

T.C.
MUNZUR ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ



**II. DÜNYA SAVAŞI'NIN TÜRK HAVA SAHASINA VE KARASULARINA
ETKİSİ**

Eren ÇAKMAKCI

**YÜKSEK LİSANS TEZİ SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER
ANABİLİM DALI**

DANIŞMAN
Doç. Dr. Savaş SERTEL

TUNCELİ – 2023

T.C.
MUNZUR ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**II. DÜNYA SAVAŞI'NIN TÜRK HAVA SAHASINA VE KARASULARINA
ETKİSİ**

Eren ÇAKMAKCI
(19120918)

YÜKSEK LİSANS TEZİ
SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

DANIŞMAN
Doç. Dr. Savaş SERTEL

TUNCELİ- 2023

T.C.
MUNZUR ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**II. DÜNYA SAVAŞI'NIN TÜRK HAVA SAHASINA VE KARASULARINA
ETKİSİ**

Eren ÇAKMAKCI
YÜKSEK LİSANS TEZİ
SIYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

Bu tez / /2023 tarihinde aşağıdaki jüri üyeleri tarafından **oybirliği/oyçokluğu** ile kabul edilmiştir.

İmza:.....

Dr. Öğr. Üyesi Serkan
GÜNDOĞDU
(Munzur Üniversitesi)
BAŞKAN

İmza:.....

Doç. Dr. Savaş SERTEL
(Munzur Üniversitesi)
DANIŞMAN

İmza:.....

Dr. Öğr. Üyesi Yunus
GÜLCÜ
(Fırat Üniversitesi)
ÜYE

Bu tez, Enstitümüz Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı'nda hazırlanmıştır.

Doç. Dr. Murat KORUNUR
Enstitü Müdürü
İmza ve Mühür

NOT: Bu tezde kullanılan özgün ve başka kaynaktan yapılan bildirişlerin, çizelge, şekil ve fotoğrafların kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 sayılı “Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu”ndaki hükümlere tabidir.

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin bana ait özgün bir çalışma olduğunu çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı, bu çalışma kapsamında elde edilen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi ve hiçbir şekilde “intihal içermediğini” beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçları kabul ettiğimi bildiririm.

Eren ÇAKMAKCI

Doç. Dr. Savaş SERTEL

TEŞEKKÜR

Yüksek Lisans çalışmam sırasında kıymetli bilgi, birikim ve tecrübeleri ile bana yol gösterici ve destek olan ilgisini ve önerilerini göstermekten kaçınmayan değerli danışman hocam sayın Doç. Dr. Savaş SERTEL'e teşekkür ve saygılarımı sunarım. Yüksek lisans eğitimim ders dönemi boyunca yardım, bilgi ve tecrübeleri ile bana sürekli destek olan Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim dalındaki tüm hocalarıma teşekkür ederim. Çalışmalarım boyunca maddi manevi destekleriyle beni hiçbir zaman yalnız bırakmayan aileme ve eşime sonsuz teşekkürler ederim.

Eren ÇAKMAKCI
TUNCELİ-2023



İÇİNDEKİLER

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ	I
TEŞEKKÜR.....	II
İÇİNDEKİLER.....	III
ŞEKİLLER LİSTESİ	V
TABLOLAR LİSTESİ	VI
KISALTMALAR LİSTESİ	VII
ÖZET	VIII
ABSTRACT	IX
1.GİRİŞ.....	1
2.II. DÜNYA SAVAŞI VE TÜRKİYE’NİN MARUZ KALDIĞI HAVA	
SALDIRILARI İLE İHLALLERİ.....	11
2.1. Hava Sahası Kavramı ve Uluslararası Hukuktaki Yeri	11
2.2. II. Dünya Savaşı ve Nedenleri.....	13
2.2.1. Versay Antlaşması	13
2.2.2. Ekonomik buhran	14
2.2.3. Alman yayılmacılığı.....	16
2.2.4. Yatıştırma başarısızlığı.....	16
2.2.5. Milletler Cemiyeti’nin başarısızlığı	17
2.2.6. Japonya’nın yayılmacı politikaları	18
2.3. Savaşta Türkiye’nin Tutumu ve Savaş Dışı Kalma Çabaları	18
2.3.1. Türkiye’nin İngiltere ve Fransa’yla ittifak antlaşmaları	22
2.3.2. Türk-Sovyet saldırmazlık bildirisi	23
2.3.3. Türk-Bulgar saldırmazlık paketi	24
2.3.4. Türk-Alman saldırmazlık paketi	25
2.3.5. Taraflarla ilişkiler ve denge politikası.....	26
2.4. Savaşın Yayılması ve Mihver Devletlerin Balkanları İşgali	29
2.4.1. İtalya’nın Yunanistan saldırısı	30
2.4.2. Balkanlarda Almanlar’a büyük saldırı: Ploesti hava bombardımanı (Operation Tidal Wave).....	31
2.5. II. Dünya Savaşı Sırasında Türk Hava Sahası İhlalleri ve Türkiye’ye Zorunlu İniş Yapan Uçaklar	37
3.DENİZDEN VE KARADAN YAPILAN SALDIRILAR VE İHLALLER.....	53
3.1. II. Dünya Savaşı Öncesinde ve Sırasında Türkiye’nin Maruz Kaldığı İhlaller.....	54
3.1.1. Savaş öncesinde Akdeniz’deki mücadele ve Türkiye’ye yansımaları	55
3.1.2. Savaş sırasında Türkiye’nin uğradığı ihlaller ve saldırılar	61
3.1.3. Türk karasularında saldırıya maruz kalan gemiler	65
3.2. Savaş Esnasında Türk Boğazları	73
4.SAVAŞ SIRASINDA TÜRKİYE’NİN İLTİCA POLİTİKASI VE TÜRKİYE’YE İLTİCA EDEN SİVİLLER VE ASKERLER.....	77
4.1. II. Dünya Savaşı’nda Türkiye’nin İltica Politikası.....	77
4.1.1. Türkiye’ye sığınan Yahudiler	79
4.1.2. Türkiye’ye sığınan Yunanlılar	82
4.2. Türkiye’ye İltica Eden Yabancı Askerler	86
4.3. Türkiye’ye Zorunlu İniş Yapan Savaş Uçakları ve Askeri Mürettebata İlişkin Yaklaşımlar.....	93
4.4. Esir Değişimleri.....	94

5.SONUÇ	96
6.KAYNAKLAR	99
ÖZGEÇMİŞ	



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1. Fransa ile yapılan ittifak antlaşmasının Türk basınına yansımaları	5
Şekil 2.1. Dönemin dışişleri bakanı Şükrü Saracoğlu'nun SSCB ile müzakere için Moskova'ya gidişini ifade eden bir gazete küpürü.....	23
Şekil 2.2. Türk-Alman saldırmazlık paktı'nın Türk basınına yansımaları	28
Şekil 2.3. B-24 liberator	34
Şekil 2.4. Ploesti harekâtı rotası	35
Şekil 2.5. B-24 ploesti'de rafineri bombardımanında	36
Şekil 2.6. Romanya görevinde kaptan pilot olarak görev yapan ve B-24 uçaklarına 'Hadley's Harem' şeklinde adını veren üsteğmen Gilbert B. Hadley.....	39
Şekil 2.7. Sudan çıkartılan ve restore edilen B-24 uçağının restorasyonlar neticesindeki son hali.....	41
Şekil 2.8. B-24 liberator savaş uçağı	42
Şekil 2.9. 10 Ağustos 1944 gecesi yaşanan olayların Türk basınına yansıması	45
Şekil 2.10. Arifiye'de gelişen olayları aktaran bir gazete haberi	48
Şekil 3.1. Türk basınında refah vapuru faciası.....	62
Şekil 3.2. Karaköy yakınlarına bombanın düştüğü yeri gösteren kroki	64
Şekil 3.3. Kaldıray gemisi	69
Şekil 3.4. Akar gemisi	70
Şekil 3.5. Türk basınında İskenderun'a sığınan Fransız gemileri.....	72

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 2.1.	1940-1944 yılları arasında Türk hava sahası ihlalleri.....	43
Tablo 2.2.	1941-1944 arasında Türkiye'ye zorunlu iniş yapan uçakların listesi	46
Tablo 3.1.	1942-1944 yılları arasında Türkiye'nin maruz kaldığı ihlal ve saldırılar.....	63
Tablo 3.2.	1941-1943 yıllarında Türk karasularında saldırıya maruz kalan gemiler.....	67
Tablo 4.1.	1939-1942 yılları arasında Türkiye'ye gelen ve Türkiye'den ayrılan yahudiler	82
Tablo 4.2.	Türkiye'ye iltica eden yabancı askerlerin 5 Temmuz 1942 tarihi itibarıyla bulundukları kamplar ve tabiiyetleri.....	91
Tablo 4.3.	Türkiye'de icra edilen esir değişimleri	95



KISALTMALAR LİSTESİ

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
BCA	: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
IAR	: Industria Aeronautică Română
MC	: Milletler Cemiyeti
MEB	: Münhasır Ekonomik Bölge
MEH	: Milli Emniyet Hizmeti
NSDAP	: Nasyonal Sosyalist Alman İşçi Partisi
OSS	: Office of Strategic Services
SOE	: Special Operation Executive
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TSK	: Türk Silahlı Kuvvetleri

ÖZET

Milyonlarca insanın hayatını kaybettiği II. Dünya Savaşı, başta Avrupa olmak üzere dünyanın yeniden şekillenmesine neden olmuştur. Gerek savaşa katılan devletler gerek Türkiye gibi izlediği denge siyasetiyle halkını savaşın yıkıcı etkilerinden korumaya çalışan devletler bu savaştan etkilenmiştir. Bu araştırmanın amacı II. Dünya Savaşı'nın Türk hava sahasına ve karasularına etkilerini tartışmaktır. Arşiv taramasının yapıldığı çalışmada, nitel araştırma yöntemleri temel araştırma yöntemi olarak benimsenmektedir. Bu çerçevede, ikincil kaynaklar ele alınmış, II. Dünya Savaşı ve Türkiye'nin yaşadığı ihlaller hakkında yazılmış kitaplar ve makaleler taranmıştır. Çalışmada, Türkçe ve İngilizce kaynaklar ile Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi'nden istifade ile basılı materyaller, konuya ilişkin yayınlar ve raporlar, kitaplar, makaleler, internet yayınları, gazete haberleri ve havacılık dergileri üzerine odaklanılmaktadır.

Başta Cumhuriyet olmak üzere dönemin Akşam ve Ulus gibi diğer önemli gazetelerinden yayımlanan haberler de kayda değer tarihi kaynaklar olarak yer tutmaktadır. Özellikle Cumhuriyet gazetesinde yer alan yorumlar dönemin hükümetinin ve idareci elitinin II. Dünya Savaşı'na ve Türkiye'nin maruz bırakıldığı kara, hava ve deniz ihlallerine bakışını vermesi bakımından oldukça önemli olduğu değerlendirilmektedir.

Anahtar Sözcükler: II. Dünya Savaşı, Türkiye, Hava Sahası, Karasuları

ABSTRACT

The Effect of World War II on Turkish Airspace and Territorial Water

World War II, in which millions of people lost their lives. World War II caused the reshaping of the world, especially Europe. Both the states participating in the war and the states that tried to protect their people from the destructive effects of the war with the balance policy they followed, such as Turkey, were affected by this war. The purpose of this research II. To discuss the effects of World War II on Turkish airspace and territorial waters. Qualitative research methods are adopted as the basic research method in the study in which archive scanning is carried out. In this context, secondary sources were discussed, II. Books and articles about World War II and the violations Turkey experienced were scanned. The study focuses on printed materials, publications and reports on the subject, books, articles, internet publications, newspaper news and aviation journals, using Turkish and English resources and the Republic Archive of the Presidency of the Presidency State Archives.

The news published in Cumhuriyet and other important newspapers of the period, such as Aksam and Ulus, are also important historical sources. Especially the comments in the newspaper Cumhuriyet, the government and the administrative elite of the period II. It is considered to be very important in terms of giving his perspective on the World War II and the land, air and sea violations that Turkey was exposed to.

Key Words: Second World War, Turkey, Airspace, Territorial Waters

1. GİRİŞ

Dünya tarihi boyunca çok sayıda savaş ve çatışma yaşanmış ve bu savaş ve çatışmalarda milyonlarca insan hayatını kaybetmiştir. Ancak hiçbiri II. Dünya Savaşı kadar muazzam ölçekte yaşam kayıplarına neden olmamıştır. Gelişen teknoloji, ulaşım imkânları, savaş ve iletişim teknolojilerinin ilerlemesi bir kıtanın güçlü ordularının üstünlük için çabalaması, bölünmüş Avrupa'nın büyük ölçüde yıkılması ve geri kalanının yokluk ve fakirlikle baş başa bırakılması gibi sonuçlar doğurmuştur. Günümüzde birçok tarihçi II. Dünya Savaşı'nın bazı nedenlerinin I. Dünya Savaşı'na (1914-1918) kadar takip edilebileceğine inanmaktadır. Bununla beraber, I. Dünya Savaşı'nın bitiminden sonra imzalanıp ilan edilen barış antlaşmaları, sadece devletler arasındaki meselelerin ötelenmesine ve II. Dünya Savaşı'nın başlangıç bulmasına yol açan revizyonist yönetimlerin başa gelmesine yol açmıştır.

Savaşın kendisinin sayısız nedeni bulunmaktaydı, ancak en önemli nedenlerinin başında I. Dünya Savaşı gelmekteydi. I. Dünya Savaşı'ndan sonra savaşta aktif olarak yer alan ülkeler Fransa, İngiliz İmparatorluğu, Rus İmparatorluğu, ABD (Amerika Birleşik Devletleri) tarafından kurulan Müttefik Kuvvetler ile savaşın mağlupları olan Alman İmparatorluğu, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ve benzerlerinden oluşan Merkezi Güçler olarak iki gruba ayrılmıştır.

Versay Antlaşması, I. Dünya Savaşı'nın sonunu getiren bir barış antlaşması olarak Almanya'yı savaştan sorumlu tutmuş ve askeri kısıtlamalar ile ülkenin silahsızlandırılması dâhil olmak üzere Almanya'ya çok ağır bir fatura çıkarmıştır. Antlaşma, Almanya'ya aynı zamanda oldukça büyük bir para cezası vermiş ve Müttefik Kuvvetlere önemli toprak imtiyazları sağlamıştır. Almanya'nın topraklarının altıda birini teslim etmesi yapılan anlaşmaların hükümleri arasında yer almıştır.

II. Dünya Savaşı'nın temelinde I. Dünya Savaşı'nı sonuçlandıran ve bir daha bu tür bir yıkıma izin vermeyeceğinin altını çizen kararlar yatmaktadır. Bu bağlamda, Versay Antlaşması Avrupa'daki ihtilafları çözmekten çok mevcut problemleri erteleyen, buna ek olarak da yeni sorunlara yolaçan bir antlaşma olatak tarihe geçmiştir. Bu çerçevede ele alındığında, II. Dünya Savaşı I. Dünya Savaşı'nın mağluplarının güç toplamak suretiyle savaş yeni teknik ve askeri olanaklarla devam ettirmeleri şeklinde yorumlanmaktadır (Oran vd., 2002).

II. Dünya Savaşı'nın siyasi nedenlerinden bir diğeri de İngiltere ve Fransa'nın Versay Antlaşması'nın Almanya için haksız hükümler içerdiğini ve Hitler'in politikalarının haklı

olabileceği ifade eden yatıştırma politikalarının sonuçsuz kalmasıydı. 1930’larda başlayan ve İngiltere’nin kabul ettiği bu ılımlı havaya yatıştırma siyaseti denilmiştir (Armaoğlu, 2004). İngiltere ve Fransa’nın Almanya’nın Çekoslovakya’yı ilhakına müsaade etmeleri sonuçsuz kalan yatıştırma siyasetinin önemli bir örneği olarak tarihe geçmiştir. Faşist bir yönetime verilen tavizlerle daha da pervasızlaşan Almanya, Mart 1939’da Çekoslovakya’nın geri kalan işgal etmişti. İngiltere ve Fransa baştaki ilhaka tepki veremedikleri gibi bu kez de askeri bir yanıt verememişti. Ancak, Alman birliklerinin 1 Eylül 1939’da Polonya’yı işgalinden sonra Almanya’ya savaş ilan edebilmişti (Oran vd., 2002).

Savaşın farklı başlıklar altında ele alınabilecek nedenlerinden biri de ekonomik gerekçelerden müteşekkildir. I. Dünya Savaşı’nın getirdiği fiziki yıkımın yanında iktisadi olarak da büyük darbe alan Avrupalı ülkeler tüm birikimlerini kaybeden hane halklarının düşen talepleri neticesinde ülke ekonomilerinin faaliyetlerini sürdürebilmek üzere yeni pazarlar arayışına gitmişlerdir. 20. yüzyılın yeni sömürgeciliği olarak adlandırılabilir yeni uluslararası pazarlar için yapılan bu mücadele devletlerin neo-merkantilist iktisat politikaları uygulamasına yol açmıştır. Bu yaklaşım, dış ticaretin barter sistemiyle devam ettirilmesine ve devletlerin değerli madenler veya döviz ödemedi malı malla ödeme şeklinde hayata geçirilmişti (Armaoğlu, 2004).

Anılan takas sistemi sayesinde ulusal pazarların muhafazası maksadıyla gümrük tarifeleri uygulanmaya başlanmış ve bu iktisadi program milliyetçi akımların taraftar toplamasına ve milliyetçi yönetimlerin meşruiyetinin yükselmesine neden olmuştur. Diğer bir deyişle, I. Dünya Savaşı’nın sonrasındaki küresel ekonomik sıkıntılar ile üretimin azalması devletlerin Keynesyen politikalar uygulayarak ülke ekonomilerine doğrudan müdahale etmelerine yol açmıştır. Devletlerin uluslararası pazar arayışına yönelmeleri de ayrıca II. Dünya Savaşı’nın ekonomik gerekçeleri olarak sıralanabilmektedir (Sander, 1994).

II. Dünya Savaşı’nın engellenemesinin arkasında yatan bir diğer unsur da Milletler Cemiyeti’nin işlevsizliği olmuştur. Milletler Cemiyeti’nin I. Dünya Savaşı’nı kazanan “Galip Devletler”in bir örgütü olarak algılanması Cemiyetin ihdas sürecinde prestij kaybı yaşamasına neden olmuştu (Çalış ve Kan, 2006). Dönemin yükselen gücü ABD’nin üye olmadığı Cemiyet, dünya devletlerinin üye çoğunluğunu da sağlayamamıştır. Dünyada devletler arasında yaşanabilecek ihtilafların müzakere marifetiyle halledilebileceğini öngören Milletler Cemiyeti, bu hedefleri hayata geçiremeyerek başarısız olmuştur. Bu bağlamda, İtalya’nın Habeşistan’ı, Japonya’nın ise Mançurya’yı işgalleri gibi saldırgan girişimleri önleme hususunda herhangi bir adım atamamıştır (Sander, 1994).

Tüm bunların haricinde, savaşın başlamasındaki en önemli dinamik Almanya'nın Adolf Hitler liderliğindeki Nazi yönetimiyle eski güçlü ve egemen günlerine dönme hayalinin icraata dökülmesi olmuştur. 1930'larda tüm dünyaya yayılan Büyük Buhran'la birlikte dünya ciddi bir istihdam kaybı yaşamış ve global ticaret azalmıştır. Dünya toplumları ihtiyaç duydukları değişimi ivedilikle sağlayabilecek liderler aramaya başlamıştı. Bu ortamı gayet iyi değerlendiren Hitler, I. Dünya Savaşı'ndan sonra Almanya'nın aşağılandığı propagandasıyla Avrupa'daki Alman ırkını birleştirmek için saldırgan politikalar yürütmeye başlatmıştı. Özellikle Hitler'in iktidara gelişinin ve Goebells'in propagandada etkili olduğu dönemin tarihlendiği 1933 yılından itibaren kurulan "Propaganda ve Halkı Aydınlatma Bakanlığı" oluşturulmuştur. Oluşturulan bu Bakanlık vasıtasıyla belgeseller, anıtlar, inşaat projeleri, posterler, parti toplantıları, sinemalarda gösterilen filmler vb. kullanılarak geniş kapsamlı propagandalar gerçekleştirilmiştir (Aykurt, 2022).

Sözkonusu durum sadece Almanya'da Adolf Hitler'le sınırlı kalmamış, İtalya'da da Benito Mussolini'yle birlikte dünya, faşizme teslim olmayla karşı karşıya gelmiştir. Başını Almanya ve Hitler'in çektiği bu faşist grup başlangıçta Avrupa'yı sonrasında ise tüm dünyayı saracak bir dünya savaşının başlamasına yol açmıştır (Aykurt, 2022).

Dünya genelinde yaklaşık 70 milyon insanın hayatını kaybetmesine neden olan II. Dünya Savaşı'nda tarafsız kalabilmeye muvaffak olan Türkiye, jeostratejik ve jeopolitik lokasyonu nedeniyle II. Dünya Savaşı'nda bilfiil yer almamasına karşın bu büyük savaşın etkilerini derinden tecrübe etmiştir. Mihver Devletlerin Yunanistan ve Bulgaristan'ı işgaliyle savaşa komşu olan Türkiye, 1939 yılından 1945 yılına kadar hem iç hem de dış politikada oldukça ince bir hat üzerinde diplomatik taktikler sergilemiştir. Keser'e göre, Yunanistan'ın İtalya tarafından saldırıya uğramasıyla birlikte, yardıma koşan ilk ülkelerden biri Türkiye olmuştur. Yunanistan'ın yaşadıklarını tecrübe eden bir ülke olan Türkiye'de yaşananlar basına da yansımıştır (Keser, 2009). Türk basını o dönemde yaşanan olaylardan ve işgallerden bahsederken "bağımsızlığına, insanca yaşama hakkına canavarca saldırılmış dost bir komşuya (Milliyet, 10 Ağustos 1974)", "ölen kardeş bir milletin ızdırabı karşısında (Vatan, 1 Ekim 1941)", "felakete uğramış komşumuz Yunanistan'ın (İkdam, 28 Mayıs 1942)", "dost ve müttefikimiz (İkdam, 31 Mayıs 1942)" gibi ifadelerle yer vermiştir. Ayrıca 1941-1942 yıllarında baş gösteren kıtlık felaketine yardım gönderen ilk ülkelerden biri de Türkiye olmuş, Türk Kızılayı Yunan halkına yaşam malzemeleri tedarik ederek yardım faaliyetlerinde aktif rol almıştır. Türkiye bu dönemde savaşta esir düşen askerlerin yardımına da koşmuştur. Esir askerlerini kurtarmak isteyen ülkeler, bu dönemde Türkiye'de yer alan

elçilik ve konsoloslukları aracılığıyla Türk hükümetiyle irtibata geçmişlerdir. Özellikle Mersin ve İzmir’de gerçekleşen esir takasları, Türkiye’nin bu husustaki rolünü gözler önüne sermektedir (Keser, 2009).

Türkiye’nin bu dönemdeki dış siyaseti başta Almanya olmak üzere Mihver Devletler ile İngiltere’nin aktif rol aldığı Müttefik devletler arasında bir denge tesis etmek suretiyle, savaştan uzak kalma çabalarıyla şekillenmiştir.

Almanya, Türkiye’nin tarafsız kalmasını isterken, Müttefik devletler ise Türkiye’yi kendi cephelerinde savaşa girmeye ikna etmeye çalışmışlardır. Büyük bir Milli Mücadele’den yokluklar içinde çıkmış bir ülkeyi savaşa sokmamakta kararlılık gösteren Türk Hükümeti, takip ettiği istikrarlı denge politikası yardımıyla gerek Müttefiklerin gerek Mihver devletlerin baskı, tehdit ve şantajlarına direnebilmiş ve ülkeyi savaşın haricinde tutmayı başarmıştır.

Ancak, böylesine büyük bir hengâmede zaman zaman bazı ihlaller yaşanmıştır. Genç Cumhuriyet, Türk hava sahası ihlalleri, karasularının taciz edilmesi ve denizde yaşanan bazı saldırıların yanı sıra hem Müttefiklerden hem de Mihver devletlerden gelen sığınmacı asker ve araçlarla da baş başa kalmıştır. Ancak tüm bunlar savaşın dışında kalmayı temel hedef olarak belirleyen bir devleti amaçlarından alıkoyamamıştır.

Bazı araştırmacılara göre Türkiye II. Dünya Savaşı’nda “tarafsız” kalmamış yalnızca “savaş dışı” kalmıştır. Bu savaş dışı kalma halinin de Müttefiklerden yana bir tutum olduğunu ileri sürülmekte ve o dönemki Türk dış politikasının temel prensiplerinin savaşın haricinde kalma ekseninde gerçekleştiği ifade edilmektedir. Bu süreçte Türk Hükümeti elindeki sınırlı imkânları sonuna kadar kullanmak suretiyle gerek Müttefiklerin gerek Mihver devletlerin farklı baskı unsurlarına yanıt vermeye çalışmıştır. Türkiye’nin yürüttüğü bu diplomasi hukuki gerekçelerin kullanımı, Müttefiklerin ve Mihver devletlerin ihtilaflarından istifade etme ve iç politikanın dış politikada önemli bir kaldıraç olarak kullanılması şeklinde sıralanmaktadır. (Oran ve ark., 2002).

Savaşa doğru giden zaman diliminde gelişmeleri derinden analiz eden Türkiye, Almanya ve İtalya’nın Avrupa’daki saldırgan politikaları karşısında gereken önlemlerini diplomatik manevralarla temine çalışmıştı. Bu çerçevede, Batılı devletlerle ilişkileri geliştirerek, 12 Mayıs 1939 tarihinde İngiltere’yle 23 Haziran 1939 tarihinde ise Fransa’yla benzer nitelikleri haiz bildiriler ilan etmişti (Armaoğlu, 2004).



Şekil 1.1. Fransa ile yapılan ittifak antlaşmasının Türk basınına yansımaları (Cumhuriyet, 24 Haziran 1939)

Türkiye ile Fransa arasında imzalanan anlaşmada Fransa, Hatay'ın Türkiye'ye katılmasını resmen tanımış ve Akdeniz'de ortaya çıkabilecek fiili bir savaşta (Mussolini İtalyası'nın sebep olabileceği olası çatışmalar zemininde) iki ülke arasında işbirliği gerçekleştirileceği bildirilmiştir (Cumhuriyet, 24 Haziran 1939).

Türkiye, savaşın başlarında İngilizlerle ve Sovyetlerle ilişkilerini beraber götürebilmeyi hedeflemiş, ancak Almanya ve SSCB (Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği)'nin mutabakatından sonra bu amacından vazgeçmek durumunda kalmıştı. Savaş boyunca gelişmelere göre dış politika manevralarını değiştiren ve çeşitlendiren Türkiye, 1941 baharına geldiğinde doğuda SSCB batıda ise Alman birlikleri arasında sıkışmıştı. Türkiye bu nedenle yeni dış politika hedefi olarak Polonya'nın ve İran'ın yaşadığı çift yönlü işgale uğramamayı ve buna karşı gereken tedbirleri almayı belirlemiştir (Balcı, 2013). Diğer yandan gerek Mihver devletleri gerek Müttefikler Türkiye'yi iki taraftan da baskılamaktaydı. Türk Hükümeti bu baskılara bizzat kendi sınırlı kapasitesinin ve zayıflığının ortaya koyduğu çelişkileri de kullanarak sonuna kadar direnmışti (Hale, 2003).

Almanya'nın Mayıs 1940'ta Fransa'ya girmesiyle İtalya da savaşa katılmıştır. Almanya'nın Balkanlar'daki ilerleyişiyle Romanya'yı, İtalya'nın ise Yunanistan'ı işgaliyle

savaş Ege ve Akdeniz'e kadar sirayet etmişti. Türkiye de bu gelişmeler karşısında batı sınırındaki tedbirlerini artırmaya başlamıştı. Ancak, bu önlemlerin Bulgaristan'da meydana getirdiği rahatsızlıklar Türkiye'yi Bulgaristan'ın endişelerini gidermeye sevk etmiş ve bu çerçevede 17 Şubat 1941'de Türk-Bulgar Saldırmazlık Paketi imzalanmıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 18 Şubat 1941).

