaşması'nın İngilizce ve Fransızca metinlerinde saldırılar için "deniz haydutluğu" demek olan "piracy" ve "piratrie" terimleri kullanıldı. Buna karşılık, Anlaşma'nın Türkçe metninde saldırılar için "korsanlık" teriminin kullanılması önemli bir yanlışlıktır. Anlaşma'nın Türkçe metnindeki "korsanlık" sözünün "deniz haydutluğu" olarak anlaşılması gereklidir (Meray, 1963: 185).

Açıklanan bu gerekçeler nedeniyle, Akdeniz'de gemilere karşı yapılan saldırılar, yabancı yayınlarda olduğu gibi, bu makalede de deniz haydutluğu olarak adlandırılmıştır. İspanya iç savaşını kontrol altına almak için, Nisan 1937'de İspanya kıyılarında devriye görevine başlanılmasına rağmen, Akdeniz'de yaşanan deniz haydutluğu olaylarının önüne geçilememiştir. Deniz haydutluğu, ilerleyen günlerde daha da yoğunlaşarak devam etmiştir.

Franco taraftarlarınca iki Sovyet gemisinin tayfalarının hapsedilmesi sonrasında, Sovyetler Birliği Dışişleri Bakanı Maxim Litvinof Nisan 1937'de, Franco'yu bir "asi reisi" olarak gördüklerini ve Devletler Hukuku'nda yer alan muharip taraf haklarını vermediklerini, bu yüzden kendi ticaret gemilerini tutuklamaya yetkisinin olmadığını açıklamıştı (AT, S: 41, 1937: 388). Sovyet verilerine göre, iç savaşın başından 4 Mayıs 1937'ye kadar Sovyet gemilerine toplam 86 saldırı gerçekleştirilmişti. Bu saldırılarda üç gemi batırılırken, dört tanesine de el konulmuştu (Bolloten, 1991: 109).

Franco kuvvetlerine ait denizaltı veya uçaklar tarafından Mayıs 1937'de bir İngiliz torpidosuna saldırı gerçekleştirildi. Saldırı sonucunda sekiz kişi ölürken yirmi dört kişi de yaralandı (Akşam, 15 Mayıs 1937: 1). Bu saldırı sonrasında, Akdeniz'de benzer deniz haydutluğu olayları daha da yaygın olarak görülmeye başlandı.

31 Mayıs 1937'de bu kez "Deutschland" isimli bir Alman zırhlısına saldırı düzenlendi. Saldırı sonrasında Alman siyasi çevrelerinde ve

13 Harp gemilerinin, Deniz Harp Hukuku'na aykırı harekette bulunmaları durumunda, deniz haydudu sayılıp sayılmayacakları hususu, özellikle Birinci Dünya Savaşı'nda Alman denizaltılarının düşman ticaret gemilerine usulsüz saldırıları sonrasında gündeme gelmişti. Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, Fransa ve Japonya 6 Şubat 1922'de imzaladıkları Washington Anlaşmasının 3. maddesiyle, denizaltıların ticaret gemilerine saldırma şartlarını belirlemiş, bu kurallara aykırı hareket edenlerin deniz haydutluğu fiili işlemiş gibi işlem göreceklarini kabul etmişlerdi. Ancak bu anlaşma yürürlüğe girememişti (Meray, 1963: 184).

kamuoyunda tepki oluştu, halk şiddetli tedbir alınmasını istedi. Aynı gün, İspanya açıklarında meçhul gemilerce, bir İspanyol şilebi batırıldı, bir İspanyol vapuruna da torpil atıldı (Akşam, 1 Haziran 1937: 1, 4). Almanya, zırhlısının bombalanması sonrasında İspanya sularındaki donanmasını takviye etti. Misilleme olarak Valencia'yı bombalayarak önemli bir hasara neden oldu. Ayrıca Almeria'yı da bombalayarak tahrip etti (Cumhuriyet, 1 Haziran 1937: 1). Bu etkili bombalamada, Almeria'da binalar yıkıldı, yirmi kişi ölürken, yüz elli kişi de yaralandı (Akşam, 2 Haziran 1937: 1).

Bu etkili misillemeye rağmen, Alman donanmasına yapılan saldırılar daha sonra da devam etti. Haziran 1937'de İspanya sularında Almanya'nın "Leipzig" isimli kruvazörü dört kez saldırıya uğradı (Akşam, 20 Haziran 1937: 1). "Leipzig" kruvazörüne yapılan torpido saldırısından sonra, Almanya ve İtalya, İspanya kıyılarında uygulanmakta olan deniz devriyesinden çekildiklerini açıkladı. Bu çekilme sonrasında, İngiltere ve Fransa'nın da yer aldığı deniz devriyesi görevi sona erdi. Franco, deniz devriyesinin bitmesi nedeniyle Cumhuriyetçilere yardımın artmasından endişe duymaya başladı. İtalya, bu endişeyi giderebilmek için Akdeniz'deki denizaltı faaliyetlerini yoğunlaştırdı. İtalya, çoğunluğu İngiliz bandıralı olmak üzere, İspanya'ya gittiğinden emin olmadan gemilere rastgele saldırılar düzenlemeye başladı (Durgan, 2007: 58).

Akdeniz'de deniz haydutluğu sonucu gemi batırılması birçok ülkenin gemisine karşı yapılmakla birlikte, en çok Cumhuriyetçilerin gemilerine karşı yapıldı (Bucley, 2013: 331). İç savaş süresince deniz haydutluğu sonucunda Cumhuriyetçilerin toplam 554 gemisi batırıldı. Saldırıların 144 tanesi Almanya, özellikle de İtalya tarafından gerçekleştirildi. Milliyetçilerin ise sadece 31 gemisi batırıldı. Bunların 9 tanesi Sovyetler Birliği tarafından gerçekleştirildi. Diğer ülkelere ait olup, İspanya'ya malzeme taşıyan 106 gemi de deniz haydutluğu sonucunda batırıldı (Payne, 2000: 154).

3. Çanakkale Boğazı Önünde Deniz Haydutluğu Olaylarının Yaşanması ve Marmara Denizi'nde Yabancı Denizaltı Tespiti

Akdeniz'de, özellikle Nisan 1937'den sonra gemilere karşı yapılan deniz haydutluğu olayları, Ağustos 1937'de bu kez Çanakkale Boğazı önünde görülmeye başlandı. Türkiye böylece, İspanya iç savaşı nedeniyle ilk kez deniz haydutluğu sorunu ile karşılaşmış oldu.

Cumhuriyetçilere dışarıdan yardım yapmak için iki yol bulunmaktaydı: Bu yardım ya Fransa üzerinden gelmeliydi ya da Akdeniz'den taşınmalıydı (Alpert, 2013: 256). Fransa karışmazlık politikasını benimsediğinden, birinci

yolun kullanılması pek mümkün değildi. Sovyetler Birliği'nin Cumhuriyetçilere yardım etmesi için en uygun yol Boğaz'lardan geçmekteydi ve o dönemde bu yol yoğun bir şekilde kullanılmaktaydı. Almanya'nın açıkladığı rakamlar, Boğaz'ların Cumhuriyetçilere yardım için yoğun bir şekilde kullanıldığını ortaya koymaktadır.

Almanya, 10-23 Temmuz 1937 tarihleri arasında toplam otuz bir Cumhuriyetçi İspanyol gemisinin Sovyetler Birliği'nden yüklediği harp malzemesini, İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nı kullanarak İspanya'ya götürdüğünü açıklamıştı. Açıklamaya göre, o günlerde otuz bir tane İspanyol gemisi de yük almak için Sovyet limanlarına gitmişti. Almanya'ya göre, Sovyetler kendi gemilerini tehlikeye sokmamak için İspanyol gemilerini kullanmaktaydı (Cumhuriyet, 24 Temmuz 1937: 1).

Almanya'nın görüşü böyle olmakla birlikte, Sovyet kaynaklarına göre, Sovyet veya Cumhuriyetçi bayrağı taşıyan gemiler, "faşist" denizaltılar veya uçaklar tarafından ya batırılacak ya da Franco tarafından ele geçirilecekti. Bayrağı ne olursa olsun, Sovyet limanlarından Cumhuriyetçi limanlara yük taşıdığından şüphe duyulan gemilere "faşistlerce" saldırılması ve batırılması, Sovyetler Birliği'nde böyle bir görüşün doğmasına neden olmuştu (Bolloten, 1991: 109).

