

Doğu Akdeniz’de Soğuk Savaş Dönemi
Sovyet Faaliyetleri:
Pyadyy Eskadra [Beşinci Filo] ve Türk Boğazları
Soviet Activities in the Mediterranean
During the Cold War:
Pyadyy Eskadra [Fifth Fleet] and the Turkish Straits
İsmail KÖSE*

Öz

Denizlerde hâkimiyet kurulmadan hegemon güç olunamayacağı tarihsel olgularla sabittir. Sovyet idarecileri bu durumun farkında olarak Soğuk Savaş’ın ilk yıllarından itibaren dünya denizlerinde ve özellikle yaşam alanı olarak kabul edilen Doğu Akdeniz’de Batı Bloku ile rekabet etmeye çalışmışlardır. Sovyet sisteminden kaynaklanan sorunların da etkisiyle uzun süre ABD liderliğindeki Batı Bloku’na karşı yarışta geri kalınması nedeniyle birkaç kez oluşturulan gemi inşa programlarıyla söz konusu açığın kapatılabilmesi için projeler geliştirilmiştir. Türk Boğazları’nda Montrö Sözleşmesi ile kurumsallaştırılan geçiş rejimi Sovyet Doğu Akdeniz politikasını doğrudan etkilemiş, Doğu Akdeniz’e kıyaslı olan ülkelerde kurulan üslerle Montrö Sözleşmesi ile konulan kısıtlamaların aşılması yönünde bir politika takip edilmiştir. Sovyet Akdeniz filosu Pyadyy Eskadra mevcut koşullarda planlanarak Sovyet Akdeniz hegemonyasının bu yolla sağlanması amaçlanmıştır. Pyadyy Eskadra’nın faaliyete geçmesi sonrasında güney ve güneydoğu Akdeniz ülkelerindeki krizleri fırsata çeviren Sovyet Donanması bu bölgelerdeki üslerini tahkim ederek Akdeniz’deki varlığını teminat altına almıştır. Türkiye’nin Montrö’yü gerektiğinde geniş yorumlayan tutumu Sovyetlerin Akdeniz’deki organik hava kuvvetini ve deniz varlığını devam ettirebilmesine katkıda bulunmuştur. Sovyet Akdeniz gücünü oluşturan Pyadyy Eskadra’nın en önemli sorunu uzunca süre uçak gemisine sahip olunamamasıdır. Uçak gemilerinin Türk Boğazları’ndan geçişinin yasak olması Sovyetler için esaslı bir sorun olmakla birlikte, Karadeniz’deki tersanelerde inşa edilen Sovyet uçak gemilerinin çeşitli sınıflar altında tek seferliğine kuzey-güney yönünde Boğazlardan geçişine izin verilmiştir. Bu çalışmada Sovyet Akdeniz gücü Pyadyy Eskadra, Türk Boğazları geçiş rejimi ve ABD’nin Akdeniz politikası Soğuk Savaş dönemi rekabet koşullarında ele alınarak incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Pyadyy Eskadra, Uçak Gemisi, Rekabet, Deniz Gücü, Türk Boğazları

Abstract

Historical facts proved that it is impossible to be hegemon power without having domination on seas. Soviet rulers very-well aware of that fact, since the first years of the Cold War, tried to compete with Western Blok in the world seas especially on Mediterranean Sea where they re-

Makale Geliş Tarihi: 13.09.2021, Makale Kabul Tarihi: 14.11.2022.

Araştırma Makalesi / Künye: KÖSE, İsmail, “Doğu Akdeniz’de Soğuk Savaş Dönemi Sovyet Faaliyetleri: Pyadyy Eskadra [Beşinci Filo] ve Türk Boğazları”, *Gazi Akademik Bakış Dergisi (GABD)*, Sayı: 31, Cilt: 16, 2022, s. 59-80

* Doç. Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü. E-mail: ismailkosetr@hotmail.com. ORCID ID: 0000-0002-8489-5088.

cognized as their interest area. Due to problems occurred because of the shortages in the Soviet System, Soviets faced with grave challenges, tried to generate some ship building programs in order to lower that gap. The passage regime in the Turkish Straits which has been put into use by Montreux Convention, affected Soviet Mediterranean policy directly, Soviets struggled to solve that problem by establishing bases on coastline countries. Soviet Mediterranean Fleet Pyadyy Eskadra has been established under above conditions. The aim was to achieve Soviet hegemony in the Mediterranean. Soon after the deployment of Pyadyy Eskadra, Soviets struggled to transform emerging crisis in the south and southeastern Mediterranean coastline countries to empower their basis. Turkey's policy to liberally comment and implement Montreux, contributed continuance of Soviet organic existence in the Mediterranean. The most challenging long lasting problem of Soviet Mediterranean Fleet Pyadyy Eskadra was absence of aircraft carrier. Despite aircraft carrier passage has been prohibited by Montreux, Turkey permitted Soviet aircraft carriers' one way north-south passages which were built in the Black Sea shipyards and named with different classes. In this paper, considering Cold War rivalry conditions, Soviet Mediterranean Fleet Pyadyy Eskadra, Turkish Straits' passage regime and US Mediterranean policies will be analyzed.

Key Words: Pyadyy Eskadra, Aircraft Carrier, Rivalry, Sea Power, Turkish Straits

Giriş

Çarlık Rusyası, Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasından bir ay sonra Türk Boğazları'nın kapanmasıyla sıcak denizlerle bağlantısını kaybetmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın sonuna kadar Rus donanmasının Akdeniz'deki faaliyetleri sınırlı olmakla birlikte 1946 yılından itibaren bu durumun değişmesi için bir dizi savaş gemisi inşa programı uygulamaya konulmuştur. Rus idarecilerin, Çar I. Petro ile başlayan sıcak denizlere inme politikası, buna bağlı olarak Türk Boğazları'na yönelik tutkusu 1798-1815 yılları arasında yaşanan Napolyon Savaşları döneminden günümüze çok fazla değişiklik göstermemiştir. Bu durum İkinci Dünya Savaşı sonrasında BM Genel Kurulu'nda konuşma yapan Sovyet Dışişleri Komiseri Andrey Vişinski tarafından şu sözlerle ifade edilmiştir: "Kremlin'de ister bir çarlık hükümeti ya da bir komünist hükümet bulunsun, Karadeniz'e girecek yabancı savaş gemilerinin yaratacağı etki aynıdır, değişmez".¹ Türk Boğazları ile ilgili geleneksel Rus politikasını ilan eden söz konusu açıklama, Karadeniz, Türk Boğazları ve Akdeniz dahil güney denizlerine yönelik entegre dış politikanın tarihsel özetidir.

Çarlık, Sovyet ve Soğuk Savaş sonrası Rusya Federasyonu için Boğazlar ve Akdeniz yaşamsal önemde bir bölgedir. Deniz gücü ile hegemon güç arasında ontolojik olmanın yanında karşılıklı korelatif ilişki vardır. Bu gerçek tarihsel olgular tarafından da birçok kez teyit edilmiştir. İngiltere'nin 17. yüzyıl başında başlayıp, denizlerde üç asır süren hegemonyası örneğinde de görüldüğü üzere denizlerde kudretli olmak gerek kıtasal gerekse küresel başat aktör olmak için ön koşuldur.² Bir devletin deniz gücü: Donanma Bü-

1 İhsan Gürkan, "Boğazların Önemi ve Karadeniz Stratejisi", *Cumhuriyet*, 21 Ocak 1992. s. 15.

2 Richard T. Ackley, "The Soviet Navy's Role in Foreign Policy", *Naval War Collage Review*, Vol. 24, No. 9 (May, 1972). s. 48-49.

yüklüğü (sayı ve tonaj) (DB), Donanmanın Niteliği (teknolojik üstünlük, kapasite) (DN), Faaliyet Gösterilen Deniz Coğrafyası/Mavi Vatan (FGDC) ve Donanma Gücü'nden (DG) oluşur ve bu bileşenler bir bütün halinde [DB+D-N*FGDC=DG] formülüyle değerlendirilir. Formül, Soğuk Savaş (SS) dönemi Sovyetler Birliği'ne uygulandığında: (1) Kuzey Filosu (2) Baltık Filosu (3) Karadeniz Filosu (4) Pasifik Filosu olmak üzere birbirinden uzakta dört farklı ana üsse dağılmış olan Sovyet Donanması'nın Soğuk Savaş'ın ilk yıllarında gerek Akdeniz'de gerekse okyanuslarda nitelik ve nicelik olarak rakiplerinin gerisinde kaldığı görülür.³ Bu durumda Türk Boğazları geçiş rejimindeki askerî kısıtlamalar da etkilidir.

Kuzey ya da güney istikameti fark etmeksizin giriş yönünden ve uğraklı ya da uğraksız olmasından bağımsız olarak Türk Boğazları'ndan bir bütün halinde geçiş yapan deniz araçlarına izin verilen sürat hava koşullarına da bağlı olarak ortalama asgari 10 knot; azami 12 knot'tur. Söz konusu limitler çok az toleransla sabit olduğundan, deniz vasıtalarının Boğazlara Karadeniz (kuzeyden) veya Ege (güneyden) girmesi fark etmeksizin, normal koşullarda sivil-ticari gemilerin ya da savaş gemilerinin İstanbul Boğazı'ndan 1.5 saat, Marmara Denizi'nden 8 saat ve Çanakkale Boğazı'ndan 3 saat olmak üzere toplam geçiş süresi ortalama 12.5 saattir. Belirlenen limitler dışındaki sürat Boğazlar trafiğinde hareket halinde olan diğer gemilerin seyrini tehlikeye düşürdüğünden Boğazlara giren gemilerin yüksek hızla daha kısa sürede geçişine izin verilmez. Sadece yatay trafik yoğunluğu İstanbul Boğazı'ndan az, Boğaz geçişi daha geniş olduğu için Çanakkale Boğazı'nda azami 13 knot, çok nadiren 14 knot hıza izin verilebilir.

Geçiş koşullarına ek olarak Boğazlar geçişinde sivil gemilerin sayı ve tonajında sınırlama olmamakla birlikte askerî gemiler için belirli kısıtlamalar vardır. Montrö Sözleşmesi'ne (1936) göre Boğazlarda aynı anda azami 15 bin ton ağırlık ve toplam dokuzdan fazla savaş gemisinin bulunması yasaktır. İmzacı olsun ya da olmasın uluslararası bağlayıcı bir Sözleşme olan Montrö'deki koşullar tam olarak uygulandığında toplam 15 bin ton, azami dokuz adet savaş gemisi Boğazlardan geçerken her iki Boğaz girişinden bu gemilerin geçişi tamamlanmadan ek girişe izin verilmez (madde 14). Ayrıca Boğazlardan gece savaş gemisi geçişi de Montrö'nün 13 ve 14. maddeleriyle yasaklanmıştır ve keza boğaz geçişinin de ortalama 1/2 günde tamamlanabilmesi savaş gemilerinin geçişini sınırlandıran diğer önemli faktörlerdir.