II. Dünya Savaşı'nın Balkanlar'da hızla yayılması ve Alman birliklerinin Romanya'ya işgaliyle akaryakıt ihtiyacı artan Almanya dış petrol kaynaklarına bağımlılığını azaltmak ve yerinden akaryakıt elde etmek üzere Romanya'nın önemli rafineri merkezi olan Ploesti'ye özel önem vermişti (Modrovsky, 1999). Romanya'nın başkenti Bükreş'in kuzeyinde yer alan Ploesti (Bunnel, 2005), II. Dünya Savaşı'nda Romanya'nın petrol ihtiyacının %85'ini temin etmekteydi. Ayrıca, Ploesti Avrupa'nın en büyük petrol rafinerisi olan ve yılda 2 milyon ton petrol üreten Astro Romana Fabrikası'nın da bulunduğu stratejik öneme sahip bir şehirdir (Hard, 1998).

Ploesti'nin bu stratejik yapısı ve Alman birliklerine temin ettiği akaryakıt Müttefiklerin de dikkatini çekmiştir. Bölgedeki rafinerilere yönelik bir saldırı planlayan ve Alman birliklerinin akaryakıt arzını kesmeyi amaçlayan ABD Hava Kuvvetleri, Kuzey Afrika'dan bir hareket başlatmıştır. ABD uçakları gerek yakıt tasarrufu gerek Türkiye'nin savaş dışı olması nedeniyle Türk hava sahasını kullanarak, 11 Haziran 1942 gecesi operasyona başlamıştır. 12 adet Liberator B-24 bombardıman uçağı hedefe alanına ulaşmış, ancak hava muhalefetinden dolayı görüş açısının sağlanamaması nedeniyle 24 ton bomba bırakıp dönmüştür (Craven ve Crate, 1983).

İstenilen başarının elde edilemediği bu saldırı sonrasında yeni planlar yapan ABD kuvvetleri, 1 Ağustos 1943 Pazar günü 178 adet Liberator B-24 bombardıman uçağının katılımıyla Libya'nın Bingazi şehrinde Operation Tidal Wave adında yeni bir operasyona girişmiştir (Bunnel, 2005). Oldukça kuvvetli bir saldırı olan bu ikinci harekât da ilk operasyon gibi beklenen sonucu vermemiş, Alman uçaksavarlarının yoğun saldırısı nedeniyle büyük zayıatlar verilmesine yol açmıştır. Operasyona katılan 178 uçağın yaklaşık yarısı Bingazi'ye dönebilmiş, bir kısmı Müttefik havaalanlarına yedi tanesi de Türkiye'ye inebilmiştir (Modrovsky, 1999).

Operasyonu analiz eden çalışmalar, Ploesti'ye yönelik saldırıların Almanların akaryakıt tedarikine önemli bir darbe vurmadığını ortaya koymuştur. Toplam kapasitesinin %42'sini kaybeden Ploesti, kalın yağ üretimini ise önemli ölçüde azaltmak zorunda kalmıştır. Ancak operasyon Ploesti rafinerilerinin %60 kapasiteyle faaliyet gösterdiği sırada

yapıldığından rafinerilerin uzun vadeli kaybının %42 değil, %2 olduğu ifade edilmişti. Operasyondan sonra atıl rafineriler aktif hale getirilmiş, zarar görenler tamir edilmiş ve birkaç haftada Ploesti harekâtından önceye kıyasla daha yüksek bir oranda üretim yapmaya başlamıştı (Modrovsky, 1999).

Ploesti'ye yönelik operasyonda da görüldüğü gibi II. Dünya Savaşı sırasında Türkiye Türk hava ve karasularının ihlali ile meydana gelen kaza, zorunlu iniş, saldırılar ve iltica eden uçak ve askerlerle karşı karşıya gelmiştir. Türkiye, 1939-1945 arasında doğrudan savaşın etkilerini görmese de dolaylı etkilerine maruz kalmıştır. Hava sahasının ihlal edilmesi, Türk topraklarına ve üslerine zorunlu iniş yapmak zorunda kalan uçaklar ve mürettebat bunlardan sayılabilmektedir.

Türkiye'nin hava sahası gerek Müttefiklerin gerek Mihver devletlerin savaş uçaklarınca farklı tarihlerde çok kez ihlâl edilmiştir. Dönemin Hariciye Vekâleti anılan ihlaller nedeniyle ilgili devletlerin büyükelçiliklerine notalar iletmişti. Diğer yandan, savaş yılları süresince aktif uçaksavar sistemleri marifetiyle söz konusu ihlaller engellenmeye çalışılmıştır. 1940-1944 yılları arasında Türk hava sahasını çok kez ihlal edilmiş olup, anılan ihlaller ilgili başlık altında Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Cumhuriyet Arşivleri'nden istifadeyle detaylı olarak sunulmaktadır.

Tez çalışmasının ikinci bölümünde, uluslararası deniz hukuku ve ülkelerin deniz meşru olarak yetkili bulunduğu deniz bölgeleri hususunda konuyla alakalı olan kavram ve terimler ve bunların uluslararası hukuktaki yerleri teorik temelde ele alınmaktadır.

II. Dünya Savaşı'nın Türkiye'nin deniz yetki alanlarına olan etkisi ve bu çerçevede gelişen (hata ya da teknik yetersizlik sonucunda) Türk bölge, şehir ve limanlarının ve buralardaki gemilerin saldırıya uğraması gibi olaylar da bu bölümde ele alınmaktadır.

Devletin egemenlik haklarını kullandığı deniz yetki alanlarından biri olan karasuları son derece genel bir kavramdır. Bir devletin sahip olduğu karasuları, kıyısı olduğu ve anakarayı çevreleyen bitişik bölge, kıta sahanlığı ve de münhasır ekonomik bölge (MEB) ile hiçbir devlete ait olmayan açık denizel alanlara değin devam eden bölgeleri kapsayan bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır (BMDHS) Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Madde 8. Kıta sahanlığı ise, esas olarak anakaranın deniz altındaki kısmının meyilli bir şekilde 200 metre dibe kadar uzanan bölümünü tanımlamak üzere kullanılan coğrafi bir terimdir (Çalık, 2002). Anılan kavramın tanımında yatan en önemli husus denizlerin derinliğinin giderek artışı ve 200 metreden sonra daha da derinleşmesidir. Bundan dolayı, devletin kara sınırlarının bitiminden yani denizel alanların başlangıcından itibaren,

derinliğin 200 metreye ulaştığı kısma kadarki alanlara kıta sahanlığı adı verilmektedir (Sur, 2000).

Türkiye'nin kara sularında ve kıta sahanlığında meydana gelen hadiseler ve ihlaller II. Dünya Savaşı'nın öncesinde bir nevi yaklaşmakta olan savaşın provası olarak nitelebilecek İspanya İç Savaşı'nda vuku bulmuştur. İspanya İç Savaşı'nda Milliyetçi ve Cumhuriyetçi güçlere sağlanan yardımlar Akdeniz'deki ilişkileri yoğunlaştırmış ve bölgenin ısınmasına sebep olmuştur. 1937'nin ilk aylarından itibaren savaşan taraflara askeri ve maddi yardım yapan devletlerin savaş gemilerine ve ticaret filolarına yönelik saldırılar başlamıştır. Anılan saldırılar Ağustos 1937'de Çanakkale Boğazı'na yakın bölgelerde de patlak vermiştir (Alpert, 2013). Yaşanan çatışmalara sebep olan coğrafi yardım hatlarının güzergâhında bulunması nedeniyle Türkiye de İspanya İç Savaşı'ndan etkilenmiş ve aynı zamanda da II. Dünya Savaşı'nın Ege ve Akdeniz'e taşınması öncesinde savaşta meydana gelecek kaza, saldırı ve ihlalleri tecrübe etmeye başlamıştır.

Bahse konu iç savaş sırasında Türkiye'nin etkilenmesinde Sovyetlerin Cumhuriyetçilere desteklerinin güzergâhının doğal olarak Türk Boğazlarından geçmesi belirleyici bir rol oynamıştı. Bu süreçte uluslararası sularda seyreden ancak Türk karasularına çok yakın bir konumda olan *Ciudad de Cadiz* isimli gemi batırılmış ve dahası, Türk karasularında *Armuro* adlı gemi torpillermiştir. Vuku bulan bir başka olayda, Marmara Denizi'nde görülen bir denizaltı hükümet ve kamuoyu nezdinde rahatsızlıklara yol açmıştır. Türkiye Cumhuriyeti, olayın akabinde Türk karasularına izinsiz şekilde giren yabancı ve korsan gemilere yönelik gereken tedbirleri alacağını ilan etmiştir (Cumhuriyet, 23 Ağustos 1937).

Ancak kaydedilen tüm bu olaylar Türk Hükümeti tarafından egemenlik haklarına karşı bir saldırı şeklinde algılanmadığı gibi, yaşananların İspanya İç Savaşı nedeniyle tarafları arasındaki çatışmada saflarını belirleyen büyük devletlerin birbirleriyle mücadelesinin bir yansıması olarak ele alınmıştır. 1936-1937 yıllarında yaşanan olaylar, II. Dünya Savaşı'nın Ege ve Akdeniz'e sıçramasıyla ciddi çatışmalara dönmüştür. Müttefikler ile Mihver devletlerin savaş uçaklarının Akdeniz ve Ege suları üzerinde karşılaşmasıyla çatışmalar zaman zaman Türk karasularına ve hava sahasına da girilmesine yol açmıştır. Dönemin teknik imkânsızlıkları dolayısıyla hatalı saldırılar, aidiyeti belirlenemeyen uçaklar tarafından Türk topraklarına ve Türk gemilerine yönelik gerçekleştirilen saldırılar ile el konulan Müttefik gemilerine yönelik Mihver devletlerin saldırıları meydana gelmiştir.

Diğer yandan, II. Dünya Savaşı'nın Akdeniz'i de kapsayacak şekilde genişlemesi savaşın taraflarının Akdeniz ve Ege'deki Türk karasularında seyreden gemilere de saldırmalarına neden olmuştur. İngiliz, Alman, Yunan ve İtalyan kuvvetlerinin çatışmalarından Türk gemileri de nasibini almıştır.

Tez çalışmasının üçüncü ve son bölümünde ise, savaş sırasında Türkiye'ye iltica eden yabancı askerler, yabancı uçaklar ve mürettebatları ile Türkiye'ye zorunlu iniş yapan savaş uçakları ve askeri mürettebata ilişkin Türk Hükümeti'nin yaklaşımları ve tutunduğu tavır analiz edilmeye çalışılmaktadır. II. Dünya Savaşı'nda savaş dışı kalan Türkiye, savaşın acımasızlığından kaçan birçok insan için güvenli bir liman olmuştur. Almanya'nın başta Avrupa daha sonrasında ise Balkanları işgaliyle çok sayıda savaş mağduru Türkiye'ye sığınmıştır. Sığınmacıların büyük çoğunluğu sivillerden oluşsa da, savaştan kaçan gerek Müttefik devletlerden gerek Mihver devletlerden askerler de Türkiye'ye sığınanlar arasında yer almıştır.

Türkiye II. Dünya Savaşı'nda ülkesine sığınanlara yönelik insani, uluslararası hukuk temelinde bir sığınma politikası yürütmüştür. Her ne kadar savaş yıllarında iktisadi olarak zor bir dönem de geçirmiş olsa, Türk topraklarına sığınanlara sivil veya asker ayrımı yapmaksızın elindeki imkânlarla gereken yardımı yapmaya çaba sarf etmiştir.

Sığınmacı siviller arasında Avrupa çapındaki soykırımdan kaçan Yahudiler önemli bir yer tutmakla beraber, On İki Ada'dan gelen Yunan sivilleri ile Bulgaristan'dan gelenler de Türkiye'ye sığınanlar arasında yer almıştır (BCA, 30.18/88.91.10). Bu dönemde daha çok komşuları Yunanistan ve Bulgaristan'dan göç alan Türkiye, soykırımdan kaçan Yahudiler için de önemli bir geçiş ve kaçış güzergâhı ile sığınak olmuştur. Çok sayıda Yahudi güvenli limanlara yolculukları sırasında Türk sularından geçerek Suriye üzerinden ya da Türk limanlarını kullanarak Filistin'e doğru yolculuk etmiştir.

Avrupa'dan kaçmaya çalışan Yahudi mülteciler, Türkiye veya diğer Doğu Akdeniz ülkeleri üzerinden savaştan uzak olan Suriye'ye ulaşmayı hedefliyorlardı. 1940 yılının Haziran ayında Fransa'nın Almanya tarafından mağlup edilip işgale uğramasıyla, Akdeniz limanlarının kullanılamaz hale gelmesi Türkiye'yi Avrupa'dan kaçışın yegâne yolu olmuştur. Avrupa'daki Nazi katliamlarından kaçan Yahudi mülteciler, ulaşmak istedikleri hedefler Suriye ve İngiliz idaresindeki Kıbrıs adasıydı (Bahar, 2013).

Savaştan önce Nazi zulmünden kaçan çok sayıda Alman vatandaşı Yahudi akademisyen Türkiye'ye gelmiş ve başta İstanbul Üniversitesi olmak üzere birçok kamu kurum ve kuruluşunda genç cumhuriyetin kurumsallaşmasında önemli roller üstlenmişlerdir

(Tekeli ve İlkin, 2014). Ayrıca, Avrupa ülkelerinde yaşayan ve Türk vatandaşı olan çok sayıda Yahudi de bulundukları ülkelerdenki Türk diplomatları tarafından soykırımdan kurtarılmıştır.

Yunanistan'ın Almanya ve İtalya tarafından işgali daha önce hiç tecrübe edilmemiş bir yokluk ve sefaletle neden olmuştu. Özellikle, Atina ve Pire bu açlık ve sefaletten oldukça derinden etkilenmişti (Oran vd., 2002). Ülkede yaşanmakta olan bu duruma işgalle birlikte insanların hayatlarından endişe etmeleri de eklendiğinde Yunanlıların daha güvenli topraklara sığınmaları kaçınılmaz olmuştu. Başta Ege Adaları'ndan olmak üzere çok sayıda asker ve sivil Yunanlı Türkiye'ye göçe başlamıştı.

Ege Denizi'ndeki adaların sakinlerinden Türkiye'ye sığınmalar Mart 1941'de başlamış olup, Türk Hükümeti sığınmacıların şartsız biçimde kabul edilmesine ve mülteci statüsünde kabul edilmesine karar vermişti. Bu bağlamda, Türkiye'nin II. Dünya Savaşı boyunca en çok sığınmacı aldığı bölge Ege Adaları olmuştur (Keser, 2005). Ege Adaları'ndan Türkiye'ye göçmen akını Mayıs 1941'den Mart 1943'e kadar sürmüştür. Anılan dönemde Anadolu sahillerine gelen Yunanlı sivil sığınmacıların sayısı 22.525 kişiye ulaşmıştı. Adaların yanında Yunanistan'ın Selanik ve Pire bölgelerinden de çok sayıda sığınmacının Türkiye'ye geldiği kaydedilmektedir (BCA, 30.10/124.882.4).

Türkiye sivil sığınmacıların yanı sıra gerek savaştan kaçan askeri sığınmacılar gerek uçağı düşen ve gözetim altında tutulan askerler oluşan gruplara da bu dönemde ev sahipliği yapmıştır. Temmuz 1941'e kadar Türkiye'ye çok sayıda askeri sığınmacı gelmişti. Askerleri barındırmak üzere Bergama'da ve Yozgat'ta kamplar kurulmuş, olup çok sayıda Alman subay ve erbaş gözaltında tutulmuştu. Öte yandan, güneyden gelen bir grup asker Sivas'ta enterne edilmiş, ayrıca Ankara'da da çok sayıda subay ve erat olduğu kaydedilmiştir (BCA, 30.10/55.365.19). Türkiye, sorumluluğu altındaki askeri mültecilere mevcut uluslararası hukuka göre davranmış ve gözaltı kamplarına ilişkin uluslararası hukukun ve teamüllerin gerekliliklerini yerine getirmiştir.

Diğer yandan, Türk Hükümeti savaş süresince gerek ülkesine sığınan gerek zorunlu iniş yapan askeri uçak ve mürettebatlarına da uluslararası hukukun çizdiği kapsamda yaklaşmıştır. Askeri mültecilere 18 Ekim 1907 tarihli Lahey Sözleşmesi olarak nitelenen IV sayılı Kara Harbinin Kanunları ve Adetleri Hakkında Sözleşme gereğince muamelede bulunmuştur (Kocatepe, 2011).

2. II. DÜNYA SAVAŞI VE TÜRKİYE’NİN MARUZ KALDIĞI HAVA SALDIRILARI İLE İHLALLERİ

2.1. Hava Sahası Kavramı ve Uluslararası Hukuktaki Yeri

Hava sahası basit biçimde atmosferi de kapsayan üç boyutlu bir alan olarak tasvir edilmektedir. Genel itibarıyla hava sahası kavramı ise, devletlerin havacılık ve müdafaa için egemenlik yetkilerini kullandıkları üç boyutlu alanı tanımlamaktadır. Uluslararası hukuk terminolojisi bakımından hava sahası, sınırları belli coğrafi alan üstünde, belli bir devletin ya da inceleme yetkisine sahip bir yönetimin kurallarına uyan atmosfer parçası şeklinde ifade edilmekte, aşağıdaki devletin üstünde yer alan hava sütunu olarak açıklanmaktadır. Daha basit bir tanıma göre hava sahası, sınırları belirli bir siyasi bir egemenlik unsuru olan devlete ait atmosfer alanıdır (Bal, 2014).

Anılan bu tanımlar tüm dünyada birçok köklü değişim ve kurumsallaşmaya neden olan 20. yüzyılda meydana gelen I. Dünya Savaşı ile II. Dünya Savaşı’nın bir sonucudur. Bu dönem gerek milli gerek uluslararası sivil havacılık bakımından önemli değişikliklere yol açmıştır. Gelişen teknoloji ve ulaşım imkânlarının getirdiği bu değişim hukuk kurallarıyla da tanımlanmaya ve sınırlanmaya neden olmuştur. I. Dünya Savaşı’nın akabindeki çok taraflı ve bölgesel özelliği haiz uluslararası antlaşmalar sivil havacılık alanındaki temel unsurları genel hatlarıyla belirlemiştir (Başdemir, 2006).

Bu çerçevede, bir devletin üstündeki hava sahasında tam ve özel egemenliğe sahip olduğu prensibi yazılı anlaşma metinleriyle tespit edilmiştir. II. Dünya Savaşı’nın son dönemlerinde Chicago’da toplanan ve literatüre “Chicago Konferansı” olarak geçen bir sivil havacılık toplantısı yapılmıştır. Konferansa katılan devletler, milli hava sahasında geçerli olması kabul edilen hukuksal düzenlemelerin tam ve münhasır egemenlik prensibine dayanması hususunda karar birliğine varmıştır (Güler, 2018).

Hava sahası, ulusal hava sahası ve uluslararası hava sahası olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Ulusal hava sahası, bir devletin ülkesi üzerindeki hava sahasını belirtirken, icrai uluslararası hukuk anılan kavramı devletler bakımından devletlerin egemenliğindeki kara sınırları ile bunun yanındaki iç suların ve karasularının üzerinde yer alan hava sahası şeklinde tanımlamaktadır (Pazarcı, 1989). Bir başka ifadeyle, bir devletin milli hava sahasının dış sınırı karasularının bittiği çizgi olarak kabul edilmektedir. Bu durum, gerek Chicago Sözleşmesi gibi antlaşmalarla gerek devletlerin icraat ve kanunlarıyla teyit edilmektedir.

Hava sahasını uluslararası hukukun bir unsuru haline getiren ilk çok taraflı antlaşma, 13 Ekim 1919 tarihli Paris Hava Ulaşım Sözleşmesi'dir. I. Dünya Savaşı'nı bitiren Paris Barış Konferansı dâhilinde ihdas edilen ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Küba, Portekiz, Romanya, Yunanistan ve Sırp-Hırvat-Sloven devletlerinden birer üyenin katıldığı Havacılık Komisyonu anılan çok taraflı antlaşma tasarısını hazırlamıştır (Başdemir, 2006).

Paris Barış Konferansı'nın genel kuruluna sunulan tasarının kabul edilmesiyle Paris Hava Ulaşım Sözleşmesi meydana gelmiştir (Güler, 2018). Sözleşme, devletlerin tam ve münhasır egemenlikleri prensibini kabul etmekte, barış dönemlerinde sivil hava vasıtalarının serbest geçiş hakkı bulunması gerektiğini kaydetmektedir. Ancak, bu gereklilik devletlerin yasak bölgeler ilan etme haklarını saklı tutmaktadır.

Diğer yandan, anılan sözleşme devletlerin hava araçları ve uluslararası sivil havacılık araçlarının izinsiz geçiş hakkına sahip olmadığını da ortaya koymaktadır. Paris Hava Ulaşım Sözleşmesi kabulünden sonra dört kez değişikliğe uğramış, 33 devletin tarafı olduğu 1944 yılında kabul edilen Chicago Sözleşmesi'ne kadar uluslararası hava yönetimini belirleyen ve icra eden en önemli antlaşma olarak varlığını sürdürmüştür. Chicago Sözleşmesi sonrasında ise 1947 yılında yürürlükten kaldırılmıştır (Pazarcı, 1989).

Her ne kadar devletler milli hava sahalarında tam ve münhasır egemenliğe sahip olsalar da, prensip itibariyle yabancı hava araçlarının uçuşu sadece ilgili devletin rızasıyla mümkün olmaktadır. Ancak, 1944 yılında kabul edilen Chicago Sözleşmesi'yle birçok devlet sivil hava araçlarının sınırlarının üzerinden geçişi hususunda farklı şekil ve şartlara bağlı olmak kaydıyla rızalarını deklare etmişlerdir. Sözleşmeyle birlikte, devlet hava araçlarının başka bir devlet üzerinden uçuşunun izne tabi olması kuralı devam ettirilmiştir (Başdemir, 2006).

Daha sonra Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşması olarak anılacak olan Chicago Sözleşmesi 9. maddesiyle, sözleşmeyi imzalayan taraf ülkelerin kendi toprak ve bölgelerine bağlı alanlarda askeri ve güvenlikten doğan sebeplerden ileri gelecek şekilde uçuşa yasak bölge ilan edebileceklerini kabul etmiştir. Uçuş faaliyetlerine yasaklanan alanların üzerinde uçar vaziyette ilerleyen veya diğer havacılık kurallarına aykırı hareket eden araçların, ilgili devlet tarafından polis tetkikinden ve gümrük denetiminden geçmelerini teminen bulundukları yere en yakın havaalanına inmeleri hususunda yaptırım uygulayabileceğini ifade etmektedir (URL-1, 2022).

2.2. II. Dünya Savaşı ve Nedenleri

I. Dünya Savaşı'nda yaşanan ölümler ve yıkım o kadar büyüktü ki “tüm savaşları bitiren savaş” olarak nitelenmiştir. Ancak I. Dünya Savaşı'nı sona erdiren antlaşmalar sorunların çözülmesi bir yana, savaş öncesindeki ve sonrasındaki problemleri artırarak doğrudan bir sonraki felakete yol açmıştır. Bu felaket 70 milyon dünya vatandaşının hayatını kaybettiği II. Dünya Savaşıydı. Anılan büyük yıkımın sayısız nedenleri olmakla birlikte başlıca sebepleri şöyledir (URL-28, 2022):

- Versay Antlaşması
- Ekonomik Buhran
- Alman Yayılmacılığı
- Yatıştırma Başarısızlığı,
- Milletler Cemiyeti'nin Başarısızlığı
- Japonya'nın Yayılmacı Politikaları

2.2.1. Versay Antlaşması

II. Dünya Savaşı'nın tohumlarını atan nedeni temel olarak I. Dünya Savaşı'nı sonuçlandıran ve bir daha bu tür bir yıkıma izin vermeyeceğinin altı çizilen kararlarda aramak gerekmektedir. Versay Antlaşması, Avrupa'daki anlaşmazlıkları halletmekten ziyade mevcut sorunları erteleyen, hatta yeni problemlere neden olan bir antlaşma olmuştur. Bu çerçevede değerlendirildiğinde, II. Dünya Savaşı I. Dünya Savaşı'nın devamı olarak kabul edilmektedir (Oran vd., 2002). Zira Versay ile birlikte Almanya'ya yüklenen karşılanılması imkânsız tazminat borcu, enflasyonun had saflara çıkmasına sebep olmuştur. Yapılan söz konusu antlaşmanın sorumlusu Alman sosyal demokratları olarak gösterilmiş, ortaya çıkan tüm olumsuz koşullara paralel olarak Alman milliyetçiliği yükselişe geçmiştir (Yıldız, 2019).

Antlaşmanın imzalanmasından ve uygulanmasından önce, 9 Kasım 1918'de Almanya'da İmparatorluk son bulmuş ve Cumhuriyet ilan edilmiştir. Fakat bu noktadan sonra, Almanya'da iç karışıklıklar giderek artmış, bir dizi grev ve ayaklanmalar baş göstermiştir. Huzursuzluk, işsizlik ve kötüye giden ekonomik koşullar, Almanya'yı siyasi, toplumsal ve ekonomik açıdan zor duruma düşürmüştür (Savran, 2015).

Almanya'da kaybedilen savaşın olumsuz etkilerinin ortaya çıktığı koşullarda, muzaffer Müttefik Kuvvetler Almanya'nın geleceğine karar vermek için bir araya gelmiştir.

Bunun sonucunda Almanya, Versay Antlaşması'nı imzalamak zorunda kalmış, savaş suçunu kabul etmiş ve tazminat ödemek zorunda kalmıştır. Topraklarını kaybeden Almanya'nın büyük bir orduya da sahip olması yasaklanmıştır (URL-28, 2022). Bu ve benzeri ağır yaptırımlar Alman toplumunda ciddi bir aşağılanma hissi yaratmış ve ekonomik krizin de etkisiyle bu durumu tersine çevirmeyi vaat eden politikacılara ilgi artmıştır. En nihayetinde, Almanya'nın Hitler'le başlayan Versay'ın olumsuz etkilerinden kurtulma çabaları İngiltere ve Fransa tarafında siyasi açıdan hiçbir tepkisel sonuç göstermeyince, İtalyan faşizminin bu durumdan cesaret bulması ve revizyonist güçlerin yayılmacı politikaları kaçınılmaz olmuştur (Yıldız, 2019).

2.2.2. Ekonomik buhran

1920'lerin sonunda tüm dünya ekonomik bir bunalımdan etkilenmiştir. Bir depresyonda ekonomiler küçülmekte, ticaret azalmakta, işletmeler kapanmakta, fiyatlar düşmekte, bankalar batmakta ve işsizlik artmaktadır (URL-28, 2022). Yaşanan ağır ekonomik koşullar, New York ve Londra merkezli küresel sermaye akışını risk altına sokmuş, küresel sermaye akışı bağlı bir merkezden, bir otoriteden yoksun kalmıştır (Anderson, 2015). Tüm bu olumsuzluklar ve toplumların yaşadığı yokluk, açlık ile maddi problemler otoriter siyasetin önünü açmaktadır. Avrupa'da da anılan dönemde bunlar tarihi tecrübeler olarak yaşanmıştır. Avrupa'da diktatörlerin iktidara yürümelerinde 1929-1934 yılları arasında tüm dünyayı saran ekonomik buhranın etkileri rastlantı değildir.

I. Dünya Savaşı'nın getirdiği yıkımında tüm birikimlerini kaybeden hane halklarının düşen talepleri neticesinde ülke ekonomileri iflastan kaçınmak üzere yeni pazarlar arayışına gitmişlerdir. Uluslararası pazarlar için yapılan bu mücadele devletlerin neo-merkantilist iktisat politikaları uygulamasına neden olmuştur. Dış ticaret alanındaki ilişkileri ve bu ilişkilerden ötürü ortaya çıkan yükümlülükleri serbest bir dış ticaret anlayışından farklı ve öte bir şekilde takas usulü bir sistemle düzenleyen bu politikalar, devletlerin altın veya döviz ödemeksizin ürünün ürünle ödenmesi şeklinde icra edilmiştir (Armaoğlu, 2004).

Bu çerçevede, milli pazarların korunmasını amaçlayan gümrük tarifeleri uygulanmaya başlanmıştır. Bu yaklaşım, ihtiyaç halinde kuvvet tehdidi ve benzeri baskılarla yeni pazarlar tesis edilmesini de beraberinde getirmiştir. Anılan ekonomik program milliyetçiliklerin yükselmesi anlamına gelmiştir. Başka bir deyişle, I. Dünya Savaşı'nın akabinde yükselişe geçen iktisadi sorunlar ile üretimin zayıflaması devletlerin serbest

piyasadan vazgeçmek suretiyle, ülke ekonomilerine doğrudan müdahale etmelerine ve uluslararası pazar arayışı maceralarına çıkmalarına neden olmuştur (Sander, 1994).