Sovyet yardımını engellemek isteyen taraf için Boğaz'ların kapatılması son derece önemliydi. Bu düşünceyle, Çanakkale Boğazı çıkışında, Cumhuriyetçilere ait olan "*Ciudad de Cadiz*" isimli bir İspanyol gemisi 15 Ağustos 1937'de Bozcaada'nın on beş mil açığında kimliği belirsiz bir denizaltı tarafından batırıldı. Bu Cumhuriyetçi gemi Sovyetler Birliği'nin Odesa limanından erzak, otomobil ve makine yağı yüklemiş, Valencia'ya gitmek üzere yola çıkmıştı. Cumhuriyetçi geminin 79 kişilik mürettebatı, bir Sovyet gemisi tarafından kurtarıldı (Akşam, 17 Ağustos 1937: 1).

Batırılan Cumhuriyetçi gemisinin yardım çağrısı üzerine, Akdeniz'den Çanakkale Boğazı'na girmekte olan bu Sovyet gemisi, kurtardığı İspanyol mürettebatı İstanbul'a getirdi. Cumhuriyetçi geminin mürettebatı daha sonra, başka bir İspanyol gemiyle İspanya'ya gitmek üzere, Sovyet gemisince Odesa'ya götürüldü. Bu Cumhuriyetçi İspanyol gemisinin batırılması sonrasında Türk basınında yer alan haberler incelendiğinde, Sovyetler Birliği'nden Cumhuriyetçi hükümete yapılan maddi yardımların tamamen önüne geçmeye karar veren Franco hükümetinin, bu yolu kapatmak için Çanakkale Boğazı önüne birkaç tane denizaltı gönderdiği değerlendirilmesinin yapıldığı görülmektedir (Cumhuriyet, 17 Ağustos 1937: 1-2).

Bu olaydan sadece üç gün sonra, 18 Ağustos 1937'de, Franco hükümetine ait olduğu tahmin edilen bir denizaltı tarafından, Sovyetler Birliği'nden erzak ve buğday getirmekte olan Cumhuriyetçi hükümete ait

“*Armuro*” isimli İspanyol gemisine saldırı düzenlendi. Yara alan gemi, Bozcaada açıklarında karaya oturmak istediye de, yan yattı (Akşam, 19 Ağustos 1937: 1). İspanyol gemi önce kurtarılmaya çalışıldı. Ancak ağır yaralı olduğu anlaşılınca kurtarma çalışmalarına son verildi (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1937: 8). Bu gemi Sovyetler Birliği’nin Novorossisk limanından yük almıştı. Basında verilen ilk bilgilerin aksine, batırılan geminin mürettebatına göre saldırgan denizaltı İtalya’ya aitti (Cumhuriyet, 23 Ağustos 1937: 5).

Olay üzerine, “*Peykişevke*” torpido muhribi Çanakkale’ye gitti (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1937: 8). 36 kişiden oluşan İspanyol mürettebat, Denizyollarının “*Kemal*” isimli vapuruyla 22 Ağustos’ta İstanbul’a getirildi. İspanya’nın Türkiye konsolosuna, batırılan geminin mürettebatıyla İstanbul’da görüştü ve olay hakkında bilgi aldı. Batırılan İspanyol gemisinin mürettebatı daha sonra, Haliç’te bulunan başka bir İspanyol gemisine nakledildi (Cumhuriyet, 23 Ağustos 1937: 1).

Türk basınındaki bu bilgilere rağmen, İngiliz resmi kaynaklarında, her iki Cumhuriyetçi geminin de meçhul denizaltılar tarafından Çanakkale’nin tam dışında ve aynı alanda batırıldığı ifade edildi.¹⁴ Gemilerin batırılış nedenine ilişkin olarak, Türk basınına benzer değerlendirmeler İngiliz basınında da yer aldı. İngiliz Daily Herald gazetesine göre, Ege Denizi’ndeki saldırıların amacı Sovyetler Birliği’nden Cumhuriyetçi hükümete erzak ve mühimmat gidişini engellemek, böylece Cumhuriyetçilerin teslim olmalarını sağlamaktı. Bu amaçla Çanakkale Boğazı kapatılmak istenmişti (Aktaran Cumhuriyet, 25 Ağustos 1937: 1, 7).

İspanya Hükümetinin Ankara maslahatgüzarı Ricardo Gegona Y. Calderon¹⁵, ilk gemiyi batıran denizaltının Franco hükümetine ait olmadığını, hangi devlete ait olduğuna dair ise bir fikrinin bulunmadığını basına açıkladı. Maslahatgüzar, ikinci geminin Türk karasularında batırıldığını, hükümet yetkilileri Trakya Manevrası’nda olduğu için henüz bir temas kuramadığını, ancak Türk Hükümetinin, karasuları içinde yaşanan gemi batırılması nedeniyle, gereken her şeyi yapmaya kudretinin bulunduğunu ve bunu yapacağından da emin olduğunu söyledi.

İspanyol maslahatgüzar, ikinci gemi batırılması olayının, Akdeniz’de İspanyol gemilerine hayat hakkı olmadığını gösterdiğini, bu yüzden, Karadeniz’deki gemilerinin Akdeniz’e çıkışına engel olacağını da basına açıklamıştı (Ulus, 20 Ağustos 1937: 1, 3). İspanyol maslahatgüzarın açıkladığı gibi, bu iki geminin batırılması sonrasında, Sovyetler Birliği’nden yük alan

14 British Documents of Foreign Affairs Part: II, Series: B, Volume: 34, 2012: 297

15 Ricardo Gegona Y. Calderon, 1933 ile 1939 yılları arasında Türkiye’de görev yapmıştı (Lezcano, 1994: 2610).

Cumhuriyetçi İspanyol gemilerinin Akdeniz’e çıkmaması kararı alındı. Gemiler, emniyet sağlanıncaya kadar Karadeniz’de bekletilmeye başlandı (Cumhuriyet, 21 Ağustos 1937: 8).

İngiliz Daily Herald gazetesinde, Cumhuriyetçiler adına Köstence’den petrol yükleyen Londra limanına kayıtlı bir gemide, Ege Denizi’ndeki denizaltıların hücumuna uğrama endişesiyle işçilerin grev yaptıkları, benzer grevlerin diğer gemilerde de görülmesinin beklendiği haberi yer almıştı (Aktaran Cumhuriyet, 25 Temmuz 1937: 1). Bu haberden, Çanakkale Boğazı önünde iki geminin batırılması olayından, Cumhuriyetçi Hükümete yük taşıyan diğer ülke gemilerinin de etkilendiği anlaşılmaktadır.

Çanakkale Boğazı’ndaki olayların da etkisiyle, Cumhuriyetçi Hükümet, batırılan gemileriyle ilgili konuyu görüşmek üzere Milletler Cemiyetine başvuruda bulundu. 23 Ağustos tarihli bu başvuruda batırılan gemilerinin batırılış tarihleri ve isimleri, 11 Ağustos’ta “*Campeador*”, 15 Ağustos’ta “*Conde Albasolo*” ve “*Ciudad de Cadiz*”, 18 Ağustos’ta “*Aldecoa*”, 19 Ağustos’ta “*Armuro*” olarak bildirildi¹⁶ (Cumhuriyet, 24 Ağustos 1937: 3). Fakat bu başvurudan bir sonuç alınmadı. Sonraki günlerde de Cumhuriyetçi gemilerin batırılmasına devam edildi. 30 Ağustos’ta (Cumhuriyet, 31 Ağustos 1937: 1) ve 2 Eylül 1937’de iki Cumhuriyetçi geminin daha batırılması (Cumhuriyet, 3 Eylül 1937: 1) bu duruma bir örnek teşkil etmektedir. Bu bilgilerden, Cumhuriyetçi Hükümete ait gemilerin o günlerde yoğun olarak deniz haydutluğu saldırılarına uğradığı sonucuna varmak mümkündür.

Bozcaada açıklarında batırılan bu iki geminin yarattığı heyecan Türkiye’de devam ederken, bu kez yabancı bir denizaltının görülmesi, gündemi daha da hareketlendirdi. İzmir’den İstanbul’a gitmekte olan “*Hamidiye*” okul gemisi tarafından, deniz yüzeyinde kimliği belirsiz bir denizaltı fark edilmiş, kendisiyle irtibat kurulmak istenmişse de başarılı olunamamıştı. Hamidiye’nin bu tespitinden sonra bölgede araştırmalar yoğunlaştırıldı. Ayrıca o günlerde Marmara Denizi’nde de denizaltı görüldüğüne dair bir ihbarda bulunuldu. Konuya ilişkin olarak verilen haberde, deniz yüzeyinde görülen, ancak hemen suya dalarak kaybolan denizaltı ile karşılaşmış olmakla beraber, henüz ilave bir bilginin alınmadığı belirtildi. Haberde, Çanakkale ve İstanbul Boğazı ile Marmara Denizi’nde alınan tedbirlerden sonra denizaltının ne dışarı çıkmasının ne de Marmara’da uzun süre kalmasının söz konusu olamayacağı açıklandı (Cumhuriyet, 21 Ağustos 1937: 1, 8.).