Montrö ile yürürlüğe konulan *erga omnes* kısıtlamalar Sovyet Akdeniz Beşinci Filosu *Pyadyy Eskadra*'nın planlama ve kuvvet yapılanmasında etkili olmuştur. Akdeniz'de varlık göstermeye yönelik girişimler uygulamaya konulurken; denizaltı geçişi ve uçak gemisi geçişlerindeki yasak ve limitlere ek olarak bir günde geçilebilecek savaş gemisi sayısındaki sınırlamalara da uymak zorunda kalmışlardır. Kısıtlamalara rağmen Sovyetler, Doğu Akde-

giz

Akademik
Bakış

61

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

3 Clayde A. Smith, "Constraints of Naval Geography on Soviet Naval Power", *Naval War Collage Review*, Vol. 27, No. 2 (September-October, 1974). s. 46, 48.

niz'de varlık gösterip, Batı Dünyası ile rekabet edebilmek için *Pyadyy Eskadra*'yı oluşturmuşlardır. Bu çalışmada *Pyadyy Eskadra* adı verilen Sovyet Beşinci Filosu'nun Doğu Akdeniz'deki faaliyetleriyle, NATO ve ABD ile rekabeti Türk Boğazları geçiş rejimi tartışmaları eşliğinde ele alınarak irdelenecektir.

II. Dünya Savaşı Sonrasında Sovyet Deniz Politikası

Son yüzyılda gerçekleşen teknolojik gelişmelerin sağladığı olanakların doğal sonucu olarak bir devletin küresel ölçekte deniz gücüne dönüşebilmesi için organik hava kuvvetine, diğer ifadeyle denizde üslenmiş hava araçlarına sahip olması gerekir. Bu durumun farkında olan Josef Stalin İkinci Dünya Savaşı'nın hemen ertesinde denizlerde varlık gösterip, Amerikan meydan okumasına yanıt verebilmek amacıyla geniş kapsamlı bir savaş gemisi inşa programı başlatmış, öncelikli olarak dört adet uçak gemisi inşası projesini uygulamaya koymuştur. Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde ABD'de USS *Pennsylvania*'nın modifiye edilmesiyle 1911 yılında geliştirilen uçak gemisi teknolojisi⁴ kombine şekilde uzun vadeli yatırım, ar-ge, iyi eğitilmiş personel, vardiya sistemine uygun sayı ve donanım ihtiyacı duyar. Bu nedenle Sovyetlerin uçak gemisi inşa projesi planlandığı şekilde uygulanamamış, ara formül olarak *Sverdlov* sınıfı kruvazörlerin üretilmesine öncelik verilmiştir.⁵

Uçak gemisi inşasının sonraki yıllara bırakılması sonucunda yapılan yeni planlamaya göre; çok sayıda denizaltı, destroyer ve kruvazör üretilmesi öngörülmüştür. Programın ilk kısmı olan 1948-1949 yılları arasında *Sverdlov* sınıfı 20 bin tonluk hafif kruvazör ve *Skorrry* sınıfı destroyerlerle, savaş sonrası dönemin ilk uzun-menzilli denizaltıları inşa edilmiştir. Kapsamlı savaş gemisi inşa programına karşın uçak gemisi yapımı konusunda gerekli somut adımlar halen atılmadığından Stalin döneminde Sovyet denizciliği kıtasal vizyonda sınırlı kalmıştır.

Stalin sonrasında iktidara gelen Nikita Kruşçev döneminde Sovyetler, 1955 yılından itibaren denizlerde kıtasal güç rolünden küresel hegemon aktöre dönüşmeye yönelik adımlar atmaya başlamıştır.⁶ Sovyetler'in bu adımı birbirini tamamlayan olgular eşliğinde Türk Boğazları'nın öneminde çarpıcı etkisi yapmıştır. Donanma ile entegre görev yapabilecek organik hava gücüne sahip olunamamasından kaynaklanan stratejik eksikliğin giderilebilmesi amacıyla Kruşçev tarafından 1954 yılında Sovyet gemi inşa programı ile eş zamanlı olarak uçak gemisi inşa programı da yeniden gündeme alınmıştır. Böylece Sovyet denizciliğinde küresel düzeye geçilmesi için öncü

4 USS *Pennsylvania* (Armored Cruiser #4), later USS *Pittsburgh* (CA-4), <https://www.history.navy.mil/content/history/museums/nmusn/explore/photography/ships-us/ships-usn-p/uss-pennsylvania-armored-cruiser-4-uss-pittsburgh-ca-4.html> (26 Eylül 2022 tarihinde erişildi).

5 Yılmaz Usluer, "Tiflis Gemisi Boğazlardan Geçer mi?", *Cumhuriyet*, 12 Mart 1990. s. 6.

6 *Soviet Navy, Intelligence and Analysis During the Cold War*, CIA, Washington, 6 Sept. 2017. s. 7-11.

adımlar atılmıştır. Bir yıl sonra, 1955 senesinde küresel ölçekli politikaların uygulanabileceği düzeyde, okyanuslarda sefere uygun savaş gemilerinin geliştirilmesine yönelik program uygulamaya konulmuştur. Küresel aktör olma kararıyla aynı yılda yoğun bir denizaltı inşa programı başlatılmıştır. Uçak gemisi inşası kısa sürede gerçekleştirilemeyeceğinden geçici bir tedbir olarak Batı Bloku'ndan gelen tehdidin denizaltılar ve karada üslenmiş uçar birlikler vasıtasıyla karşılanmasına karar verilmiştir. Uçak gemilerinin hizmete alınmasıyla Sovyet deniz gücünün hava gücüyle entegre bir şekilde organik kuvvet hüviyeti kazanması planlanmıştır. Uçak gemilerinden kaynaklanan boşluğu doldurmak amacıyla 1961 yılından itibaren nükleer denizaltılara karşı, denizaltı savunmasına uygun kruvazörlerin üretilmesine öncelik verilmiş, bu amaçla *Moskova* sınıfı kruvazörler geliştirilmiştir.⁷

Elimizdeki arşiv vesikalarından Stalin ve daha sonra Kruşçev tarafından gündeme alınan savaş gemisi inşa programının ilk planlamada Doğu Akdeniz'de Amerikan Altıncı Filosu gücünde daimi bir filo kurmaya yönelik olup olmadığını kesin olarak saptamak olanaksızdır. Buna karşın yeni inşa programları uygulamaya konulduğu esnada Doğu Akdeniz'deki Amerikan askerî varlığının uzun süredir Sovyetler'i tedirgin ettiğini bilmekteyiz. Bu saptamayı destekler şekilde değişen Sovyet deniz stratejisinin ilk hedefi Doğu Akdeniz olmuştur.⁸ Böylece *Pyadyy Eskadra*'nın kurulması için Stalin sonrasında ikinci icracı adım Kruşçev tarafından atılmıştır. Uçak gemisi programı ile birlikte nükleer güçle çalışan, füze rampasına sahip denizaltı ve destroyerlerin de üretimine başlanmıştır. Sovyetlerin Akdeniz'deki askerî varlığı karşıt güç ABD ile benzer şekilde askerî olduğu kadar ticari hedeflerin de bir sonucudur. Bu nedenle, askerî gemilerle birlikte ticaret gemisi yapımına da hız verilmiştir. Sovyet ticaret filosunun toplam tonajı İkinci Dünya Savaşı sonrasında 3.6 milyon tondan dört senede üç kat artarak 1949 yılında 9 milyon tona ulaşmıştır. Geliştirilen projeksiyonlarda Sovyet ticaret filosunun tonajının 1980 yılında 20 milyon ton gibi esaslı bir büyüklüğe ulaştırılması hedeflenmiştir.⁹ Gerek askerî gerekse ticari alanda yükselen Sovyet deniz gücü, kaçınılmaz olarak Boğazlardaki trafiğin de her geçen yıl daha da artmasına neden olmuştur.

Boğazlardan geçen Sovyet ticaret gemilerinin toplam tonajı 1955 yılında yaklaşık 1,2 milyon civarındayken, bu rakam 1972 senesinde 16,6 kat artarak yıllık yaklaşık 20 milyon tona, ertesi yıl 1973 senesinde 1.5 kat artarak 30 milyon küsur tona yükselerek Boğazlardaki ticari trafiğin %43'üne ulaşmıştır. Bu dönemde Boğazlardan savaş gemileri hariç yıllık ortalama 15 bin adet gemi geçmektedir.¹⁰

Gemi inşa programına ek olarak, eldeki olanaklar ve olanaksızlıklar

7 Usluer, a.g.m., s. 6.

8 Melvin D. Blixt, "Soviet Objectives in the Eastern Mediterranean", *Naval War Collage Review*, Vol. 21, No. 7 (March, 1969). s. 5.

9 A.g.m., s. 17.

10 *TBMM TD*, B. 133, O. 2. 25 Temmuz 1973. s. 645-646.

değerlendirilerek, Doğu Akdeniz’de ABD ölçeğinde varlık gösterebilmek için kıyı ülkeleriyle yakın ilişkiler geliştirilmiş, bu devletlerde lojistik üsler kurabilmeyi hedefleyen faaliyetler yoğunlaştırılmıştır. Belirtilen amaca yönelik ilk somut teşebbüs, 1955 yılında Suriye’deki iç karışıklıkların sağladığı fırsat sayesinde olmuştur. Ortaya çıkan koşulları değerlendiren Sovyetler Birliği, Türkiye’ye karşı koruma sağlama vaadiyle Suriye’ye askerî yığınak yapmıştır. Bu kapsamda Suriye’ye gönderilen Sovyet uçakları Türk radarlarının erişimi dışında kalan 15.240 m. irtifada uçarak, Türk hava sahasını izinsiz kullanmış, gerekli malzemenin bir kısmı Suriye’deki yeni üslere nakledilmiştir. Sovyetlerin Türk hava sahasını izinsiz kullanmaya yönelik faaliyetleri bölgeye konuşlu Amerikan radarları tarafından tespit edilmiştir. Suriye’de güçlenen Sovyet varlığı Doğu Akdeniz’deki Amerikan çıkarlarını da tehdit ettiğinden 1956 yılı sonunda Türkiye’ye yüksek irtifa kapsama alanı olan radarlar gönderilmiş, erken tespit için bu radarların Karadeniz kıyısına kurulmasına karar verilmiştir.¹¹ Böylece, izinsiz uçuşlar engellenirken ABD, Sivastopol’da bulunan ana donanma üssü dâhil Karadeniz’in kuzey kıyısındaki Sovyet faaliyetlerini de kolaylıkla takip edebilir hale gelmiştir.

Radar sistemlerinin kurulmasının hemen ertesinde Ekim ayında yaşanan Süveyş Krizi, Sovyetler’in Doğu Akdeniz’e inmesi için yeni fırsatları beraberinde getirmiştir. Böylece Mısır ve Suriye’deki Sovyet varlığı güç kazanmıştır. Süveyş Krizi esnasında silah taşıdıkları için iki Sovyet gemisinin Boğazlardan geçişine izin verilmemiştir. Gemilerden birisi Boğaz geçişi sırasında karaya oturmuş, diğeri ise belirlenen rotadan saparak denizaltı engel ağlarına zarar vermiştir.¹² Bunun üzerine Montrö Sözleşmesi’nin 2. maddesi kapsamında ve uluslararası hukuka uygun bir şekilde gemiler alıkonulmuştur. Uygulama Moskova’yı rahatsız etmiştir. Kasım ayı başında, Cenevre’de, Sovyetler, ABD, İngiltere ve Fransa arasında yapılan toplantılarda Sovyet Dışişleri Komiseri V. Molotov, spesifik olarak Türk Boğazları’ndan bahsetmeden dört büyük devletin uluslararası boğazlardaki kısıtlamaları kaldırmalarını talep etmiştir¹³ Molotov’un Türk Boğazları geçişinde uygulanan kısıtlamalardan kurtulmaya çalıştığı açıktır. Ankara, Molotov’un talebini Boğazlarla ilgili Sovyet isteklerinde üçüncü aşama olarak değerlendirmiştir. Yerleşik teamüllere aykırı bu istek çok fazla ilgi görmeden gündemden düşmüştür.