Versay Antlaşması'nın ekonomik buhranla birleşmesi hâlihazırda ağır savaş tazminatları ve kredi geri ödemeleri yapmak zorunda olan Almanya ve diğer Avrupalı devletleri içinden çıkılmaz bir durumla karşı karşıya bırakmıştır. Versay Antlaşması kapsamında 1921 yılında toplanan Uluslararası Savaş Tazminatları Komitesi Almanya'nın Müttefiklere, özellikle de Fransa'ya 56 milyar dolar ödemesi gerektiğine hükmetmiştir. Ancak, anılan borcun kâğıt parayla değil, altın veya ürün şeklinde ödenmesi zorunlu kılınmıştır. Almanya'nın bu borcu ödeyebilmesi ya dış borç almasına ya da sanayi üretimini artırarak yapmasıyla mümkündü (Armaoğlu, 2004).

Almanya bu bağlamda ABD'den dış borç almaya başlamış, bu borçla Fransa'ya ödemesi gereken savaş tazminatını ödemiştir. Fransa'nın İngiltere'ye, İngiltere'nin ABD'ye borç mevcut paranın yeniden Almanya'ya borç olarak verilmesine yol açmıştır. Bu kısır döngü uzun süre uygulanamamış ve 1923'te Almanya'nın savaş tazminatı ödemesini reddettiğini ilan etmiştir. ABD borç vermeyi durdurmuş, Fransa alacaklarına mahsuben Versay'dan doğan haklarını Almanya'nın sanayi merkezi olan Ruhr bölgesini işgal etmiş ve bu bölgedeki fabrika ve madenleri işleterek alacaklarını tahsil etmeye başlamıştır. Anılan işgal, Almanya ile Fransa arasındaki ilişkileri daha da germiş, Almanya'nın en önemli varlıklarını kaybetmesi iktisadi bakımdan daha da zora girmesine neden olmuştur (Oran vd., 2002). 1929 Buhranı öncesinde küresel sermaye ithalatının yarısını teşkil eden Almanya'nın 20-30 trilyon mark civarında dış borcunun bulunması, Buhran koşullarında Alman ekonomisini son derece zor duruma düşürmüştür. Küresel Buhran, tüm dünyada olduğu gibi Almanya'da da kitlesel işsizliğe neden olmuştur. Bu bağlamda, Buhran koşullarını yaşayan dünya ülkelerinde, siyasi ve ekonomik gelişmelerin etkisi, geleceği etkileyebilecek niteliğe bürünmüştür (Bakırtaş ve Taşkesen, 2004). Tüm bu negatif iktisadi gelişmeler 1929 yılındaki ekonomik buhranla Almanya'yı derinden etkilemiş ve II. Dünya Savaşı'nı başlatacak olan Alman Nasyonal Sosyalist Alman İşçi Partisi'nin (*Nationalsozialistische Arbeiterpartei Deutschlands*-NSDAP) yükselişi başlamıştır.

2.2.3. Alman yayılmacılığı

NSDAP'nin ve Nazilerin hükümeti ele geçirmesiyle Hitler gizlice Almanya'nın Versay Antlaşması'yla sınırlanan ordusunu yeniden inşa etmeye başlamıştır. İngiltere ve Fransa Hitler'in bu faaliyetlerinin farkında olsa da daha güçlü bir Almanya'nın Rusya'dan gelen Komünizm dalgasını durduracağını düşünmüşlerdir. Ancak, planlanan hayata geçmemiş ve 1936'da Hitler Alman birliklerine Fransa'nın işgali altındaki Ruhr bölgesini, Avusturya ile Çekoslovakya'nın Almanca konuşulan bölgelerine girmeleri emrini vermiştir. Bu aşamada ne Fransa ne de İngiltere savaşa gitmeye hazır olmadıklarından herhangi bir yanıt verememiştir (URL-28, 2022).

Bunun da verdiği rahatlıkla Hitler 1936'da İtalya ve Japonya'yla ittifaklar kurmuş, yayılmacı ve işgalci politikalarını sürdürmüştür. Bu itibarla, Almanya, İtalya ve Japonya'nın askeri ittifakı Mihver devletler adıyla bir araya gelmiştir.

2.2.4. Yatıştırma başarısızlığı

Yatıştırma kavramı, çatışma ve savaşların önlenmesi bakımından muhatap ülkenin taleplerini kabul etmek olarak tanımlanmaktadır. Yatıştırma, dış politikanın ayrılmaz unsurlarından olan müzakereler ve pazarlıkların sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Diğer bir deyişle, dış politikada vuku bulan birtakım anlaşmazlıkların ve yanlış anlaşılmalara "ödün" yoluyla giderilmeye çalışılması yatıştırma siyaseti olarak karşımıza çıkmaktadır (Embel, 2019).

İngiltere ve Fransa'daki siyasetçiler 1930'larda Versay Antlaşması'nın Almanya için haksız hükümler içerdiğini ve Hitler'in faaliyetlerinin haklı olduğunu dillendirmeye başlamışlardı. İngiltere'nin kabul ettiği bu yaklaşıma yatıştırma siyaseti denilmiştir (Armaoğlu, 2004). Revizyonist ve fetih temelli dış politika anlayışına sahip ülkelerin başında gelen Almanya'nın silahlanma kapasitesini belirli bir seviyede tutmayı ve donanma alanındaki üstünlüğünü devam ettirmeyi amaçlayan İngiltere, bu bağlamdaki ilk adımını Almanya ile donanma kuvvetlerinin tonaj kapasitesini belirleyen bir antlaşma imzalayarak atmıştır (Embel, 2019).

İlerleyen yıllarda savaş patlak verene dek devam eden bu siyasetin sahadaki ilk adımı ise, Almanya'nın Versay hükümlerinin sonucu olarak kaybettiği Ren civarına asker çıkarması ve burayı kontrol altına almasıyla gerçekleşmiştir (Embel, 2019). İngiltere ve Fransa'nın Almanya'nın Çekoslovakya'yı ilhakına Eylül 1938'deki Münih Anlaşması'yla izin vermeleri yatıştırma siyasetinin bir örneği olarak tarihe geçmiştir. Almanya, Mart

1939'da Çekoslovakya'nın geri kalan işgal etmişti. İngiltere ve Fransa yine askeri bir yanıt verememiş, ancak Alman birliklerinin 1 Eylül 1939'da Polonya'yı işgaliyle Almanya'ya savaş ilan edebilmiştir. II. Dünya Savaşı da böylece Avrupa'da başlamıştır (Oran vd., 2002).

2.2.5. Milletler Cemiyeti'nin başarısızlığı

Milyonlarca insanın yaşamını yitirdiği büyük yıkımın ertesinde uluslararası kamuoyu küresel barış ve beraberliğin himaye edilmesi ve devamlılığının temin edilmesi bakımından uluslar üstü bir örgütün zorunluluğunu fark etmiştir. 1. Cihan Harbi'nin sona ermesiyle birlikte 25 Ocak 1919 tarihinde Fransa'nın başkenti Paris'te tertiplenen uluslararası konferansta uluslar üstü örgüt olan Milletler Cemiyeti (MC) 'nin varlığı kâğıda dökülmüş ve 28 Nisan 1919 tarihinde de söz konusu örgüt resmen kurulmuştur.

Fakat bahsi geçen uluslararası örgütün kurulmasına ilişkin karar ABD Senatosu tarafından kabul görmemiş ve MC, galip devletlerin tekelinde bir kuruluş olarak varlığını sürdürmüş, dahası, diğer devletler tarafından kararları sıklıkla eleştiri konusu olan bir örgüt haline gelmiştir. Bu husus, MC'nin uluslar üstü bir örgüt olarak devletler arasındaki itibarını büyük ölçüde zedelemiştir. MC, küresel çapta o dönemde var olan devletler tarafından minimal düzeyde katılım görmüş ve dönemin yükselen gücü ABD de üye olmayan devletler arasında yer almıştır (Çalış ve Kan, 2006).

MC, kuruluşundan itibaren, örgütsel olarak devletler arası ilişkilerde işbirliği ve barış ortamını geliştirip, bu ortama katkıda bulunma, uluslararası güvenliği temin etme, silaha başvurmama hedefini tüm devletlere kabul ettirme, gizliliğin olmadığı, tamamen şeffaf bir devletler arası ilişkiler ortamı yaratma, uluslararası hukuk kurallarına küresel çapta uyum sağlama, örgütlü halk ilişkilerini ve halklar arası adaleti tesis etme ve koruma ve antlaşmalardan doğan tüm yükümlülükleri yerine getirme gibi hususları kendine amaç edinmiştir (URL-2, 2022). Ancak, bu amaçlar gerçekleştirilememiş ve Cemiyetin başarısızlığı II. Dünya Savaşı'nın patlak vermesine yol açan gelişmelerden biri olarak kabul edilmiştir. Milletler Cemiyeti başlangıçta tüm ülkelerin üye olmasını, devletler arasında yaşanması muhtemel ihtilafların müzakere yoluyla çözülebileceğini öngörmüştür. Ancak, Cemiyet bunları hayata geçiremeyerek başarısız olmuştur (Sander, 1994). Örneğin, İtalya'nın Etiyopya'yı, Japonya'nın Mançurya'yı işgalleri gibi saldırganlıkları engelleme hususunda herhangi bir adım atamamış ve bu durum Cemiyet'in çöküşünü hızlandırmış, bu noktadan sonra Cemiyet, bir uluslar üstü kurum olarak bir devletin davranışlarını sınırlandıramayan, saldırgan politikalarını önleyemeyen bir hale bürünmüştür (Polat, 2020).

2.2.6. Japonya'nın yayılmacı politikaları

1930'larda tüm dünyayı saran iktisadi buhran Japonya'yı da derinden etkilemiştir. Japonya fabrikaları daha fazla mal üretmek üzere doğal kaynaklara gereksinim duymuş ve Japon toplumu da ekonomik problemlere çözüm bulmak için ordudan medet ummaya başlamıştır (Sander, 1994). Japon ordusu, fabrikaların doğal kaynak ihtiyacını karşılamak üzere kaynak bakımından zengin bir coğrafya olan Çin'in Mançurya bölgesini işgal etmiştir (Armaoğlu, 2004). Bu durum, 1. Dünya Savaşı sonrası kurulan uluslararası düzenin sarsılmasına ve geçerliliğini yitirmesine sebep olmuştur. Almanya'nın "*hayat sahası politikası*" ve İtalya'nın "*Büyük Roma ideali*" benzeri bir politika izleyen Japonya, "*kıta yayılmacılığı politikası*" izlemiştir (Özçelik, 2010).

Japonya'nın yayılmacı ideallerinin ana sahası haline gelen Çin'in Milletler Cemiyeti'nden yardım talebi sonuçsuz kalmış, Japonya Çin ile Kore'yi işgal etmeye devam etmiştir (Armaoğlu, 2004). Buna ek olarak, Çin'in savaş öncesinde olumlu ilişkilere sahip olduğu Almanya'dan arabuluculuk ve yardım talepleri de sonuçsuz kalınca, hem Japonya'nın Alman müttefiki olması kesinleşmiş hem de Çin'in kurtuluş ümitleri tükenmiştir (Tutsak, 2017).

Japonya, ayrıca Vietnam'ın içinde bulunduğu Güney Doğu Asya'daki diğer bölgeleri de işgal etmiştir. Bu durum ABD'nin Filipinler ve Guam gibi Asya'daki bölgelerini koruma refleksi geliştirmesine neden olmuştur. Japonya, bu genişlemesinin ABD ordusu tarafından tehdit edilebileceği düşüncesiyle 7 Aralık 1941'de Hawaii'deki Pearl Harbor'a saldırmış ve II. Dünya Savaşı Asya'ya da sıçramıştır (Armaoğlu, 2004).

2.3. Savaşta Türkiye'nin Tutumu ve Savaş Dışı Kalma Çabaları

Oran ve ark., (2002) Türkiye'nin II. Dünya Savaşı'nda "tarafsız" kalmadığını sadece "savaş dışı" kaldığını savunmaktadır. Bu savaş dışı kalma halinin de, Müttefiklerden yana bir tutum olduğunu ileri süren Oran ve ark. (2002) o dönemki Türk dış politikasının esas stratejisi savaş dışı kalmak ekseninde gerçekleştiğini, gerek Müttefiklerin gerek Mihver devletlerin Türkiye üzerinde farklı baskı unsurları kullandığını, Türkiye'nin yürüttüğü bu diplomasi'nin farklı taktikleri bulunduğunu kaydetmektedir. Bunlar hukuki gerekçeler, Müttefiklerin ve Mihver devletlerin çelişkilerinden faydalanma ve iç politikanın dış politika unsuru olarak kullanılması sıralanmaktadır.

Bu dönemde Türk hükümeti, sınır koruma tedbirlerini askeri açıdan arttırmış, Türk ordusunun güç kazanması için yoğun bir çaba harcamıştır (Teke, 2022). Askere alımlarda artışlar yaşanmış ve bu bağlamda sıkı tedbirler alınmıştır (BCA, 30.1/34.204.1).

Savaş boyunca devam eden Türkiye'nin savaş dışı kalma politikası, esasen Barry Rubin'in "*İstanbul Entrikaları*" adlı eserinde de görüldüğü üzere, Mihver ülkelerin Balkanlar ve Türkiye üzerindeki işgal arzularına rağmen gerçekleşmiştir. Bu bağlamda Rubin, Alman-Sovyet Saldırmazlık Paktı'na göre Polonya'yı paylaşan iki ülkenin hedeflerinden birinin de Balkanlar ve Türkiye olduğunu iddia etmektedir. Hâlihazırda, İtalya'nın o dönemde Türkiye üzerindeki iddialarının farkında olan dönemin Dışişleri Bakanı Şükrü Saraçoğlu, yine Rubin'in iddiasına göre, savaşın patlak verdiği Ağustos 1939'da tüm bu yaşananlardan hayli demoralize ve bitkin bir durumda olmuştur (Rubin, 1997).

Öte yandan, tüm bu işgal planlarına rağmen, Türkiye'nin siyasi ve hukuki güvenceleri de bulunmaktaydı. Müttefik kuvvetlerin en güçlü iki ülkesi olan İngiltere ve Fransa ile yapılan Üçlü İttifak Antlaşması'na dayanan bu gerekçe, savaşın ilerleyen yıllarında Türkiye'nin savaşa girmesine yönelik bir ısrara dönüşecektir. Ancak bu ısrarlar karşısında Türkiye, savaşın gidişatının getirdiği koşullarla birlikte savaş dışı kalmaya yönelik birtakım gerekçeler de elde etmişti. Hukuki gerekçelerin başında 1939 Türkiye, İngiltere ve Fransa Üçlü İttifak Antlaşması gelmektedir. Üçlü İttifakın tarafları olan İngiltere ve Fransa'dan gelen savaşa dâhil olma baskılarına yönelik Türkiye'nin tezi, Fransa'nın savaştan çekilmesiyle Türkiye'ye yardıma gelecek iki ülkeden birinin sahneden çekildiği ve bu durumda savaşa girme halinin İttifakın temel ilkelerine aykırı olduğudur. Üçlü İttifakın 2 numaralı protokolü "*SSCB'yle silahlı bir uyumsuzluğa sürüklenmesine neden olabilecek bir eylem Türkiye'nin zorlanamayacağı*" nı ileri sürmekteydi (Balcı, 2013).

Polonya'nın işgalinde olduğu gibi Türkiye'nin savaşa girmesi, Sovyet saldırısına maruz kalabileceğini ortaya koymaktadır. Bu bağlamda, anılan protokol gereği Türkiye'nin savaşa girmesi ihtimal dâhilinde değildi. Ayrıca, Üçlü İttifakın özel maddelerinde Türkiye'nin savaşa girme şartları çerçevesinde, İngiltere ve Fransa'dan gelecek askeri teçhizat ve silah yardımı önemli bir yer tutmaktaydı. Anılan desteğin yeterli olmadığını savunan Türkiye, bu hususu da savaş sonuna kadar kullanacaktı (Oran, 1996).

Müttefiklerin ve Mihver devletlerin kendi içlerinde yaşadıkları çelişkileri kullanan Türkiye, savaşa girmeme iradesine destek bulabiliyordu. Örneğin, İngiltere Dışişleri Bakanı Lord Halifax Türkiye'nin bu tutumuna hak veriyordu (Hale, 2003). Türkiye ayrıca, işgale

maruz kalması durumunda icra edilecek bir kurtarma operasyonunun Müttefiklerin güçlerini bölceğini, savaşa girmemesinin Almanya'ya daha fazla zarar verdiğini savunmuştu. Diğer yandan, savaşın gidişatında meydana gelen değişimler gerek Müttefikler gerek Mihver devletler gerekse de SSCB Türkiye'nin savaşa girip girmemesi hususundaki yaklaşımlarını değiştirmiştir. Zira 1940-41 arasında savaşı önde götüren Almanya Türkiye'nin savaşa girmesi için diplomatik baskıda bulunurken, bu dönemde İngiltere, Türkiye'nin savaşa girmesini kendi çıkarlarına aykırı bulmuş; nitekim aynı davranışı 1942-44 arasında da İngiltere, ABD ile beraber sergilemiştir. Doğal olarak, 1942-44 arasında savaştaki hükmü gerilemekte olan Almanya, Türkiye'nin savaşa girme ihtimalini uygun görmemiştir. Buna ek olarak, 1942 yılından sonra SSCB, savaşta ilerleme kaydetmeye başladığından dolayı Türkiye'nin dahil olma ihtimaline sıcak bakmamıştır (Oran vd., 2002).

Bu süreçte Türkiye'ye odaklanarak savaşta kendi yanlarında yer almasını sağlamaya çalışan Müttefik ve Mihver devletler, Türkiye'nin savaş dışında kalabilmesine karşın dostluğuna ihtiyaç duyduklarından Türk Hükümeti üzerinde tam anlamıyla baskı kuramamıştır. Bu durum da Türkiye'nin anılan devletlerin tahakkümüne karşı koyabilmesine ve savaşın sonuna kadar savaşın haricinde kalabilmesine olanak sağlamıştır (Sertel, 2016).

Türkiye'nin savaş boyunca devam eden denge siyaseti, Nazilerle olan ilişkilerde çarpıcı şekilde görülebilmektedir. Örneğin, Üçlü İttifak dolayısıyla Müttefik ülkelerle olan bağlarına rağmen Türkiye, 1940 yılının yaz aylarında Almanya ile Ticaret Anlaşması imzalamıştır (Rubin, 1997). İlerleyen yıllarda ise Türk Hükümeti taktik gereği Almanya'yla ticaretini artırmış, Alman Büyükelçisi'ne yönelik suikastı azmettirenlerin SSCB'nin İstanbul Başkonsolosluğu'ndan usullere aykırı bir şekilde gözaltına alınıp yargılamış, ancak anılan şahısların Türkiye'nin Almanya'yla ilişkilerini kestiği 2 Ağustos 1944 tarihinden hemen sonra salıvermiştir (Balcı, 2013).

Türkiye her ne kadar savaş dışı kalmaya çaba sarf etmişse de esasında hiçbir ülkeye düşman olmamaya çalışmış ve bu kapsamda elindeki tüm diplomatik imkânları kullanmıştır. Berkes bu durumu, o dönemde hükümetin başında bulunan Başbakan Şükrü Saraçoğlu'nun hem Almanya ile dostluk ilişkileri kurup hem de İngiltere ile müttefik olarak kalma politikası, temel dış politika stratejisi olarak benimsenmiştir. Bu stratejik tercihte, Türkiye'nin yeni kurulmuş bir cumhuriyet olarak savaşta taraf olacak şekilde teknik altyapıya sahip olmaması da önemli bir rol oynamıştır (Sertel, 2016). Ancak tüm bu çabalar, özellikle Almanlar'ın Türkiye üzerindeki diplomatik ve siyasi nüfuzunu arttırmasına engel

olamamıştır. Savaş dışı kalma politikasını en gayretli şekilde idame ettiren Saraçoğlu'nun Dışişleri Bakanlığı'ndan istifa ettirilmesi politikası buna en iyi örneklerden biridir. Gizli bir şekilde başlatılan bu faaliyet, medya aracılığıyla sürdürülmeye çalışılmıştır (Rubin, 1997).

Diğer yandan, Türkiye'nin II. Dünya Savaşı yıllarındaki bu savaş dışı hali, Müttefik devletlerin ve Mihver devletlerin gerek stratejik konumu gerek mültecilerin intikali Türkiye'nin deyim yerindeyse savaşın istihbarat merkezi konumuna gelmesine neden olmuştur. İngiliz, Alman, Amerikan ve Rus ajanları farklı istihbarat faaliyetleriyle savaşta ülkelere avantaj temin etmeye çaba sarf etmişlerdir. Bu dönemde, Türk Hükümeti Müttefiklerin istihbari faaliyetlerine daha müsamahakâr davranırken, Mihver devletlerin faaliyetlerini ise yakından takip etmiştir. Savaş boyunca Sovyetlerin Türkiye'den taleplerinin de etkisiyle, Sovyet istihbarat faaliyetleri sıkı bir şekilde takip edilmiş, karşı-istihbarat çalışmalarıyla önleme yapılmıştır. Hatta bu süreçte Almanlara yönelik katı tutumu bilinen Türk Hükümeti, Almanların Sovyetler Birliği sınırında telsiz ve ikmal üssü kurmasına izin vermiştir (Sertel, 2016).

İstanbul ve Beyoğlu ise tüm istihbarat servislerinin merkezi konumuna dönüşmüştür. Özellikle 1940 yılında imzalanan Ticaret Anlaşması'ndan sonra Alman istihbarat birimleri İstanbul'da yoğun faaliyet göstermiştir (Rubin, 1997). Sovyetler daha çok doğu illerinde faaliyet göstermiş olup, 1942'de Ardahan ve Kars civarından çok sayıda ajanı Türkiye'ye sokmuştu. İngiliz (Special Operation Executive-SOE) ve Amerikalı (Office of Strategic Services-OSS) istihbarat servisleri Ege kıyılarından Mihver işgalindeki Ege Adaları ile Balkanlardaki harekâtlar için önemli bir üs olarak kullanılmıştır (Sertel, 2016). Öte yandan, Nazi Almanyası ve Alman işgali altındaki toprakların gizli polis teşkilatı olan Gestapo, Alman karşı-istihbarat örgütü Abwehr ve İngiliz (Special Operation Executive-SOE) ve Amerikan (Office of Strategic Services-OSS) istihbarat teşkilatları Türkiye'de önemli operasyonlar yürütmüştür (Danacıoğlu Tamur, 2007).

SOE'nin İstanbul'a yerleşmesi 1940'ın baharında başlamış olmakla birlikte, Almanların 1941'de Balkanları işgaliyle Balkanlar'da faaliyet yürüten SOE İngiliz servisi ajanları İstanbul'a kaydırılmıştır. Türkiye'de Denizcilik Nakliyatı adlı şirketle faaliyetlerini yürüten SOE, Ege Adalarına yakın İzmir ve Fethiye gibi Türk sahillerinde konuşlanmıştı. İngiliz istihbaratı bu imkânlarını kullanarak, Ege Adalarına yönelik istihbari faaliyetleri icra etmişti (Seydi, 2006). İngilizler anılan istihbari çalışmalarının yanı sıra, Alman işgalindeki Yunanistan'a İzmir'den deniz yoluyla silah, mühimmat, ajan ve temel gıda maddeleri

kaçırmak suretiyle, Yunanlıları Almanlara karşı direniş göstermeye teşvik etmişti (Sertel, 2016).

Özetle bu dönemde Türkiye, hem zor bir siyasi ve diplomatik mücadeleyle hem de dönemin olanakları çerçevesinde askeri açıdan sınırlarını koruma çabasıyla, oldukça güç bir mücadele içerisinde olmuştur (Teke, 2022).

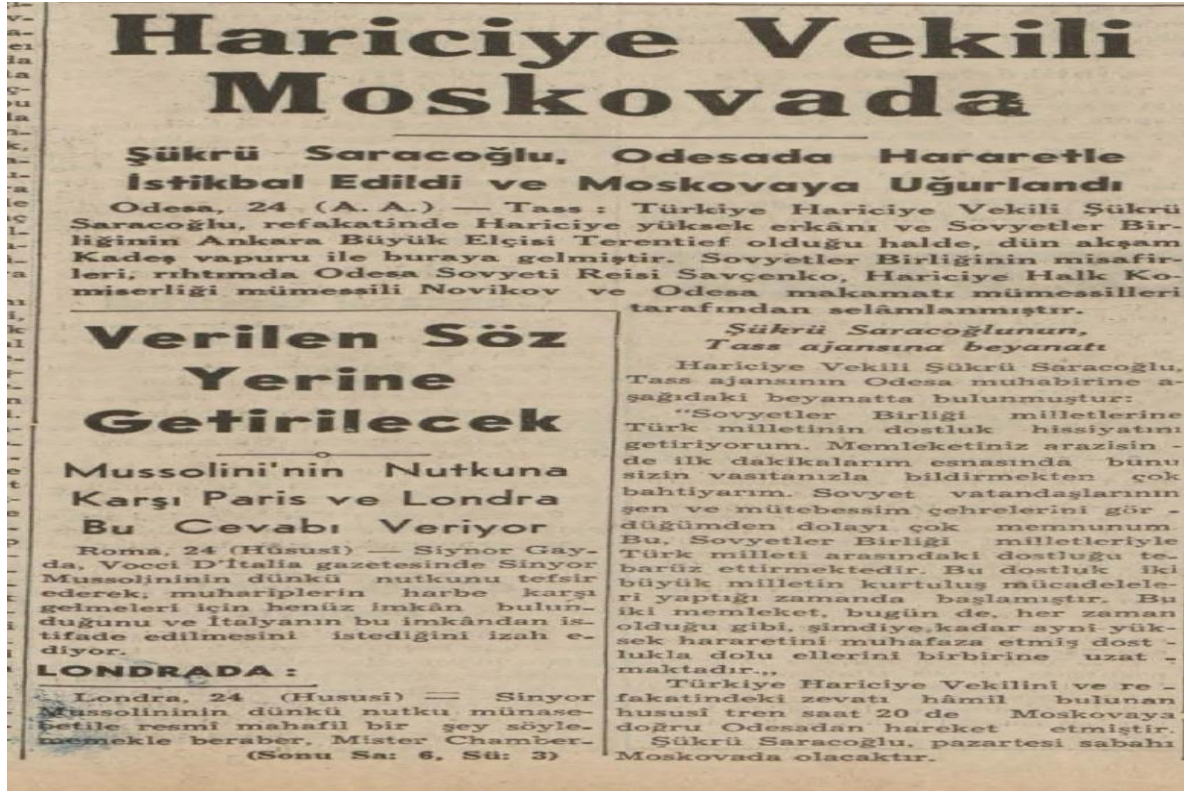
2.3.1. Türkiye'nin İngiltere ve Fransa'yla ittifak antlaşmaları

Savaşa doğru giden süreçte gelişmeleri yakından takip eden Türkiye, Almanya ve İtalya'nın Avrupa'da yürüttüğü agresif siyasete yönelik önlemlerini almaya başlamıştı. Bu kapsamda, Batılı devletlerle ilişkileri geliştirmek suretiyle 12 Mayıs 1939 tarihinde İngiltere'yle 23 Haziran 1939 tarihinde ise Fransa'yla aynı özelliklere sahip bildiriye imza atmıştı. Türkiye'nin temel hedefi İngiltere ve Fransa'yla imzaladığı barış deklarasyonuna SSCB'yi de katmaktı (Ertem, 2010). Ancak anılan amaç gerçekleştirilemeden imzalanan Sovyet-Nazi Paktı Türkiye'yi iki ateş arasında bırakmıştı. Bu son gelişme Türk dış politikasında yeni bir manevraya olan ihtiyacı çarpıcı bir şekilde ortaya koymuştu.