Marmara Denizi’ndeki denizaltı sorununun İspanya iç savaşı nedeniyle değil de, başka bir nedenle yaşandığına ilişkin bir rivayet de o günlerde basında

16 “*Armuro*” 18 Ağustos’ta Bozcaada’nın karasularında batırılmasına rağmen, bu haberde 19 Ağustos’ta batırıldığı bilgisi verilmiştir.

yer almıştı. Bu rivayet, barış anlaşmalarıyla denizaltıya sahip olması yasaklanan bir devletin dışarıda gizlice yaptırdığı iki denizaltıyı, o günlerde gene gizlice kendi limanlarına getirmek istediği, daha önce de böyle bir girişimde bulunduğu yönündeydi (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1937: 8). Yunus Nadi de bir köşe yazısında aynı konuya değinmiş, bu şekilde yaptırılan iki tane denizaltının gizlice Marmara Denizi'nden geçirilmek istendiğini yazmıştı (Cumhuriyet, 23 Ağustos 1937: 3).

Marmara Denizi'nden yabancı denizaltıların geçiş şartları 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montreux Anlaşması'yla belirlenmişti. Anlaşmanın 13. maddesine göre, harp gemilerinin Boğaz'lardan geçebilmesi için, Türkiye'ye siyasi yolla sekiz gün önceden ihbarda bulunulması gerekiyordu. Anlaşmanın 12. maddesine göre de, Karadeniz'e sahildar olan devletler, Karadeniz dışında yaptırdıkları ya da satın aldıkları denizaltıları, eğer tezgâha koymadan veya satın almadan Türkiye'ye zamanında haber vermişse, üslerine katılmak üzere Boğaz'lardan geçirebilecekti. Ayrıca, Karadeniz'e sahildar olan devletler denizaltılarını, Türkiye'ye bildirmek suretiyle, Karadeniz dışındaki tezgâhlarda tamir ettirmek üzere Boğaz'lardan geçirebilecekti. Ancak her iki durumda da denizaltılar gündüz, su üstünden ve tek tek Boğaz'lardan geçecekti (Meray ve Olcay, 1976: 515). Bu maddelerden, Marmara Denizi'nde görülen yabancı denizaltının Montreux Anlaşması'na aykırı hareket ettiği anlaşılmaktadır.

Marmara Denizi'nde esrarengiz bir denizaltı görülmesinin, bütün memlekette hayretle karışık bir infial yarattığı ve denizaltının yakalanamaması nedeniyle durumun tamamıyla aydınlığa kavuşmadığı yönünde haberler ve yorumlar o günlerde basında sıkça yer buldu (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1937: 1). Basındaki bu haber ve yorumlarda yer alan "korsanlık" ifadelerinin, yukarıda açıklanan gerekçeler nedeniyle, "deniz haydutluğu" olarak anlaşılması gereklidir.

İki Cumhuriyetçi İspanyol gemisinin batırılması ve daha sonra da Marmara Denizi'nde yabancı denizaltı görülmesi üzerine, Yunus Nadi 20 Ağustos 1937'de Cumhuriyet gazetesinde, Bozcaada açıklarında tekrarlanan hadiselerin, hükümeti bazı tedbirler almaya yöneltmesinin ihtimal dışı olmadığını, o bölgede pusu kurdukları anlaşılacak denizaltıların Türk karasularına yaklaşmasına müsaade edilemeyeceğini yazdı (Cumhuriyet, 20 Ağustos 1937: 3).

Cumhuriyet gazetesi 22 Ağustos'ta, "Mülhaza: Meçhul Denizaltı gemisi!" başlığı altında, Türkiye'nin denizaltılara karşı tutumunu ve alacağı tedbirleri özetle şu şekilde açıklamıştı: Marmara Denizi'nde görüldüğü rivayet edilen denizaltının arandığı, eğer o ana kadar kaçmayı başaramadıysa, bu korsan (deniz haydudu) denizaltının canlı veya ölü olarak ele geçirilmesi başlıca emelleri ve vazifeleridir; Türk karasularında her türlü korsanlığa (deniz

haydutluğuna) karşı, hükümetin en ciddi tedbiri alacağını söylemeye gerek yoktur; Uluslararası kaidelere uymayan herhangi bir korsan (deniz haydutluğu) zihniyeti dünyanın her yerinde, karasularında gemi batırabilir; Türkiye'nin korsanlığa (deniz haydutluğuna) karşı yapabileceği şey, korsanlığın (deniz haydutluğunun) tekrarına meydan vermeyecek en ciddi tedbirleri almak, korsanları (deniz haydutlarını) yakalayınca da, hangi millete ait olursa olsun merhamet göstermeden tepelemektir.

Mülahazada, bir İngiliz ajansının, Franco hükümeti tarafından, Sovyetler Birliği'nden İspanya Hükümeti hesabına yapılan nakliyenin Çanakkale dışında abluka edilmek istendiğinin bahsedilmesi de eleştirilmişti. Yazıda, henüz devletlerce, özellikle de Türkiye tarafından kabul edilmiş bir Franco hükümetinin olmadığı, İspanyol asilerine muharıplik hukukunun tanınmadığı, bu yüzden Çanakkale'ye abluka uygulamasının ne yerinin ne de şartlarının bulunmadığı belirtildi. Başlıca Avrupa devletlerinin bir “maskaralık” haline soktukları İspanyol macerasının serpintilerinin, kimin tarafından olursa olsun, Türk karasularına getirilmesine asla müsaade edilemeyeceği, Türkiye'nin bildiği ve kesin olarak yapacağı şeyin bu olduğu mülahazada açıklandı (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1937: 1).

Yunus Nadi 23 Ağustos 1937'de Cumhuriyet gazetesindeki köşe yazısında, birinci geminin uluslararası sulara batırıldığını hatırlattıktan sonra, ikinci geminin Türk karasularında torpillenmesinin ve Marmara Denizi'nin Çanakkale tarafında meçhul bir denizaltının görülmesinin, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetini ve Türk milletini “fena halde sınırlendirdiğini” yazdı. Nadi, Türk karasularına gelebilecek korsan (deniz haydudu) gemilerine karşı dikkat ve basiretle hareket etmenin ve onları “tepelemenin” Türkiye Cumhuriyeti'nin üzerine düşen bir vazife olduğunu açıkladı (Cumhuriyet, 23 Ağustos 1937: 1, 3). 22 Ağustos tarihli Cumhuriyet gazetesindeki “Mülhaza” başlığıyla yayınlanan açıklamalarla benzer ifadeler içeren Nadi'nin bu yazısının, 20 Ağustos tarihli köşe yazısında belirttiklerinden çok daha kesin ifadeler içerdiği, alınacak tedbirlere ilişkin ipuçları verdiği görülmektedir.

4. Yabancı Denizaltılara Karşı Türk Karasularında ve Marmara Denizi'nde Alınan Tedbirler

4.1. Yabancı Denizaltılara Karşı Alınan Tedbirler

Bakanlar Kurulu, Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak ile Donanma Komutanının da katılımıyla, 24 Ağustos 1937'de Dolmabahçe

Sarayı'nda toplanarak¹⁷ bir kararname hazırladı. Kararnamede, Bozcaada civarında meçhul bir denizaltı tarafından İspanyol gemisinin batırılması haberi üzerine, gerekli görüşmelerde bulunmak üzere, Bakanlar Kurulunun toplandığı belirtilmişti.

Yapılan görüşme sonucunda hazırlanan kararnameyle iki karar alındı: Birinci karar, Bozcaada'da İspanyol gemisinin batırılması olayının karasuları dâhilinde olup olmadığının araştırılmasıydı. İkinci karar ise Marmara Denizi'nde yabancı denizaltının görüldüğü haberi doğru çıkarsa, yapılacak işlerin ne olacağına ilişkindi. Bu konuda hazırlanan iki notanın¹⁸ Milletler Cemiyetine, Türkiye'de temsil edilen devletlere ve Londra'daki Karışmazlık Komitesine verilmesi kararlaştırıldı.¹⁹

Bozcaada civarında meçhul bir denizaltı tarafından İspanyol gemisinin batırılması üzerine Bakanlar Kurulunun toplandığı gün, Dışişleri Bakanlığınca Ankara'daki yabancı sefaretlere iki nota verildi. Bu notaların, kararname ekine konan iki nota olduğu anlaşılmaktadır. 24 Ağustos 1937'de verilen birinci notada, 15 Ağustos'ta Bozcaada'nın on beş mil kadar açıklarında bir İspanyol gemisinin kimliği belirsiz bir denizaltı tarafından batırıldığı bildirildi. Mürettebatın kurtarıldığı, Türkiye'nin icraatının, kazazedelere karşı insani ilginin gösterilmesinden ibaret olduğu da açıklandı. 18 Ağustos'ta ise Bozcaada'ya iki milden daha yakın bir mesafede başka bir İspanyol gemisinin, kimliği belirsiz bir denizaltı tarafından ateş altına alındığı ve geminin karaya oturduğu, Türk Hükümetinin bu konu hakkında resmi bir araştırma başlattığı, sonuç hakkında bilgi verileceği ifade edildi.