Türk Boğazları geçişindeki tonaj, sınıf kısıtlamaları, savaş ya da yakın savaş tehdidi halinde Boğazların kapanacak olması gibi nedenlerle Sovyetler’in Akdeniz’de kesintisiz, sürdürülebilir varlık gösterebilmesi için uçak gemilerine ihtiyaç vardır. Uçak gemisi inşa ve geliştirme çalışmaları Stalin tarafından başlatılıp söz konusu program ilerleyen yıllarda ertelenmiştir.

11 *FRUSDP, 1955-1957. Soviet Union, Eastern Mediterranean (1955-1957)*, Vol. XXIV, Government Printing Office: Washington, 1989. s. 698-700.

12 Baxter R. R. and Jan F. Triska, *The Law of International Waterways*, Harvard University Press: Massachusetts, 1964. s. 163.

13 *Cumhuriyet*, “Boğazlar için Çenevre’de Yeni Rus Teklifi”, 11 Kasım 1955. s. 1, 3.

Kruşçev tarafından yeniden gündeme alınan program henüz tamamlanamadığından Sovyet deniz gücü uzaydaki başarılarla rağmen bu dönemde Batı Blok’u NATO donanma gücünün açık ara gerisindedir. Doğu Akdeniz’in güneyinde varlık gösterip üs kurma çalışmaları, Sovyetler’in oluşturmayı planladıkları deniz ağı ve entegre organik hava gücü için yeterli değildir.

Soğuk Savaş’ın ikinci yirmi yılı dolarken deniz kuvvetleriyle entegre organik hava gücü kuramamış olan Sovyetler, Suriye’ye ek olarak Balkanlara ve Avrupa’ya yakın, Doğu ve Orta Akdeniz’e erişimi kolay, güvenli bir üsse ihtiyaç duymuştur. Yapılan çalışmalar sonrasında ilk donanımlı üssün Adriyatik kıyısında Arnavutluk’un Avlonya şehrinde kurulmasına karar verilmiş, üs inşası için Arnavutluk ile anlaşma imzalanmıştır.¹⁴ Avlonya’da kurulacak Sovyet deniz üssünün inşası için gerekli teknik malzeme ve ekipman ivedilikle nakledilmiş, ekipmanın montajı tamamlandıktan sonra Avlonya Sovyet donanma üssü faaliyete geçmiştir.

Adriyatik yakınlarındaki üs faaliyetleri tarihte ilk değildir. Sovyetler Birliği’nin selefi Çarlık Rusyası da Napolyon Savaşları döneminde, 1798-1807 yılları arasında, bu bölgede Kotor ve Yedi Ada Cumhuriyeti’ni kullanarak bir üs oluşturmak istemiş, fakat İngiltere ile Fransa’nın engellemesi yüzünden bu girişim başarılı olamamıştı.¹⁵ Yaklaşık bir buçuk asır sonra bu sefer Sovyetler, Adriyatik’te bir üs ve gemi montaj platformu kurma yolunda önemli ilerleme kaydetmiştir.

Avlonya üssündeki çalışmalar sürerken, Doğu Akdeniz kıyısında Suriye’nin Lazkiye kentindeki üs ile bağlantı kurulmasına da önem verildiğini *Sverdlov* sınıfı kruvazör *Zhdanov*’un 1957 yılında Yugoslavya’nın Split Limanı’nı ziyaret edip, buradan Suriye’nin Lazkiye Limanı’na gitmesinden anlaşılmaktadır. Aynı yılın Ekim ayında *Kuibishev* ve iki destroyer Karadeniz’den gelip Boğazlardan geçerek Split Limanı’na demirlemiştir. Avlonya, Sivastopol, Lazkiye, Split limanlarında kurulan üs ve bağlantı noktalarının yardımıyla Akdeniz’de artan Sovyet varlığıyla paralel olarak Mısır kıyısında da üsler kurulması için girişim başlatılmıştır.¹⁶ Yoğunlaşan faaliyetler neticesinde Boğazlardan 1957 yılında geçen Rus savaş gemisi sayısında artış dikkat çekmektedir. Sovyetler’in gerek Doğu Akdeniz gerekse Akabe Körfezi çevresinde artan etkinlikleri Ankara tarafından da yakından takip edilmiştir.¹⁷ Aynı yılın Haziran ayı başında bir İngiliz filosu Montrö’nün izin verdiği tonaj ve tipte gemilerle Karadeniz’e geçerek burada devriye görevi yapmış, Karadeniz’deki Türk limanlarını da ziyaret ederek 21 günlük süre sonrasında Akdeniz’e geri dönmüştür.¹⁸

14 Philippe Masson, vd., “The Soviet Presence in the Mediterranean: A Short History”, *Naval War Collage Review*, Vol. 23, No. 5 (January, 1971). s. 63.

15 George W. Southgate, *European History 189-1960*, London: J. M. Dent and Sons Ltd., 1964. s. 39.

16 Masson, a.g.m., s. 63-64.

17 Numan Menemencioglu, “Etrafımızda Neler Geçiyor”, *Cumhuriyet*, 30 Haziran 1957. s. 2.

18 *Cumhuriyet*, “Bir İngiliz Filosu Karadenize Çıkacak”, 23 Mayıs 1957. s. 1, 5.

gors

Akademik
Bakış

65

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

Avlonya'daki üssün faaliyete geçmesiyle Sovyet Doğu ve Orta Akdeniz donanma faaliyetlerinde artışın sıklet merkezi Adriyatik kıyılarına kaymıştır. Avlonya üssü hazır hale geldikten sonra 1958 yılı Ağustos ayında Baltık'taki üstün "W" sınıfı 1.100 tonluk denizaltı, inşa/montaj platformu *Atrek* ile birlikte Avlonya Limanı'na gönderilmiştir. Ertesi yıl aynı sınıf dört denizaltı daha Baltık filosundan Avlonya'ya gönderilmiştir. Keza Karadeniz'de bulunan *Don* sınıfı yeni 10 bin tonluk inşa/montaj platformu da Avlonya'ya gönderilmiştir.

Avlonya üssü Karadeniz'den gönderilen Sovyet gemileri - tarafından pek çok kez ziyaret edilmiştir. *Sverdlov* sınıfı 20 bin tonluk *Mikhail Kutuzov* kruvazörü 1957; 15 bin tonluk *Kubishev* kruvazörü ise 1960 yılında Boğazlardan geçerek Avlonya'daki üsse gelmiş, Akdeniz'de devriye görevi yapmıştır. Bu dönemde Akdeniz'deki Sovyet aktiviteleri gerek Sovyet ordusunda CIA adına çalışan ajanlar gerekse U2 uçakları, Türkiye'nin Karadeniz kıyısına kurulan radarlar ve diğer teknik olanaklarla ABD tarafından yakından izlenmiştir.¹⁹ Sovyet deniz faaliyetlerini ve Karadeniz kıyısındaki savaş gemisi inşa çalışmalarını yakından izleyip, yakın sularda varlık gösterebilmek amacıyla Altıncı Filo'ya bağlı sekiz gemiden oluşan bir Amerikan filosu 1958 yılı Kasım ayında İstanbul'a gönderilmiştir.²⁰ Doğu Akdeniz'de konuşlu filoda görevli bir İngiliz kruvazörü de altı ay sonra 1959 yılı 16 Nisan'ında İstanbul'a gelmiştir.²¹

Amerikan ve İngiliz donanmasının gerek Boğazlarda gerekse Karadeniz'de artan faaliyetleri ile Doğu Akdeniz'de yoğunlaşan Amerikan ve İngiliz donanma hareketliliği Moskova'yı rahatsız etmiştir. Sovyetlerden gelecek olası itirazların önünü almak için Boğazlardan geçen müttefik savaş gemilerinin gerek Türk sularında bulunmasının gerekse Karadeniz'e çıkışlarının Montrö Antlaşması'nın hükümlerine aykırılık göstermeyecek şekilde gerçekleştirilmesine özen gösterilmiştir.²² Artan gemi trafiği deniz kazalarını da beraberinde getirmiştir. Örneğin İstanbul Boğazı'nda 14 Aralık 1960 günü Yunan tankeri ile çarpışan Yugoslav bandıralı Peter Zoraviç isimli kuru yük gemisi, ikiye bölünerek batmıştır.²³ Boğazlar geçişindeki sorunlara karşın Sovyetlerin donanma gücünü artırma ve küresel ölçekte hegemon kudrete sahip organik hava kuvveti kurma çalışmaları devam etmiştir. Sovyet lideri Kruşçev, 1960 yılı başından itibaren Doğu Akdeniz'deki Amerikan gücünü etkili şekilde dengelemeye karar vermiştir. Bu karar yeni Sovyet deniz gücü doktrini ile de uyumlu olmuştur. Ancak daha önce de ifade edildiği üzere Doğu Akdeniz'deki Sovyet etkinlik ve varlığı büyük oranda başta Türk Bo-

19 *Soviet Navy, Intelligence and Analysis During the Cold War*, CIA, Washington, 6 Sept. 2017. s. 13-18.

20 *Cumhuriyet*, "Amerikan Donanması Limanımızda", 4 Kasım 1958. s. 2.

21 *Cumhuriyet*, "Bir İngiliz Kruvazörü Geldi", 17 Nisan 1959. s. 5.

22 Potshveriya, B. M., "Rusya-Türkiye İlişkilerinde Boğazlar Sorunu", *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya*, (der. Gülten Kazgan ve Natalya Ulçenko), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayını: İstanbul, 2003. s. 93.

23 *Cumhuriyet*, "Yanan Tanker İkiye Bölündü", 8 Şubat 1961. s. 1.

ğazları olmak üzere dar suyu geçişlerine bağımlıdır. Balkanlar'daki gelişmelerin de etkisiyle Avlonya'daki üsse yapılan kapsamlı yatırım ve nakliyata karşın Sovyetler'in Akdeniz hâkimiyet girişimleri özellikle Türk Boğazları ile Adriyatik'te başarılı olamamıştır. Sovyetlerin Arnavutluk ile ilişkilerinin bozulması üzerine, Avlonya'da 1958 yılında kurulan üs kapatılmış inşa/montaj platformu ve dört denizaltı 1961 yılı Mayıs ayında Baltık'taki üslerine geri dönmüştür. Ancak *Atrek* platformu ve diğer denizaltılar Arnavutluk'a bırakılmıştır.²⁴ Bu denizaltılar bir süre Arnavutluk tarafından kullanılmıştır.