Türkiye'nin sahip olduğu jeostratejik konum gerek Müttefikler gerek Mihver devletler için büyük önem arz etmişti. SSCB ve Almanya bu stratejik konum nedeniyle Türkiye'nin Müttefiklere katılması ve Boğazların İngiltere ve Fransa birliklerince kullanılması ihtimalinden oldukça rahatsızlık duymaktaydı. Bu bağlamda, Türk Dışişleri Bakanı anılan konuyu görüşmek üzere 24 Eylül 1939 tarihinde Moskova'ya davet edilmiş ve müzakereler 16 Ekim'e kadar sürmüştü (Balcı, 2013).

SSCB'nin, Boğazları beraber savunmaları ve Boğazların Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlere kapatılması gerektiği gibi uluslararası antlaşmalara uymayan talepleri karşısında müzakereler sonuçsuz kalmıştı. Bu gelişme üzerine, SSCB'nin talep ve beklentilerinin karşılanamayacağını gören Türkiye yönünü Batı'ya çevirerek, 19 Ekim 1939 tarihinde Ankara'da İngiltere ve Fransa'yla Üçlü İttifak Antlaşması'nı imzalamıştı (Esmer ve Sander, 1996).

Üçlü İttifak Türkiye'nin belirli şartlarda anılan devletlere yardım etmesini öngörmekteydi. Örneğin İngiltere ve Fransa bir Avrupa devleti tarafından saldırıya uğrarsa ve bu çatışma Akdeniz'e taşınırsa, Türkiye İngiltere ve Fransa'ya yardım ve destek sağlayacaktı. Ancak çatışma Akdeniz'e inmezse Türkiye'nin İngiltere ve Fransa'ya yönelik herhangi bir taahhüdü yerine getirmek zorunda değildi.



Şekil 2.1. Dönemin dışişleri bakanı Şükrü Saracoğlu'nun SSCB ile müzakere için moskova'ya gidişini ifade eden bir gazete küpürü (Tan, 25 Eylül 1939)

İngiltere ve Fransa açısından ise, Türkiye bir Avrupalı devlet tarafından saldırıya uğrarsa anılan devletler Türkiye'ye yardım edecekti (Esmer ve Sander, 1996). İttifakın Balkanlara ilişkin bölümü ayrıca, İngiltere ve Fransa, Romanya ve Yunanistan'ın saldırıya uğramaları halinde verdikleri garanti uyarınca savaşa dâhil olurlarsa Türkiye de Balkanlar'daki bu savaşa girecekti. Ancak, antlaşmanın ek 2 numaralı protokolü Türkiye'ye SSCB ile karşı karşıya gelmesi durumunda yükümlülüklerini yerine getirmeme imkânı sağlamaktaydı. Çok muhataplı ve riskli bu düzlemde Türkiye hem SSCB'nin muhtemel saldırısından çekinmekte hem de savaşa girmemek için tüm diplomatik manevraları kullanmaktaydı (Özel, 2020).

2.3.2. Türk-Sovyet saldırmazlık bildirisi

1940'ların başında Almanların Balkanlar'daki faaliyetlerini artırmaları SSCB'yi oldukça rahatsız ettiğini ifade eden (Armaoğlu, 2004), SSCB'nin Almanya'yla anlaşma sağlayamaması üzerine katılmadığı Almanya-İtalya-Japonya Üçlü Paketi'ne Bulgaristan ve Romanya'nın katılımı Moskova yönetimini şüpheye sevk ettiğini kaydetmektedir.

Almanya'nın Finlandiya'yla daha önce 27 Eylül 1940 tarihinde imzaladığı askeri bir antlaşma hâlihazırda SSCB'nin şüphelerinin altını doldurmaktaydı.

Diğer yandan, 17 Şubat 1941'de Almanya'yla yakınlaşan Bulgaristan'ın Türkiye'yle saldırmazlık bildirisini imzalaması ve Mart 1941'deki İnönü-Hitler mektuplaşması SSCB'nin dikkatini Türkiye'ye çevirmesine neden olmuştur. Türkiye'nin muhtemel bir Sovyet-Alman çatışmasında Almanların yanında savaşa girme olasılığı SSCB'yi endişelendirmekteydi. Almanlar'ı Balkanlar'dan uzak tutma amacı güden Sovyetler Birliği, Türkiye'nin Bulgaristan üzerinden saldırı planladığı bahanesiyle Bulgaristan'ı tarafına çekmeye çalışmıştır (Korkmazcan, 2020). Bunun üzerine SSCB Türkiye'ye yönelik olası bir savaşta tarafsız kalacağını deklare etmişti. Türkiye'nin bu deklarasyonu yazılı bir metne dönüştürülmesi talebi üzerine 25 Mart 1941 tarihinde Türkiye-SSCB Bildirisi yayımlanmıştı. Deklarasyona göre, savaşa girmek zorunda kalması halinde, Türkiye'nin zor durumda kalmasından istifade edip Türkiye'ye saldırabileceğine yönelik basında çıkan iddialar tamamen reddedilmiş, Türkiye'nin savaşa girmesi durumunda SSCB'nin Saldırmazlık Antlaşması gereğince güvenilir bir şekilde anlayışlı ve tarafsız bir politika izleyeceği Türk hükûmetine bildirilmiştir (Oran vd., 2002).

Bildiriden de anlaşılacağı üzere, iki devletten biri saldırıya maruz kaldığında SSCB ve Türkiye birbirlerine saldırmayacak ve tarafsızlıklarını muhafaza edeceklerini ilan etmiştir. Ayrıca, Türkiye II. Dünya Savaşı'nın başından itibaren sorunlu ilişkiler yaşadığı SSCB ile münasebetlerini istikrarlı bir hale sokmuş ve savaş dışı kalma hususunda kuzey komşusundan yana bir teminat elde etmiştir.

2.3.3. Türk-Bulgar saldırmazlık paktı

İtalya'nın 28 Ekim 1940 tarihinde Yunanistan'ı işgaliyle Balkanlara yayılan savaş, Türk Hükümetini kaygıya sevk etmişti. Bu saldırının Almanya'nın bilgisi dâhilinde olduğunu düşünen Türkiye, İngiltere'nin savaşa katılma talebini reddetmiş ve bu durum Balkanlar üzerinden gelecek bir saldırı bakımından Türkiye'yi endişelendirmişti.

Türkiye, Balkanlardan gelmesi muhtemel bir Alman saldırısına yönelik Bulgaristan sınırına asker sevkıyat yapmış, Trakya'daki bazı şehirlerde sıkıyönetim ilan etmiş ve bazı demiryolu hatlarını işlevsiz hale getirmişti (Gürün, 1983).

Her ne kadar Türkiye'nin Bulgaristan sınırındaki bu faaliyetleri Bulgar tarafını tedirgin etse de Bulgaristan Türkiye'yle ilişkilerini geliştirmeye önem vermektedir. Sofya'daki Türk Büyükelçisi de Alman karşıtı teşebbüslerini sürdürmekteydi. Tüm bu

gelişmelerin olgunlaşmasıyla da 17 Şubat 1941 tarihinde Türk-Bulgar bildirisi imzalanmıştı. Bildiri çerçevesinde Türkiye ve Bulgaristan birbirlerine saldırmama güvencesini vermişti (Hasanlı, 2011). Türkiye bu sancılı dönemde savaş dışı kalma çabaları bağlamında bir komşusuyla daha karşılıklı saldırmazlık paktına imza koymuştu.

2.3.4. Türk-Alman saldırmazlık paktı

Almanya'nın 1941 baharında Balkanlar'daki faaliyetlerini artırması Türkiye'nin endişelerini artırmış ve bu durum Almanya'yı bu endişeleri izale etmek üzere hamle yapmaya sevk etmişti. Alman Hükümeti bu çerçevede, Türk Büyükelçisi Hüsrev Gerede'ye 10 Nisan 1941 tarihinde Yunanistan'dan geçmekte olan Sofya-İstanbul demiryolu hattı çalışmalarına ve bu hattın yönetimine Türkiye'nin de katılması teklifini iletmisti (Hale, 2013).

Bunun yanında, Ortadoğu'daki gelişmeler Almanya'yı Türkiye'yle ilişkilerini geliştirmeye zorlamıştı. Alman Dışişleri Bakanı Joachim von Ribbentrop, Nisan 1941'de Mihver devletlerine müzahir Reşid Ali Geylani'nin Irak'ta bir darbeye yönetimi ele geçirmesi ve Almanya'dan yardım istemesi üzerine, Almanya'nın Türkiye Büyükelçisi Franz von Papen'e gönderdiği talimatta Türkiye'yle müzakerelere başlanmasını emretmişti (Kılıç, 2012). Buna ilaveten Almanya ve diğer Mihver devletleri Türkiye'yi Ortadoğu'ya açılan bir kapı olarak değerlendirmiş ve bu kapıyla birlikte Müttefiklere ulaşabilecekleri bir güzergâha kavuşmayı hedeflemişti (Sertel, 2016).

Müzakereler marjında Almanya'nın Türkiye'den beklentisi, Irak'a gönderilecek askeri birlik ve malzemenin transit geçişiydi. Bunun hayata geçmesi halinde ise Almanlar Batı Trakya sınırında Türkiye lehine düzenleme yapılacağını ve Ege Adaları'ndan toprak teklif etmişti. Anılan transit güzergâh Almanya'ya Ortadoğu'nun zengin petrol yataklarına erişim imkânı verecekti. Alman Sefiri Papen bu kapsamdaki bir anlaşmanın hayata geçemeyeceğini, zira Türkiye'nin bu konuda İngiltere'yle hâlihazırda bir anlaşmasının bulunduğunu Berlin'e iletmştir (Deringil, 2014).

Nitekim Türkiye de Almanya'yla yürüttüğü müzakereler hususunda İngiltere'ye bilgi vermekteydi. 1941 Mayıs'ında devam eden müzakerelerde Almanya'nın talebine baskılara karşın net bir yanıt vermeyen Türkiye, İngiltere ve Almanya arasında sıkışmıştı. Ancak, mayısın sonunda İngilizlerin Bağdat'a girmek suretiyle Geylani idaresini devirmesiyle Almanya'nın Ortadoğu'ya ilişkin planlara akim kalmış, Türkiye de baskılardan kurtulmuştu (Özgüldür, 1993).

İngiltere'nin müdahalesiyle Irak'ta aradığını bulamayan Almanya'nın Ortadoğu planlarını rafa kaldırmamıştı. Bu çerçevede, Almanya'nın masasında iki alternatif bulunmaktaydı. Bunlar, Türkiye'nin işgal edilmesi ve bu vesileyle Ortadoğu'ya erişilmesi ile Türkiye'yle anlaşarak doğu sınırının sağlama alınmasıyla SSCB'ye saldırmaktı.

Almanya bu seçenekler içerisinde SSCB'ye savaş açmaya karar verdi ve Sovyetler'e yönelik Barbarossa Harekâtı'na başlamadan dört gün önce 18 Haziran 1941 tarihinde Türk-Alman Dostluk ve Saldırmazlık Paktı imzalandı (Kılıç, 2012). Bu paktla Türkiye Almanya'dan yana en azından bu aşamada emin olmuştu. Müttefiklerle de ilişkilerini sürdürmek isteyen Türkiye, anılan antlaşmaya ilişkin paktın memnuniyetle karşılandığını, ancak İngiltere ve Fransa'yla da ittifakın sürdürdüğü mesajını vermişti (Nadi, 1941). Almanlarla imzalanan bu pakt her ne kadar Türkiye'nin nefes almasını sağlamış olsa da Berlin'in Ankara üzerindeki baskısı ve tehditlerini azaltmamıştı. Almanya'nın Ankara Büyükelçisi Von Papen yine dikkat edilmesi ve hoş tutulması gereken bir figür olarak varlığını sürdürmekteydi (Seydi, 2006).

Madalyonun diğer yüzündeysen İngiltere, Türkiye'nin bu saldırmazlık antlaşmasına hak verse de Türk-Alman Dostluk ve Saldırmazlık Paktı'nın Almanya'nın SSCB'ye yönelik harekâtında sağ kanadını emniyete alması nedeniyle rahatsız olmuştu. Bu pakta ABD ise daha şiddetli bir tepki vermiş ve Türkiye'ye yaptığı yardımları sonlandırmıştı (Armaoğlu ve Soysal, 1991).

Her ne kadar Türk-Alman Dostluk ve Saldırmazlık Paktı İngiltere ve ABD'nin tepkilerine neden olmuş, Türkiye'nin ekonomik buhrandan derinden etkilenen bir devlet olarak kısıtlı imkân ve kabiliyetiyle II. Dünya Savaşı'nda yürüttüğü diplomasi ve yadsınamayacaktır (Hale, 2003).

2.3.5. Taraflarla ilişkiler ve denge politikası

II. Dünya Savaşı sırasındaki Türk dış politikası savaşın gidişatına göre manevraları bütünüdür. Türkiye, savaşın başında İngiliz ve Sovyet dostluklarını birlikte yürütebilmeyi amaçlamış, ancak Almanya-SSCB ittifakından sonra bu emelinden vazgeçmek zorunda kalmıştı. 1941 baharına gelindiğinde ise doğuda SSCB, batıda Almanya birlikleri arasına sıkışan Türkiye'nin yeni hedefi Eylül 1939'da Polonya'nın ve Ağustos 1941'de ise İran'ın düştüğü çift yönlü işgale uğramamak olarak güncellenmişti (Şehitoğlu, 2021).

Türkiye, her iki tarafın da baskılarına yaptığı diplomatik manevralarla yanıt vermek zorunda kalmıştı. Bu manevralar çerçevesinde, hukuki gerekçeleri tüm taraflar arasında ve

tarafların kendi içlerinde yaşadıkları çelişkileri kullanan Türkiye, bizzat kendi sınırlı kapasitesinin ve zayıflığının ortaya koyduğu çelişkileri de sonuna kadar kullanmıştı. Türk hükümeti, ülkenin dış politikasını savaşın gidişatına göre şekillendirmiş, bir tehdide karşı diğeriyle iş birliği yapmak suretiyle denge siyaseti takip etmişti (Hale, 2003).

Ancak, 23 Ağustos 1939 tarihinde Almanya ve SSCB arasında mutabakata varılan Saldırmazlık Paktı Üçlü İttifak'a SSCB'yi de katmayı planlayan Türkiye'nin bu vizy onunu boşa çıkarmıştır. Ancak, Türkiye yine de savaşa dâhil olmama çabaları kapsamında Üçlü İttifak Antlaşması'na ek bir protokol ilave ettirmek suretiyle, SSCB ile yaşanması muhtemel bir çatışmaya karşın İngiltere ve Fransa'nın desteğini almıştır (Aydemir, 2011).

Almanya'nın Mayıs 1940'ta Fransa'ya girmesiyle İtalya da savaşa katılmış, savaş alanı Akdeniz'e de ulaşmıştır. Almanya'nın Balkanlar'daki ilerleyişiyle Romanya'yı, İtalya'nın ise Yunanistan'ı işgaliyle Türkiye Batı sınırında önlem almaya başlamıştı. Ancak, bu tedbirlerin Bulgaristan'ı rahatsız etmesi üzerine, Türkiye Bulgaristan'ın kaygılarını gidermek bakımından 17 Şubat 1941'de Türk-Bulgar Saldırmazlık Paktı'nı imzalamıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 18 Şubat 1941).

Balkanlar'daki Mihver yayılması Türkiye'nin jeostratejik konumunu önemli bir hale getirmiş, İngiltere Türkiye'nin Almanya ve SSCB arasında pay edileceğinden, SSCB ise, Türkiye'nin Almanya'yla dirsek teması neticesinde Boğazların Almanların kontrolüne geçmesinden korkmuştu (Gönlübol, 1997). Denklem Irak'ta yaşanan Almanlara müzahir bir darbeye Ortadoğu'nun da katılması dikkatlerin Türkiye'ye çevrilmesine neden olmuştur. Almanya, Irak yönetimine vereceği destek ve yardım için Türkiye'yi transit geçiş güzergâhı olarak kullanmak istemiş ve bunun için Batı Trakya'da Türkiye lehine sınır düzenlemesi ve Ege Adaları'ndan toprak vaat etmiştir. Türkiye'nin oyalama taktiği sonunda İngiltere'nin darbeci yönetimi devirmesiyle bu sorun ortadan kalmıştır.

Almanya, SSCB'ye gerçekleştirdiği harekât öncesinde Türkiye'yle 18 Haziran 1941'de bir saldırmazlık paktı imzalamıştır. İmzalanan antlaşma 10 senelik olarak planlanmış ve tarafalar, birbirine yönelik her türlü askeri eylemden kaçınacağını sözünü vermişlerdir (Cumhuriyet, 19 Haziran 1941).



Şekil 2.2. Türk-Alman saldırmazlık paktı'nın Türk basınına yansımaları (Cumhuriyet, 19 Haziran 1941)

İngiltere ve ABD'nin tepkisini çeken bu gelişme Türkiye'ye verilecek yardımların askıya alınmasına neden olmuştur (Bowen, 2002). Almanya'nın 22 Haziran 1941 tarihinde SSCB'ye saldırmasıyla Türkiye, Alman-Sovyet baskısından kurtulmuş ve iki ülkeye yönelik tarafsızlığını teyit etmiştir.

ABD'nin 7 Aralık 1941'de savaşa girmesiyle, II. Dünya Savaşı'nın seyri değişmiş, 1942 sonlarına doğru da Almanya'nın Kuzey Afrika'da kaybetmesi savaşın taraflarının Türkiye'ye yönelik takip ettikleri politikaların değişmesine yol açmış ve Türkiye'nin rahatlamasına imkân sağlamıştı. Ancak, Müttefiklerin Türkiye'yi ittifakın yanında savaşa girme hususundaki ikna çabaları devam etmiş, Mihver devletlerin de savaşın sonunda Türkiye'nin savaş dışı kalmasını sürdürmesi yönünde çabaları varlığını sürdürmüştür (Koçak, 1991).

Ancak, savaşın sonuna gelindiğinde Türkiye'nin savaş dışı kalması savaş sonrasında tesis edilecek yeni düzende yer alabilmesini engelleyeceğinden Türkiye, Müttefiklerin yanında Mihver devletlere savaş açmaya karar vermiştir. Bu erevede, Almanya'yla yürütülen krom anlaşması bitirilmiştir. İngiltere ve Amerika Türkiye'den Almanya'yla diplomatik ilişkilerini de kesmeleri telkinin de bulunmuştu. Öte yandan, Türkiye de Almanların toprak bütünlüğüne saldırıda bulunamayacağını kestirdiğinde Müttefiklere destek vermeye başlamıştı (Rubin, 1997).

Türkiye, 1939-1945 yılları arasında altı yıl süren ve milyonlarca insanın hayatını kaybettiği II. Dünya Savaşı boyunca dış politik manevralarla kendi çıkarlarına uygun biçimde savaş dışında kalmayı başarmıştır. Türk Hükümeti yürüttüğü denge siyaseti çerçevesinde, Alman birliklerinin ilerlemekte olduğu 1939-1942 arasındaki dönemde, Almanlarla iyi münasebetler kurmuş, Türkiye'nin işgalini önlemiştir. Müttefiklerin Mihver devletler karşısında üstünlüğü ele geçirdiği 1943-1945 yıllarında ise Müttefiklerin taleplerine yanıt verilmeye çaba sarf edilmiştir (Ekinci, 2002).

Başta SSCB olmak üzere Müttefiklerin baskıları neticesinde Almanya'yla iktisadi ve politik ilişkiler sonlandırılmış, Türkiye Almanya'ya savaşamıştır. Ancak, bu durum savaşın sonlarında olduğunda Türkiye kayıp vermeden savaşı atlatmış ve II. Dünya Savaşı sonrasındaki yenedünya düzenindeki yerini almıştır.

2.4. Savaşın Yayılması ve Mihver Devletlerin Balkanları İşgali

II. Dünya Savaşı Avrupa'da hızla ilerlerken Balkanlar'a sıçramış ve 8 Ekim 1940 tarihinde Almanya Romanya'yı işgal etmiştir. 500.000(beşyüzbin) Alman askeri Romanya'yı Avusturya üzerinden işgal etmişti. Almanlar hızla Ploesti'yi ele geirmış ve Bükreş'i gerçek bir kayıp olmadan devralmıştı. Kısa süren çatışmalarda sadece bir avuç Alman ve Romen askeri hayatını kaybetmişti. Romanya'nın işgali, Adolf Hitler'in Alman Ordusu'na (*Wehrmacht*) Romanya üzerinde bir koruma kurmasını emretmesiyle gerçekleşti. Bu emrin bahanesi Faşist Demir Muhafızlarının eğitimi olmuştu (Hard, 1998).

Ploesti ve Bükreş'i ele geçirdikten sonra Almanlar bir koruma kurup Romanya Müttefik Glerine karşı savaşa katıldı. Almanlar Bükreş'i ele geçirdiğinde, Mihver devletlere katılan Romanya'nın diktatörü Antonescu'ya yetkilerini devretmişti (Armaoğlu, 2004). Almanların Ploesti'yi işgallerindeki en önemli neden o dönem Romenlerin petrol rafinerilerine ev sahipliği yapmasıydı (URL-3, 2022). Almanya bu işgalle Balkanlar'daki

ilerleyişinde ve Doğu Cephesi'nde Sovyetlerle savaşında akaryakıt ikmalini güvence altına almayı amaçlamıştı.

Yunanistan Nisan 1941'de İtalya ve Almanya'nın harekâtıyla başlamış ve Ekim 1944'te Almanya ve uydusu Bulgaristan'ın Yunanistan anakarasından çekilip Mayıs ve Haziran 1945'te Müttefiklere teslim olana kadar devam etmişti. İtalya başlangıçta Ekim 1940'ta Yunanistan'ı işgal etmiş, ancak işgal Yunan Ordusu'nun işgalcileri Arnavutluk'a sürmesiyle son bulmuştu (Hard, 1998). Bu Almanya'nın askeri odağını Barbarossa Harekâtı hazırlıklarından müttefiki İtalya'ya yardım etmek üzere Güney Avrupa'daki müdahaleye kaydırmasına neden olmuştu.

Yunan Ordusu'nun çoğu İtalyan karşı saldırılarını engellemek için Arnavutluk cephesinde yer değiştirirken, Nisan 1941'de hızlı bir Alman *Blitzkrieg* saldırısı başlatılmış ve Haziran ayında Atina ve Selanik dâhil Yunanistan'ın en önemli bölgeleri Naziler tarafından işgal edilmişti. Ülkenin diğer bölgeleri ise Almanya'nın küçük ortakları olan İtalya ve Bulgaristan'a verilmişti. Ülke düştükten hemen sonra işbirlikçi bir Yunan hükümeti kurulmuştu (Şengil, 2017).

Almanya'nın Romanya ve Bulgaristan'ı işgali Almanlar'la ilişkileri bozulan SSCB'yi Türkiye'ye yaklaştırmıştır (Gürbüz, 2007). İngiltere Almanların Bulgaristan'ı işgaliyle Ortadoğu'ya hâkim olmasından endişe duyduğundan, Türkiye'yi savaşa girmeye iknaya çalışmış ve İngiliz Başbakanı Churchill Türk Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye, İngiltere'nin devam eden muharebeden galip geleceğini ve talep edilen askeri desteğin sağlanacağını ifade eden bir mektup kaleme alarak Türkiye'nin muharebeye dâhil olmasını istemiştir. Türkiye, diplomatik manevralarını sürdürerek ABD ve İngiltere'ye destek verdiğini, ancak SSCB'den endişelendiğini ifade ederek savaşa katılmamıştır (Yalçın, 2011).

2.4.1. İtalya'nın Yunanistan saldırısı

Savaşta İtalya'yı yöneten Mussolini, II. Dünya Savaşı'na dâhil olurken sınırı olduğu devletlere güvence vererek onlara saldırmayacağını taahhüt etmişti. Ancak, verdiği güvenceyi yerine getirmeyen Mussolini, 28 Ekim 1940 tarihinde Yunanistan'a savaş ilan etmişti. Mussolini'nin ani bir harekâtının arkasında, Almanya'nın İtalya'ya bilgi vermeden kısa süre önce Balkanlar'daki petrol akışını sağlama almak için Romanya'ya girmesi yatmaktaydı (Parker, 2014). Almanların bu operasyonun akabinde Balkan devletleri

üzerindeki hâkimiyetini yitirmek istemeyen İtalya, Almanya'dan önce fiili olarak harekete geçmiş ve Hitler'e bu hususta bilgi vermeyerek Yunanistan'a savaş ilan etmişti.

Bahsi geçen dönemde İtalya'nın Fransa'ya savaş ilan edip savaşa dâhil olmasından zaten endişe duyan Türkiye, şimdi de İtalya'nın Yunanistan'a saldırısıyla ilgisini Balkanlar'a çevirmişti. İtalya'nın bu saldırması üzerine İngiltere, Türkiye'nin en kısa zamanda savaşa girmesini talep etmişti. Fakat Almanların Ankara'ya atamış olduğu Büyükelçi von Papen'in Hitler'in Balkanlar'da yeni bir düzen kurma düşüncesinde olduğunu ifade etmesi Türkiye'yi Hitler'in Yunanistan ve Romanya'ya yerleşebileceği ihtimali nedeniyle savaştan uzak tutmuştu (Hard, 1998).

Balkanlar iyice ısınırken, Türkiye, Bulgaristan'ın da Yunanistan'a savaş ilan edip Selanik üzerine taarruza geçmesi halinde savaşa dâhil olacağını deklare etmişti. Türkiye, deklare ettiği bu hususu Bulgaristan'a bir nota aracılığıyla da iletmışti. Bu çerçevede Türkiye, Yunanistan'a Bulgaristan tarafından gelebilecek olası bir saldırının vuku bulmasını istememiş ve doğrudan olmasa da Yunanistan'a destek vermişti (Armaoğlu, 2004).

2.4.2. Balkanlarda Almanlar'a büyük saldırı: Ploesti hava bombardımanı (Operation Tidal Wave)

Komünizm, kolonyalizm ve faşizm gibi ideolojik nedenlerinin yanında II. Dünya Savaşı'nın gerekçeleri arasında petrol de önemli bir yer tutmaktadır. Dünya petrol rezervlerinin sadece %3'ünü ve savaşın başlatılmasındaki rafine kapasitesinin %4'ünü kontrol edildiğinde petrolün kontrolünün özel ve kritik bir yeri bulunmaktaydı. Gerek Almanya gerek Japonya için petrolün kontrolü de önemli bir savaş olmuştur. Savaş boyunca Almanya dış petrol kaynaklarına bağımlılığını azaltmak üzere çaba sarf etmiş, ancak bu konuda sınırlı bir başarıya ulaşmıştır (Modrovsky, 1999).

Savaştan önce Almanya sentetik petrol rafinasyonuna öncülük etmekteydi. Almanların Çekoslovakya'yı ele geçirme amaçlarından biri de ek linyit kaynaklarına erişimdi. Almanya savaşı sırasında rafine petrol ihtiyacının sadece yarısını üretmişti. Bu nedenle, Almanya 1940'ta Romanya'da gerçekleştirilen darbenin aktif bir destekçisi olmuştu. Almanya Doğu Avrupa'nın en büyük kaynaklarına sahip Romanya'yı Antonescu yönetimiyle kontrol altına almışti. Ancak, bu Almanya'ya yetmemiş ve Almanların 1942'de Doğu'ya saldırılarının ardında Sovyet Hükümeti'nden çok Kafkasların zengin petrol yatakları yatmaktaydı (Hard, 1998).

Mihver devletlerin petrol bağımlılığı ışığında, Avrupa ve Pasifik bölgelerindeki Amerikan hava stratejileri önemli petrol komplekslerine odaklanmışti. Bunların başında

Avrupa’da Ploesti gelmekteydi. Romanya’nın başkenti Bükreş’in kuzeyinden ve Transilvanya Alplerinin ayaklarından yaklaşık 50 km uzakta bulunan Ploesti, sık yağış alması nedeniyle Romanya’da “yağmur şehri” olarak adlandırılmaktaydı (Bunnel, 2005). İlk ticari petrol, 1857 yılında Ploesti’de rafine edilmiş olup II. Dünya Savaşı’nda şehir Romanya’nın petrol ihtiyacının %85’ini işlemekteydi. Ploesti, Avrupa’nın en büyük petrol rafinerisi olan ve yıllık 2 milyon ton petrol üreten Astro Romana Fabrikası’na ev sahipliği yapmaktaydı (Hard, 1998).