Aynı gün verilen ikinci notada, 18 Ağustos'ta Türk donanmasına ait bir geminin "Marmara Denizi'nde bu namdaki adanın yakınında (Marmara Adası)" bir denizaltı şüphesi uyandıran durum ile karşılaştığı, bunun tespit edilmiş bir durum olmamakla birlikte, iki deniz uçağıyla bölgede araştırma yapıldığı belirtildi. Araştırmadan hiçbir sonuç alınmamış olsa da, Boğaz'larda yabancı bir denizaltı tespit edildiği takdirde, gerek uluslararası Boğazlar Mukavelesi'ni (Montreux Anlaşması'nı) gerekse devletler arası hukuk kurallarını ihlal eden bu denizaltının derhal teslim olmasının isteneceği, Türk memurlarının talebini derhal dikkate almaması durumunda, zorla tevkif edilmesi ve imha edilmesi yönünde emir verildiği duyuruldu (Ulus, 26 Ağustos 1937: 1, 4; Akşam, 26 Ağustos 1937: 1, 4).

17 Basında, Bakanlar Kurulunun Dolmabahçe Sarayı'nda saat 15.00'de olağanüstü bir toplantı yaptığı, toplantının akşam geç saatlere kadar devam ettiği bilgisi bulunmaktadır (Cumhuriyet, 25 Ağustos 1937: 1).

18 Hazırlanan iki notanın metni kararname ekinde bulunmamaktadır.

19 T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), FK:30.18, K:78, D:77, S:14

Birinci İspanyol gemisinin batırılması sonrasında, olay Türkiye'nin karasuları dışında gerçekleştiğinden, Türk makamlarınca resmi bir inceleme yapılmadığı bilgisi basında yer almıştı (Cumhuriyet, 17 Ağustos 1937: 1-2). Türkiye'nin, kendi karasuları dışında batırılan bu gemiye yönelik ilgisinin, birinci notada belirtildiği gibi kazazedelere insani yardım göstermekle sınırlı kaldığı anlaşılmaktadır.

Verilen birinci notayla, iki gemiden sadece Bozcaada'ya yaklaşık iki mil mesafede, yani Türk karasularında batırılan İspanyol gemisi için resmi araştırma başlatıldığı ve sonuç hakkında bilgi verileceği duyurulmuştu. Ancak, daha sonraki döneme ilişkin basın incelendiğinde, başlatılan araştırma hakkında bir sonucun basın aracılığıyla duyurulmadığı görülmüştür.

Türkiye'nin, karasularında gemi batırılma olayını, kendi egemenliğine yönelik bir saldırı veya tehdit olarak algılamadığı, İspanya iç savaşı nedeniyle karşıt bloklardaki büyük devletlerin birbirleriyle olan mücadelesinin bir sonucu olarak gördüğü anlaşılmaktadır. Türkiye'nin, gelecekte karasularında olabilecek gemi batırma olaylarına karşı bir tedbir almamasını, bloklar arasındaki bu mücadeleye dahil olmak istememesiyle açıklamak mümkündür.

Hükümetin notalarından sonra basında, hükümetin kararlılığını ve haklılığını dile getiren yazılar yer aldı. Yunus Nadi, "Meçhul Denizaltı Gemisi Karşısında Hükümetimizin Hassasiyeti" başlıklı köşe yazısında, hükümetin notalarına dikkat çekerek, korsanlığı (deniz haydutluğunu) "Türk karasularına" kadar getirenlere karşı, Türkiye'nin "üzerine düşen vazifeleri tam bir ciddiyetle derece derece" yerine getireceğini yazdı. Nadi, cüretin "Boğaz'lar dâhilinde" yapılması durumunda ise, "şiddetli ve katı tedbirlerin tereddütsüz" olarak uygulanacağından en ufak şüphesi olanların, hükümetin ikinci notasına bakarak, o şüphelerinden uzaklaşmalarını istedi (Cumhuriyet, 27 Ağustos 1937: 1, 3).

Falih Rıfki Atay da benzer bir şekilde, "Notalarımız" isimli köşe yazısında, denizaltı görülmesi şüphesi üzerine Türkiye'nin ikinci notayla, gerek Montreux Anlaşması'nın gerekse devletler arası hukukun Türkiye'ye yüklediği "vazifelerini yapmakta tereddüt etmeyeceğini", "pek ciddi bir lisanla" hatırlattığını belirtti. Atay'a göre, Türkiye, karasularında ve denetimi altında olan Boğaz'larda emniyetsizlik yaratmak isteyenlere karşı, bütün imkânlarını kullanmakta tereddüt etmeyeceğini zamanında haber vererek, ülke içinde ve ülke dışında büyük bir ferahlık uyandırmıştı (Ulus, 28 Ağustos 1937: 1). Falih Rıfki Atay "Akdeniz'de" isimli köşe yazısında da, Akdeniz'deki emniyetsizlik Çanakkale'ye geldiğinde, Türkiye'nin, kendisinin müsamahasına güvenin asla doğru olmayacağını en ciddi şekilde ilan ettiğini, bu konuda kesin kararını verdiğini ifade etmişti (Ulus, 6 Eylül 1937: 1).

Falih Rıfki Atay yazılarında, Türkiye'nin deniz haydutluğuna karşı göstereceği tepkisinin büyüklüğünü, Boğaz'lar bölgesinde ve karasularında gerçekleşme durumuna göre ayırmamış, aynı olarak ifade etmişti. Yunus Nadi ise yazısında, Türkiye'nin deniz haydutluğuna karşı göstereceği tepkisinin, Boğaz'lar bölgesinde, karasularından daha fazla ve daha kesin olacağını vurgulamıştı. Yunus Nadi'nin bu tespiti Türkiye'nin notalarıyla uyum halindedir.

Türkiye iki ayrı nota vererek, karasularında gemi batırılması ile Marmara Denizi'nde yabancı denizaltı görülmesi olaylarını, dolayısıyla alacağı tedbirleri birbirinden ayırmıştır. Türkiye ilk nota ile gemi batırılma olayları hakkında bilgi vermiş, olabilecek benzer olaylara karşı bir tedbir açıklamamıştı. İkinci nota ile ise, Marmara Denizi'nde görülen yabancı denizaltıya karşı batırma da dâhil, çok kesin tedbirler uygulayacağını duyurmuştu.

4.2. Yabancı Denizaltılara Karşı Alınan Tedbirlerdeki Farklılığın Nedeni

İki Cumhuriyetçi İspanyol gemisinin batırılması sonrasında, İspanya'nın Ankara maslahatgüzarı Türkiye'den, Türk sularında seyahat edecek olan Cumhuriyetçi gemilerinin himaye edilmesi talebinde bulundu (AT, S: 45, 1937: 294; Cumhuriyet, 21 Ağustos 1937: 1, 8). Bu talebe rağmen, Türkiye'nin, denizaltılar tarafından karasularında tekrar gemi batırılmasını önlemek için herhangi bir tedbir almaması, buna karşın Marmara Denizi'nde görülen, ancak herhangi bir eylemde bulunmayan denizaltıya karşı, batırma da dâhil olmak üzere çok kesin tedbirler almış olması, incelenmesi gereken bir konu olarak ortaya çıkmaktadır.

Türkiye'nin yabancı denizaltılara karşı getirdiği tedbirlerdeki bu farklılığın nedenini, daha bir yılını yeni doldurmuş olan Montreux Anlaşması'nda aramak gereklidir. Dış basın incelendiğinde, Bozcaada açıklarında gemilerin batırılmasının ve Marmara Denizi'nde denizaltı görülmesinin hemen sonrasında, Boğaz'lar bölgesinin egemenliğini Türkiye'ye bırakan Montreux Anlaşması'nın gündeme getirildiği, hatta sorgulandığı görülmektedir.

21 Ağustos 1937 tarihli Fransız Information gazetesi, eğer İspanyol gemileri gerçekten Türk karasularında batırılmışsa, bu durumdan, Çanakkale'nin meçhul bir denizaltı tarafından abluka altına alındığı sonucunun çıkacağını yazmıştı. Gazete, yaşananlar nedeniyle Montreux Anlaşması'nı imza etmiş olan devletlerin toplantıya davetinin dahi muhtemel olduğunu ifade etmişti (Aktaran AT, S: 45, 1937: 294).