Avlonya'da kurulan üssün beklentileri karşılamayacağını görüldüğü esnada Süveyş Krizi'nin ortaya çıkardığı sorunlar ile boğuşan Suriye ve Mısır Sovyetlere Akdeniz'deki askerî varlığını güçlendirmek için aradığı fırsatı sağlamıştır. Akdeniz çevresindeki devletlerin 1960'lı yıllardan itibaren yaşadığı krizler Sovyetler için elverişli bir ortam ortaya çıkartmıştır. Son gelişmeler, yaklaşık 15 yıldır yürürlüğe konulan denizlerde rekabet ve varlık göstermeye yönelik politikalar, Moskova'daki karar alıcılara çok daha kapsamlı bir programa ihtiyaç duyduklarını göstermiştir. Sovyet Akdeniz Beşinci Filosu olan *Pyadyy Eskadra* söz konusu faaliyetlerin programlı bir çerçeveye oturtulabilmesi için bu dönemde yapılandırılmıştır. *Eskadra*'ya yönelik çalışmalara ek olarak anakara Rusya'dan uluslararası sular yönünde 12 mil uzanan bir kuşak güvenliği stratejisi geliştirilmiştir. Oluşturulan bu güvenlik kuşağının korunması donanmanın sorumluluğuna bırakılmıştır.²⁵

Sovyetler'in Batı Berlin'e tekrar abluka uygulama tehditleri karşısında 1961 yılı Temmuz ayında NATO üyesi devletlerin dışişleri bakanları bir araya gelerek bu tür bir olasılık durumunda alınacak tedbirleri görüşmüştür. Batı Berlin'de abluka uygulanması durumunda oldukça sert sayılabilecek bir tedbire, Türk Boğazları ve Baltık Denizi'nin kapısı Skajerrak Boğazları'nın Sovyet askerî ve sivil gemilerine kapatılarak Sovyetler'in kuzey ve güneyde denizden abluka edilmesine karar verilmiştir. Bilindiği gibi Montrö Sözleşmesi'nin 19-21. maddelerine göre Sovyetler'in Boğazlardan geçişinin engellenebilmesi için savaş durumu ya da yakın savaş tehdidi gereklidir. Norveç, İsveç ve Danimarka arasında bulunup Baltık ile Kuzey Denizi'ni birbirine bağlayarak açık denize erişim sağlayan Skajerrak Boğazı ise her durumda seyrüsefere açıktır. Toplantıda alınan karar basına sızdırılmış, NATO'nun kararlılığının görülüp, olası ablukadan vazgeçilmesi amaçlanmıştır.²⁶ Buna karşın Moskova tarafından Berlin Duvarı inşa edilerek Doğu Almanya ile Batı Almanya arasında bariyer konulmuştur. Batı İttifakı, duvar meselesini büyütmemeyi tercih ettiğinden Boğazlarda uygulanması düşünülen abluka rafa kalkmıştır.

Son krizde de görüldüğü gibi Sovyet Donanması'nın açık denizlere, okyanuslara ulaşımı büyük oranda dar suyollarından ya da kanallardan geçilebilir gerçekleştirilebilir. Türk Boğazları da dâhil bu kanalların büyük bir

24 Masson, a.g.m., s. 64.

25 Ackley, a.g.m., s. 50.

26 *Cumhuriyet*, "Batılılar Mukabil Tedbirler Düşünüyor", 31 Temmuz 1961. s. 1, 5.

kısmı doğrudan Sovyetler'in denetiminde değildir. Türk Boğazları'ndan barış döneminde kıyıdaş olsun olmasın uçak gemisi geçişi, kıyıdaş devletlerin tamir ya da satın alma hariç denizaltı geçişi ve savaş ya da yakın savaş tehdidi döneminde savaş gemisi geçişi yasaktır. Bu durumda Sovyetler'in Karadeniz ve Baltık filoları ne kadar güçlü olurlarsa olsun, geniş yayımlı bir çatışma ya da savaş durumunda her iki flonun da açık deniz çıkışı esaslı bir sorundur. Özellikle Akdeniz'e çıkış Türk Boğazları kapatılarak NATO tarafından engellenebilecektir. Bu durumda Sovyet filosu Karadeniz'e hapsedilecektir. Bloke edilme ihtimaline ek olarak Küba Füze Krizi esnasında 1962 senesi Eylül ayında, güçlü bir donanmanın uygulayacağı ablukanın ne derecede etkili olacağını Sovyetler bizzat tecrübe etmiştir.²⁷ Söz konusu gelişmelerin de etkisiyle Sovyetler küresel stratejilerinin başarısı için açık denizlerdeki hâkimiyetlerini tahkim etmek mecburiyetinde olduklarını bir kez daha görmüşlerdir.

Soğuk Savaş döneminde 1962 yılından itibaren *détant* dönemine geçmiştir. Bilindiği üzere 22 Ekim 1962 tarihinde yaşanan Küba Füze Krizi'nde ABD, Türkiye'nin haberi olmadan Sovyetler ile pazarlık yapmış ve Türkiye'de bulunan füzelerini geri çekmeyi kabul etmiştir. Füzelerin geri çekilmesi önerisi 27 Ekim tarihinde Kruşçev'den gelmiş, teklif ABD tarafından kabul edilmiştir.²⁸ Bu dönemde Ankara'da, Boğazların gerek Avrupa'nın güney güvenliğinin gerekse Ortadoğu petrolünün korunmasında esaslı bir rol üstlendiği düşünülmektedir.²⁹

Her ne kadar Avlonya'daki üs kapatılmış olsa da 1960-1963 yılları arasındaki dönemde çok sayıda ve farklı sınıflarda Sovyet savaş gemisi Karadeniz'den inip Boğazlardan geçerek ya da tersi yönde Karadeniz'e girerek Doğu Akdeniz'de faaliyet göstermeyi sürdürmüştür. Sovyet gemileri bazen tek başına seyir yapmış, bazen de filo halinde Ege'de çeşitli eğitim tatbikatları gerçekleştirmiştir. Bu görevlere ek olarak; *Sverdlov* sınıfı kruvazör ve 1.700 tonluk *Riga* sınıfı iki destroyer 1962 yılı Eylül ayında Boğazlardan geçerek Süveyş Kanalı'na inmiştir. Sovyetler, 1964 yılından itibaren ilk defa Akdeniz ve Doğu Akdeniz'de birkaç hafta süreyle kalabilecekleri devriye görevleri oluşturmuştur.³⁰ Aynı yılın Ağustos ayında güvertesinde dört keşif uçağı bulunan bir Sovyet şilebi Boğazlardan geçmiştir.³¹ Montrö (15. madde), geçiş esnasında keşif uçakları güverteden kalkmamak koşuluyla bu tür geçişlere izin vermektedir.

Sovyetler'in ivme kazanan faaliyetlerine karşı Doğu Akdeniz'deki varlığını güçlendirmek isteyen ABD, *Neptün* ve *Polaris* sınıfı denizaltıları bu bölgeye göndermiştir. *Polaris*ler ilk olarak 1963 yılı Mart ayında Doğu Akde-

27 *MRBM Lunch Site 2*, <https://www.ourdocuments.gov/doc.php?flash=false&doc=94#> (18 Nisan 2020 tarihinde erişildi)

28 *CLA Report, The Soviet Missile Base Venture in Cuba*, 17 February 1964. s. 98-106, 118-120.

29 *Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi [TBMM TD]*, B. 12, O. 04. 17 Şubat 1963. s. 212-213.

30 Masson ,a.g.m., s. 64.

31 İsmet Giritli, "Silah Yüklü Şileplerin Boğazlarımızdan Geçmesi", *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1964. s. 2.

niz'de görevlendirilmiş, bunun üzerine Sovyetler yaşam alanı kabul ettikleri Akdeniz'deki Amerikan varlığına karşı tedbir almaya karar vermiştir. Görevlendirme sonrasında balistik füze taşıyan *Polaris* sınıfı *USS Sam Houston* denizaltısı ilk defa 14 Nisan 1963 tarihinde İzmir limanına gelerek, Doğu Akdeniz'deki devriye faaliyetlerine katılmıştır. Akdeniz'deki Sovyet çıkarları bir yana *USS Sam Houston*'a monte, Japonya'ya atılanlardan çok daha büyük güçte başlık taşıyabilen A-2 füzelerinin menzili 2.800 km, A-3'lerin menzili ise 4 bin km'dir.³² Doğu Akdeniz'deki *Polaris* sınıfı denizaltıdan fırlatılacak bir füze çok rahatlıkla Moskova veya Leningrad'ı (günümüzde St. Petersburg) vurabilecektir. Moskova aslında *Polaris* tehdidiyle 1961 yılı ortalarında kuzey kıyıları açığında devriye görevindeki *USS George Washington* denizaltısı vasıtasıyla yüzleşmiştir. Fakat Doğu Akdeniz'deki *Polaris*ler sadece Sovyet başkentini değil, tarihsel yaşam alanı Akdeniz'deki Sovyet varlığını da tehdit etmeye başlamıştır. Ayrıca Doğu Akdeniz ile Sovyetler arasında Türk Boğazları bulunduğu buradaki Sovyet hedefleri kuzeydekilerden daha savunmasızdır.³³

Polaris sınıfı denizaltıların devriyeye katılmasıyla Doğu Akdeniz'in İkinci Dünya Savaşı sonrasında bir NATO gölü olma özelliği perçinlenmiştir. Bu durum *Pyadyy Eskadra*'nın kuruluşuna giden süreci tetiklemiştir. Akdeniz'deki ABD Altıncı Filosu'na ek olarak; Türk Boğazları ve Cebelitarık boğazları NATO'ya üye ülkelerin denetiminde olduğu için Batı Bloku bu devasa denizin iki ucunu kontrol etmiştir. Ayrıca İspanya'nın Rota; İtalya'nın La Maddalena, Napoli ve Yunanistan Girit'teki Souda Bay üssü bu kontrolü arttırmıştır. Özellikle ABD başta olmak üzere NATO'ya üye ülkelere ait uçak gemilerinden havalanan uçaklar Türkiye, Yunanistan, İspanya ve İtalya'daki hava üslerine inebilmektedir. Bu uçaklar nükleer bomba taşıyabilme özelliğinde olduklarından ABD Altıncı Filosunun Balkanlar ile güney Rusya'yı çevreleyen ortalama 1.600 km. yarıçapında bir alanı tehdit edebilmesine sebep olmuştur.³⁴ Tehdidi dengeleyebilmek için Sovyetler ya bir an önce organik özellikte deniz gücü ile entegre organik hava gücü kuracaklar ya da Doğu Akdeniz başta olmak üzere okyanusların büyük kısmındaki hâkimiyeti ABD'ye bırakacak ve yenilgiyi kabul edeceklerdir. Moskova için tek çıkar yol etkili, sürdürülebilir, bir deniz gücü oluşturup, özellikle de Doğu Akdeniz'de sürekli görev yapacak bir filo kurmaktır.

Pyadyy Eskadra'nın (Beşinci Filo) Kurulup Aktif Faaliyete Geçmesi

Pyadyy Eskadra tam anlamıyla faaliyete geçmeden önce Akdeniz'deki Sovyet gücü: bir amiral kruvazörü; denizden havaya füze atabilen bazen bir bazen iki savaş gemisi ve eskortları ile sayıları tam bilinmeyen denizaltılardan

32 Lyle J. Goldstein and Yuri M. Zhukov, "A Tale of two Fleets: A Russian Perspective on the 1973 Naval Standoff in the Mediterranean", *Naval War Collage Review*, Vol. 57, No. 2 (Spring, 2004). s. 32.