Diğer yandan, Ploesti Alman savaş makinesinin petrol ihtiyacını karşılayarak, Almanya’nın petrol gereksiniminin üçte ikisini, Mihver devletlerin petrol ihtiyacının ise %64,5’ini karşılamıştı. Ploesti rafinerilerinin en büyük müşterisi Almanya’ydı ve şehir Almanya’nın yüksek oktanlı havacılık ve tank yakıtlarının yanında, benzen ve diğer yağ talebini karşılıyordu (Bunnel, 2005).

Alman Ordusu Romanya petrolüne bağımlıyken, ekonomisi kömür temelli olan Alman sanayisinin böyle bir bağımlılığı yoktu. Alman fabrikaları ve elektrik tesisleri kömürle güçlendirilmişti ve üretilen mallar kömürle çalışan lokomotiflerle nakledilmekteydi. Ancak, ordunun bu bağımlılığı savaşın başlarında Hitler’i İngilizler’in Akdeniz’deki üslerini ele geçirmeye sevk etmişti (Ambrose, 2001).

Ploesti rafinerileri, şehrinbeş kilometre çevresinde beş büyük ve yedi küçük rafineri bulunması nedeniyle zor bir hedef seti sunmaktaydı. Her rafinerinin yaklaşık iki kilometre kare alana mesafeli bir şekilde yayıldığı ve hepsinin de yangın önleme sistemlerinin bulunması hava saldırıları için özel bir çalışma gerektirmiştir. Bu amaçla elektrik merkezi, kazan dairesi, rafineri baca kuleleri ve pompalama istasyonları özel hedeflerin tespiti büyük önem kazanmıştır (Modrovsky, 1999).

Bu önemli tesisler ayrıca, olası bir hava saldırısına karşı patlama korumalı duvarlarla koruyordu. Diğer yandan, rafinerilerin mevcut savunma güçlerine ilave olarak Alman General Alfred Gernstenberg aşılması zor bir hava savunma sistemi daha eklemişti. Alman Hava Kuvvetleri (*Luftwaffe*) olası hava saldırılarının Romanya’ya ulaşmasını önlemek üzere, Bulgar ve Alman askerlerden müteşekkil özel dış savunma halkaları kurmuştu (Bunnel, 2005).

Romanya’nın içlerine doğru girmek isteyen bir saldırı öncelikle Mızıl’da konuşlanan Avcı Grubu 4’ün (Jaegergruppe) bir unsuru olan Zilistea’da bulunan Gece Avcı Grubu 6’ya (Nachtjaegergruppe 6) bağlı 109S ve 110S savaş uçakları ile Romanyalı uçak üreticisinin

(*Industria Aeronautică Română*-IAR) Bükreş'teki IAR-80S ve IAR-81S tipi uçaklarıyla karşılanmaktaydı (Dugan ve Stewart, 1963).

Ploesti kompleksine karşı girişilebilecek herhangi bir Amerikan saldırısının iç karartıcı sonuçları olabilirdi. Almanlar, rafinerilerin değerinin farkında olup, Ploesti'nin kırılabilirliğinin da farkındaydı. 1943 yılında, Almanya'daki tüm hava saldırıları eksen hava savunmalarını anavatan savunmasında birleştirmek için önemli baskı oluşmuştu. Ancak, Alman Hava Kuvvetleri, *Luftwaffe*, Romanya'nın bu stratejik unsurunu korumak için önemli sayıda bir kuvveti burada bırakmıştı (Bunnell, 2005).

Planlamalar ve hava kuvvetlerinin kabiliyetleri değerlendirilirken, Ploesti'ye büyük bir saldırı yapma kararına Ocak 1943'te Kazablanka Konferansı'nda ulaşılmıştı. Amerikalılar Ploesti'de başlıca hedef olarak rafineriler, petrol botu hatları, depolama tankları, pompa istasyonları, petrol yataklarının çevresindeki demiryolu hatları ve köprüleri belirlemişti (Rubin, 1997). Amerikan Hava Kuvvetleri Ploesti kompleksini vurmak için 9. Hava Kuvvetini görevlendirmişti. Kuzey Afrika'da yerdeki operasyonları desteklemek üzere tasarlanan 9. Hava Kuvveti, Romanya saldırısı yaklaştıkça mevcut hava personeli, ek güç yapısı ve liderliğiyle görevi üstlenmişti. 9. Hava Kuvveti birimlerinden biri Amerikan Hava Kuvvetleri'nin Ploesti'ye yönelik ilk saldırı girişimini yürütmüştü. İngilizlerin, iki yıldır planladıkları saldırı planları çerçevesinde hedefe gece bir uçuşu sağlanmıştı (Modrovsky, 1999).

Yakıt tasarrufu için, uçaklar savaşta herhangi bir tarafta yer almayan Türkiye'nin hava sahası aracılığıyla rotayı güncellemiş ve 11 Haziran 1942 gecesi operasyona başlamıştı. 12 B-24 hedefe alanına ulaşmış, ancak rafineriler yoğun hava muhalefeti altındaydı. Görüş açısının sağlanamadığı rafineriler selle kaplanmıştı. Liberator B-24'ler 24 ton bomba bırakıp dönmüş ve saldırıda Avrupa üzerindeki ilk Amerikan askeri yaralanmıştı (Craven ve Crate, 1983).

Daha önce başarılı olunamayan Ploesti saldırı için Amerikan Albay Smart'ın çözümü, Liberator B-24'lerin görevlerini düşük irtifada gerçekleştirmelerini sağlamaktı. Bu sayede şu gibi avantajlarla operasyon gerçekleştirilebilecekti (Modrovsky, 1999):

- Mümkün olan en yüksek seçici hedeflemeye ve en doğru bombalamaya izin verecektir.
- Sivil kayıpları azaltacaktır.
- Düşman uçaksavar topçularına sadece B-24'lere ateş eden bir atış yapacaktı.
- B-24 nişancılarının kara birimlerinde ateş etme şansı verir.

- Düşman avcı uçaklarını normal saldırı alanlarının yarısından mahrum eder.
- B-24'leri Alman radarının ulaştığı en düşük seviyeye getirir.
- B-24'lere bir çarpışma inişinden kurtulma şansı verecektir.
- Amerikan yüksek irtifa bombalama doktrine aykırı olacaktır ve bu nedenle Almanlar için tam bir sürpriz olacaktır.



Şekil 2.3. B-24 liberator (URL-4, 2022)

Romanya'nın Ploesti kentine düzenlenmesi planlanan baskının iddialı bir hedefi bulunmaktaydı. Bu hedef, Almanya'nın petrol üretiminin çoğunu tek bir darbeye ortadan kaldırarak II. Dünya Savaşı'nı kısa sürede sona erdirmektir. Bu çerçevede, gerçekleştirilen ve Operasyon Tidal Wave olarak adlandırılan beş Birleşik Devletler Ordusu Hava Kuvvetleri bombardıman grubunun Ploesti'ye saldırısı iyi planlanmış ve iyi prova edilmiş operasyon olarak tarihteki yerini almıştır (Baykal, 2016).

Albay Smart'ın *Tidal Wave* kod adlı planı General Arnold tarafından onaylanmış ve Mayıs 1943'te Washington'da Trident kod adıyla düzenlenen Konferans'ta Roosevelt, Churchill ve Birleşik Kuvvetler Komutanlarına sunulmuştu. Anılan isimler planı onaylamış, ancak General Eisenhower'ın da rızasının alınmasını istemişlerdi. General Eisenhower planı onaylamış, ancak kendisine bağlı bazı personel bu konuda çekince belirtmişti (Modrovsky, 1999).

Danışmanları General Spaatz ve Hava Orgeneral Tedder, tek bir grevin etkinliğini sorgulayarak %40'lık bir kayıp oranı öngörmüştü. Albay Smart, B-24'lerin kısmen bu görev için tasarlandığını planlamasında fark etmişti. B-24'lerin hızı ve menzili yeterliydi, ancak diğer bazı savaş uçaklarına nispeten daha düşük olan bomba taşıma kapasitesi bir dezavantaj

olarak ortaya çıkmaktaydı. Ayrıca, büyük ve vagon benzeri konfigürasyonu düşük seviyeli bir görev için uygun değildi. Bununla birlikte emri vermek zorunda kalan 9. Hava Kuvvetleri Komutanı Tümgeneral Brereton, iki hafta boyunca operasyonun planlarını incelemiş ve baskın 1 Ağustos 1943'te gerçekleşmiştir (Bunnel, 2005).

Hava saldırıları tarihine giren operasyonda, 1 Ağustos 1943 Pazar günü 178 B-24 şafak vakti Libya'nın Bingazi şehrinden ayrılmıştı. Her B-24 yaklaşık 3100 galon yakıt ve ortalama iki ton bomba ve mermi taşıyarak maksimum yük kapasitelerini aşmıştı. Hava filosu toplandıktan sonra, Almanların tespitini önlemek için radyo sessizliğini koruyarak iki ila üç bin fit arasında Akdeniz'in kuzeyine yönelmişti (Bunnel, 2005).

Ancak bu önlemin hiçbir faydası olmamış ve Almanlar onları hemen tespit etmişti. Kuzey Afrika'daki diğer Müttefik kuvvetlere gönderilen ve B-24'lerin Bingazi'den ayrıldıklarını bildiren gayrı resmi bir mesaj Atina'da çözülerek *Luftwaffe*'ye gönderilmişti.



Şekil 2.4. Ploesti harekâtı rotası (Baykal, 2016)

Böylece bazı uçaklar mekanik zorluklar nedeniyle görevi yarıda bırakmış ve yola çıkan B-24 sayısı 165'e düşmüştü (Baykal, 2016).

Grup Arnavutluk ve Yugoslavya'nın kuzeydoğusuna doğru seyrettikçe, zaten gerilmiş kuvvet daha da büyümüşü. Bulgaristan sınırındaki diğer taraftan çıktıklarında, sadece saldırı dizileri karıştırılmakla kalmamış, bir grup uçak da geride kalmıştı. Bulgaristan'daki dağların üzerinden geçen grup düşmüş ve Alman radarlarından kaybolmuştu. Almanlar Amerikalıların Ploesti'ye gittiğini ve savaş güçlerini karıştırdıklarını biliyordu (Baykal, 2016).

Operasyon sonrasındaki zayıf durumu ise oldukça çarpıcıydı. Ploesti için ayrılan B-24'lerin 93'ü Bingazi'ye dönebilmiş, 19'u diğer Müttefik havaalanlarına, 7'si Türkiye'ye

inebilmiş, üçü de denize düşmüştü. Son veriler 41'i çatışmada olmak üzere 54 uçağın yitirildiğini 1726 kişilik toplam mürettebattan 532'sinin ya ölü, ya yakalanan ya da kayıp olduğunu ortaya koymuştu (Modrovsky, 1999).



Şekil 2.5. B-24 ploesti'de rafineri bombardımanında (URL-5, 2022)

Bu karışıklıkta Romano Americana, Standard Petrol ve Unirea Sperantza Rafinerileri'ne hiç dokunulmamıştır. Araştırmacılar, operasyonda Ploesti'nin bir bütün olarak toplam kapasitesinin %42'sini kaybettiğini, kalın yağ üretiminin ise önemli ölçüde azaldığı sonucuna varmıştır (Modrovsky, 1999).

Ancak operasyon Ploesti rafinerilerinin kapasitelerinin sadece %60'ında çalıştığı sırada icra edildiği için rafinerilerin uzun vadeli kaybının %42 değil, %2 olduğu yorumları yapılmıştı. Harekât sonrasında atıl rafineriler aktive edilmiş, hasar görenler tamir edilmiş ve haftalar içinde Ploesti baskından daha yüksek bir oranda üretim yapmaya başlamıştı (Modrovsky, 1999).

2.5. II. Dünya Savaşı Sırasında Türk Hava Sahası İhlalleri ve Türkiye'ye Zorunlu İniş Yapan Uçaklar

20. yüzyılla birlikte gelişen teknoloji her alanda olduğu gibi uçak teknolojisinde de önemli gelişmelere yol açmış, hatta bu dönemde savaş teknolojisi genel anlamda teknolojinin önünde gitmiştir. Öyle ki, hava kuvvetleri çok kısa zamanda devletlerin en önemli saldırı unsurlarının başında gelmeye başlamıştır (Kurt ve Korkmaz, 2018).

Bu durum o dönemde imparatorlukların devrinin kapanması, ulus devletlerin inşasının başlamasıyla devletlerin kara sınırları hava sahaları ve karasularının daha titiz bir şekilde kontrol edilmek suretiyle korunmasına neden olmuştur. Ülke sınırlarının daha küçük ve belirgin olmasıyla beraber, ulus devletler egemenlik hak ve imkânlarını sonuna kadar kullanmaya ve korumaya başlamıştır. Hava sahasını muhafaza etmek ve ihlallerin önüne geçmek devletlerin hem kanuni hem de askeri önlemler almalarına yol neden olmuştur.

Havacılıkta meydana gelen bu teknolojik gelişmeler, hava sahasının hukuki durumunun dikkate alınmasına neden olmuştur. Hava sahasını da kapsayan hava hukuku içtihat ve uygulamalarını belirleyen uluslararası teamüllerin ihdas edilmemesi anılan sorunların karşılıklı anlaşmalarla halledilmesine neden olmuştur (Toluner, 1996). I. Dünya Savaşı ve II. Dünya Savaşı arasında hava sahası ihlalleri bağlamında birçok uluslararası konferans düzenlenmiş, antlaşma ve sözleşmeler imzalanmıştır. 13 Ekim 1919 tarihli çok taraflı Paris Hava Ulaşım Sözleşmesi'nden (Başdemir, 2006), uluslararası hava yönetimini belirleyen ve hava sahası ihlallerinin hukuki çerçevesini belirleyen 1944 yılında kabul edilen Chicago Sözleşmesi'ne kadar çok sayıda hukuki metin uluslararası hukuk müktesebatına dâhil edilmiştir.

Anılan hukuki metinler devletlerin tam ve münhasır egemenlikleri prensibini kabul etmekte, barış dönemlerinde sivil hava vasıtalarının serbest geçiş hakkı bulunması gerektiğinin altını çizmektedir. Ancak, bu gereklilik devletlerin yasak bölgeler ilan etme haklarını saklı tutmaktadır. Diğer yandan, anılan sözleşme devletlerin hava araçları ve uluslararası sivil havacılık araçlarının izinsiz geçiş hakkına sahip olmadığını da ortaya koymaktadır (Pazarcı, 1989).

Tüm bu uluslararası hukuk gelişmeleri üzerine, II. Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle Amerika kıtası devletleri 3 Ekim 1939'da tarafsızlık ilan ederek Panama Bildirisi'ni deklare etmiştir. Amerika kıtası devletleri anılan bildiride, savaşın taraflarından olan devletlerin yapacakları muhtemel hava sahası ihlallerini egemenlik haklarına bir saldırı

olarak göreceklerini, ülkelerine iniş yapan savaş uçakları ile mürettebatlarını savaş sona erene kadar enterne edeceklerini ilan etmiştir (Sar ve Meray, 1972).

II. Dünya Savaşı yıllarında Türkiye gerek Müttefik devletlerin gerek Mihver Devletlerinin özellikle de Almanya'nın kendi saflarında savaşa katılma baskılarına maruz kalmıştır. Savaşın yıkıcı etkilerinden uzak kalmak üzere zayıflığı dâhil tüm diplomatik ve hukuki gerekçeleri kullanan Türk Hükümeti, savaşın tarafları olan İngiltere, Fransa, Almanya ve SSCB'nin yanı sıra, komşularıyla da saldırmazlık antlaşmaları imzalamak suretiyle kendisini güvence altına almaya çaba sarf etmiştir.

Her ne kadar Panama Bildirisi gibi bir deklarasyona imza atmamış olsa da, Türkiye de II. Dünya Savaşı sırasında kayıtlı hususları yerine getirmiştir. Hava sahasını ihlal eden Müttefik ve Mihver devletlerin uçaklarını askeri gücüyle püskürtmeye çalışmış, ihlallere ilişkin ilgili devletlerin Büyükelçiliklerine protesto notaları göndermiş ve topraklarına inen askeri uçakları ve mürettebatını enterne etmiştir. Diğer yandan, Türkiye de bu bağlamda daha savaşın resmen patlak vermesi öncesinde çok sayıda önlem almaya başlamış, sivil kayıpların önlenmesi ve vatandaşların korunması için çok sayıda talimatname, kanun ve yasal mevzuat çıkarmıştır.

Anılan yasal mevzuat 1928'de yayımlanan "Cephe Gerisinin Havaya Karşı Müdafaa ve Muhafazası Talimnamesi" ve 1931 yılında ilan edilen "Halk İçin Havaya Karşı Korunma Talimatı" gibi talimatnameler ile 1934'de kabul edilen "Zehirli Gazlarla Bunları Kullanmaya Mahsus Vasıtaların Memlekete Sokulması ve Memlekette Yapılmasının Men'i Hakkında Kanun", 1935 yılında TBMM (Türkiye Büyük Millet Meclisi) 'den geçen "Kimya Harbinden Korunmaya Mahsus Malzeme Hakkında Kanun" ve 1937'de çıkarılan "Hava Müdafaa Genel Komutanlığı Teşkili ve Vazifesi Hakkında Kanun" gibi yasalardır (TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 5, 1938).

Söz konusu mevzuata ilave olarak 23 Mayıs 1938 tarihinde TBMM'de "Hava Saldırmalarına Karşı Pasif Koruma Hakkında Kanun Lâyihası ve Dâhiliye, Millî Müdafaa, Adliye ve Bütçe Encümenleri Mazbataları" hakkında müzakere kararı alınmıştır. Söz konusu görüşmelerde, savaşın Türkiye'ye etkileri ele alınmış olup, sivil savunma tedbirlerinin ivedilikle alınmasının önemine vurgu yapılmıştır. Bu kapsamda, gereken yasal değişikliklerin yapılmasını teminen (TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 5, 1938) 27 Haziran 1938 tarihinde "Hava Taarruzlarına Karşı Korunma Kanunu" kabul edilmiştir.

Anılan yasa, resmi veya sivil toplumun tüm kurum, kuruluş ve kesimleriyle topyekûn bir ülkeyi ilgili yasaya ve alınan kararlara uymaya zorlamıştır. "Hava Taarruzlarına Karşı

Korunma Kanununun akabinde ise 25 Şubat 1939 tarihinde 45 maddelik “Hava Taarruzlarına Karşı Işıkların Söndürülmesi ve Karartılması Hakkında Nizamname” yayımlanmak suretiyle, hava saldırıları karşısında tedbirler toplumun tamamına yayılmaya çalışılmıştır.

Türkiye, 1939-1945 arasında doğrudan savaşın etkilerini görmese de dolaylı etkilerine maruz kalmıştır. Hava sahasının ihlal edilmesi, Türk topraklarına ve üslerine zorunlu iniş yapmak zorunda kalan uçaklar ve mürettebat bunlardan sayılabilmektedir.



Şekil 2.6. Romanya görevinde kaptan pilot olarak görev yapan ve B-24 uçaklarına 'hadley's harem' şeklinde adını veren üsteğmen Gilbert B. hadley (Algın, 1998)

Baykal’a göre, savaşın en hararetli günlerinde özellikle B-24 tipi Amerikan bombardıman uçakları birçok kez Türkiye üzerinden uçuşlar gerçekleştirmiştir. Tüm testleri 1939’da tamamlanan ve 1941’de seri üretimi gerçekleştirilen B-24 uçaklarından yaklaşık 20 bin adet üretilerek ABD Hava Kuvvetleri envanterlerine kazandırılmıştır (Baykal, 2022). Amerika Birleşik Devletleri Hava Kolorduları (USAAC) tarafından projelendirilip hayata geçirilmesi talep edilen B-24 uçaklarının ilk prototipi 1939 yılında ilk uçuş görevini gerçekleştirmiştir. ABD Hava Kuvvetleri’ne kazandırılan B-24 uçakları, tam da savaşın başlamak üzere olduğu o sıralarda, hava ordularını modernize etmek ve böylelikle yaklaşmakta olan savaşa karşı önlem almak isteyen İngiltere ve Fransa tarafından da talep edilmiştir. Ancak Fransa’nın işgalinden önce yetişemeyen bu siparişler, İngiltere’ye kaydırılmıştır. (URL-6, 2022) 7 km kadar yüksekten uçabilen ve haznesinde 7 ton patlayıcı maddeyi bulundurabilen bu uçaklar, İngiltere ve Fransa gibi diğer müttefik ülkelere de hibe yoluyla kazandırılmış ve stratejik bombardıman, anti-denizaltı uçuşları ve deniz devriyeleri

gibi savaşın gidişatı açısından öneme haiz birçok görevde kullanılmıştır. Bahsi geçen görevlerden biri ise Romanya topraklarında Hitler'in petrol ihtiyaını karşılayan rafinerilerin imha edilmesi kapsamında gerçekleştirilmiştir (Baykal, 2022).

nceki dönemlerde ordularının petrol ihtiyaını deniz aşır topraklardan elde eden Hitler, deniz yoluyla elde ettiği bu avantajını müttefikler deniz üstünlüğünü ele geçirince yitirmiştir. Bu nedenle Alman ordularına farklı yerlerden petrol temin edilmesi zorunluluğu baş göstermiş ve bu noktalardan biri de Romanya toprakları olmuştur (URL-7, 2022).

Bahsi geçen konuya tekrar geri dönüş yapacak olursak, daha önce Florida'dan Afrika'ya intikal ettirilen 23 adet B-24 uçağı, Akdeniz ve Türkiye üzerinden izinsiz bir şekilde uçarak Romanya'nın Ploesti kentindeki rafinerileri imha etme girişiminde bulunmuştur (Baykal, 2022).

Akdeniz zerinde Romanya saldırısını ifa ederken Almanlar tarafından fark edilerek vurulan uçaklardaki ekipler, Libya'nın Bingazi kentindeki üsse geri dnemeyeceklerini anlayarak rotalarını Türk hava sahasına çevirmişlerdir. Türkiye zerinden Kıbrıs'taki İngiliz hava üssüne iniş gerçekleştirmeye karar veren ekipler, bu hedefe de kaza sebebiyle gerçekleşen teknik aksaklıklar dolayısıyla ulaşamamış ve sonuç olarak Toroslar'ı geçtikten sonra Antalya yakınlarında düşmüşlerdir (URL-8, 2022).

Operasyon kapsamında uçuşta olan Amerikan B-24 uçaklarının Alman uaksavarlar aracılığıyla başlattığı karşı saldırıda hasar alan uçaklarda zarar gören askerlere köylülerce Türk karasularından (Manavgat açıklarında) kıyıya taşınmak suretiyle yardım edilmiştir. Toplamda yediyi bulan yararılardan 4' İstanbul Amerikan Hastanesi'ne kaldırılmış, kalan  ise Ankara'da tedavi edilmiştir. En nihayetinde, sayısı dokuzu bulan hava kuvveti askerleri, Türk mercilerince "deniz kazazedesi" olarak nitelendirilip serbest bırakılmıştır (Baykal, 2022).

Kazazedelerin içerisinde bulunduğu B-24 Liberator bombardıman uçağının enkazının burun tarafı 1955 yılında denizden çıkartılarak müzede sergilenmeye başlanmıştır (URL-9, 2022). Uçağın enkazının tamamı 1995 yılında kazadan sağ kurtulan mrettebatlardan biri olan Roy Newton'un gayretleriyle sudan çıkartılmış ve birtakım restorasyonlar neticesinde müzeye kazandırılmıştır (URL-10, 2022).



Şekil 2.7. Sudan çıkartılan ve restore edilen B-24 uçağının restorasyonlar neticesindeki son hali (URL-10, 2022)

Kazaya karışan ve Türk karasularına iniş gerçekleştiren 11 adet uçaktan ancak 5 adedi tamir edilebilmiş ve bu uçaklar Türk Hava Kuvvetlerine kazandırılmıştır (URL-11, 2022).

En nihayetinde ABD, böylesi bir hikâyeye konu olan B-24 bombardıman uçaklarından savaş boyunca tam 18 bin adet üretmiştir. İddia edilen bu rakam, tüm müttefik kuvvetlerin savaşa sürdüğü toplam bombardıman uçağı sayısından dahi fazla olmaktadır (URL-7, 2022). Savaşta üst seviyede aktif rol oynayan B-24'lerin özellikleri ise şöyle sıralanabilir:

Personel kapasitesi: 10

Motorlar: 4x Pratt&Whitney R-1830

Motor gücü: 4x 1200HP

Kanat açıklığı: 33.44 m

Uzunluk: 20.17 m

Yükseklik: 5.45 m

Azami hız: 500 km/h

Seyir hızı: 289 km/h

Menzil: 5280 m

Tavan 8.512 m

Azami kalkış ağırlığı: 25.312 kg

Silah donanımı: 10x12.7 Browning MG, 3616 kg bomba (URL-9, 2022)



Şekil 2.8. B-24 liberator savaş uçağı (URL-12, 2022)

Türkiye'nin hava sahası, B-24 Liberator uçaklarının hikâyesinde de izah edildiği gibi, gerek Müttefiklerin gerek Mihver devletlerin savaş uçaklarınca farklı tarihlerde çok kez ihlâl edilmiştir. Dönemin Dışişleri Bakanlığı anılan ihlaller nedeniyle ilgili devletlerin büyükelçiliklerine protesto notaları iletmişti. Diğer yandan, savaş yılları süresince aktif uçaksavar sistemleri marifetiyle söz konusu ihlaller engellenmeye çalışılmıştır. 1940-1944 yılları arasında Türk hava sahasını çok kez ihlâl edilmiş olup, buna ilişkin Tablo 2.1. Devlet Arşivleri Cumhuriyet Arşivleri'nden derlenerek aşağıda sunulmaktadır:

Tablo 2.1. 1940-1944 yılları arasında Türk hava sahası ihlalleri¹

İhlal Tarihi	Uçak Adedi	Uçağın Ait Olduğu Devlet	İhlal Noktası	Açıklamalar
25 Nisan 1940	2	Bilinmiyor	Kaş-Antalya	Rodos yönünden gelerek Antalya'ya doğru devam edilmiştir
25 Nisan 1940	2	Bilinmiyor	Kemer-Antalya	Tahtalı Dağı'ndan gelerek Akdeniz üzerinden doğuya gidilmiştir.
23 Ocak 1941	1	Bilinmiyor	Nazilli-Aydın	Kırmızı ve mavi ışıklı bir uçak ilçe üzerinden geçmiştir.
23 Ocak 1941	2	Bilinmiyor	Burdur	Armutlu nahiyesi üzerinden kuzeye doğru gidilmiştir.
25 Mayıs 1941	1	Almanya	Fethiye-Muğla	Fethiye Körfezi'nde tur atan uçak Karagedik'teki askeri birlik tarafından uzaklaştırılmıştır.
3 Haziran 1941	1	Bilinmiyor	Kaş-Antalya	Meis adası üzerinde üç tur attıktan sonra güneye doğru seyretmiştir.
25 Mart 1942	1	Almanya	Demirköy-Kırklareli	Ayastefanos Sınır Kulesi'ne yaklaşan uçağa ateş açılmıştır.
1942	1	Bilinmiyor	Kars	Bir planör bulunmuştur
25 Mart 1943	1	SSCB	Kars	Başgedikler ilçesi Yılanlı köyü yakınlarında düşen uçaktaki iki asker hayatını kaybetmiştir.
27 Nisan 1943	1	İngiltere	Bodrum-Muğla	Uçak denize düşmüştür.
11 Ocak 1944	4	Almanya	Marmaris-Muğla	Oğlan Boğuldu'nun kuzeyinden gelen uçaklar iki kez pike yapmış, ateş açmış ve bomba atmıştır.
29 Aralık 1944	1	ABD	Fethiye-Muğla	Kestep Kumluova koyununa düşen uçaktan atlayan pilot yakalanmıştır.
10 Ağustos 1944	10	İngiltere	İstanbul	Üsküdar Reşadiye köyü yakınlarına düşen uçaktan atlayan bir pilot yakalanmıştır.
19 Temmuz 1944	1	Almanya	Enez-Edirne	Şişli'de bir fabrikaya düşen uçaktan kurtulan bir pilot teğmen ve dört üst çavuş yakalanmıştır.
				Enez üzerindeki uçak sınır birliklerince Ege Denizi'ne düşürülmüştür.

Tablo 2.1.'nin incelenmesinden de görüleceği üzere, 1940-1944 yılları arasında ekseriyeti Ege Denizi ve Akdeniz üzerinde olmak üzere toplam 14 adet hava sahası ihlali yaşanmıştır. Alman, İngiliz, ABD'li ve Sovyet uçaklarının ihlalleri kayıtlara girmiş olup, altı ihlalde ise ihlali gerçekleştiren uçakların ait olduğu devlet tespit edilememiştir.