21 Ağustos tarihli Fransız Humanité'de yer alan bir makalede, son gemi batırma olaylarının Türk karasularında, Çanakkale Boğazı'nın hemen önünde gerçekleştiği, daha sonra da İstanbul ile Çanakkale Boğaz'ları arasında, tamamen bir Türk denizi olan Marmara Denizi'nde meçhul denizaltıların görüldüğü belirtilmişti. Makalede, yaşanan denizaltı faaliyetleriyle ilgili olarak, "Bu suretle Türkiye, Faşist korsanların ateşledikleri deniz harbine sürüklenmiş olmaktadır." yorumunda bulunulmuştu (Aktaran AT, S: 45, 1937: 294).

22 Ağustos tarihli Humanité gazetesi, Trakya Manevrası'nda bulunan Atatürk'ün, Bakanlar Kurulu üyelerinin ve Fevzi Çakmak'ın ansızın İstanbul'a döndüğünü, meçhul bir denizaltının Çanakkale Boğazı önündeki saldırıları sonrasında, Bakanlar Kurulunun önemli bir toplantı yapacağını duyurmuştu. 22 Ağustos tarihli Fransız Journal gazetesi de, esrarengiz denizaltının Marmara Denizi'ne kadar ilerlemesi nedeniyle, Türklerin heyecana kapılmaya haklarının olduğunu yazmıştı (Aktaran AT, S: 45, 1937: 294).

22 Ağustos tarihli Bulgar Zora gazetesi, Montreux Anlaşması'nın İstanbul ve Çanakkale Boğaz'larını bir Türk nehri haline getirdiğini, bu yüzden Boğaz'lar önünde, belki de Marmara Denizi'nde görülen denizaltılar konusunu Türk makamlarının önemle karşılamasının doğru olduğunu yazmıştı. Sorun ticaret gemilerinde yaşandığından, Türk nehri olan Boğaz'lardan geçen bu gemilerin Türkiye'nin himayesinde bulunduğunu, verilen önemin bu yüzden yerinde olduğunu vurgulamıştı. Gazete, o günkü durumu şu şekilde tespit etmişti: "Türkiye Boğaz'ların bekçisidir ve Türkiye'nin Boğaz'lar üzerindeki hâkimiyeti bugün bir imtihan geçirmektedir." (Aktaran Akşam, 25 Ağustos 1937: 1, 4; Cumhuriyet, 25 Ağustos 1937: 1, 7).

Zora gazetesinin bu tespiti, o günkü durumu tamamıyla yansıtan, Türkiye'nin içinde bulunduğu ortamı tam olarak anlatan bir tespittir. Türkiye'nin de, yaşanan denizaltı faaliyetlerini bu tespit kapsamında algıladığı, Marmara Denizi'nde görülen denizaltıya karşı bu nedenle çok kesin tedbirler aldığı anlaşılmaktadır.

Trakya Manevrası ilk Cumhuriyetçi İspanyol gemisinin batırılmasından iki gün sonra, 17 Ağustos 1937'de başlamış (Ulus, 17 Ağustos 1937: 1), ikinci Cumhuriyetçi İspanyol gemisinin batırılmasından ve Marmara Denizi'nde yabancı denizaltı görülmesinden iki gün sonra, 20 Ağustos 1937'de sona ermişti (Cumhuriyet, 21 Ağustos 1937: 1). Atatürk²⁰, İsmet İnönü ve Fevzi

20 16 Ağustos'ta İstanbul'dan Manevra bölgesine giden Atatürk, 17 Ağustos'ta Manevra sahasında bulunmuş ve gece saat 21.00'de İstanbul'a geri dönmüştü. Atatürk, denizaltı faaliyetlerinin yaşandığı gün, yani 18 Ağustos'ta İstanbul'daydı. Aynı gece saat 20.00'de Manevra'da bulunmak üzere tekrar Çerkezköy'e hareket etmişti (Şahingiray, 1955: 640, 641; Cumhuriyet, 19 Ağustos 1937: 1; Akşam, 19

Çakmak, Manevra'ya katılmak üzere 16 Ağustos'ta Çerkezköy'e gitmişlerdi. Manevra'ya, Sadabat Paktı ülkeleri İran, Irak ve Afganistan ile Balkan Paktı ülkeleri Yunanistan, Yugoslavya ve Romanya gözlemci olarak katılmıştı (Cumhuriyet, 15 Ağustos 1937: 1; Cumhuriyet, 17 Ağustos 1937: 1, 3; Akşam, 15 Ağustos 1937: 1).

Türkiye'nin o dönemde ilişkilere önem verdiği Balkan Paktı ile Sadabat Paktı ülkelerinin tümünün katılması, Trakya Manevrası'nı önemli bir faaliyet haline getirmiştir. Bu duruma paralel olarak, Türkiye'nin de en üst düzeydeki yöneticileriyle katılması, Manevra'nın Türkiye açısından önemine işaret etmektedir.

18 Ağustos 1937'de, hem Cumhuriyetçi İspanyol gemisi Türk karasularında batırılmış, hem de Marmara Denizi'nde yabancı bir denizaltı görülmüştü. Önemli bir faaliyet olan ve en üst düzeyde katılım sağlanan Trakya Manevrası'na denk gelen bu günlerde, Türkiye'nin yabancı denizaltı faaliyetleri konusunda herhangi bir tedbir açıklamaması, yaşanan yoğunluk nedeniyle, anlaşılabilir bir durumdur. Bununla birlikte, 20 Ağustos'ta Manevra bitmiş olmasına rağmen, Türkiye tarafından herhangi bir tedbir açıklanmış değildir.

19 Ağustos'ta Donanma Komutanı Amiral Şükrü Okan, "Tınaztepe" torpidosu ile Manevra'nın yapıldığı Tekirdağ'a gitmişti (Cumhuriyet, 20 Ağustos 1937: 1). Donanma Komutanının, Kara Kuvvetlerinin yaptığı Manevra'ya sonradan katılış nedeninin, tarih de dikkate alındığında, yaşananlarla ilişkili olması, oldukça kuvvetli bir olasılıktır.

18 Ağustos'ta yaşananlardan sonra, Atatürk'ün 19 ve 20 Ağustos tarihlerinde, İsmet İnönü ve Tevfik Rüştü Aras ile Manevra sahasında iki kez görüşmesi dikkat çekicidir (Şahingiray, 1955: 641, 642). Basında yer alan Manevra'yla ilgili haberlerde, Manevra'ya katılan bakanların adları bulunmaktaydı. Bu haberlerde Tevfik Rüştü Aras'ın adının yer almaması (Cumhuriyet, 17-21 Ağustos 1937), Tevfik Rüştü Aras'ın Manevra'ya katılmadığı, ancak 18 Ağustos'ta yaşananlar nedeniyle Manevra sahasına gittiği sonucunu doğurmaktadır.

Atatürk 20 Ağustos'tan sonra, Türkiye'nin yabancı denizaltılara karşı tedbirlerini nota ile açıkladığı 24 Ağustos tarihine kadar, İsmet İnönü ve Tevfik Rüştü Aras ile görüşmemiştir.²¹ Atatürk'ün görüşünün alınmadan, böylesi önemli bir konuda hükümetçe karar alınması pek olası değildir. Bu nedenle,

Ağustos 1937: 1). Atatürk bu tarihten, Manevra'nın bittiği 20 Ağustos saat 14.00'te trenle İstanbul'a hareket edinceye kadar olan sürede, Manevra sahasında bulunmuştu (Şahingiray, 1955: 641-642).

21 Atatürk 20 Ağustos'tan sonra, Tevfik Rüştü Aras ile 26 Ağustos'ta, İsmet İnönü ile ise 17 Eylül'de ilk kez görüşmüştü (Şahingiray, 1955: 644, 652).

Atatürk'ün 19 ve 20 Ağustos'ta İsmet İnönü ve Tevfik Rüştü Aras ile yaptığı toplantılarda, karasularında batırılan Cumhuriyetçi gemi ile Marmara Denizi'nde görülen yabancı denizaltı sorununun değerlendirildiği ve alınacak tedbirlerin belirlendiği sonucuna varılmaktadır.²²

Türkiye buna rağmen, ancak dış basında Boğaz'lardaki egemenliğini sorgulayacak şekilde Montreux Anlaşması'nın gündeme getirilmesinin ardından, yabancı denizaltılarla ilgili tedbirlerini 24 Ağustos'ta nota ile duyurmuştur. Türkiye'nin bu tutumundan, denizaltı faaliyetleri karşısında, önce dünyadaki tepkileri görmek istediği, tepkinin büyük olması durumunda denizaltılara karşı belirlediği tedbirleri uygulamaya koymak niyetinde olduğu sonucu çıkmaktadır.