33 A.g.m., s. 32.

34 A.g.m., s. 32.

oluşmaktadır. Her donanmada olduğu gibi Sovyet Akdeniz gücündeki savaş gemilerinin 1/3'ü (üçte biri) aktif görevdeyken; diğer 1/3'lük kısım eğitim tatbikatında, kalan kısım da tamir ve bakımda bulunmuştur. Filoda görevlendirilen gemiler dört aylık periyodlarla görev yapmıştır. Vardiya düzeninde, sıralı değişim usulüyle gerçekleştirilen devriyeler sayesinde Sovyetler Akdeniz'de sürekli güç bulundurur hale gelmiştir.³⁵ Gerek lojistik, iletişim hatlarının hazırlanması gerekse yeni teknolojiye sahip denizaltı ve su üstü savaş gemilerinin inşasının ilk etabının tamamlanmasıyla gecikmeli de olsa 1966 yılında *Pyadyy Eskadra* Doğu Akdeniz'de aktif olarak görev yapmaya başlamıştır. Daha önce de ifade edildiği üzere *Eskadra*, ABD'nin Akdeniz'deki deniz gücüne karşı denge sağlayabilmek amacıyla oluşturulmuştur. ABD, ilk başta *Eskadra*'yı Türkiye, Yunanistan ve İtalya ile birlikte çok uluslu bir güçle NATO şemsiyesi altında dengelemeyi planlamıştır. Ancak Türkiye ile Yunanistan arasındaki Kıbrıs krizi nedeniyle bu plan uygulamaya konulamamıştır.³⁶ *Eskadra* ilk faaliyete geçtiğinde envanterinde uçak gemisi yoktur. Organik hava gücü olmanın önündeki en büyük engeli oluşturan bu açık yeni geliştirilen denizaltılarla kapatılmaya çalışılmıştır.

Sovyetler Birliği, *Eskadra* göreve başladıktan kısa süre sonra İsrail ile Arap ülkeleri arasında yaşanan Altı Gün Savaşı'nı (1967), Mısır ve Suriye'de mevcut üslerin genişletilebilmesi için fırsata çevirmiş, Akdeniz'deki Sovyet gücü takviye edilmiştir. Araplar ile İsrail arasındaki gerginliğin çatışmaya dönüşeceğini öngören Sovyetler Birliği Altı Gün Savaşı başlamadan iki gün önce; 3 ve 4 Haziran'da dört destroyerini Boğazlardan geçirerek Akdeniz'e indirmiştir. Savaş başladıktan sonra ise birisi denizaltı olmak üzere toplam 10 Sovyet savaş gemisi daha Boğazlardan geçerek Akdeniz'e inmiştir. Gemilerin geçişi öncesinde, Montrö'nün *erga omnes* kuralları doğrultusunda daha evvel yapıldığı gibi Moskova tarafından Ankara resmi kanallardan bilgilendirilmiştir. Ortadoğu'da tarihin en büyük krizlerinden birisinin yaşandığı 1967 yılında Sovyet savaş gemileri Boğazlardan toplam 124 geçiş yapmıştır. Bu dönemde, Sovyetler'in Akdeniz'de 10'u denizaltı olmak üzere 46 savaş gemisi daimi görev gücü olarak bulunur hale gelmiştir.³⁷ Sayı olarak ABD'nin gücüne yaklaşan bu rakam, kapasite ve lojistik açısından ise oldukça geridedir. Rutin hale gelen savaş gemisi geçişlerinin 1968 senesi ve sonrasındaki yıllarda Boğazlardan ortalama geçiş sayıları birbirine yakındır.³⁸

Altı Gün Savaşı'ndaki ağır Arap yenilgisi, çözümsüzlüğün çözüm haline geldiği Filistin anlaşmazlığı ve İsrail'in agresif politikaları Sovyetler'e istedikleri fırsatın ikinci aşamasını sağlamıştır. Bilindiği gibi ilk aşama, totaliter Arap idarelerine karşı başlayan halk hareketleri ve bu esnasında yükselen Baasçılık ve Arap kabile şeflerinin otoriter tek adam mutlakiyetçiliğinin

35 Masson, a.g.m., s. 64.

36 Blixt, a.g.m., s. 20.

37 *Kıyı Emniyeti Geçiş Verileri*. <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/turk-bogazlari-gemi-gecis-istatistikleri> (15 Eylül 2021 tarihinde erişildi).

38 *TBMM TD*, 1967 Bütçe Yılı Kesinhesap Kanun Tasarısı Gereğçesi.

yerini asker kökenli diktatörlerin alması esnasında ortaya çıkan karmaşa dönemidir.³⁹

İsrail, Altı Gün Savaşı’nda Araplara karşı kazandığı zaferin verdiği güçle Süveyş Kanalı ve Akabe [Tiran] Boğazı’nın statüsünde değişiklik talep etmiştir. Bu amaçla yapılan Cenevre görüşmelerinde körfezler görüşme kapsamının dışında bırakılarak ele alınmamış, Akabe Körfezi’ne geçiş sağlayan Tiran Boğazı ile ilgili herhangi bir düzenleme yapılmamıştır. Karşı hamle olarak Moskova dokuz uluslararası su geçidinde uluslararası yönetim talep etmiştir. Uluslararası idareye geçmesi istenilen su yolları: Kiel Kanalı, Kattegat ve Skajerrak, Malaka Boğazı, İstanbul ve Çanakkale Boğazı, Tuna Nehri, Cebelitarık ve Panama Kanalı olmuştur. Montrö Sözleşmesi, ABD’yi Karadeniz’den uzak tutmaktadır. Bu nedenle ilk başta Sovyetler’in Türk Boğazları ile ilgili bu öngörüden yoksun talebi hayretle karşılanmıştır.⁴⁰ Benzer talep 1955 senesinde Dışişleri Komiseri Molotov tarafından gündeme getirilmiştir. Ankara, Türk Boğazları’nın da uluslararası yönetim talebine dahil edilmesine sert tepki göstermiştir. Ancak daha sonra bu talebin İsrail ve Amerika’nın taleplerine karşı bir pazarlık kozu olarak öne sürüldüğü iddiaları ortaya atılmıştır. Söylentiler 21 Haziran’da Moskova tarafından basın yoluyla yalanlanmış ve böyle bir talebin söz konusu olmadığı duyurulmuştur.⁴¹ Söz konusu gelişmelerin yaşandığı esnada *Pyadyy Eskadra* Akdeniz’deki faaliyetlerini belli bir sistematiğe oturtmuştur.

Takviye edilen *Eskadra*’da 1967 krizi sonrasında 20 bin tonajlı *Sverdlov* sınıfı kruvazörler görev yapmakta, gemiler zaman zaman yüzeyden havaya füze atabilen tek *Sverdlov* sınıfı gemi olan *Dzerzhinski* ile değiştirilmektedir. Bunlara ek olarak *Pyadyy Eskadra* bir *Kynda* sınıfı kruvazör ya da denizden denize cruise füzesi atabilen *Krupnyy* sınıfı destroyer, bazen üç bazen de dört adet standart *Kotlin* sınıfı destroyer ya da *Kaşın* sınıfı füze destroyeri, üç ya da dört *Petya* ya da *Mirka* sınıfı eskort, üç *Polnocny* ya da *Alligator* sınıfı uçuş pisti olan savaş gemisi, yaklaşık bir düzine uzun-menzilli denizaltı, “N” sınıfı nükleer güçle çalışan karşı taarruz birimi, tankerler ve denizaltı platformları gibi destek gemisiyle güçlendirilmiştir. Deniz piyadeleri ve hafif tanklı amfibi çıkarma gemileri de filoya dâhil edilmiştir.⁴² *Eskadra* görevindeki su üstü gemileri Karadeniz, Baltık ve bazen Kuzey Filosu’ndan gelerek görev gücüne katılmıştır. Denizaltılar, envanterinde 100’den fazla denizaltı bulunan Kuzey Filosu’ndan Akdeniz’e gönderilmiştir. Böylece Sovyetler, Altıncı Filo’dan sonra Tunus sahillerinden Malta’nın Hurd kıyılarına, Kithira Adası’ndan Girit’e kadar olan alandaki en güçlü deniz kuvveti haline gelmiştir. Port Said ve İskenderiye’de de devriye görevi yapıldığından Doğu

görsel

Akademik
Bakış

71

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

39 Adid Davışa, *Arap Milliyetçiliği - Zaferden Umutsuzluğa*, (çev. Lüfi Yalçın), İstanbul: Literatür Yayıncılık, 2004. s. 197-200.

40 Halûk Ülman, “Aykırı Yönden Gelen Öneri”, *Cumhuriyet*, 15 Haziran 1967. s. 1.

41 *Cumhuriyet*, “Moskova ve Ankara’da Boğazlarla ilgili Haberler Yalanlandı”, 22 Haziran 1967. s. 1.

42 Masson, a.g.m., s. 64.

Akdeniz'deki görünürlük de artmıştır. Elde edilen 1980'li yıllara ait veriler 1960-1980 seneleri arasındaki dönemde Akdeniz'de bulunan Sovyet deniz araçlarının sayısının ortalama 90 ile 96 arasında değiştiğini göstermektedir. Bu kadar fazla sayıda farklı sınıf ve özellikle savaş gemisinin Akdeniz'de olması ve yeni Doğu Akdeniz stratejisi Sovyetler'in Boğazları aktif bir şekilde savaş gemisi geçişi için kullanmasını beraberinde getirmiştir.⁴³

Montrö Sözleşmesi imzalandığında ne nükleer silahlar ne de nükleer başlık taşıyan ya da nükleer güçle hareket eden savaş gemileri mevcuttur. Türkiye, Montrö'nün izin verilen listesinde yer almadığı için bu gemilerin geçişine zorluk çıkartabilecek hukuki argümanlara sahip olmakla birlikte uzlaşmacı bir tutumla Sovyet gemilerinin geçişine kolaylık sağlamıştır. Soğuk Savaş süresince Boğazlardan geçecek Sovyet askerî gemilerinin bordo numaraları ile sınıflarını belirten bildirim notaları Montrö'ye taraf devletler ile sözleşmeye taraf olmamasına rağmen ABD'ye de gönderilmiştir.⁴⁴ Geçişler genellikle aynı gemilerin Akdeniz'e inişi ve geri Karadeniz'e dönüşü şeklinde gerçekleşmiştir. Soğuk Savaş sonrası 2010-2015 yılları arasındaki altı yıllık dönemde ortalama Rus savaş gemisi geçişi her iki yönde yıllık 114'tür.⁴⁵ Daha önce de belirtildiği üzere bu rakam, 1967 yılındaki geçişe yakındır ve 1960 senesi sonrası yıllık geçiş ortalamalarında büyük boyutlu dalgalanma yaşanmadığı görülmektedir. Bu dönemdeki en yüksek ikinci geçiş olan ABD'nin savaş gemilerinin yıllık geçiş ortalaması 14, İngiltere'ninki ise sadece birdir.⁴⁶

Sovyetler, *Pyadyy Eskadra*'yı faaliyete geçirdikten sonra Montrö'nün izin verdiği ölçüde Baltık ile Karadeniz limanları arasında bir hat oluşturmuş, Akdeniz'deki Sovyet varlığı daha etkili ve kolay idare edilebilir bir statüye kavuşmuştur. Uçak gemisi geçişinin yasak olmasına ek olarak en önemli sorun denizaltıların Boğazlardan geçişidir. Montrö'ye göre denizaltılar, Karadeniz dışında bir yerde inşa edildilerse sadece tamirat için ya da inşa edildikleri tersaneler önceden bildirilmek kaydıyla, Karadeniz'deki üslere gidebilmek üzere Boğazlardan geçebilmektedirler (madde 12). Kıyıdaş olmayan devletlerin ise Karadeniz'de denizaltı bulundurması yasaktır. Kıyıdaş olanlarla ilgili esneklik Boğazlar dışında açık deniz bağlantısı olmayan Romanya'nın ısrarı üzerine getirilmiştir. Ayrıca denizaltı geçişleri gündüz, su üstünden ve tek tek yapılmalıdır. Söz konusu kural nedeniyle su üstünde seyreden Sovyet denizaltıları ABD tarafından kolaylıkla tespit edilmiştir. Sovyetler, *Eskadra* faaliyete geçtikten bir sene sonra, 1967 yılında Montrö'ye aykırı olarak, büyük olasılıkla Türkiye'nin tutumunu test edebilmek amacıyla, bir denizaltı filosunu gece geçiş için Boğazlara göndermiştir. Bu *fait accompli* geçiş isteğine bir seferliğine izin verilmiştir. Fakat ikinci tekrarda denizaltılar İstanbul önünde

43 Rozakis and Stagos, a.g.e., s. 50.

44 *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)*, 10.10.1957/0100.30.62.384.3.