Örneğin, 25 Nisan 1940 tarihinde Girit üzerinden Meis ve Antalya/Kaş istikametine doğru milliyeti belirsiz iki uçağın görüldüğü Kaş Kaymakamlığına bildirilmiştir (BCA-51.332.28, 30.10). Benzer bir vaka, 23 Ocak 1941 tarihinde Aydın istikametinde bir ve aynı gün Burdur dolaylarında iki uçağın tespit edildiği yetkili mercilere bildirilmiştir (BCA-

¹Tablo, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi'nden istifadeyle hazırlanmıştır. (T. C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon Kodu: 30.10, Yer No: 51.332.28, 30.10 / 51.333.9, 30.10 / 51.333.9, 30.10 / 51.333.19, 30.10 / 51.333.22, 30.10 / 232.562.9, 30.10 / 59.402.3, 30.10 / 59.402.7, 30.10 / 232.563.13, 30.10 / 51.334.23, 30.10 / 51.334.17, 30.10 / 51.333.33,)

51.333.9, 30.10). 25 Mayıs 1941 tarihinde Fethiye dolaylarında milliyeti belirsiz iki uçak görülmüştür. Aynı gün, Fethiye körfezinde seyreden bir Alman uçağına müfrezelerce uyarı ateşi açılmış ve bunun sonucunda uçak Türk hava sahasından uzaklaşmıştır (BCA-51.333.19, 30.10). Kaş mevkiinde yaşanan bir diğer benzer vaka 3 Haziran 1941 günü kayıtlara geçilmiştir. Yaşanan olaya konu olan uçağın hüviyeti tespit edilememiştir (BCA-51.333.22, 30.10). Kayıtlara geçen bir diğer hava sahası ihlali 25 Mart 1942 tarihinde Kırklareli'den sınırı aşan bir Alman uçağı tarafından gerçekleştirilmiştir. Huduttaki askerlerimiz tarafından vurularak etkisiz hale getirilen uçak, Bulgaristan sınırlarındaki bir araziye acil iniş gerçekleştirmiştir (BCA-232.562.9, 30.10). Bir başka ihlal 25 Mart 1943 tarihinde kuzeydoğu sınırimızda gerçekleşmiş, ihlale konu olan Sovyet uçağı Kars dolaylarında uçarken düşürülmüş ve uçaktaki iki mürettebat hayatını kaybetmiştir (BCA-59.402.3, 30.10). Kayıtlara geçen bir diğer ihlal yine güney sınırimızda gerçeklemiştir. Muğla/Bodrum dolaylarında seyreden bir İngiliz uçağının denize düştüğü rapor edilmiştir. Rapora göre iki kişiden oluşan mürettebat cankurtaranlar yardımıyla karaya çıkarılmıştır (BCA-59.402.7, 30.10). Diğerlerinden farklı niteliklere sahip ihlallerden biri 11 Ocak 1944 tarihinde Muğla/Marmaris civarında gerçekleşmiştir. Dört uçaktan oluşan Alman filosu ateş açarak ağır ihlalde bulunmuştur (BCA-232.563.13, 30.10). 29 Aralık 1944 tarihinde ise bir ABD uçağı Kaş dolaylarında tutuşarak havada infilak etmiştir. Paraşütle atlayan pilot Türk makamlarınca Furnaz koyunda ele geçirilmiştir (BCA-51.334.23, 30.10). Savaş boyunca yaşanan ihlallerden belki de en ağırı 10 Ağustos 1944 gecesi İstanbul dolaylarında tam 10 adet İngiliz uçağı tarafından gerçekleştirilmiştir. Yaşanan vakada bir paraşütçü Kanlıca civarında yakalanmıştır. Uçaklardan biri kayıtlara göre Reşadiye köyü yakınlarında yanarak fundalık bir araziye düşmüştür. Bölgede ortaya çıkan ufak çaplı yangın köylülerce söndürülmüştür. Yine aynı olay kapsamında Şişli'de bir fabrikaya bomba düşmüş, 3'ü ağır olmak üzere, toplamda 7 kişi yaralanmıştır. Beykoz Kaymakamlığı tarafından kayda geçilen bir raporda düşen bir uçakta ele geçirilen 5 mürettebata ait bilgiler yazmaktadır (BCA-51.334.17, 30.10).



Şekil 2.9. 10 Ağustos 1944 gecesi yaşanan olayların Türk basınına yansıması (Cumhuriyet, 11 Ağustos 1944)

Son olarak, 19 Temmuz 1941 tarihinde Enez açıklarında denize düşürülen bir Alman askeri keşif uçağından ve bir mürettebatın cesedinin denizden çıkarıldığından bahsedilmektedir (BCA-51.333.33, 30.10).

Tablo 2.2. 1941-1944 arasında Türkiye'ye zorunlu iniş yapan uçakların listesi²

İniş Tarihi	Uçak Adedi	Uçağın Ait Olduğu Devlet	Uçağın İndiği Yer	Uçağın Tipi	Uçağın Son Durumu	Açıklamalar
25 Mayıs 1941	2	İtalya	Fethiye	Bombardıman	Hasarsız	Kestep Özcan ovasına inen uçaklar Kayseri Uçak Fabrikası'na nakledilmiştir.
12 Haziran 1942	1	ABD	Arifiye	Bombardıman	Az Hasarlı	Ploesti'yi keşiften dönen uçak yakıtının bitmesi üzerine inmiştir.
12 Haziran 1942	3	ABD	Ankara	Bombardıman	Hasarsız	28 mürettebat Ankara'da gözetim altına alınmıştır.
15 Haziran 1942	1	Fransa	Finike	Bombardıman	Hasarlı	Kullanılabilir malzemesi alındıktan sonra terk edilmiştir
9 Temmuz 1942	1	Hırvatistan	Yatağan	Bombardıman	Hasarlı	Kayseri Uçak Fabrikası'na nakledilmiştir.
22 Ocak 1943	1	Almanya	Ümraniye	Bombardıman	Hasarsız	Karaçayır ile Kemreli köyleri arasındaki sahaya zorunlu iniş yapılmıştır
16 Şubat 1943	1	ABD	Menemen	Bombardıman	Hasarlı	Hasar gören uçak Türkiye'ye hibe edilmiştir.
18 Nisan 1943	1	Slovakya	Çatalca	Eğitim	Hasarlı	Mürettebat gözlem altında Ankara'ya gönderilmiştir.
1 Ağustos 1943	4	ABD	Çorlu	Bombardıman	Hasarsız	Yerinde muhafaza edilmiştir.
1 Ağustos 1943	1	ABD	Torbalı	Bombardıman	Hasarsız	Yerinde muhafaza edilmiştir.
2 Ağustos 1943	1	ABD	Gazimur	Bombardıman	Hasarsız	Yerinde muhafaza edilmiştir.
2 Ağustos 1943	1	ABD	Dinar	Bombardıman	Hasarsız	Yerinde muhafaza edilmiştir.
19 Ocak 1944	1	Bulgaristan	Beykoz	Deniz	Hasarsız	Yerinde muhafaza edilmiştir.
15 Nisan 1944	1	ABD	Kartal	Bombardıman	Az Hasarlı	Yerinde muhafaza edilmiştir.
22 Nisan 1944	1	Slovakya	Harap-çanakçı	Eğitim	Hasarlı	Yerinde muhafaza edilmiştir.
10 Ağustos 1944	1	ABD	İzmit	Bombardıman	Az Hasarlı	Yerinde muhafaza edilmiştir.
16 Eylül 1944	1	İngiltere	Antalya	Bombardıman	Az Hasarlı	Yerinde muhafaza edilmiştir.
24 Eylül 1944	1	SSCB	Babaeski	Eğitim	Hasarsız	Yerinde muhafaza edilmiştir.
24 Eylül 1944	1	SSCB	Saray	Keşif	Hasarsız	Yerinde muhafaza edilmiştir.
1 Ekim 1944	1	Romanya	Keşan	Eğitim	Hasarsız	Yerinde muhafaza edilmiştir.

Diğer yandan, aynı dönemde Türkiye'ye zorunlu iniş yapan çok sayıda Müttefik ve Mihver devletleri savaş uçakları da bulunmaktadır. Söz konusu mücbir inişlerde Türkiye'nin II. Dünya Savaşı sırasında tarafsız kalabilmesinin etkisinin olduğu değerlendirilmektedir. Türkiye'nin savaşta tarafsız olması özellikle Ege, Akdeniz ve Balkanlar'da başta keşif olmak

²Tablo, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi'nden istifadeyle hazırlanmıştır. (T. C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon Kodu: 30.10, Yer No: 171.186.14,30.10 / 235.589.3, 30.10 / 235.589.5, 30.10 / 51.333.19, 30.10 / 59.402.30, 30.10 / 61.410.9, 30.10 / 55.367.7, 30.10 / 55.367.20, 30.10 / 59.402.1, 30.10 / 59.402.4, 30.10 / 59.402.5, 30.10 / 59.402.12, 30.10 / 59.402.13, 30.10 / 59.402.12, 30.10 / 59.402.13, 30.10 / 59.402.14, 30.10 / 51.334.14, 30.10 / 248.679.4, 30.10 / 51.334.18, 30.10 / 51.334.20, 30.10 / 59.402.25, 30.10 / 59.402.28, 30.10 / 243.645.12, 30.10 / 59.402.29)

üzere farklı faaliyetlerde bulunan uçakların arızalanmaları ve yakıtlarının azalması gibi nedenlerle Türk havaalanlarına indikleri yapılan tespitlerden anlaşılmaktadır.

Tablo 2.2’de arşiv belgeleriyle desteklenen örnekler, yaşanan savaşın ne kadar yoğun ve ağır olduğunu göstermektedir. Arşivlerde yer alan bir diğer rapora göre, savaşın başından itibaren Türk topraklarına zorunlu şekilde iniş gerçekleştiren uçakların birçoğu kullanılabilir durumda olmasına rağmen ilgili devletlere geri teslimatı gerçekleştirilememiş ve bu uçaklar hava ve ortam şartlarından ötürü bulundukları yerlerde kullanılamaz duruma gelmişlerdir. Rapora göre, uçakların bir kısmı da iniş esnasında parçalanıp kullanılamaz duruma gelmiş ve ancak bazı parçaları hammadde olarak kullanılabilmiştir. Yazılan raporda gözüktüğü tutulan bu uçakların muhafazası, mali yönden yük teşkil ettiği de belirtilmiştir. Ayrıca, Türkiye’ye zorunlu iniş yapan bu uçakların bir kısmının Türk hükümetine devrolunduğu da belirtilmiştir.

Örneğin, Türk topraklarında yer alan farklı bölgelere iniş gerçekleştiren 7 ABD liberator uçağının Türk hükümetine devri gerçekleştirilmiştir. Raporun 2. maddesinin a bendinde yer alan bu bilgiye göre, 22 Mayıs 1943 ve 30 Eylül 1943 tarihlerinde topraklarımıza zorunlu iniş gerçekleştiren milliyeti belirsiz uçakların da devri söz konusu olmuştur. B bendine göre ise, 29 Haziran 1943 günü Türk topraklarına zorunlu iniş yapan bir “*savoia mahetti*” tipi İtalyan uçağı ve bir Alman uçağı Türkiye’ye bırakılmıştır. Buna ek olarak, üç adet “*spitfire*” ve bir adet “*beaufighter*” tipi İngiliz uçağı, İngiliz Hava Ateşeliğinden gönderilen mektupla Türk hükümetine devredilmiştir. Hazırlanan bu detaylı arşiv raporlarında, savaşın en hararetli olduğu 1941-1944 yılları arasında topraklarımıza zorunlu iniş gerçekleştiren uçakların listesi de yer almaktadır (BCA, 30.10/59.402.30).

Bir diğer rapora göre, Alman kontrolündeki petrol bölgesi olan Romanya’nın Ploesti kentine saldırıda bulunan ABD menşeli B-24 liberator uçaklarından birinin 12 Haziran 1942 günü İstanbul üzerinden uçarak Sakarya’nın Arifiye ilçesindeki bir uçak pistine iniş yaptığı kaydedilmiştir. Söz konusu uçaktan 2 yüzbaşı, 1 teğmen ve 2 onbaşı olmak üzere toplamda 5 mürettebat çıkmış olup bunlardan 3’ünün hafif şekilde yaralı oldukları bildirilmiştir. İniş yapan bu uçağın Ploesti bombardımanında keşif görevinde olduğu ve Türkiye’ye benzini tükendiği için acil iniş gerçekleştirdiği belirtilmiştir.

Ayrıca Ankara’ya acil iniş yapan 3 ABD uçağının da bulunduğu ve bu uçakları takip eden Alman ve Romen uçaklarının Zonguldak semalarında görüldüğü de raporda yer alan bilgiler arasındadır (BCA-61.410.9, 30.10).



Şekil 2.10. Arifiye'de gelişen olayları aktaran bir gazete haberi (Cumhuriyet, 13 Haziran 1942)

Bir diğer rapora göre ise Ankara'ya ve Arifiye'ye iniş yapan uçaklarda yer alan 28 ABD'li mürettebatın gözaltında olduğundan ve bu kişilerin barınma ve bakımından bahsedilmiştir (BCA-55.367.7, 30.10). Bir diğer raporda ise, zorunlu iniş yapan B-24'lerden bir tanesinin ABD'li mürettebatlarca Eskişehir'de bulunduğu yerden kaçırıldığı belirtilmiştir. Öte yandan, kaçırılan uçağın 30 Mart 1943 tarihinde Eskişehir'de geri teslimatı gerçekleştirilmiştir (BCA-55.367.20, 30.10). Bir diğer vakada 22 Ocak 1943 tarihinde bir Alman uçağı İstanbul Ümraniye'ye acil iniş gerçekleştirmiştir. Gözaltına alınan pilotun ve uçağın durumlarının iyi derecede olduğu bildirilmiştir (BCA-59.402.1, 30.10). Bir diğer raporda 16 Şubat 1943 tarihinde İzmir'in Menemen ilçesine acil iniş gerçekleştiren bir ABD'li liberator uçağının Türkiye'ye devredildiği bildirilmiştir (BCA-59.402.4, 30.10). Bir diğer belgede ise, 19 Nisan 1943 günü Çatalca'ya iniş yapan bir Slovak uçağında gözaltına alınan 5 askerin Ankara'ya trenle sevk edildiğinden bahsedilmiştir (BCA-59.402.5, 30.10). Arşivlerde yer alan bir diğer raporda ise, Manavgata ve ülkemizin diğer başka bölgelerine düşen toplam 7 adet ABD liberator uçağından bahsedilmiştir. Bu uçaklardan biri 1 Ağustos 1943 günü İzmir'in Torbalı ilçesine düşmüştür. Düşen bu uçaktan 10 mürettebatın çıktığı, bu kişilerden birinin öldüğü ve ikisinin ağır yaralandığı belirtilmiştir. Rapora göre,

uçaklardan biri bilinmeyen bir yere, dördü Tekirdağ'ın Çorlu ilçesine, biri İzmir'in Gaziemir ilçesine ve biri de Manavgat'a inmiştir. Gaziemir'e inen uçakta yer alan uçağın iyi durumda olduğu ve içinden 10 mürettebatın çıktığı belirtilmiştir. Manavgat'ta denize düşen uçakta yer alan 10 kişilik mürettebatın üçünün karaya çıkarılamadığı, karaya çıkarılan yedi kişinin dördünün yaralı olduğundan bahsedilmektedir (BCA-59.402.12, 30.10). Gaziemir'e düşen uçakta yer alan 10 kişilik mürettebatın bir pilotun öldüğü ve üçünün yaralı olduğu izah edilmiştir. Bir diğer belgeye göre, Afyon-Burdur istikametinde hayli yüksekte uçan 5 uçağın görüldüğü kaydedilmiştir. Bunlardan biri istikametinden saparak Afyon'un Dinar ilçesinde yer alan Çardak köyü çevresine acil iniş gerçekleştirmiştir. Yapılan tetkiklerde söz konusu uçağın ABD uyruklu olduğu anlaşılmıştır. Uçaktan inen 10 mürettebat jandarma kontrolünde muhafazaya alınmıştır. Yapılan soruşturmada uçakların Kahire'den kalkan ve Romanya petrollerine bombardıman düzenleyen filodan oldukları anlaşılmıştır. Alman uçaklarıyla mücadele içerisinde olan bu uçaklardan Afyon'a iniş gerçekleştiren uçağın aldığı hasar dolayısıyla iniş gerçekleştirdiği belirtilmiştir. Bir diğer belgede ise Manavgat'a düşen uçakta kayıp olan mürettebatın İngilizlerce arandığı bildirilmiştir. Raporda, daha önce İtalyanlar'la da gerçekleştirildiği raporda yazan bilgilerden anlaşılan, iade işlemlerinin İngilizlerle gerçekleştirilme ihtimalinden de bahsedilmektedir. Romanya petrollerine saldırı düzenleyen ve Almanlar'la mücadeleye giren liberator uçaklarının sayısının toplamda 8 olduğu ve bu uçaklardan toplamda 86 mürettebatın çıktığı belirtilmiştir. Bu kişilerden biri ölmüş, dördü ağır ve dokuzu hafif yaralanmıştır (BCA-59.402.13, 30.10). Bir diğer olayda ise, bir Amerikan liberator uçağı 10 Ağustos 1944 tarihinde İzmit'e iniş gerçekleştirmiştir. Söz konusu uçağa ilk etapta ateş açılmışsa da, uçağın izinli olarak geldiği anlaşıncaya ateş kesilmiştir (BCA-51.334.18, 30.10). Ağustos 1943'te ABD uçaklarının Türkiye'ye acil inişlerinde bir artış yaşanması, Alman basınına da yansımıştır. Cumhuriyet gazetesinde yer alan bir habere göre, Balkanlar'da saldırı ve bombardıman görevlerinde yer alan uçakların Türkiye'ye olan acil inişlerinde sıklık gözlenmesi Almanlarca bir "tarafsızlık ihlali" olarak yorumlanmıştır. Haberin devamında Türkiye'ye acil iniş gerçekleştiren 8 ABD uçağında yer alan 56 mürettebatın Ankara'ya götürüldükleri belirtilmiştir (Cumhuriyet, 4 Ağustos 1943).

Bir diğer olayda ise, 16 Eylül 1944 tarihinde Antalya Hava Meydanı'na inen bir İngiliz ağır bombardıman uçağından bahsedilmiştir. Bahsi geçen uçağın Kıbrıs'tan kalktığı ve bir arıza sebebiyle Antalya'ya zorunlu iniş gerçekleştirdiği anlaşılmıştır (BCA-59.402.25, 30.10). Yaşanan bir diğer olayda ise, biri Kırklareli'nin Babaeski ilçesine, diğeri Tekirdağ'ın Saray ilçesine iniş gerçekleştiren iki Sovyetler Birliği uyruklu uçaktan bahsedilmiştir.

Göztaltına alınan mürettebatlar Türk subayları eşliğinde SSCB'nin İstanbul Konsolosluğuna iade edilmiştir (BCA-59.402.28, 30.10). Söz konusu mürettebatın Sovyetler Birliği'ne giden trene bindirildiği bir başka belgede bildirilmiştir. Bu kişilerden birinin yarbay, birinin binbaşı ve birinin ise mühendis olduğu belgedeki bilgilerden anlaşılmaktadır (BCA-243.645.12, 30.10). Son olarak, 1 Ekim 1944 tarihinde Edirne'nin Keşan ilçesinde yer alan Galata köyüne bir uçağın iniş yaptığı belirtilmiştir. Söz konusu uçağın Rumen uyruklu bir eğitim uçağı olduğu daha sonra yapılan tetkiklerde anlaşılmıştır. Uçaktan biri asker biri sivil olmak üzere iki kişı inmiştir. Yapılan soruşturmaya bu kişilerin İstanbul istikametinden Ankara'ya varmak niyetinde oldukları, Sovyet baskısından kaçtıkları ve uçağın benzinin tükenmesi sebebiyle acil iniş gerçekleştirdikleri ortaya çıkmıştır (BCA, 30.10/59.402.29).

ABD'ya ait uçaklara ilişkin ABD Dışışleri Bakanlığı'nın ABD'nin Dış İlişkileri: Diplomatik Evraklar (*Foreign Relations of the United States: Diplomatic Papers*) isimli arşivlerinde savaşı en sıcak yılları olan 1942-1945 arasında ABD'nin Ankara Büyükelçisi olarak görev yapan Laurence Steinhardt'ın merkezine gönderdiği telgraflar önemli bir tarihi kaynak olarak yer almaktadır.

Büyükelçi Steinhardt 12 Haziran 1942 tarihli ve 811.248/546 sayılı yazısında, 9:15'te "Küçük Eva" (*Little Eva*), isimli Liberator B24 D tipi bir uçağın Teğmenler Walker, West, Canterbury, Davis, Çavuşlar Lippincott, Jones, O'Connor, Owens ve Albertson ile Ankara'daki sivil havaalanına indiğini, Teğmen Brown, Swar, Meredith ve Humphreys ile Çavuş Taylor ve Charles; Onbaşı Coward ve Cullom oluşan B24D mürettebatının saat 9:18'de, Ankara'daki sivil havaalanına indiğini, saat 10:00'da inen B24 D tipi "Mavi Kaz" (*The Blue Goose*) isimli uçağın ise mürettebat bilgilerine ulaşamadığını ifade etmiştir (URL-13, 2022).

Yazıda devamla, ilk iki uçak sağlam göründüğu, üçüncü uçağın motorunun hasarlı bir şekilde indiği, Türk kurmay subayından Elazığ'da saat 9:30'da dördüncü bir Liberator B24 D uçağının rapor edildiğini ancak henüz iniş yapmadığını ve bu nedenle Irak veya Suriye topraklarına ulaşmış olabileceğinin öğrenildiği, Ankara'daki her üç uçağın mürettebatının da Türk yetkililer tarafından azami nezaket ve itinaayla karşılandığı, askerlerin sivil hava istasyonunun yemek salonuna alındığı ve kahvaltı verildiği kaydedilmiştir (URL-13, 2022)

Büyükelçi anılan telgrafında, görüştüğu askerlerden uçuşun Ploesti'ye yönelik bir bombalama saldırısı olan 14 uçaktan oluştuğunun öğrendiğini, uçakların şafak vakti 15.000

fit yükseklikten bombardımanda bulunduklarını ve bombalarının etkili olduğuna inanıldığını, sınırlı uçaksavar ateşiyle karşılaşıldığını ve neredeyse hiç düşman uçağı görülmediğinin askerlerce kendisine ifade edildiğini raporlamıştı (URL-13, 2022).

Türk makamları topraklarına inen askeri mürettebatı tutuklamak zorunda olduklarından kahvaltı ikram edip, Büyükelçi Steinhardt ile görüşmelerine müsaade ettikleri Amerikalı askerleri de misafir statüsünde ağırlamıştı. Ankara yakınlarında bir kışlaya yerleştirilen askerler, gayet iyi zaman geçirmiş, zaman zaman gece kulüplerinde olumsuz hadiselerle bile karşılaşmıştı. Tüm bu gelişmeler Büyükelçi Steinhardt'ı Türk makamları nezdinde zor durumlara sokmuş ve neticede Büyükelçi uçakların kalması karşılığında askeri mürettebatın Türkiye'den ayrılması hususunda Türk makamlarıyla bir mutabakata varmıştı (Rubin, 1997).

Büyükelçi Steinhardt aynı tarihli 811.248/550 sayılı bir diğer telgrafında, henüz doğrulanmayan rapora göre, İzmit yakınlarındaki Arifiye'ye beşinci bir B24D'nin indiğini, uçağın iki motorunun hasarlı olduğunu ve üç mürettebatın ise yaralandığını ifade etmişti (URL-14, 2022).

Diğer yandan, Türkiye'deki B24 Liberator uçaklarından biri Amerikalı pilotlarca Eskişehir'den Kıbrıs'a oradan da Mısır'a kaçırılmıştır. Daha sonra uçak silahsızlandırılmak suretiyle Türkiye'ye iade edilmiştir (URL-27, 2022). Bu konuya ilişkin olarak ABD'nin Ankara Büyükelçisi Steinhardt, 12 Aralık 1942 tarihinde merkeze gönderdiği bir telgrafta, Türkiye'de enterne edilen dört B24 Liberator uçağından birinin Türk yetkililerce sekiz Amerikalı stajyerle birlikte Eskişehir'e gönderildiğini, 11 Aralık günü anılan sekiz stajyerin Liberator üzerinde çalışırken, uçakla yola çıktıkları, Türk Dışişleri Bakanlığı'nın gayri resmi olarak uçağın kaçırılmasını protesto ettiğini ve Türk Hükümeti'nin bu kaçısa göz yummasının Mihver devletler tarafından suçlanacak olması nedeniyle derhal geri dönmesini talep ettiğini ifade etmiştir (URL-15, 2022).

Büyükelçi müteakip telgraflarında, kaçırılan uçağın Eskişehir'e geri döndürülmesi için vakit kaybedilmemesini tavsiye etmiş, uçağın derhal iade edilmesi ve sekiz stajyerle kalkışının sırrı saklanmaya devam edilirse, Türk askeri yetkililerinin benzer başka hareketleri engelleyebileceği, uçağı Eskişehir'e geri getiren mürettebatın sivil kıyafetler giymeleri ve Türk Konsoloslugu tarafından usulüne uygun olarak vize edilmiş Amerikan pasaportlarını taşımaları halinde, Türkiye'den ivedikle ayrılmalarına izin verileceği kaydedilmiştir (URL-16, URL-17, 2022). Büyükelçi Mısır'a kaçırılan uçağı ilişkin 30 Aralık 1942 tarihli son telgrafında, Kahire'deki askeri yetkililerinin kendisine verdiği bilgiye

göre, hasarlı uçağın onarımının 30 gün içinde tamamlanacağı, bu çerçevede, Halep'te hasar gören Liberator'un yerine başka bir B-24 gönderilmesine gerek görmediğini yazmıştır. Nitekim, kaçırılan uçak ağır silah taşıyamayacak hale getirildikten sonra 1943 Mart ayında sivil bir ekip tarafından Türkiye'ye iade edilmiş ve hemen ardından Eskişehir'e dönmüştür (URL-18, 2022).

II. Dünya Savaşı boyunca Türkiye topraklarına aralarında ABD, İngiltere, SSCB, Almanya, Slovakya, Romanya, Bulgaristan, Fransa ve Hırvatistan gibi ülkelerin bulunduğu dokuz devletin uçakları zorunlu iniş yapmıştır. Anılan inişlerin gerçekleşmesinde muharebelerde aldıkları hasarlar ile çeşitli arızaların dasebep olduğu bilinmektedir. Bununla birlikte, savaşın sonuna doğru Müttefiklerin kazanacağını, Mihver devletlerin mağlup olacağını netleşmesi sonrasında iltica maksadıyla Türk topraklarına inen pilotlar da görülmüş, Akdeniz'e veya Ege'ye düşen uçaklardan sağ çıkan askerlerden de iltica etmek isteyenler olmuştur.

Zorunlu inişlerde Türk Hükümeti uçakların mürettebatına uluslararası hukuku yarıncı muamelede bulunmuş, askerler Ankara'ya intikal ettirilmiş, uçaklar genellikle dönemin yetersizlikleri nedeniyle bulunduğu yerde bırakılmış, uçabilenleri ise Kayseri Uçak Fabrikası'na nakledilmiştir.

3. DENİZDEN VE KARADAN YAPILAN SALDIRILAR VE İHLALLER

Çalışmanın bu kısmında, devletin denizel bölgelerdeki yetki alanlarını temellendiren terim ve kavamlar tartışılacak ve sonrasında Türkiye'nin karşı karşıya kaldığı II. Dünya Savaşı'ndan önce başlangıç bulan ve savaş boyunca da devam eden ihlaller ele alınacaktır. Söz konusu ihlaller ele alınırken terimsel, hukuki ve kavramsal analiz oluşturulacaktır. Türkiye'nin egemenliği altında bulunan bölgelerde saldırıya uğrayan gemiler, limanlar ve savaşın Türk deniz alanlarına olan etkileri bu analiz kapsamında değerlendirilecek hususlardır.