Zamanlama açısından bakıldığında, dış basında Montreux Anlaşması gündeme getirildikten sonra yabancı denizaltılara karşı tedbirlerin açıklanması, bu tedbirlerin, Montreux Anlaşması ile ilgili endişeleri ortadan kaldırmak amacıyla taşıdığı ve kendi egemenliğine bırakılan Boğaz'lar bölgesinde, Türkiye'nin emniyeti sağlayacağıının gösterilmek istendiği anlaşılmaktadır. Denizaltılara karşı getirilen tedbirler açısından bakıldığında da, bu tedbirlerin karasularında değil de, sadece Boğaz'larda ve Marmara Denizi'nde uygulanacak olması, Türkiye'nin aynı şekilde, Montreux Anlaşması ile ilgili endişeleri ortadan kaldırmak amacıyla hareket ettiğini göstermektedir.

Türkiye bu tedbirleri alırken, İngiliz Daily Herald gazetesi, Montreux Anlaşması gereğince her devletin ticaret gemilerinin Boğaz'lardan geçişinin serbest olduğunu, Türkiye'nin bu durumu incelemek için, İngiltere'de dâhil olmak üzere, Montreux Anlaşması'nı imzalayan devletleri toplantıya çağırmasının ihtimal dışında bulunmadığını yazmıştı (Aktaran Cumhuriyet, 25 Ağustos 1937: 1, 7). 25 Ağustos 1937 tarihli Fransız Echo de Paris gazetesi de, Çanakkale'deki gemi batırma olaylarının Türk hükümetini müteessir ettiğini ve Türk hükümetinin gerekli bütün tedbirleri almaya hazırlandığını belirtmişti (Aktaran AT, S: 45, 1937: 294).

22 Basında, 24 Ağustos'taki Bakanlar Kurulu toplantısından sonra, İsmet İnönü'nün ve bazı bakanların Atatürk tarafından kabul edildiği bilgisi bulunmaktadır. Bu bilgi ilk bakışta, hazırlanan kararnamenin Atatürk'ün görüşüne sunulduğu izlenimini vermektedir. Bakanlar Kurulu toplantısı akşam geç saate kadar sürmüştü (Cumhuriyet, 25 Ağustos 1937: 1). Kararname ekindeki iki nota ise 24 Ağustos'ta yabancı sefaretlere verilmişti (Cumhuriyet, 26 Ağustos 1937: 1). Atatürk'e yapılan bu ziyaret öncesinde kararname ekindeki notalar verilmiş olduğundan, yabancı denizaltılara karşı tedbirler de açıklanmış olmaktadır. Bu nedenle, yapılan ziyaretin başka bir nedenle olabileceği anlaşılmakta, yukarıda belirtildiği gibi, alınacak tedbirlerin 19 ve 20 Ağustos tarihli görüşmelerde belirlendiği sonucu desteklenmektedir.

5. Marmara Denizi'ndeki Yabancı Denizaltılar Nedeniyle Duyulan "Emniyet Endişesi" ve Denizaltı Tespitinde Yaşanan "Yetenek Sorunu"

Türkiye'nin açıkladığı tedbirlerden sonra da, Türk sahillerinde ve karasularında denizaltı görülmesiyle ilgili olarak birbiriyle çelişkili haberler basında yer aldı. Bu haberlerde önce denizaltının varlığından bahsedildi. Ancak daha sonra bunun yanlış bir anlamadan kaynaklandığı vurgulandı. 25 Ağustos 1937 tarihli Cumhuriyet, bir gün önce meçhul bir denizaltının Anadolu sahillerinde görüldüğünün bir gazete tarafından yazıldığını, ancak bunun gerçek olmadığını anlaşıldığını yazmıştı. Cumhuriyet, Suadiye önlerinde görülen denizaltının da Türk donanmasına ait olduğunu açıklamıştı (Cumhuriyet, 25 Ağustos 1937: 7).

Bandırma civarında görüldüğü ve teslim ol çağrısına uymadığı için batırıldığı söylenen denizaltı hakkındaki haberin doğru olmadığı, olayın aslında, donanmaya ait gemilerce, Bandırma ile adalar arasında atış eğitimi yapılmasından kaynaklandığı, 28 Ağustos 1937 tarihli Ulus gazetesinde yer almıştı (Ulus, 28 Ağustos 1937: 1). 1 Eylül 1937'de, İnebolu sahiline bir mil mesafede kimliği belirsiz bir denizaltının görüldüğü, Vatan vapurunun hareketi üzerine denizaltının suya dalışa geçtiği haberi de Akşam gazetesinde yer almıştı (Akşam, 3 Eylül 1937: 1).

4 Eylül tarihli Cumhuriyet gazetesi bu iddialara açıklık kazandırmak gayreti içinde olmuştu. Gazete, denizaltı görülmesi şüphesi üzerine, sahillerde yaşayan halkın dikkatle denizi takip ettiğini, Gemlik ve İnebolu'da denizaltı görüldüğü dedikodularının çıktığını, ancak bunların doğru olmadığını yazdı. Gazete bu duruma bir örnek vererek, İnebolu'da Vatan vapurunun denizaltıyı gördüğünün söylendiğini, ancak Vatan vapuru tarafından bu bilginin doğrulanmadığını açıkladı. Cumhuriyet, bütün bunların sonunda, Marmara Denizi'nde bir denizaltı görüldüğü şüphesi oluştuktan sonra, bu durumun bir şüphe derecesini geçecek şekilde delille desteklenemediğini, bu yüzden denizaltı görüldüğü şüphesinin yanlış bir görüş olacağı fikrinin oluştuğunu yazdı (Cumhuriyet, 4 Eylül 1937: 1, 7).

Cumhuriyet gazetesinin değerlendirmesi böyle olmasına karşın, Türkiye'nin yayınladığı notalara rağmen, Marmara Denizi'nde meçhul denizaltılar görüldüğü rapor edildi. Bu denizaltıların, İstanbul limanında bulunan İspanyol gemilerini batıracağı söylentileri ortalığa yayıldı (Afif Büyüktuğrul, 1967: 72). Yaklaşık iki ay önce, Çanakkale Boğazı önünde bir İtalyan gemisi ile çarpışıp, İtalyan gemisinin batmasına sebep olan ve Haydarpaşa önünde bekletilen İspanyol gemisinin Haliç'e alınmasında

(Cumhuriyet, 22 Ağustos 1937: 8), bu söylentilerin etkisinin olduğu anlaşılmaktadır.

Marmara Denizi'nde yabancı denizaltının görülmesi üzerine, Genelkurmay Başkanlığı tarafından bir çalışma yapıldı ve alınacak tedbirlere ilişkin tezkere hazırlandı. Bu tezkere, ayrıca Milli Müdafaa Vekâleti tarafından Genelkurmay Başkanlığına teklif edilen tedbirler, 9 Eylül 1937 tarihinde yapılan Bakanlar Kurulunda ele alındı. Bakanlar Kurulu toplantısında yapılan görüşmeler sonucunda, yukarıda açıklanmış olan 24 Ağustos 1937 tarihli kararnameye ek bir kararname daha hazırlandı. Kararnamede şu kararlar yer almaktaydı: Marmara'ya izinsiz girecek denizaltıların, teslim teklifine muhalefet ettikleri takdirde imha edilmeleri lazımdır; Marmara'da denizaltı gözetlemesi ve takibi için bütün tedbirlerin alınması, Donanmanın baskına karşı korunması gereklidir; Gümrüğe ait deniz motorları, geçici bir süre için Genelkurmay Başkanlığının hizmetine verilmeli, Genelkurmay Başkanlığı Gümrük Bakanlığıyla irtibat kurarak deniz motorlarının hareketlerini düzenlemelidir.

Bakanlar Kurulunun toplantısında, teklif edildiği gibi Boğaz'ların hemen ağ ile kapatılmasının, harp tehlikesi ilan etmek anlamına geldiği, bunun yapılmasının sakıncalı ve sebepsiz olduğu, bu tedbirin hükümetçe henüz erken bulunduğu ve uygulanamaz olarak görüldüğü sonucuna varıldı. Hükümet tarafından, durumun bu esaslar çerçevesinde değerlendirildiğinin Genelkurmay Başkanlığına tebliği de kararlaştırıldı.²³

Bakanlar Kurulunun 24 Ağustos tarihli kararnamesiyle, Boğaz'larda tespit edilecek yabancı denizaltının teslim olmazsa imha edilmesi kararı alınmış ve aynı gün Dışişleri Bakanlığınca yabancı sefaretlere verilen ikinci notayla bu karar duyurulmuştu. Türkiye'nin nota ile açıkladığı tedbirlere rağmen, Marmara Denizi'nde tekrar yabancı denizaltıların görülmesi üzerine, 9 Eylül tarihli Bakanlar Kurulu kararnamesiyle, teslim olmayacak denizaltıların imha edilmesi kararı tekrar alınmıştır. Bu durum, Türkiye'nin, Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltılara karşı almış olduğu çok kesin tedbirleri sürdürme kararlılığında olduğunu göstermektedir.