45 *Kıyı Emniyeti Geçiş Verileri*, <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/turk-bogazlari-gemi-gecis-istatistikleri> (15 Eylül 2021 tarihinde erişildi).

46 *Cumhuriyet*, "Ocak Ayından Bu Yana 91 Sovyet Savaş Gemisi Akdenize Açıldı", 18 Ağustos 1969.

durdurularak sabaha kadar bekletilip, tek tek geçiş yapmaları sağlanmıştır.⁴⁷ Denizaltıların gece geçişi ve gündüz filo halinde geçişi Montrö'nün açık ihlalidir. Ankara 1967 yılından itibaren Montrö'yü daha sıkı uygulamaya başladığından *Eskadra* büyük oranda Baltık'tan takviye edilmiştir.⁴⁸

Sovyet su üstü savaş gemilerinin geçişi de dönem dönem Montrö'yü ihlal etmiştir fakat bu geçişlere çok fazla itiraz edilmemiştir. En çok ihlal sekiz gün önceden geçişin bildirilmesi konusunda yaşanmıştır. Zira bildirimler yüzünden ABD ve NATO her türlü Sovyet aktivitesinden önceden haberdar olabilmıştır. Bu durumun ve geçişte yaşanabilecek problemlerin önüne geçebilmek amacıyla Sovyetler, her an kullanabilmek için balistik füze ya da nükleer başlık taşıyan denizaltıları kuzeydeki üslerinde hazır tutmuştur. Ani bir savaş durumunda Boğazlar'ın kapanmasıyla Sovyet Donanması, son iki dünya savaşında olduğu gibi, Karadeniz'de hapis kalabilecektir. Bu tür bir olasılığı önlemenin en garanti yolu, harekât alanlarına uzak olmalarına rağmen açık kuzey limanlarının kullanılması olmuştur.⁴⁹

Sovyetler, Boğazlardaki mevcut kısıtlamalara şu şekilde bir ara formülle çözüm bulmuştur: Karadeniz Donanmasına ait denizaltılar, sırayla Akdeniz'de devriye görevi yaptıktan sonra, görünürde tamir için Baltık'taki üslere gitmiş, daha sonra tekrar Akdeniz'e dönüp devriye görevi yaptıktan sonra Karadeniz'deki üslere geri dönmüştür. Denizaltılar, tamirattan döndükleri için Boğazlardan tekrar geçme hakkı kazanmıştır. Bu sayede yeterli sayıdaki denizaltı açık denizlerde bulunmuş, Baltık ile Akdeniz arasındaki sularda Sovyet askerî varlığı muhafaza edilebilmiştir. Ancak denizaltılarla ilgili takip edilen bu yöntem maliyetleri yükseltmiş, çok fazla zaman almış ve aynı oranda zahmetli de olmuştur. Akdeniz'deki Sovyet gücü *Pyadyy Eskadra*'nın varlığını ve Sovyet operasyonlarını bu dönemde Montrö'nün iki maddesi: (1) Denizaltıların geçişine sınırlama koyan 12. madde (2) Geçişlerin sekiz gün önceden Ankara'ya bildirilmesi zorunluğunu getiren 13. madde oldukça zorlaştırmıştır. Bu olumsuzluklara karşın, Karadeniz'e ABD dâhil, Türkiye dışındaki diğer NATO ülkelerinin savaş gemilerinin geçişi sınırlandırıldığından Sovyetler ve halef devlet Rusya Federasyonu için Montrö'nün sağladığı stratejik kazanımlar getirdiği sınırlama ve zorluklardan fazla olmuştur.

Sovyet Akdeniz gücü *Pyadyy Eskadra*, 1968 yılında Cemal Abdünnasır ile imzalanan bir anlaşmayla Mısır'a ait İskenderiye, Sallum ve Port Said limanlarını da kullanmaya başlamıştır. Böylece dizel denizaltılar aktif olarak Türk Boğazları'ndaki sınırlamadan kurtularak iki ile altı aylık süreler arasında Akdeniz'de faaliyet göstermeye başlamıştır. Denizaltıların bakım ve tamiri için İskenderiye ile Suriye'nin Tartus deniz üssünde yüzer kuru havuzlar

47 CIA-RDP79-00927A006200020002-2. 22 December 1967.

48 Rozakis and Stagos, a.g.e., s. 55.

49 William K. Sullivan, *Naval War College Review*, Vol. 32, No. 4 (July-August 1979), s. 27-29.

kurulmuştur.⁵⁰ Doğu Akdeniz'in güneyindeki üslerde bakımı yapılan ya da tamir edildiği deklare edilen Sovyet denizaltıları bu sayede Baltık'a gitmeden Boğazlardan geçip Karadeniz ve Akdeniz'deki görev lokasyonları arasında serbestçe hareket edebilmeye başlamıştır.⁵¹

Son girişimler sonrasında Sovyetlerin Doğu Akdeniz'deki askerî varlığı önemli miktarda artmıştır. Zira 1960 yılında Akdeniz'deki toplam Sovyet savaş gemisi tonajı rakiplerinin oldukça gerisindeyken, 1968 yılında hemen hemen üçe katlanarak Amerikan gücüne yaklaşmıştır. NATO kayıtlarına göre bu dönemde Akdeniz'deki ortalama Sovyet savaş gemisi sayısı en az 50'dir. Bunların genellikle 20'si savaş gemisi, 10-15'i denizaltı ve kalanı yardımcı savaş gemisidir. Su üstü savaş gemileri büyük oranda Karadeniz'deki Sovyet üslerinden gelip Boğazlardan geçerek Akdeniz'e inmiştir. Bu gemiler, bütün Akdeniz'i dolaşarak, NATO tatbikatları ve donanma faaliyetlerini izlemiş, Mısır ve Suriye'deki limanları ziyaret etmiştir. Görevi bitenler, Boğazlardan geri geçip rotasyon içinde Karadeniz'e dönmüştür.⁵²

ABD ile NATO, Sovyetler'in Akdeniz'deki varlığını, ulaşılan kabiliyet, güç ve Boğazlara bağımlılığı dikkatle takip etmiştir. Öyle ki Akdeniz'deki gelişmeleri ele almak için 1968 yılı sonunda 15 NATO üyesi arasında yapılan NATO Parlamenterler Genel Kurulu (Kuzey Atlantik Assemblesi) zirvesinde *Eskadra* ana başlıklardan birisi olarak ele alınmıştır. Yapılan değerlendirmede *Eskadra*'nın sürekli görev gücünde ortalama 30-40 savaş gemisi bulunan önemli bir filo olduğu teyit edilmiştir. Filo içinde füze ve helikopter gemileri de vardır. Yine de *Pyadyy Eskadra* teknik olarak Altıncı Filo'dan daha güçsüzdür. Fakat Akdeniz'de sahip olduğu üsler açısından Altıncı Filo ile boy ölçüşebilecek düzeye ulaşma noktasına gelmiştir. ABD, Akdeniz'de sadece İspanya'da tam donanımlı bir deniz üssüne sahipken, *Pyadyy Eskadra* Lazkiye, İskenderiye ve Cezayir'in Merselkebir limanında deniz üslerini kullanma imkânına sahiptir.⁵³ Zirve'den Akdeniz'deki Sovyet varlığına karşı tedbir alınması kararı çıkmıştır. Alınacak tedbirlerin başında Boğazlardan geçen Sovyet savaş gemilerinin daha detaylı izlenmesi gelmektedir.⁵⁴

Pyadyy Eskadra'nın Akdeniz'deki varlığı ABD'yi sanıldandan daha fazla rahatsız etmiştir. Bu durumu, Altıncı Filonun 20. kuruluş yıldönümü töreninde konuşan Amerika Avrupa Deniz Kuvvetleri Komutanı Amiral McCrain şu sözlerle ifade etmiştir: "*Sovyetler denizde en etkin kuvvet haline gelmiştir*"⁵⁵ ABD'ye ek olarak, Sovyetler'in Doğu Akdeniz'de güç kazanıp, Arap devletleriyle yakın ilişki geliştirmesi ve bu devletlerin limanlarından yararlan-

50 Goldstein and Zhukov, a.g.m., s. 36.

51 Sullivan, a.g.m., s. 30.

52 Peter Strafford, "American and NATO Commanders in the Mediterranean Feel Anxiety Over the Still Growing Soviet Naval Presence", *The Times*, April 20, 1971. s. 6.

53 *TBMM TD*, B. 13, O. 1. 04 Aralık 1968. s. 356-358.

54 *NATO Strategy Documents 1949-1969*, Final Decision on MC 48/3 (Final), Measures to Implement the Strategic Concept for the Defence of the NATO aArea, 8 December 1969. s. 384-385.

55 *TBMM TD*, B. 54, O. 1. 17 Şubat 1969. s. 394-395, 407.

maya başlaması Türkiye ve Yunanistan’ı da tedirgin etmiştir.⁵⁶

Araplar ile İsrail arasında 1967 yılında yaşanan Altı Gün Savaşları *Pyadyy Eskadra*’nın Doğu Akdeniz’de aktif göreve başlamasından hemen hemen bir yıl sonra gerçekleşmiştir. *Pyadyy Eskadra* ilk yılında Akdeniz’de ABD Altıncı Filosu’nun faaliyetlerini gözlemlemekle görevlendirilmiştir. Gözlem gücü olarak organize edildiğinden Altı Gün Savaşları’nda etkin rol oynayabilecek kapasitede olmamıştır. İki yıl sonra, 1969 senesi Eylül ayında Akdeniz’deki gemi sayısı; 27’si su üstü muhrip olmak üzere görev gücü 70’in üzerine çıkan *Pyadyy Eskadra*, Libya Krizi esnasında aktif rol oynayıp, Muammer Kaddafi’nin Kral İdris’e karşı iktidarı ele geçirmesine destek verebilmiştir. *Eskadra*’nın asıl güç gösterisi ve ulaştığı üstün kapasite 1970 senesi Eylül ayında yaşanan Ürdün Krizi esnasında olmuştur.⁵⁷

Eskadra’ya ait savaş gemileriyle ilgili olarak 1972 yılı Ocak ayında enteresan bir gelişme yaşanmıştır. Gerekli bildirimleri yaptıktan sonra Ege’ye çıkmak üzere İstanbul Boğazı’ndan giren bir Sovyet savaş gemisi 17 Ocak gecesi Marmara Adası, Çınarlı Köyü yakınında fırtına nedeniyle karaya oturmuştur. Yardıma gelen Denizcilik Bankası kurtarma gemisi, savaş gemisi boş olduğu için herhangi bir işlemde bulunamamıştır. Mürettebat, gemideki evrakları yakmış, savaş gemisi sancağını indirip, yakından geçmekte olan Sovyet şilebi *Zordensky* tarafından kurtarılmıştır. Kaza üzerine, CC-26 sayılı Sovyet askerî kurtarma gemisine istisnai izin verilmiş, Sovyetler 19 Ocak’ta savaş gemisinin kurtarılması için çalışmalara başlamıştır.⁵⁸ İzin istisnaidir çünkü gerek tonaj gerekse de sınıf olarak CC-26’nın Boğazlara girmesi yasaktır. Buna karşın, Türkiye Montrö’yü doğru bir tutumla geniş yorumlayarak savaş gemisinin kurtarılabilmesi için gerekli kolaylığı göstermiştir. Kurtarma gemisi geldiği yoldan geri döndüğü için Montrö’nün Türkiye’ye tanıdığı yabancı gemileri davet edebilme yetkisi içinde hareket edilmiştir (madde 17).