Yeryüzündeki doğal kaynakların hızlı bir şekilde tüketilmesi, deniz alanlarında bulunan doğal kaynakların öneminin artmasına ve bu bölgelerdeki çıkar çatışmalarının ortaya çıkmasına yol açmıştır. Ortaya çıkan çıkar çatışmalarının giderilmesi için ise birtakım sınırlar ortaya atılmış ve bu sınırlarla egemenlik alanları somut bir zemine oturtulmaya çalışılmıştır. Ancak çıkar çatışmaları deniz alanlarında yer alan doğal kaynakların denizel sınırların somulaştırılmasıyla da sona ermemiş, politik, ekonomik, ticari ve askeri açıdan sorunlar ortaya çıkmıştır. Bu sorunların giderilmesi ve yetki alanlarının kesin bir biçimde belirlenmesi adına 20. yüzyılın ortalarından itibaren birçok antlaşma imzalanmış ve buna rağmen küresel ölçekte ortaya çıkmış 400 ihtilaf ve anlaşmazlığın ancak 190'ı çözüme kavuşturulabilmiştir (Doğru, 2020).

Devletlerin deniz üzerinde hak iddiasında bulunabileceği ve bu iddia üzerinden denizel kaynakları kullanabileceği yetki alanlarını başat düzeyde açıklamaya girişmeden önce, bu konunun uluslararası hukuk bünyesinde gerçekleşen tarihsel olgunlaşmasını ve gelişimini yorumlamak gerekmektedir. Bu bağlamda, karasuları denilen kavram, ilk etapta devletin deniz ile olan kara sınırları uluslararası sular da denilen açık deniz arasındaki bölgelerde hak iddia etmesiyle ortaya çıkmıştır. Bahsi geçen bu düşünce, Orta Çağ döneminin ikinci yarısı dolaylarında Batı Avrupa bölgesinde gündeme getirilmiştir (Pazarcı, 2012).

Açık denizlerde ulusal çıkar zemininde bir devletin egemenlik hakkı iddiasında bulunması düşüncesiye 18. yüzyıl İngilteresi'nin kaçakçılığın önüne geçmek amacıyla ortaya attığı "*Hovering Act*" (Frommer, 1978) kanunları sayesinde ortaya çıkmıştır. *Hovering* yasaları ile bir ada ülkesi olan İngiltere, karasal sınırlarına yakın sularda seyreden gemiler üzerinde hukuki yetkilere sahip olmuştur. Bu kanunlar, denize kıyısı olan bir ülkenin sınırları içinde başka ülkelere ait gemilerin seyrinin sınırlandırılması veya topyekün ortadan kaldırılmasını sağlamaktadır. (Kuran, 2006).

Sanayi Devrimi'nin teknolojik ilerlemeyi beraberinde getirmesiyle, hızla yükselen küresel nüfusun ve fabrikaların ihtiyacını hissettiği gıda ve temel hammadde kaynakları devletlerin ulusal egemenlik bölgelerini deniz alanlarına doğru genişletmelerine sebep olmuştur.

Devletlerin siyasi ve ekonomik çıkarlarının denizel kaynaklara doğru ilerlemesi “münhasır ekonomik bölge” ile “kıta sahanlığı” adı altında izah edilen kavramların ortaya çıkışına zemin hazırlamıştır. Devletler, zengin doğal kaynak alanlarını teşkil eden uluslararası sular da denilen açık denizlerin bulunduğu bölgelerde çıkar ve hak iddiasında bulunmaya başlamıştır. Bahsi geçen bu iddiaların devletlerce ortaya atılmasında ABD Başkanı Truman'ın 28 Eylül 1945'te ilan ettiği 2667 sayılı bildiri önem arz eden bir etkiye sahiptir. Bu bildiriyle birlikte kıta sahanlığı denilen kavram ilk kez ortaya atılmış ve söz konusu kavramın bir uluslararası hukuk ögesi haline gelmesine katkıda bulunmuştur (Kozanhan, 2019).

3.1. II. Dünya Savaşı Öncesinde ve Sırasında Türkiye'nin Maruz Kaldığı İhlaller

II. Dünya Savaşı'nın öncesinde küresel açıdan var olan bir anarşi ortamı söz konusu olmuş, buhranın etkileri ve siyasi yansımaları ile I. Dünya Savaşı'nın negatif etkileri ve miras bıraktığı politik problemler büyük bir savaşa kaçınılmaz kılmıştır. Devletler hayli yüksek oranda olumsuz etkilenen ekonomilerini düzeltmek amacıyla yeni sömürgeler aramaya başlamışlardır. Ayrıca geniş uluslararası pazarlar için yapılan dış ticaret ilişkileri serbest piyasa etkisinden ziyade takas usulüne bağlı kalmış, bundaki en büyük sebep ise katlanan ödeme yükümlülüklerinden kurtulmak olmuştur.

Avrupa'da başlayan savaş giderek tüm dünyaya yayılmıştır. 1940 yılında Almanya'nın Fransa'yı işgal etmesi ve savaş dışı bırakmasıyla birlikte İtalya da savaşa dâhil olmuştur. Böylece savaşın etki alanı Akdeniz kıyılarına kadar ulaşmıştır. Öte yandan Akdeniz'de savaşın ağırlık kazanmasında Yunanistan ve adalar civarında dinmek bilmeyen çatışmaların ve Kuzey Afrika üzerinden buraya müdahale eden Müttefik devletlerin etkisi yüksektir. Tüm bunların sonucunda Türkiye kıyılarında çok sayıda uçak kazaları, ihlaller, ilticalar ve çatışmalar yaşanmıştır.

3.1.1. Savaş öncesinde Akdeniz'deki mücadele ve Türkiye'ye yansımaları

1935 sonrasında Avrupa'da bloklaşmalar ortaya çıkmış, statükocu (siyasi ve ekonomik durumun aynı şekilde kalmasını amaç edinen) İngiltere ve Fransa'nın karşısında Almanya ve İtalya revizyonist (siyasi ve ekonomik gidişatı çıkarları lehine değiştirmek isteyen) blok olarak kendini göstermiştir (Gönlübol ve Kürkçüoğlu, 2000).

II. Dünya Savaşı'nın öncesinde İtalya'nın Habeşistan'ı işgal etmesi ve İspanya İç Savaşı'nın patlak vermesi Akdeniz'i risk altında bırakmıştır (Akşin, 1991). Öte yandan İspanya'daki iç savaş bloklar arası ayrılığı daha da fazla derinleştirmiştir. Söz konusu savaşın destekçi tarafları ise Sovyetler Birliği ile Almanya ve İtalya olmuştur (Salman, 2003). Söz konusu bu destekçi blokların politikaları, Akdeniz'de İspanya'ya giden savaş ve ticaret gemilerinin saldırıya uğramasına neden olmuş, Türkiye ise bu çatışma ortamından etkilenen, diplomatik ve asker anlamda tedbirler alan ülkelerden biri olmuştur (Alpert, 1998).

İspanya'daki Akdeniz'i etkileyen savaşın temelleri 16 Ocak 1936'da yapılan genel seçimlere dayanmaktadır. Seçimden sol partilerin ittifakı sayesinde oluşturulan Halk Cephesi'nin galip gelmesi siyasetin sağındaki güçlerde memnuniyetsizlik oluşturmuştur (Alpert, 1998). Bu rahatsızlığa coşkulu seçim zaferi kutlamaları ile birlikte Halk Cephesi'nin kilise karşıtı söylemleri de dâhil olunca, İspanya'da zıt ideolojilere sahip zıt iki düşman kutup ortaya çıkmıştır. Temmuz 1936'da yaşanan hükümet karşıtı askeri kalkışma tüm bu siyasi altyapıyı ve de 1939'a kadar devam edecek İspanya İç Savaşı'nı tetiklemiştir (Asuero, 2006). Savaşa yol açan sebeplerden en önemlisi, General Franco'nun ve Franco'ya yakın Falanj partisinin İspanya'da Cumhuriyetçi bir hükümetin ortaya çıkmasını arzulamaması olmuştur. Diğer bir deyişle, uluslararası konjonktüre hâkim olan savaşa sürüklenmiş ve iki kutba ayrılmış bu gidişat, İspanya'yı da etkilemiştir (Gökşenli, 2013).

Temmuz 1936 ile Nisan 1939 tarihleri arasında İspanya'daki milliyetçilik yanlısı güçler ile cumhuriyetçilik yanlısı güçler arasında ortaya çıkan bir iç savaş olarak ifade edilen İspanya İç Savaşı, Temmuz 1936'da günümüzdeki Fas topraklarında bulunan İspanya askerlerinin lideri olan General Francisco Franco'nun demokratik bir seçimle ülkenin başına geçen cumhuriyetçilik yanlısı hükümete karşı ayaklanmasından ötürü sağcılık ve kralcılık yanlısı bir ayaklanma olarak tarihe geçmiştir (Sertel, 2015).

Sağcıların Milliyetçi, solcuların ise Cumhuriyetçi olarak nitelendirildiği (Armaoğlu, 2004), İspanya İç Savaşı başta bir iç savaş olarak nitelendirilse bile, savaşın ilerleyen günlerinde diğer güçlerin dahil olmasından ötürü uluslararası bir savaş seyrine

bürünümüştür. Çünkü Avrupa'nın öncü devletleri bu savaşta kendi politikalarını ve çıkarlarını yansıtan tarafa destek vermiştir. Örneğin, İngiltere savaşta tarafsız kalmayı yeğlemiş (Alpert, 1998), İtalyanlar ile milliyetçi güçler arasında resmi görüşmeler gerçekleştirilmiş ve bu gibi örnekler Almanya, ABD ve Portekiz gibi devlerin politikalarında da gözlemlenmiştir. Bunlardan Almanya, İtalya ve Portekiz gibi devletler milliyetçi güçlere politik, askeri ve ekonomik destekte bulunmuş; bunun aksi bir biçimde hareket eden SSCB ise, ideolojik açıdan kendisine yakın gördüğü cumhuriyetçi güçlere destek vermiştir (Sertel, 2015).

Fransa'da iktidarda olan sol eğilimli yönetim başlangıçta kendileri gibi sol eğilimli olan Cumhuriyetçilere askeri yardım yollamayı planlamıştır. Bunun yanı sıra bu destekte ülkenin güneyinde kendi hükümetlerine müzahir biridarenin tesisi de önemli bir rol oynamıştır. Bu bağlamda, Fransa sömürgeleriyle ulaşımı da koruma altına almış olacak ve Afrika'ya Akdeniz'den ulaşım hattını da hayata geçirmiş olacaktır (Durgan, 2007).

Ancak, gelişen şartlar Fransa'nın ilerleyen iç savaşta tarafsız olma siyasetini benimsemesine yol açmıştır (Alpert, 1998). Bu tutum, savaşın İspanya dışındaki başka bölgelere yayılmasının önlenmesi amacıyla ortaya çıkmış ve bu amaçla *"karışmazlık politikası"* kavramı ortaya çıkmıştır. Bu siyaset, 9 Eylül 1936 tarihinde aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 27 ülke tarafından kabul görmüş ve böylece *"karışmazlık komitesi"* ortaya çıkmıştır (Birlik, 2016).

Bunun aksi bir şekilde, İngiltere ve Fransa'nın İspanya İç Savaşı'ndaki icra ettikleri politikaların zıttını icra eden Almanya ve İtalya, milliyetçi güçleri desteklemişlerdir. Ayrıca Almanya'nın bu yönde politika izlemesinde İtalya'nın Franco'ya destek vermesinin payı bulunmaktadır. Öte yandan, Almanya ve İtalya'nın bu politikası, İngiltere ve Fransa'nın tarafsızlaşan bir politika izlemelerine ve bu durum Franco'nun savaşta galip taraf olarak ön plana çıkmasına yol açmıştır. Bahsi geçen bu savaş, gerek İtalyan yardımlarının yoğun bir şekilde sürdürülmesi ve SSCB'nin cumhuriyetçi güçlere destek vermesiyle Akdeniz üzerinde gerçekleşen karmaşık bir savaşa dönüşmüştür. Bu bağlamda savaşın taraflarına yönelik sürdürülen desteklerin Akdeniz üzerinde bir mücadele ve çatışmanın ortaya çıkmasına sebep olduğu söylenebilir. Zira 1937 yılından itibaren Akdeniz üzerinden savaşın tarafı olan güçlere yönelik gerçekleştirilen destek unsurlarını taşıyan gemilere olan saldırılarda artışlar gerçekleşmiştir. Bu saldırıların bir örneği Çanakkale Boğazı civarında da gerçekleşmiş ve böylece Türkiye, mücadelenin etki kapasitesinin sınırlarının kendisine kadar ulaşması dolayısıyla savaştan etkilenmeye başlamıştır (Alpert, 2013). Türkiye,

etkilendiği bu savaşta karışmazlık ilkelerine bağlı bir şekilde hareket ederek İspanya’da savaş güçlere hiçbir koşul ve şekillerde silah, uçak, asker veya gemi desteği sağlamamıştır (Birlik, 2016).

Akdeniz’de savaş öncesinde ortaya çıkan ve Türkiye’yi etkileyen bir diğer sorun İtalyan asıllı Rum mültecilerin vaziyeti olmuştur. 30 Mayıs 1936 tarihli bir belgeye göre, İtalyan siyasal hayatına o dönemlerde hayli yön veren milliyetçi söylemlerden ve politikalarından etkilenen İtalyan asıllı Rum mülteciler, Ege’de birtakım hareketliliklere sebep olmuştur. Söz konusu belgeye göre İtalyan asıllı Rum mültecilerinin sayısının Türkiye’de kayda değer şekilde artmasından endişe edilmiştir. Durumun bu şekilde ilerlemesi halinde, hayli yoksul bir durumda olan mültecilerin temel ihtiyaçlarının Türkiye tarafından karşılanacak olması ve bunun Türkiye nezdinde mali zorluklara sebep olacağı ise bir diğer endişe konusudur. Son olarak, Rum mültecilerin Yunanistan tarafından kabul edilmemesi, kabul edilmeyen kişilerin yasal olmayan yollardan Yunanistan’a giriş yapabileceği ve bunun Türkiye ile Yunanistan arasında siyasi ve diplomatik problemlere sebep olacağı dile getirilmiştir (BCA, 116.811.2, 30.10).

Akdeniz civarında patlak veren söz konusu anarşik ortamdan Türkiye’nin etkilenmesine sebep olan temel etken SSCB’nin İspanyol cumhuriyetçi güçlere verdiği yardım ve desteklerin rotasının güzergâh bakımından Türk Boğaz ve denizlerinden geçmesi olmuştur. Buna karşılık olarak İtalya ve Almanya gibi milliyetçi güçlere desteğini esirgemeyen ülkelerin SSCB’nin gönderdiği destek filolarına müdahalelerde bulunması, söz konusu anarşik ortamdan Türkiye’nin de etkilenmesine sebep olmuştur.

Dolayısıyla tüm bu yaşananlar Türk basınına da yansımış ve dönemin önemli yayın organlarından Cumhuriyet gazetesinde konuyla alakalı önemli gelişmeler kamuoyuna aktarılmıştır.

Gazetenin 24 Temmuz 1937 günü yayımlanan sayısında Almanya ve İtalya gibi milliyetçi güçlere destek veren ülkelerin yardım filolarının rotalarının İstanbul ve Çanakkale Boğazları’ndan geçtiği meselesi aktarılmıştır. Haberde Almanya’nın SSCB tarafından cumhuriyetçi güçlere gönderilen yardım filosunun 31 adet İspanyol bayraklı gemiden oluştuğunu ve bu filonun 10 Temmuz 1937 ila 23 Temmuz 1937 tarihleri arasında Türk Boğazları’ndan geçirilerek savaşın devam ettiği İspanya topraklarına ulaştırıldığını iddia ettiği belirtilmiştir. Haberde yer alan Alman iddialarından bir diğeri, filonun neden İspanyol bayraklı gemilerden oluştuğuna yönelik olmuş ve buna SSCB’nin kendisini risk ve tehlike altına sokmamak istemesi sebep olarak gösterilmiştir. SSCB söz konusu iddialara filoya

milliyetçi güçler ve onların destekçileri tarafından “faşist” bir saldırı düzenlenmesi ihtimaline yönelik bir tedbir olarak bu çözümün geliştirildiği yanıtını vermiştir (Cumhuriyet, 24 Temmuz 1937).

SSCB tarafından gönderilen yardımların rotası için Boğazlar’ın güvenli bir liman olmaktan çıkması milliyetçi güçler ve onların destekçileri açısından hayli önem teşkil etmiş ve bu çerçevede 15 Ağustos 1937 tarihinde Çanakkale Boğazı’nın güney çıkışında konumlanan bir noktada (diğer bir deyişle Bozcaada civarında) *Ciudad de Cadiz* isimli cumhuriyetçi güçlere ait bir gemi, milliyeti belirsiz bir denizaltınca infilak ettirilmiştir. İspanya’nın Valencia kentine giden ve gıda, makine yağı ve otomobil yüklü olan geminin içinde bulunan 79 mürettebat SSCB’ye ait bir gemi tarafından kurtarılmıştır (Akşam, 17 Ağustos 1937).

Yaşanan bu olayın ardından geminin batmasına sebep olan denizaltının milliyetçi güçlerin lideri General Franco tarafından Boğaz güzergâhının güvenli bir şekilde kullanılmasını önlemek amacıyla gönderildiği yorumu Türk basınına da yansımıştır (Cumhuriyet, 17 Ağustos 1937).

Olaydan üç gün sonra (yani 18 Ağustos 1937 tarihinde) SSCB’den erzak ve buğday yüklenerken yol çıkan *Armuro* isimli bir cumhuriyetçi güçlere ait gemi yine bir denizaltı tarafından saldırıya uğramış, ancak bu sefer gemi sulara gömülmeyle Bozcaada civarında yan yatmıştır (Akşam, 19 Ağustos 1937). Kurtarma çabaları geminin ağır bir şekilde hasar alması nedeniyle sonuçsuz kalmıştır (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1937).

Saldırıya uğrayan ikinci geminin SSCB’nin Novorossisk adlı limanından yüklenerken yola çıktığı ve olaydan sorumlu denizaltının İtalya ordusuna ait olduğu kaydedilmiştir (Cumhuriyet, 23 Ağustos 1937). Yaşanan bu olayların sonucunda Türkiye, *Peykişevke* isimli bir torpido muhribini Çanakkale açıklarına göndermiştir (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1937). Geminin 36 kişilik bir mürettebatı İstanbul’a getirilerek Haliç’te yer alan bir İspanyol gemisine aktarılmıştır (Cumhuriyet, 23 Ağustos 1937).

Yaşanan bu saldırıların ardından olayın gerçekleştiği bölgede denizaltı hareketlenmelerine rastlandığı iddiaları basına yansımaya devam etmiş, İzmir’den İstanbul’a gitmek üzere yola çıkan *Hamidiye* isimli bir eğitim gemisi tarafından söz konusu alanda milliyeti belirsiz bir denizaltının tespit edildiği iddiası gündeme gelmiştir. İddiaya göre denizaltıyla irtibata geçilmesi çabaları sonuçsuz kalmıştır (Cumhuriyet, 21 Ağustos 1937). Bu olay sonrasında denizaltı hareketliliği irdelenmeye ve tespit edilmeye çalışılmış, ancak Marmara Denizi civarında dahi denizaltılara rastlandığına yönelik iddiaların patlak

vermesiyle bu çaba da boşa çıkmıştır. Bu son iddiada ise Marmara’da bir denizaltının bir an için yüzeye çıkıp, tekrar suya daldığı ve ortadan yok olduğu bilgisi basına yansımıştır. Tüm bu iddiaların ardından yetkililer tarafından yapılan açıklamada Türk Boğazları’nda ve Marmara Denizi’nde ortaya çıkan denizaltı hareketliliğinin önüne geçmek için tüm tedbirlerin alındığı dile (Cumhuriyet, 21 Ağustos 1937).

Tüm bu olaylar, 20 Temmuz 1936 tarihli Montreux Boğazlar Sözleşmesi’ni de gündeme getirmiş, olaylardan bir yıl önce imzalanan söz konusu anlaşma çerçevesinde Boğazlar bölgesinden yabancı gemi ve denizaltılarının hangi koşullarda ve ne şekilde geçişlerine izin verildiği sıklıkla tartışılmıştır (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1937). Sözleşmenin özellikle 12 ve 13. maddeleri söz konusu olayların değerlendirilmesi açısından en önemli maddeler olup, denizaltıların ve savaş gemilerinin geçiş şartları ve statüleri ilgili maddelerde belirtilmiştir. Sözleşmenin 12. Maddesi Karadeniz’de kıyıdaş olan ülkelerin bölge dışından satın alınan veya inşa ettirilen denizaltıları geçiş öncesinde Türkiye’ye bildirim yapılması kaydıyla Boğazlar’dan geçirebileceklerini ifade etmektedir. Bir diğer koşul ise gündüz geçişlerinde denizaltıların birer birer ve su üzerinde kalacak şekilde suda ilerlemeleri gerektiği hususudur. Sözleşmenin 13. maddesi de yabancı savaş gemilerinin sekiz gün öncesinden Türkiye’ye diplomatik olarak bildirilmesi kaydıyla geçiş temininin sağlanabileceğini belirtmektedir (URL-19, 2022).

Sözleşmenin bahsi geçen hususları olaylarda belirtilen milliyeti belirsiz denizaltıların Montreux Boğazlar Sözleşmesi’ne aykırı hareket ettiğini net bir şekilde gözler önüne sermektedir. Olaylarda Türkiye’ye diplomatik olarak hiçbir bildiri ve bilgi sunulmamış, denizaltının bağlı bulunduğu ülke belirlenememiştir. Hatta bu yabancı denizaltıların Karadeniz’e kıyısı olmayan ülkeler tarafından gönderildiği hususu ise yüksek bir ihtimal dâhilinde olmuştur (URL-19, 2022).

Denizaltı olayları Türk basınında gündemi meşgul etmeye devam etmiş, izlenecek yol ve alınacak önlemler hakkında açıklamalar yapılmıştır. Cumhuriyet gazetesinde dönemin başyazarı olarak görev yapan Yunus Nadi, 20 Ağustos 1937 tarihli köşe yazısında Çanakkale Boğazı’nın güney çıkışında pusu halinde bekleyen denizaltılarının Türk karasularını ihlal etmesine müsaade edilmeyeceğini belirtmiştir (Cumhuriyet, 20 Ağustos 1937).

Gazete 22 Ağustos 1937 tarihinde “*Mülahaza: Meçhul Denizaltı Gemisi!*” başlığıyla yayımladığı bir haberde, Türk Hükümeti’nin denizaltılara ve yaşanan olaylara ilişkin tavrını ve alacağı önlemleri belirtmiştir. Bahsi geçen yazıda, aranan denizaltının bölgeden

uzaklaşmaması halinde, korsan olarak ifade edilen bu aracın canlı veya etkisiz hale getirilmiş bir şekilde ele geçirilmesi ve Türk karasuları içerisinde korsanlık faaliyetlerine hükümetin sert önlemler alması gerektiği belirtilmektedir (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1937).

Yunus Nadi, yazısının devamında bir İngiliz haber ajansının Franco liderliğindeki milliyetçi güçlerin, cumhuriyetçi güçlere SSCB tarafından verilen desteğin Türk Boğazları'nın dışında kalan bir bölgede kesmek amacıyla olduğu iddiasını eleştirmiştir. Nadi, Türkiye'nin resmi olarak tanıdığı bir İspanyol milliyetçisi hükümetin bulunmadığını, Çanakkale önünde gerçekleşebilecek herhangi bir kuşatma ve ablukaya Türkiye'nin hiçbir şekilde müsaade etmeyeceğini ve savaşın Türk topraklarına taşınmasına da hiçbir şekilde izin verilmeyeceğini dile getirmiştir (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1937).

Yunus Nadi 23 Ağustos 1937 tarihli bir diğer yazısında meydana gelen denizaltı saldırıları ve ihlallerinin Türk kamuoyunu "*fena halde sinirlendirdiğini*" açıklamıştır. Nadi, belirtilen tarihli yazısının devamında korsan denizaltılarının taciz ve ihlallerine yönelik önlemler almanın Türk hükümetinin bir görevi olduğunu dile getirmiştir (Cumhuriyet, 23 Ağustos 1937).

Gerçekleşen tüm bu olaylar ve gelişmeler, en nihayetinde Türkiye'yi korsan denizaltılarının faaliyetlerini engellemeye yönelik eylemler geliştirmeye zorlamıştır. Dönemin Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak ve Donanma Komutanı'nın da katılımıyla gerçekleştirilen 24 Ağustos 1937 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında, Çanakkale Boğazı'nın güney çıkışında saldırı sonucunda batan İspanyol gemisinin saldırı sırasında bulunduğu konumun Türkiye'nin karasuları içerisinde bulunup bulunmadığının tespitinin yapılması ve Marmara Denizi'nde yaşanan olayın gerçekliğine dair doğrulamaların olup olmadığının tespit edilmesi sonrasında atılacak somut adımlar belirlenmiştir (Cumhuriyet, 25 Ağustos 1937).

Görüldüğü üzere, İspanya İç Savaşı sırasında yaşanan olaylar ve bu olayların Türkiye'ye olan etkileri, II. Dünya Savaşı sırasında yaşananların adeta bir provası niteliğindedir. Zira II. Dünya Savaşı sırasında yaşanan yoğun taciz, ihlal ve saldırılar küçük boyutlarda da olsa İspanya İç Savaşı sırasında da görülmüştür. Bu dönemde SSCB'nin cumhuriyetçi güçlere olan destek ve yardım rotalarının Türk Boğazları'ndan geçmesi hususu, Türkiye'nin savaştan etkilenmesinin temel sebebi olmuştur. Öte yandan, 1937 yılının yaz aylarında yaşanan bu olayları Türkiye tarafından bir ülkenin kendisine yönelik gerçekleştirdiği bir saldırı veya ihlal olarak değerlendirmemiştir. Aksine, patlak veren hadiseler genellikle İspanya İç Savaşı'nda Cumhuriyetçi ve Milliyetçi İspanyollar arasında

taraf bir politika izleyen etki sahibi devletler arasında gerçekleşen bir mücadele olarak değerlendirilmiştir. Bu olaylardan çıkarılabilecek bir diğer sonuç, Türkiye'nin II. Dünya Savaşı sırasında izlediği dış politika stratejisinin küçük bir boyutunun bu dönemde gözlemlendiğidir. Zira Almanya ve İtalya ile SSCB arasında ortaya çıkan İspanya İç Savaşı bloklaşmasında herhangi bir taraf belirten adım atılmamış ve Ege Denizi'nde yaşanan mücadelelerde hiçbir şekilde fiili bir tedbir alınmamıştır.

3.1.2. Savaş sırasında Türkiye'nin uğradığı ihlaller ve saldırılar

II. Dünya Savaşı'nın önemli bir oyun alanına dönmesinin sonrasında Akdeniz'de ciddi çatışmalar yaşanmış, Müttefikler ile Mihver devletlerin savaş uçakları Akdeniz ve Ege üzerinde karşılaşmıştır. Bu karşılaşma ve çatışmalar zaman zaman Türk karasularına ve hava sahasına da girilmesine neden olmuş ve teknik imkânsızlıklar dolayısıyla hatalı saldırılar, aidiyeti belirlenemeyen uçaklar tarafından Türk topraklarına ve Türk gemilerine yönelik gerçekleştirilmiş saldırılar ile el konulan Müttefik gemilerine yönelik Mihver devletlerin saldırıları meydana gelmiştir. Yaşanan ihlallerin önemli bir kısmı Akdeniz bölgesinde yer alan kıyı şehirlerinin ve kıyıya yakın Burdur gibi şehirlerin hava sahalarına yönelik olmuştur. Yaşanan bu ihlallerin bir kısmı vurulan uçaklardan oluşmaktadır. Bunlara örnek olarak, İstanbul'a 10 Ağustos 1944 tarihinde düşen İngiliz uçağı gösterilebilir. Söz konusu ihlallerin bir kısmı da sınıra yakın uçan ve sınır kontrolü gerçekleştiren ülkelerce gerçekleştirilmiştir. Örneğin, Kars sınırında uçan Sovyet uçakları ve Kırklareli'nde seyreden Alman uçakları bu dönemde sık sık Türk hava sahasını taciz etmiştir. Gerçekleştirilen bu sınır ihlallerine gerekli cevaplar da verilmiş, gerek mihver gerekse müttefik devletlerin sınır ihlali gerçekleştiren savaş uçakları Türkiye tarafından vurulmuştur (Şahin, 2019).