9 Eylül tarihli kararnamede yeni olan ve dikkat çeken konu, Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltılar nedeniyle duyulan "emniyet endişesidir". Bu tarihe kadar üzerinde durulan esas konu, dışarıda beliren Montreux Anlaşması ile ilgili endişeleri ortadan kaldırmak ve Türkiye'nin Anlaşma hükümlerini yerine getirmekte olduğunu göstermekti. Esas endişe bu olarak kalmakla birlikte, tespit edilemeyen yabancı denizaltılara karşı, Donanmanın baskından

23 BCA, FK:30.18, K:78, D:77, S:15.

korunması için tedbirler alınması, emniyet endişelerinin de ilave olarak ortaya çıktığını göstermektedir.

Emniyet endişesi ise, “yetenek sorununu” gündeme getirmiştir. Türkiye'nin yayınladığı notalara rağmen, Marmara Denizi'nde tekrar yabancı denizaltıların görülmesi üzerine, Donanma tarafından Marmara Denizi'nde geniş bir denizaltı arama faaliyetine başlanmıştır (Afif Büyüktuğrul, 1967: 72). Yaklaşık 20 gün geçmesine rağmen Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltıların tespit edilememesi, o dönemdeki denizaltı tespit yeteneğinin sınırlı olduğunu göstermektedir. Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltıların gözetlenmesi ve takibi için ilave tedbirler alınması, bu kapsamda Gümrük Bakanlığına ait deniz motorlarının da Genelkurmay Başkanlığının kullanımına verilmesi, 9 Eylül tarihli kararnameyle alınan ve yetenek sorununu gidermek amacını taşıyan yeni tedbirlerdi.

Yetenek sorununu anlayabilmek için, Boğaz'lar bölgesinin o dönemde nasıl savunulduğu konusunu incelemek yerinde olacaktır. Montreux Anlaşması sonrasında, Çanakkale ve İstanbul Boğazı, birbirinden ayrı iki müstahkem mevki komutanlığı altında, İstanbul'daki Birinci Ordu Komutanlığına bağlandı. Müstahkem mevki komutanlıkları hem kara hem de deniz savunmasından sorumluydu. Müstahkem mevki komutanlıkları kuruluşunda, Boğaz'ların pasif deniz savunmasından sorumlu olan, “Karadeniz Boğazı Deniz Komutanlığı” ve “Çanakkale Boğazı Deniz Komutanlığı” adıyla iki deniz komutanlığı bulunmaktaydı. Ancak, elde yeterli sayıda deniz aracı ve imkân olmadığı için, Deniz Kuvvetleri, bu komutanlıkların emrine fazla bir deniz aracı verememişti. Bu nedenle, Boğaz'ları savunmakla görevli deniz komutanlıklarının vazifeleri sadece mayın eğitimi ve müstahkem mevkiinde bulunan kara birliklerinin denizden ikmal ile sınırlandırılmıştı. Boğaz'ların savunulması için hem mayın, hem de ağ engeli tesislerinin kurulması da planlanmıştı. Fakat mali yetersizlikler yüzünden, Boğaz'ların savunmasındaki ilerleme geç oldu ve pek ağır bir tempoda sürdü (Afif Büyüktuğrul, 1967: 71, 72).

Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltıların tespitinde kullanılacak olan Türk denizaltılarının, o dönemdeki mevcutları ve yetenekleri konusunu da ortaya koymak gereklidir. 1936'da, mevcut olan “*Dumlupınar*”, “*Sakarya*”, “*Birinci İnönü*”, “*İkinci İnönü*” ve “*Gür*” denizaltılarıyla denizaltı filo komutanlığı kuruldu. O dönemde yapılan eğitimlerle, denizaltıların muharebe yeteneklerinde de ilerlemeler kaydedildi. Artık, denizaltılar kör hücum yapmakla kalmıyor, torpido atışları da yapabiliyorlardı. Ancak, Türkiye'nin yayınladığı notalardan sonra Marmara Denizi'nde tekrar yabancı denizaltıların görülmesi üzerine, Türk denizaltılarının belirli sahalar dışında dalmaları yasaklandı (Afif Büyüktuğrul, 1967: 70, 72). Bu durum, zaten sayıca az olan Türk denizaltılarının yeteneklerinin de sınırlı olduğu, yabancı denizaltıların

tespitinde ve imhasında etkin bir şekilde kullanılmadıkları sonucunu doğurmaktadır.

Marmara Denizi'nde görülen yabancı denizaltı nedeniyle, duyulan “emniyet endişesi” ve yaşanan “yetenek sorunu”, 9-10 Eylül 1937 tarihlerinde, Atatürk ile İsmet İnönü'nün karşılıklı yazılarında da gündeme geldi. İsmet İnönü 9 Eylül'de Atatürk'e gönderdiği yazıda, o günkü Bakanlar Kurulu toplantısında, Marmara'da bulunan yabancı denizaltı meselesinin değerlendirildiğini, Donanmanın korunması ve denizaltının takibi için Genelkurmay Başkanlığına emir verildiğini açıkladı.²⁴

Atatürk aynı gün gönderdiği cevap yazısında, Marmara'da yabancı denizaltı bulunduğunun duyulmasının üzerinden günler geçmesine rağmen, “Bunun araştırmasının yapılamamasının, emniyetsizlik içinde kalındığı ve çare bulmaktan aciz olduğu kanaatini oluşturduğunu” belirtti. Atatürk bu durum karşısında, ne yapılması gerektiğinin “yeniden ve ciddiyetle” düşünülmesini istedi.²⁵

İsmet İnönü 10 Eylül'de Atatürk'e gönderdiği yazıda, Marmara Denizi'ndeki denizaltıyla ilgili endişelerini paylaştığını bildirdi. 9 Eylül'de Hükümet tarafından, Donanmanın korunması ve Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltının takibi için gereken tedbirlerin alınması hakkında kararların alındığını ve tebliğ edildiğini hatırlattı. Ayrıca Mareşal Fevzi Çakmak geldiğinde kendisiyle sözlü olarak gerekli tedbirlerin görüşüleceğini de ilave etti (Soyak, 2006: 629-630).

Basında, Marmara Denizi'nde yabancı denizaltı görülmesi olayı doğrulanmamış bir şüphe olarak duyurulmuştu. Oysa bu karşılıklı resmi yazılarda, Marmara Denizi'nde yabancı denizaltı bulunduğunun kesin olarak ifade edilmesi dikkat çekmektedir. Bu resmi yazılarda, Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltı nedeniyle Atatürk'ün “emniyetsizlik içinde kalındığı ve çare bulmaktan aciz olduğu” şikâyetlerini dile getirmesi, İsmet İnönü'nün bu şikâyetleri paylaşması, “emniyet endişesinin” ve “yetenek sorununun” o günlerde devletin en üst seviyesinde hissedildiğini göstermektedir.

Sonuç

İspanya iç savaşında, revizyonist olan Almanya ve İtalya Milliyetçileri, anti-revizyonist olan Sovyetler Birliği ise Cumhuriyetçileri destekleyerek, İkinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde karşı karşıya gelmiş, bunun sonucunda Akdeniz'de deniz haydutluğu olayları yaşanmıştır. Sovyetler

24 BCA, FK: 30.10, K:45, D:290, S:52, s. 8.

25 BCA, FK:30.10, K:45, D:290, S:52, s. 10, 11.

Birliği'nin Cumhuriyetçilere yardımını engellenmek amacıyla, biri Türk karasularında olmak üzere, Ağustos 1937'de Bozcaada açıklarında iki Cumhuriyetçi geminin batırılmasıyla, deniz haydutluğu ilk kez olarak Türkiye'yi de etkilemiş, bu etki, İspanya iç savaşı nedeniyle yaşanan ve Türkiye'nin taraf olmadığı bloklar arası mücadeleye, Türkiye'nin de karışma tehlikesini beraberinde getirmiştir.

18 Ağustos 1937'de hem karasularında gemi batırılması hem de Marmara Denizi'nde yabancı denizaltı görülmesi üzerine, 19 ve 20 Ağustos'ta, Atatürk'ün İsmet İnönü ve Tevfik Rüştü Aras ile Trakya Manevrası'nda yaptığı toplantılarda alınacak tedbirler belirlenmiştir. Bununla birlikte, Türkiye yaşananlara karşı aldığı tedbirleri hemen açıklamamıştır. Türkiye ancak, yaşananlardan dolayı dışarıda Montreux Anlaşması gündeme getirildikten ve sorgulandıktan sonra, Bakanlar Kurulunun 24 Ağustos 1937 tarihli kararnamesiyle tedbirlerini açıklamıştır. Bu tutumundan, denizaltı faaliyetleri karşısında, Türkiye'nin önce dünyadaki tepkileri görmek istediği, tepkinin büyük olması durumunda denizaltılara karşı belirlediği tedbirleri açıklamak niyetinde olduğu anlaşılmaktadır.