Cemal Abdünnasır sonrasında iktidara gelen Enver Sedat, 1972 yılı başında Sovyetlerin Mısır’daki üslerini kapatmış, Suriye’deki Lazkiye ve Tartus üsleri kullanılmaya devam edilmiştir. Bu üsler günümüzde Rusya Federasyonu tarafından kullanılmaktadır. Mısır’daki üslerini kaybettikten sonra Boğazlardan geçen Sovyet askerî gemi sayısında büyük bir düşüş olmuştur. Buna karşın *Eskadra* Baltık’tan gelen savaş gemileri ve denizaltılar sayesinde varlığını koruyabilmiştir.⁵⁹ Kuvvet yapılanması dalgalı bir seyir takip eden *Pyadyy Eskadra*’nın bu dönemde karşı karşıya olduğu en yaşamsal sorun lojistik yetersizlik ve teknolojik geriliktir. Ortalama bir hesapla 1971 yılında Sovyet deniz gücünün 500 bin asker, 130 ilk hat savaş gemisi, 2.200 su üstü küçük savaş gemisi ve 400 denizaltıdan oluştuğu bilinmektedir. Buna karşın ABD donanması 620 askerî, 714 çeşitli sınıflarda gemiden oluşmaktadır.

56 Sezai Orkunt, “Akdeniz’de Gelişen Sovyet Politikası”, *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1967. s. 2.

57 Goldstein and Zhukov, a.g.m., s. 38-41.

58 *Dışişleri Bakanhçı Belleteni*, Sayı: 88, Ankara (Ocak, 1972). s. 63-64.

59 Rozakis and Stagou, a.g.m., s. 51.

gors

Akademik
Bakış

75

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

Sayısal üstünlük bu kıyaslamada yanıltıcı olabilir.⁶⁰ Zira Amerikan savaş gemileri sayıca az olmalarına rağmen teknolojik olarak Sovyet eşdeğerlerinden üstündüler. Sovyetler, *Polaris* denizaltılarına karşı, 1975 senesi sonrasında *Typhoon* denizaltılarını geliştirerek Akdeniz'deki güç mücadelesinden vaz geçmemişlerdir.

Altı Gün Savaşı esnasında yapılanmasını henüz tamamlayamamış olan *Eskadra* dördüncü Arap-İsrail çarpışması olan Yom Kippur Savaşı'nda aktif rol almıştır. NATO üyesi olmasına rağmen Türkiye, Yom Kippur Savaşı süresince gerek hava sahasının açılması gerekse Boğazlardan geçişte Sovyetler'e kolaylık sağlayan bir politika takip etmiştir. Aynı dönemde Amerikan Hava Kuvvetlerinin *İncirlik Üssü'nü kullanmasına izin verilmemiştir*. Sovyet denizaltıları krizin son gününe kadar Karadeniz'den gelip Boğazlardan geçerek Akdeniz'deki *Eskadra* filosuna katılmıştır. Yom Kippur Savaşı süresince Doğu Akdeniz'deki Sovyet denizaltı sayısının 26'ya ulaştığı bilinmektedir. Savaş esnasında Doğu Akdeniz'de hava ve deniz unsurlarıyla ikmal sağlayıp *İsrail'i* destekleyen Altıncı Filo ile *Pyadyy Eskadra*'da görevli gerek deniz üstü gerekse denizaltı savaş gemileri arasında sıcak çatışmaya dönüşmeyen bir tür it dalaşı yaşanmıştır.⁶¹

Akdeniz'de *Eskadra* görev gücündeki savaş gemilerinin sayısı Türkiye'nin Kıbrıs'a Temmuz ve Ağustos aylarında iki barış harekâtı düzenleyeceği 1974 yılında yaklaşık 90 savaş gemisine ulaşmıştır.⁶² Bu tarihten itibaren organik hava gücü için gerekli uçak gemisi inşasına öncelik verilmiştir. *Eskadra*'nın öncü uçak gemisi özelliği taşıyan deniz araçları: *Leningrad*, *Moskova* ve *Kiev* kruvazörleridir. Yapımı tamamlandığında Boğazlardan geçiş tartışmalarına neden olan 38 bin tonluk *Kiev*, ek yeteneklerle, dikey uçak kalkışına uygun olarak *Leningrad* ve *Moskova*'dan sonra geliştirilmiştir. *Kiev*, denizaltılara karşı savunma yapabilecek yetenektedir. Güvertesine V/STOL (dikey/kısa kalkış iniş) iniş ve kalkış yapabilmektedir, dönemin ileri teknolojisi kullanılarak elektronik harbe uygun dizayn edilmiştir. *Kiev* sınıfı son gemi 1983 yılında üretilen *Kharkov*'dur. *Leningrad* ve *Moskova* ve en son üretilen *Kiev*'in ana hedefi Doğu Akdeniz ve Sovyet anakarası etrafında faaliyet gösteren Amerikan nükleer denizaltılarıdır.⁶³ Anti denizaltı füzeleleriyle ve denizden havaya en az iki füze rampa sistemiyle donatılan *Leningrad* ve *Moskova*'nın *Eskadra*'ya katılmasıyla Sovyet Akdeniz gücü ortalama 20 bin tonluk artış göstermiştir. *Eskadra*'nın 1980 yılında helikopter gemileri, iki ya da üç *Kynda* veya *Kresta* sınıfı güdümlü füze kruvazörü, nükleer denizaltı filosu, boyu 300 m.'ye varacak uçak gemileri ve bu misyona uygun destek gemileriyle donatılması planlanmıştır.⁶⁴

Moskova sınıfı *Moskova* ve *Leningrad* savaş gemileri, hava savunma

60 Ackley, a.g.m., s. 51-52.

61 Goldstein and Zhukov, a.g.m., s. 32.

62 TBMM TD, B. 82, O. 2. 22 Mayıs 1974. s. 620-621.

63 Usluer, a.g.m., s. 6.

64 Masson, a.g.m., s. 65.

sistemlerine ek olarak her biri 18 adet KA-25 Harmone helikopteri taşıyabilen denizaltı savunma kruvazörleridir. Bu iki gemi Sovyetler’in denizde kısmi organik hava gücüne sahip olabildiği ilk donanma araçlarıdır.⁶⁵ Uçak gemisi olmayıp, kruvazör sınıfında kaydedildiklerinden Boğazlardan geçişlerinde sorun yaşanmamıştır. Her ne kadar bünyesine katılan uçak gemileriyle güç kazansa da *Eskadra*’nın gelişimi 1980’li yıllarda Sovyetler’in karşılaştığı yapısal problemlere ek ekonomik sorunlardan doğrudan etkilenmiş, Doğu Akdeniz’deki Sovyet etkinliği Soğuk Savaş’ın son yıllarında ABD karşısında hızla gerilemeye başlamıştır. *Eskadra*, Soğuk Savaş’ın ilk döneminde planlanıp, son otuz yılda Doğu Akdeniz’de varlık göstermiş, uçak gemisi planlamaları istenilen düzeyde yürürlüğe sokulamadan Soğuk Savaş’ın sona ermesiyle misyonunu tamamlamış, yerini Rusya Federasyonu tarafından oluşturulan yeni donanma yapılanmalarına bırakmıştır.

Sonuç

Sovyetler’in Akdeniz’de güçlü varlık gösterebilmeleri Türk Boğazları’nın geçiş rejimiyle yakından ilgilidir. I. Petro’dan günümüze geçen uzun süre zarfında deniz doktrin anlayışında, deniz hukukunda ve en önemlisi Montrö Boğazlar Sözleşmesi sayesinde Türk Boğazları’nda gerçekleşen köklü değişikliklerin güney denizlerine yönelik Rus dış politikasında esaslı değişimlere sebebiyet verdiğini söylemek mümkündür. Türkiye, Montrö’yü uygulama yetkisini Sovyetler’in Boğazlardan geçişinde geniş yorumlayan bir tutum takınmış, hatta bazı durumlarda Montrö’ye aykırı olduğu iddia edilebilecek geçişlere dahi izin verebilmiştir. Türkiye ile ABD arasında imzalanan Savunma Ekonomik İşbirliği (SEİA) antlaşmalarının metinlerinde Boğazların statüsü ile Montrö’nün tartışmaya açılmasından kaçınılmış, imzalanan metinlerde bu tür ifade yer almamıştır.

Montrö vasıtasıyla Sovyetler’in önüne konulan en esaslı engel Boğazlardan uçak gemisi geçirebilme hakkının olmamasıdır. Bu hak sadece Türkiye’ye aittir. Türkiye’nin de henüz uçak gemisi yoktur. Montrö’nün 15. maddesinin Boğazlar geçişinde güvertesinde uçak bulunan, ancak geçiş sırasında uçakların kalkmasına izin verilmeyen gemiler tanımı, katapult ile kalkabilen keşif uçaklarına yöneliktir. Savaş uçağı taşıyan uçak gemileri bu kapsama girmemektedir. Sovyetler’in Akdeniz’de hegemon güç olarak varlık gösterme arzusu Soğuk Savaş sonrası gelişmelerin etkisiyle aksiyoner bir ivme kazanmıştır. Denizaltıların ana gücü oluşturduğu Akdeniz deniz kuvvetine daimi statü kazandırabilmek amacıyla *Pyadyy Eskadra* kurulmuştur.

Batı Bloku’na liderlik yapan ABD, en başından itibaren Akdeniz’de, özellikle Doğu Akdeniz’de artan Sovyet deniz gücünden ve özellikle Sovyet denizaltılarından bazen gereğinden daha yüksek düzeyde tehdit algılamıştır. Türk Boğazları’ndan geçişleri kontrol edilebilse de, Baltık’tan gelen Sovyet denizaltıları tehdidin boyutunu artırmıştır. Bu durum Soğuk Savaş’ın son

gazi

Akademik
Bakış
77
Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

yıllarında Doğu Akdeniz’de yeni bir krizin çıkmasına neden olmuştur. ABD ve NATO tarafından, Türk Boğazları’nın sağlayacağı stratejik olanaklar kullanılarak Sovyetler’e karşı yeni bir savunma ve ön alıcı müdahale konsepti oluşturulmuş, yeni konseptin uygulanabilmesi için Türkiye ve Yunanistan arasındaki sorunlar çözümlenerek, her iki ülke ordularının modernizasyonu için girişim başlatılmıştır. Sovyetler, *Pyadyy Eskadra*’nın faaliyete geçmesinden iki sene sonra, 1968 yılında ABD’ye kaptırdıkları Doğu Akdeniz üstünlüğünü, 1976 yılında *Eskadra*’yı takviye ederek geri almaya çalışmışlardır. Bu nedenle *Kiev*’in ve aynı sınıfta imal edilen gemilerin Boğazlardan geçip Doğu Akdeniz’e inmesine önem verilmiştir. Karşılıklı güç mücadelesi içinde Soğuk Savaş’ın sonun gelinerek bloklar politikası sona ermiştir.