Denizaltı faaliyetleri iç savaş nedeniyle yaşanmasına rağmen, Türkiye, denizaltı faaliyetlerine karşı farklı tedbirler almıştır. Tedbirlerdeki farklılığın nedenleri, Türkiye'nin bir yandan iç savaş nedeniyle yaşanan bloklar arası mücadeleden uzak kalmak, diğer yandan ise Montreux Anlaşması'nı sorgulatmamak istemesinden kaynaklanmıştır.

Türkiye 24 Ağustos tarihli kararnamesiyle, karasularında tekrarlanabilecek gemi batırma olaylarına karşı herhangi bir tedbir getirmemiştir. Türkiye, karasularında yaşanan gemi batırma olayını, kendi egemenliğine yönelik doğrudan bir tehdit olarak algılamamış, İspanya iç savaşı nedeniyle yaşanan bloklar arası mücadelenin bir sonucu olarak görmüştür. Türkiye bu nedenle, bloklar arası mücadeleye dahil olmak istememiş ve karasularında tekrarlanabilecek bu tür gemi batırma olaylarına karşı bir tedbir getirmemiştir.

24 Ağustos tarihli kararnameyle, Marmara Denizi'ne izinsiz girecek yabancı denizaltılar için, imha edilmeleri de dâhil olmak üzere çok kesin tedbirler alması, Türkiye'nin, daha bir yılını yeni doldurmuş olan Montreux Anlaşması'nı, dolayısıyla Boğaz'lardaki Türk egemenliğini sorgulatmamak isteğinden kaynaklanmıştır. Türkiye'nin 24 Ağustos kararnamesiyle aldığı bu tedbirleri, yabancı devletlere ve uluslararası kuruluşlara önceden bildirmesi, "ikaz" amaçlı bir "mesaj" olarak da algılanmalıdır. Benzer şekilde, kararnamenin iç kamuoyuna basın yoluyla duyurulması da, "güven verme" amacını taşımıştır.

Alınan bu kesin tedbirlere rağmen, Marmara Denizi'nde yabancı denizaltıların tekrar görülmesi üzerine, Bakanlar Kurulunun 9 Eylül 1937 tarihli kararnameyle, Marmara Denizi'ndeki denizaltıların teslim olmazsa imha edilmeleri kararını tekrar alması, Türkiye'nin Montreux Anlaşması ile ilgili kaygıları ortadan kaldırma yönündeki kararlılığını göstermektedir. Bu kararname, 24 Ağustos kararnamesi gibi yabancı devletlerle ve iç kamuoyuyla paylaşılmadığı için, bir "ikaz" veya "güven verme" amaçlı "mesaj" olarak değil, Türkiye'nin uygulayacağı "gerçek politikası" olarak algılanmalıdır. Türkiye bu kararnameyle, girmek istemediği, bloklar arası mücadeleye karışma tehlikesini de göze alarak, Montreux Anlaşması ile elde ettiği kazanımları koruma kararlılığında olduğunu ortaya koymuştur.

9 Eylül tarihli kararnamede yeni olan ve dikkat çeken diğer bir konu da, Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltılar nedeniyle duyulan "emniyet endişesi" olmuştur. Bu tarihe kadar üzerinde esas olarak durulan konu, dışarıda beliren Montreux Anlaşması ile ilgili endişeleri ortadan kaldırmak ve Türkiye'nin Anlaşma hükümlerini yerine getirmekte olduğunu göstermekti. Esas endişe bu olarak kalmakla birlikte, tespit edilemeyen yabancı denizaltılara karşı Donanmanın korunması için tedbir alınması, Türk denizaltılarının Marmara Denizi'nde belirli sahalar dışına dalış yapmasının yasaklanması, "emniyet endişesinin" de ilave olarak ortaya çıktığını göstermektedir.

Emniyet endişesi ise "yetenek sorunundan" kaynaklanmıştır. Yaklaşık 20 gün geçmesine rağmen Marmara Denizi'ndeki yabancı denizaltıların tespit edilememesi, 9 Eylül tarihli kararnameyle ilave tedbirler alınması, o dönemdeki deniz gücünün, denizaltı tespiti konusunda bir "yetenek sorunu" yaşadığına işaret etmektedir. Yaşanan "Emniyet endişesi" ve "yetenek sorunu", o dönemde devletin en üst seviyesinde hissedilmiştir.

Kaynakça

Akşam Gazetesi (15 Mayıs 1937 - 11 Eylül 1937).

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

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

Altay, Şakir (1983), *Açıklamalı Hukuk ve Sosyal Bilimler Sözlüğü* (Ankara: Bilgi Yayınları).

Armaoğlu, Fahir (1964), *Siyasi Tarih 1789-1960* (Ankara: Sevinç Matbaası).

Asuero, Pablo Martin (Ed.) (2006), *İspanya-Türkiye 16. Yüzyıldan 21. Yüzyıla Rekabet ve Dostluk* (İstanbul: Kitap Yayınevi) (Çev. Peral Bayaz Çarum).

Ayın Tarihi (1937: Sayı No:41, 45).

- Barlas, Dilek ve Serhat Güvenç (2014), *Türkiye'nin Akdeniz Siyaseti* (İstanbul: Koç Üniversitesi Yayınları).
- Bolloten, Burnett (1991), *The Spanish Civil War Revolution and Counterrevolution* (North Carolina: The University of North Carolina Press).
- Bucley, Henry (2013), *The Life and Death of the Spanish Republic* (London: I. B. Tauris).
- Büyüktuğrul, Afif (1967), *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)* (İstanbul: Deniz Basımevi).
- Casanova, Julian (2010), *The Spanish Republic and Civil War* (Cambridge: Cambridge University Press) (Translated by Martin Douch).
- Çakmak, Zafer (2009), "İspanya İç Savaşı Sırasında İki İspanyol Ticaret Gemisinin Bozcaada Açıklarında Batırılması", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, (179): 114.
- Cumhuriyet Gazetesi (1 Haziran 1937 – 5 Eylül 1937).
- Durgan, Andy (2007), *The Spanish Civil War* (New York: Palgrave Macmillan).
- Gosse, Philip (2007), *The History of Piracy* (Mineola, New York: Dover Publications).
- British Documents of Foreign Affairs Part: II Series: B Volume: 34 Turkey*, January 1936-December 1937 (2012) (Bethesda, US: PreQest LLC) (Ed. Gökay, Bülent).
- Gönlübol, Mehmet ve Ömer Kürkçüoğlu (2000), *Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası* (Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi) (Yay. Haz. Berna Türkdoğan).
- Konstam, Angus (2010), *The World Atlas of Pirates* (Connecticut: The Lyons Press).
- Konstam, Angus ve Michael Kean Roger (2007), *Pirates Predators of the Seas* (New York: Skyhorse Publishing).
- Lezcano, Morales Victor (1994), "The Relation Between Spain ant Turkey (1923-1960)", *X. Türk Tarih Kongresi*, VI: 2610.
- Meray, Seha L. (1963), "Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 18 (3-4): 106-109, 184-185.
- Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar Belgeler* (1976), (Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi) (Çev. Süha L. Meray ve Osman Olcay).
- Özcan, Hüseyin (1975), *Ansiklopedik Hukuk Sözlüğü* (Ankara: Yeni Desen Matbaası).
- Payne, Stanley G. (2000), *The Franco Regime 1936-1975* (London: Phoenix Press).
- Payne, Stanley G. (2012), *The Spanish Civil War* (New York: Cambridge University Press).
- Payne, Stanley G. (2011), *Revolutin and Civil War* (New York: Cambridge University Press).
- Soyak, Hasan Rıza (2006), *Atatürk'ten Hatıralar* (İstanbul: Yapı ve Kredi Bankası Yayınları).
- Şahingiray, Özer (Haz.), *Atatürk'ün Nöbet Defteri (1931-1938)* (1955), (Ankara: Türk İnkilâp Tarihi Enstitüsü Yayınları, Türk Tarih Kurumu Basımevi).
- T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (Fon Kodu:30.18, Kutu No:78, Dosya No:77, Sıra No:14; Fon Kodu:30.18, Kutu No:78, Dosya No:77, Sıra No:15; Fon Kodu:30.10, Kutu No:45, Dosya No:290, Sıra No:52, s. 8, 10, 11).
- Travers, Tim (2009), *Pirates A History* (Stroud Glovcestershire: The History Press).
- Ulus Gazetesi (17 Ağustos 1937 - 17 Eylül 1937).
- Vilar, Pierre (2007), *İspanya İç Savaşı* (Ankara: Dost Yayınevi) (Çev. Işık Ergüden).
- Vincent, Mary (2007), *Spain 1933-2002* (Oxford, New York: Oxford University Press).