Küresel ekonomideki son gelişmeler sonrasında Boğazlar, stratejik olmanın yanında iktisadi açıdan da daha vazgeçilemez hale gelmiştir. Hürmüz Boğazı, Aden Boğazı, Süveyş Kanalı, Cebelitarık Boğazı, Türk Boğazları gibi dünyadaki doğal enerji geçiş koridorlarını kontrol eden blok ya da devletler, petrol geçişinde de söz sahibi olabileceklerdir. Sovyetler, Afganistan’ı işgal ederek, kuzeyden Hürmüz Boğazı’na yaklaşmışlardır. Bu gelişme her ne kadar Türk Boğazları üzerindeki Sovyet baskısını hafifletse de, Türkiye’nin doğusunda artacak olası Sovyet varlığının dikkate alınması gerektirmiştir. Boğazlarda artan sivil trafik, bazı risk ve ek işlemler gerektirse de geçiş ücretlerinden elde edilen gelirlerin de artmasına neden olmuştur. Boğazlar, uluslararası su yolu olup, geçiş rejimi uluslararası kabul görmüş bir sözleşme ile idare edildiğinden söz konusu sözleşmenin tartışmaya açılmayıp, uygulamaya konulacak işlem ve ücretlendirmede özenli davranılması Türkiye’nin çıkarları için yaşamsal önemdedir.

Kaynaklar

Arşiv Vesikaları, Resmi Belgeler ve Gazeteler

BCA, 10.10.1957/0100.30.62.384.3.

CIA Report, *The Soviet Missile Base Venture in Cuba*, 17 February 1964.

CIA-RDP79-00927A006200020002-2. 22 December 1967.

CUMHURİYET Cumhuriyet, “Batılılar Mukabil Tedbirler Düşünüyor”, 31 Temmuz 1961.

CUMHURİYET, “Amerikan Donanması Limanımızda”, 4 Kasım 1958.

CUMHURİYET, “Bir İngiliz Filosu Karadenize Çıkacak”, 23 Mayıs 1957.

CUMHURİYET, “Bir İngiliz Kruvazörü Geldi”, 17 Nisan 1959.

CUMHURİYET, “Boğazlar için Çenevre’de Yeni Rus teklifi”, 11 Kasım 1955.

CUMHURİYET, “Moskova ve Ankara’da Boğazlarla ilgili Haberler Yalanlandı”, 22 Haziran 1967.

CUMHURİYET, “Ocak Ayından Bu Yana 91 Sovyet Savaş Gemisi Akdenize Açıldı”, 18 Ağustos 1969.

CUMHURİYET, “Üç Sovyet Karakol Gemisi Akdeniz’e Geçti”, 27 Aralık 1968.

CUMHURİYET, “Yanan Tanker İkiye Bölündü”, 8 Şubat 1961.

DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI BELLETENİ, S. 88, Ankara (Ocak, 1972).

FOREIGN POLICY ASSOCIATION, “Our Mediterranean Commitments: What Priorities? What Prospects?”, *Great Decisions eat Decisions*, (1976).

FRUSDP, 955-1957. *Soviet Union, Eastern Mediterranean (1955-1957)*, Vol. XXIV, Government Printing Office: Washington, 1989.

TBMM TD, 1967 Bütçe Yılı Kesin Hesap Kanun Tasarısı Gerekçesi.

TBMM TD, B. 12, O. 04. 17 Şubat 1963.

TBMM TD, B. 13, O. 1. 04 Aralık 1968.

TBMM TD, B. 54, O. 1. 17 Şubat 1969.

Telif Eserler

ACKLEY, Richard T., "The Soviet Navy's Role in Foreign Policy", *Naval War Collage Review*, Vol. 24, No. 9 (May, 1972). s. 48-65.

BAXTER, R. R. and TRISKA, Jan F., *The Law of International Waterways*, Harvard University Press: Massachusetts, 1964.

BLIXT, Melvin D., "Soviet Objectives in the Eastern Mediterranean", *Naval War Collage Review*, Vol. 21, No. 7 (March, 1969).

DEVİŞA, Adid, *Arap Milliyetçiliği - Zaferden Umutsuzluğa*, (çev. Lüfi Yalçın), İstanbul: Literatür Yayıncılık, 2004.

GİRİTLİ, İsmet, "Silah Yüklü Şileplerin Boğazlarımızdan Geçmesi", *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1964.

GOLDSTEIN, Lyle J. and ZHUKOV, Yuri M., "A Tale of two Fleets: A Russian Perspective on the 1973 Naval Standoff in the Mediterranean", *Naval War Collage Review*, Vol. 57, No. 2 (Spring, 2004). s. 27-63.

GÜRKAN, İhsan, "Boğazların Önemi ve Karadeniz Stratejisi", *Cumhuriyet*, 21 Ocak 1992.

KIYI EMNİYETİ GEÇİŞ VERİLERİ, <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/turk-bogazlari-gemi-gecis-istatistikleri> (15 Eylül 2021 tarihinde erişildi).

MENEMENCİOĞLU, Numan, "Etrafımızda Neler Geçiyor", *Cumhuriyet*, 30 Haziran 1957. s. 2. MRBM LUNCH SITE Site 2, <https://www.ourdocuments.gov/doc.php?flash=false&doc=94#> (18 Nisan 2020 tarihinde erişildi)

NATO Strategy Documents 1949-1969, Final Decision on MC 48/3 (Final), Measures to Implement the Strategic Concept for the Defence of the NATO aArea, 8 December 1969.

ORKUNT, Sezai "Akdeniz'de Gelişen Sovyet Politikası", *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1967.

PHILIPPE, Masson, vd., "The Soviet Presence in the Mediterranean: A Short History", *Naval War Collage Review*, Vol. 23, No. 5 (January, 1971). s. 60-66.

POTSHVERIYA, B. M., "Rusya-Türkiye İlişkilerinde Boğazlar Sorunu", *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya*, (der. Gülten Kazgan ve Natalya Ulçenko), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayını: İstanbul, 2003. s. 85-96.

ROZAKIS, Christos L. and STAGOS, Petros N. *International Straits of the World, The Turkish Straits*, (ed. Gerard j. Mangone), Martinus Nijhoff Publishers: Netherlands, 1987.

SMITH, Clayde A., "Constraints of Naval Geography on Soviet Naval Power", *Naval War Collage Review*, Vol. 27, No. 2 (September-October, 1974). s. 46-57.

SOUTHGATE, George W., *European History 189-1960*, London: J. M. Dent and Sons Ltd., 1964.

SOVIET NAVY, INTELLIGENCE AND ANALYSIS DURING THE COLD WAR, CIA, Washington, 6 September 2017. s. 7-11.

STRAFFORD, Peter, "American and NATO Commanders in the Mediterranean Feel Anxiety Over the Still Growing Soviet Naval Presence", *The Times*, April 20, 1971. s. 6.

SULLIVAN, William K., *Naval War Collage Review*, Vol. 32, No. 4 (July-August 1979), s. 26-38.

THOMAS, H. Etzold, "The Soviet Union in the Mediterranean", *Naval War Collage Review*, Vol. 37, No. 4 (July-August, 1984).

USLUER, Yılmaz, "Tiflis Gemisi Boğazlardan Geçer mi?", *Cumhuriyet*, 12 Mart 1990.

USS Pennsylvania (Armored Cruiser #4), later USS Pittsburgh (CA-4), <https://www.history.navy.mil/content/history/museums/nmusn/explore/photography/ships-us/ships-usn-p/uss-pennsylvania-armored-cruiser-4-uss-pittsburgh-ca-4.html> (26 Eylül 2022 tarihinde erişildi).

ÜLMAN, Halûk, "Aykırı Yönden Gelen Öneri", *Cumhuriyet*, 15 Haziran 1967.

Extended Abstract

The warm sea Mediterranean Sea policy of Russian rulers started with Tsar Petro I, and in connection with this policy Russian desire towards Turkish Straits has kept its main route since 1798-1815 Napoleon Wars to present day. That fact has been declared by Soviet Foreign Commissar Andrey Vyshinsky in UN Assembly soon after WWII: “*It does not matter whether a tsar or communist ruling Russia; the effect of foreign warships entering into Black Sea is the same*”. That declaration was the solid analysis of traditional Russian foreign policy towards Black Sea and towards Turkish Straits.

Actually, post-WWII era was the return of Soviets to Mediterranean about three decades break off. It was US Sixth Fleet’s activities fueled Moscow’s desires to be active at least in the Eastern Mediterranean. But because of grave challenges such as Montreux limits through passage of Turkish Straits and shortage of advance technology Soviets faced with some grace setbacks during their rivalry with US leded Western Block. To overcome challenges Moscow tried to produce some bold solutions such as (1) During WWII and after the War Moscow forced Turkey for bases in the Straits and if that was impossible asked some favorable amendments in Montreux. Meanwhile Soviet corps in Balkans and in Iran continued to keep their invasion moreover in Balkans, in Greece and Eastern Mediterranean Sovietophile rulers by the bold support of Moscow took power. That was a step to have ports by or near warm waters. Some of those policies could be implemented while some could not.

For instance a communist rule could not be established in Greece and neither any bases in the Straits nor any amendment in Montreux could be achieved (2) Second attempt came during the decolonization period, Moscow by supporting public movements and antiimperialist wave of the era tried to have stronghold bases by Mediterranean (3) The third attempt was to formation of *Pyadyy Eskadra*, Fifth Soviet Fleet. The basic aim of *Pyadyy Eskadra* was to produce counter rival activities in Mediterranean at least at the very beginning in Eastern Mediterranean. Before handedly established stronghold bases through southern and east southern Mediterranean helped operative formation of *Pyadyy Eskadra*.

When *Pyadyy Eskadra* started to operate in Mediterranean at the 1970’s Soviets still could not produce an aircraft carrier. Thus, it was almost impossible for Moscow to erect an organic sea power in Mediterranean both in east and west. Soviets tried to solve that problem by developing new class submarines but the Montreux limits for submarine passage through Straits were a serious challenge for *Pyadyy Eskadra* activities. The absence of aircraft carrier troubling *Pyadyy Eskadra*’s effectiveness and the hegemony in Mediterranean passed to US after a short break. To cope with that problem Moscow had decided to build that class vessels in shipyards located at the northern coast of Black Sea. But according to Montreux rules aircraft carriers cannot pass through Straits. The aircraft carrier building program took start in 1976s and when Soviet aircraft carriers have been completed and named with different classes to ease the passage despite Western Block’s criticism Turkey commented Montreux liberally letting their one way passage through straits. *Pyadyy Eskadra* operated in Mediterranean during the rest of Cold War and tried to balance US led Western hegemony in the Soviet life zone warm waters Mediterranean.