Bahsi geçen saldırılara en önemli örneklerden biri "*Refah vapuru faciası*" olarak kayıtlara geçmiştir. 23 Haziran 1941 tarihinde gerçekleşen olayda vapurda bulunan 185 kişiden ancak 50'si sandallar vasıtasıyla kurtarılarak Mersin limanına getirilmiştir. Gerçekleşen hadise Türk basınına da yansımış, gazetelerde yer alan bilgilere göre saldırının sebebi, kim tarafından veya nasıl gerçekleştirildiği belirlenememiştir (Cumhuriyet, 27 Haziran 1941). Öte yandan, 28 Haziran 1941 tarihli bir başka habere göre, İngiltere'nin Ankara büyükelçisi saldırının Mihver kuvvetlerce gerçekleştirildiğini dile getirmiştir (Cumhuriyet, 28 Haziran 1941). Fakat İngilizler tarafından ortaya atılan bu beyanat, 3 Temmuz 1941 tarihli bir başka habere göre, Mihver cephesince reddedilmiştir. Alman askeri makamları, bu kadar kısa sürede saldırının hangi denizaltı tarafından gerçekleştirildiğinin

bilinmesinin zor olduğunu dile getirmiş ve yapılan ilk tetkiklerde hiçbir Mihver denizaltısının bu tarz bir saldırı içerisinde bulunmadığı sonucuna ulaşıldığını açıklamıştır (Cumhuriyet, 3 Temmuz 1941). 5 Temmuz 1941 tarihli bir başka haberde Milli Savunma Vekili Saffet Arıkan'ın TBMM'de yaptığı açıklamaya yer verilmiştir. Arıkan, faciada 200 kişilik denizci subaylarından oluşan kafileden 32 subayın kurtarılabildiğini ve söz konusu kafilenin İstanbul'dan Mersin'e hareket etmek suretiyle Mısır'ın İskenderiye limanına varmak niyetinde olduğunu dile getirmiştir. Kafilenin Mısır'a hareket amacının ise İngiltere'den alınacak olan gemilerimizin teslimi ve uçak talimleri gerçekleştirmek olduğu açıklanmıştır. Bakan, olayın vapurdan kaynaklı bir arıza sebebiyle mi veya bir saldırı sonucu mu gerçekleştiğinin araştırıldığını da sözlerine eklemiştir (Cumhuriyet, 5 Temmuz 1941).



Şekil 3.1. Türk basınında refah vapuru faciası (Cumhuriyet, 27 Haziran 1941)

Muğla'nın Milas ilçesi 14-15 Mart 1942 tarihinde gece saatlerinde aidiyeti belirlenemeyen uçaklar tarafından saldırıya uğramıştır. Daha sonra İngiltere'nin Ankara Büyükelçiliğinin Dışişleri Bakanlığına bildirdiğine göre, anılan saldırı kötü hava koşulları dolayısıyla yanlışlıkla İngiliz uçakları tarafından gerçekleştirilmiştir. İngiliz Hükümeti anılan bombardıman nedeniyle, üzüntülerini bildirerek, meydana gelen hasar tazmin etmek

istediklerini ifade etmiştir. Konuyu dönemin Başbakanlığına aktaran Dışişleri Bakanı Şükrü Saraçoğlu, İngiltere’den tazmini talep edilecektutarın tespiti maksadıyla saldırının zararının bildirilmesini istemiştir (BCA, 30.10/235.587.13).

Tablo 3.1. 1942-1944 yılları arasında Türkiye’nin maruz kaldığı ihlal ve saldırılar³

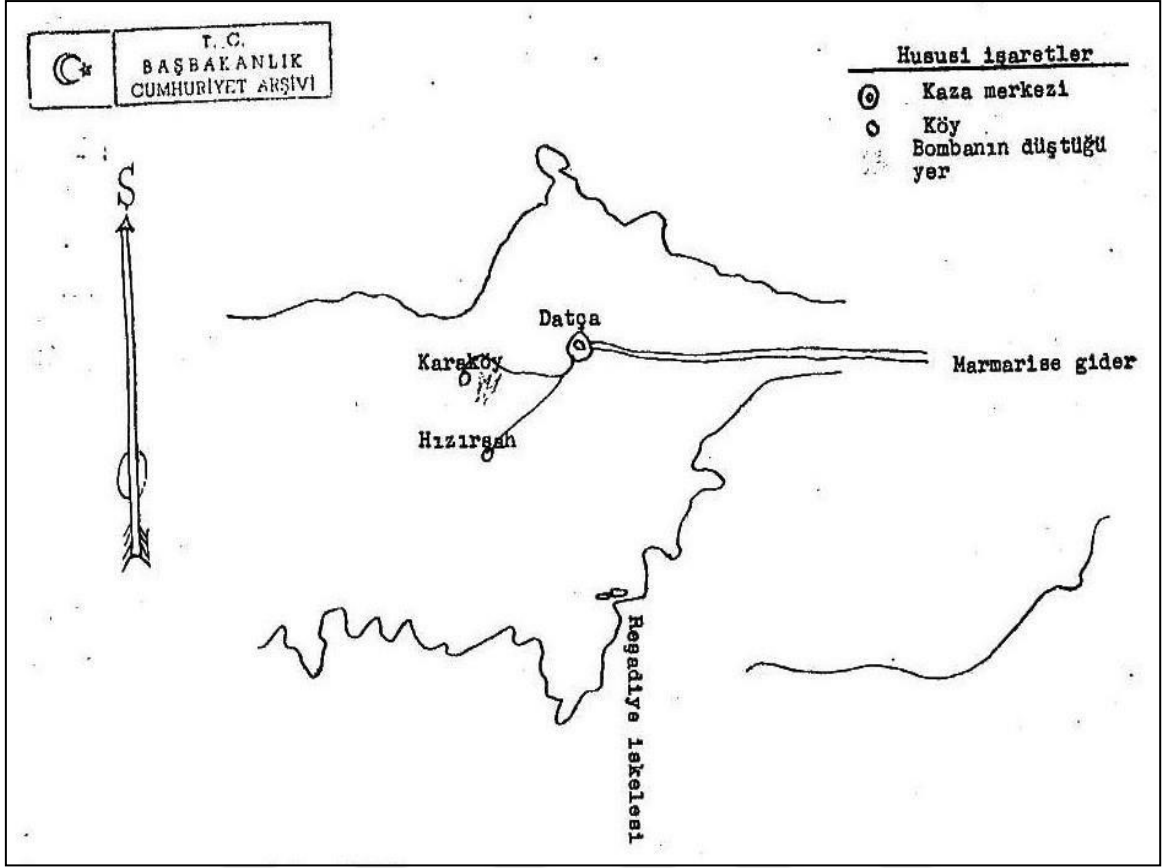
İhlal/Saldırı Tarihi	İhlal/Saldırısı Gerçekleştiren Devlet	İhlal/Saldırı Yeri	Açıklamalar
14-15 Mart 1942	İngiltere	Milas-Muğla	İngiltere Büyükelçiliği’nin ahiren bildirdiğine göre, karanlık ve kötü hava şartları nedeniyle İngiliz uçakları tarafından hatayla Milas’ı bombalamıştır. İngiliz hükümetinin bu yanlışlık nedeniyle üzüntülerini belirterek, zararı tazmin etmek istediğini ifade etmiştir.
12 Kasım 1943	Bilinmiyor	Karaköy-Datça-Muğla	Rodos yönünden gelen bir uçak Karaköy-Körmen yolunun kenarını bombalamış, saldırıda 28 ağaç tahrip olmuş veya zarar görmüştür. Bölgede yaşayan bir vatandaşa ait evi de anılan saldırıda zarar görmüştür.
17 Nisan 1944	Almanya	İstanbul	Anadolu yakasındaki Kavak vapur iskelesi yakınlarındaki istihkâm bölüğü ile Yuşa Tepesi arasındaki cephanelik ve benzin deposunun arkasına yangın bombası atılmıştır. Saldırının etkisiyle 150 metrelik bir alanda çok sayıda çukur meydana gelmiştir.

12 Kasım 1943 tarihinde Datça’nın Karaköy dolayları gece saatlerinde İstanköy ve Rodos yönünden gelen aidiyeti belirlenemeyen bir uçak tarafından bombalanmıştır. Karaköy-Körmen yolunun kenarına düşen bomba 2,5 metre derinliğinde ve 4 metre genişliğinde bir çukura yol açmıştır. 200 metrelik bir alana yayılan bombanın etkisiyle 28 ağaç tahrip olmuş veya zarar görmüştür. Hasan YILMAZ isimli bir köylünün evinde de hasar meydana gelmiştir. Adı geçen bahçesindeki dört ağaç da tamamen tahrip olmuş ya da zarar görmüştür (BCA, 30.10/101.652.30).

Datça Kaymakamı başkanlığındaki hasar tespit komisyonunu saldırının yaşandığı yerdeki 1.085 TL olduğunu ortaya koymuştur. Öte yandan, olay yeri incelemesinde elde edilen bomba parçaları toplanmak suretiyle, İzmir’deki bir askeri birliğe sevk edilmiştir (BCA, 30.10/101.652.30).

Anılan saldırıya ilişkin Cumhuriyet Arşivi’nde kayıtlı Datça’ya bağlı Karaköy yakınlarına atılan bombanın düştüğü yeri açlayan bir kroki aşağıda sunulmaktadır.

³Tablo, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi’nden istifadeyle hazırlanmıştır. (T. C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon Kodu: 30.10, Yer No: 235.587.13, 30.10 / 101.652.30, 30.10 / 51.334.14)



Şekil 3.2. Karaköy yakınlarına bombanın düştüğü yeri gösteren kroki (BCA, 30.10/101.652.30)

İstanbul'da 17 Nisan 1944 gecesi meydana gelen bir saldırıda, belirlemelere göre Rumeli Kavağı'ndan Anadolu Kavağı'na doğru seyreden ve aidiyeti belirlenemeyen bir uçak Kavak Vapur İskelesi yakınlarındaki istihkâm bölüğü ile Yuşa Tepesi arasındaki askeri cephanelik ve benzin deposunun yakınlarına yangın bombası bırakmıştır. Yangın bombasının tesiriyle dört metre çapında sekiz çukur meydana gelmiştir (BCA, 30.10/51.334.14).

Anılan saldırının sonrasında İstanbul Boğazı'nın haricindeki deniz feneri dolaylarında bir denizaltı tespit edilmiş, Karadeniz'de ava çıkmış olan balıkçılar Alman hücum botlarınca kontrol edilmiştir. Tüm bunlar, bombardımanı gerçekleştiren savaş uçağının Alman hava kuvvetlerine ait olabileceği şeklinde yorumlanmıştır. Öte yandan, bombardımanın olduğu bölgede yapılan araştırmalar bombanın Alman malı olabileceğini ortaya koymuştur (BCA, 30.10/51.334.14).

Bir diğer saldırı, İngiliz uçakları tarafından Muğla'nın Milas ilçesine yönelik olarak 14-15 Mart 1942 tarihinde gece saatlerinde gerçekleşmiştir. İngiliz elçiliği tarafından verilen

bilgilere ve bu malumatla hazırlanan arşiv belgesine göre kazara gerçekleşen saldırı, olumsuz hava koşullarına bağlanmıştır. İngiltere, gerçekleşen saldırıda oluşan hasarın taraflarınca karşılanmasını teklif etmiştir. Ayrıca böylesi bir olayın bir kez daha gerçekleşmemesi için önlemler alınacağı Türkiye'ye bildirilmiştir. Söz konusu belgede oluşan maddi hasarın boyutunun tespit edilmesi istenmektedir (BCA, 30.10/235.587.13).

Bunlar dışında bir diğer ihlal Almanya ile yaşanmıştır. Ay sınıfı denizaltılardan olan Batıray adlı denizaltı Almanya'dan Atatürk döneminde 17 Ocak 1938 tarihinde sipariş olarak istense de 2. Dünya Savaşı'nın başlangıcı ile Türkiye'ye teslim edilememiştir. Almanya'nın teslimat koşullarına uymayışı ile yaşanan ihlal sonucunda Alman bayrağı altında kalan denizaltı, 3 Mayıs 1945 tarihinde bir savaş esnasında Müttefik kuvvetlerine teslim olmayarak kendini infilak ettirmiştir. Almanya ile alakalı olan bir diğer mesele ise (aslında net bir biçimde ihlal olarak görülemeyecek olsa da) Bafra mayın arama ve tarama gemilerinin⁴ Karadeniz Boğazı dolaylarında Almanya'nın savaşta denize bıraktığı mayınların temizlenmesi esnasında gerçekleşmiştir. Kazada 1 subayımız şehit olmuştur (Gürdeniz ve Yüceliş, 2000).⁵

3.1.3. Türk karasularında saldırıya maruz kalan gemiler

II. Dünya Savaşı'nın Akdeniz'i de içine alacak şekilde genişlemesi savaşın taraflarının Akdeniz ve Ege'deki Türk karasularında seyreden gemilere de saldırılarına neden olmuştur. Ege ve Akdeniz'e kadar genişleyen savaş ortamı İngiliz, Alman, Yunan ve İtalyan kuvvetlerinin çatışmalarının Müttefikler ve Mihver devletler arasında daha da ısınmasına yol açmıştır. İtalya'nın Yunanistan'ı işgali ve sonrasında Almanya'nın desteğiyle

⁴ Bafra mayın arama ve tarama gemilerimiz 1946 yılında Malta'dan Türk personellerince teslim alınarak Türkiye'ye getirilip hizmete sunulmuştur. Bafra gemisinin özellikleri ise şöyledir:

Boyutlar: 36,30 x 7,01 x 2,89m

Tonaj: Tam yüklü şekilde 295 ton

Ana Tahrik: 1 x Crosley dizel, 480 HP, 1 pervane

Sürati: 10 mil

Silahlar: 1 x origan top

(Gürdeniz ve Yüceliş 2000)

⁵ Bunlardan bir diğeri olan Yıldırım denizaltısının yapımına 9 Eylül 1937 tarihinde başlanmış ve yapımı ancak 13 Ocak 1940 tarihinde bitmiştir. Bir diğeri olan Atılay denizaltısı, 14 Temmuz 1942 tarihinde Çanakkale'de bir görev esnasında mayına çarpmak suretiyle infilak etmiştir. Kaza esnasında 6 subay, 17 astsubay ve 16 er şehit olmuştur. Öte yandan, metinde bahsi geçen Ay sınıfı denizaltıların temel özellikleri şöyledir:

Boyutlar: 80 x 6,64 x 4,10m

Tonaj: Suüstü 942 Sualtı 1228 ton

Ana Tahrik: Burmeister ve Wain dizel, 2400 HP, 2 pervane

Sürati: Suüstü azami 20 mil

Silahlar: Başta 4, kıçta 2 torpido kovani 1x10,5cm'lik, 2 x 2 cm'lik top (Gürdeniz ve Yüceliş, 2000)

işgalin devamının akabinde Ege Adaları'nda Alman ve İngiliz kuvvetleri sık sık karşı karşıya gelmiştir. Bu ısınma ve genişleme Türk karasularının ihlal edilerek kendi karasularında seyretmekte olan gemilerin de saldırıya maruz kalması sonucunu doğurmuştur.

İskenderun'dan aldığı Milli Savunma Bakanlığı'nın yükünü İstanbul'a götüren İstikbal isimli gemi seyrüseferi boyunca çok kez İngiliz savaş uçaklarının taciz ve saldırısına maruz kalmıştır. Geminin kaptanı İzmir Deniz Komutanlığı'na verdiği ifadede, 25 Temmuz 1941 tarihinde sabah saatlerinde Adrasan limanına 16 mil mesafedeyken bir bombardıman uçağının gemiye saldırdığını ve geminin iskele tarafının altı metre kadar yakınına dört bomba attığını belirtmiştir. Anılan saldırıların yolculuk sırasında çok kez makineli tüfek ateşiyle sürdüğünü, daha sonra Kıbrıs yönüne döndüğünü ifade etmiştir (BCA, 30.10/51.334.14).

Kaptan ilk saldırıdan yaklaşık bir saat sonraöncekine benzeyen iki savaş uçağının daha gemi üstünden geçtiğini, birinin üç bomba bıraktığını sancak tarafının yedi metre yakınına düşen bombaların akabinde geminin makineli tüfek saldırısına maruz kaldığını söylemiştir. Gemi Adrasan limanına demirlendikten sonra da bir uçak gemi üstünde uçuşunu sürdürmüştür. Limandaki bu sorti sırasında jandarma ve sahil güvenlik askerleri uçağın İngiliz bayrağı taşıdığını belirlemiştir.

Öte yandan, uçakların Kıbrıs yönünden gelmek suretiyle yine aynı yöne dönmeleri de anılan muharip uçakların İngiltere'ye ait oldukları şeklinde yorumlanmıştır (BCA, 30.10/51.334.14).

28 Temmuz 1941 tarihinde sabah saatlerinde Adrasan limanından yoluna devam etmek üzere ayrılan İstikbal gemisi yine İngiliz uçaklarının makineli saldırısına maruz kalmıştır. Bu saldırının akabinde Kaş limanına demirleyen gemi, saldırıyı takip eden mülki amirlere bilgi vererek yoluna devam etmiştir. İstikbal'in kaptanı ifadesinde seyrüsefer boyunca Türk karasuları dâhilinde, kıyıya yakın bir biçimde yol aldıklarını kaydetmiştir (BCA, 30.10/51.333.31).

Tablo 3.2. 1941-1943 yıllarında Türk karasularında saldırıya maruz kalan gemiler⁶

Saldırı Tarihi	Saldırıcı Gerçekleştiren Devlet	Saldırı Konumu	Açıklamalar
25 Temmuz 1941	İngiltere	Adrasan-Antalya	İskenderun limanından aldığı askeri yükü yola çıkan İstikbal adlı gemi Adrasan limanına 16 mil mesafede bir bombardıman uçağının saldırısına uğramıştır. Gemi yolculuk sırasında çok kez makineli tüfek ateşine maruz kalmıştır. Saldırıdan sonra Kaş limanına demirleyen geminin kaptanı kaymakam ve liman başkanına gerekli bilgiler verildi.
1941	İtalya	Fethiye-Muğla	Akdeniz’de Türk karasularını ihlâl ettiği için konulan Fransız gemileri kafileler halinde Marmara’ya intikal ederken, bunların seyri sırasında İtalyan savaş uçaklarının Türk hava sahasını ihlâliyle tacize maruz kalmıştır.
11 Eylül 1943	Bilinmiyor	Marmaris-Muğla	İstanbul’dan İskenderun’a giden Tan isimli gemi Bodrum’dan Fethiye’ye doğru yol alırken Marmaris burnundaki Türk karasularında bir bombardıman uçağının makineli tüfek atışına uğramıştır. Mürettebattan üç kişinin yaralandığı saldırı, geminin baca, kapı, pencere ve güvertesi hasar almıştır.
30 Ağustos 1943	İtalya	Kaş-Antalya	İstanbul’dan İskenderun’a giden Türk bandıralı Kırılmaç adlı motor, Kaş açıklarında Türk karasularında İtalyan savaş uçaklarıyla çarpışan İngiliz uçaklarının ağır ve hafif makineli tüfek saldırısına uğramıştır. Mürettebattan bir kişinin öldüğü, iki kişinin yaralandığı saldırıda, motorda delikler oluşmuş kapı ve camlar da zarar görmüştür.

Akdeniz’de 1941’de Türk karasularını ihlâl eden ve bu nedenle alıkoyulan Fransız gemileri grup grup Marmara Denizi’ne sevk edilmiştir. Bu grupların nakli sırasında İtalyan savaş uçakları Türk hava sahası ihlâli gerçekleştirerek, gemileri taciz etmişti. İskenderun’dan Marmara’ya giden bir grup Fethiye dolaylarında bir kez daha tacize uğrayınca İtalya’nın Ankara Büyükelçiliği uyarılmış ve benzer hadiselerin tekerrür etmemesi talep edilmişti (BCA, 30.10/62.416.18). Fransızlar tarafından havadan ve denizden gerçekleştirilen bu ihlal, o dönemde savaş pilotu olarak görev yapan bir askerin anılarında da yer almaktadır. Söz konusu hatıratlarda, Fransızlar’ın İskenderun limanına sığındığı, gemilere Türk bayrakları çekildiği ve Türk Hava Kuvvetleri’nin bölgeyi havadan sürekli izlediği hususları anlaşılmaktadır (URL-20, 2022). Söz konusu olay, dönemin Türk basınına da yansımıştır. Yeni Sabah ve Cumhuriyet gazetelerinde aynı tarihte çıkan

⁶Tablo, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi’nden istifadeyle hazırlanmıştır. (T. C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon Kodu: 30.10, Yer No.: 30.10 /51.333.31, 30.10 / 62.416.18, 30.10 / 171.186.14, 30.10 / 235.589.3, 30.10 / 235.589.5)

haberlere göre, Beyrut'ta yer alan Fransız gemilerindeki personellerin Antakya'ya iltica için bölgedeki Türk mercilerine çağrıda bulunmuşlardır. Söz konusu haberde, gemilerde bulunan Vichy hükümetine mensup orduların silahtan arındırıldıkları ve gözaltına alındıkları belirtilmiştir (Yeni Sabah ve Cumhuriyet, 11 Temmuz 1941).

Cumhuriyet'te yer alan başka tarihli bir habere göre, iltica eden gemilerin İskenderun'dan sevkinin gerçekleştirildiği ve Fransız kuvvetlerin kullandığı silah ve askeri mühimmatların hızlı bir şekilde kara yoluyla teslim alındığı bildirilmiştir (Cumhuriyet, 15 Temmuz 1941).

Gözetim altına alınan gemiler, kafil şeklinde Marmara Denizi'ne götürülmüştür. Bu işlemin gerçekleştirilmesi için yapılan seyir esnasında kafil, İtalyan savaş uçaklarının yoğun tacizine uğramış ve yaşanan bu gerilimli olaydan dolayı İtalyan büyükelçiliğine uyarı mesajı gönderilmiştir. İtalya Dışişleri Bakanlığı, bölgede tansiyonun yükselmemesi için ordu makamlarına gerekli talimat ve uyarıları yapmıştır (Şahin, 2019).

Arşivlerde yer alan raporlara göre, söz konusu olayda İtalyan uçakları kafilaya 150 metreye kadar yaklaşmıştır. Enterne gemilere refakat eden gemimizin adının "Sus" olduğu, söz konusu görev için iki ayrı kafilenin seyrettiği, İtalyan büyükelçiliğinin uyarıldığı ve İtalya Dışişleri Bakanlığı'nın bu hususta sergilediği tutum söz konusu belgeden de anlaşılmaktadır (BCA, 30.10/62.416.18).

Arşivlerde yer alan bir diğer raporda Fransız gemilerini Erdek'e götüren Sus gemisinin ve Hızırreis gambotunun 10 Ağustos 1941 günü sabah saatlerinde Çanakkale boğazını geçeceği bilgisi verilmiştir (BCA, 30.10/55.365.27) 5 gemiden oluşan diğer kafilenin ise 6 Ekim 1941 tarihi bir raporda Erdek'e getirildiği bildirilmiştir (BCA, 30.10/55.366.36).

Erdek'e getirilen kafilada yer alan subaylarımızdan Şemsi Tarın, Kurmay Yarbay Sururi Akalın gözetiminde yapılacağı hatıratlarında dile getirmiştir. Tarın, birinci kafilenin hızlı bir şekilde ilerleyeceğinin, ikinci kafilenin ise yavaş bir hızla ilerleyeceğinin Yarbay Akalın gözetimine planlandığını söylemiştir. Kendisinin ikinci kafilada yer aldığını söyleyen Tarın, Sus gemisinin birinci kafilaya Erdek'e kadar eskortluk ettikten sonra geri dönüp İskenderun'dan ikinci kafilayı alana değin ikinci kafiladenin Mersin'deki Deniz Harp Okulu'nda konakladığını da sözlerine eklemiştir. Tarın, birinci kafilenin intikali ile kendilerinin yola çıkışı arasında 20 günlük bir sürenin bulunduğunu hatıralarına eklemiştir. Öte yandan, seyir sırasında Rodos kanalı bölgesindeyken İtalyan uçaklarınca sık sık tacizlerin gerçekleştirildiğini dile getiren Tarın, savaşın hüküm sürdüğü Ege denizinde ıssız

bir ortamın bulunduğunu sözlerine eklemiştir. Tarın, Çanakkale Boğazı'ndan geçmek suretiyle Erdek'te son bulan yolculuğun savaş koşullarında zor şartlar altında tamamlandığını ve kendisinin “Avocette” adında bir mayın tarama gemisinde bulunduğunu ifade etmiştir (Tarın, 1999).

Sus gemisinin ikinci komutanı olan Şemsettin Bargut ise hatırlarında sevkıyat yapılmadan birkaç ay önce Akdeniz'de batırılan Refah gemisi olayından dolayı kendilerine önlem amacıyla önemli miktarda can yelekleri verildiğini ifade etmiştir. Bargut, Sus gemisinin göreve çıktığı sürede Çanakkale Boğazı'ndan çıkışta (Kumkale mevkiinde) bir Alman uçağının geminin fotoğrafını çektiğini ve hayli alçak mesafeden uçtuğunu; durumun telsizle rapor edildiğinde ise kendilerine tehdit niteliğindeki uçaklara gemiden ateş açılabileceği yanıtının verildiğini dile getirmiştir. Sevkıyatı gerçekleştirmek üzere yola çıkan Sus gemisindeki mürettebata verilen bir diğer talimat da, denizaltı ve mayınların oluşturduğu tehlikeden dolayı, yalnızca gündüz seyir gerçekleştirileceği olmuştur. Hatay'a görev için vardıklarında Fransız askerleri ile tanışma imkânı bulunduğunu ifade eden Bargut, askerlerin son derece bakımsız ve kötü bir durumda olduklarını da ifadelerine eklemiştir. Hatıralarda iki İtalyan gemisinin kafilenin önünü kestiği ve gemilerdeki komutanların kafilede yer alan gemileri olas bir çatışmaya hazır hale getirdiği bilgileri de yer almaktadır. Bir diğer bilgi ise, gemilerin intikal sonrasındaki akıbetleri üzerinedir. Bargut tarafından verilen bu bilgiye göre, “Adur” adlı gemi daha sonra “TCG Akar” adını alarak ve bir kurtarma gemisinin ise “Kaldıray” adını alarak Türk Deniz Kuvvetleri çatısı altında uzun yıllar hizmette bulunmuşlardır (Bargut, 1999).



Şekil 3.3. Kaldıray gemisi (Gürdeniz ve Yüceliş, 2000)

Bahsi geçen TCG Akar sınıfı gemilerimiz, savaş sonrasında bir tanker ve 5 römorkör olarak Fransa.'ya geri gönderilmesini istemeyip bunları satışa çıkaran Fransızlardan satın alınmıştır. TCG Akar sınıfı bu tanker, 1946 yılında satın alındıktan sonra 1949 yılında hizmetine başlamıştır. Kaldıray gemisi ise aynı suretle (yani Fransızlardan satın alınarak) 1946 yılında hizmete başlamıştır (Gürdeniz ve Yüceliş, 2000).⁷



Şekil 3.4. Akar gemisi (Gürdeniz ve Yüceliş, 2000)

Dönemin Vatan gazetesi köşe yazarı Hüsamettin Ülsel'e göre Fransızlar, en doğru ve hakikatli yolu Türkiye'ye sığınmada bulmuşlardı:

“Suriye’de askeri vaziyetin aldığı şekil üzerine Fransız filosunun hür Fransız kuvvetlerinin eline geçeceğini ve bu suretle bunlara mensup deniz kuvvetlerinin artacağını düşünen Vişi mahafili⁸belki Almanların tavsiye ve tazyiki altında bu gemilerin bitaraf bir memlekete teslimini daha muvafık görmüş ve Suriye sahilinin şimalinde en yakın bir liman olan İskenderun’a ilticasını emretmiş olabilir. İskenderun’a iltica etmiş olan Fransız Filosu, hür Fransız deniz kuvvetlerini arttırmaktan geri bırakmış olmakla beraber, Almanya’nın bir seneden beri beslediği yüksek emel ve peşinden koştuğu kıymetli gaye için acı bir hayal düşkünlüğünün de mukaddemesini teşkil etmiş bulunuyor.” (Ülsel, 1941).

Devamında Ülsel, Vichy hükümetinin neden Alman işgali altında bulunan Yunan kıyılarına sığınmadığını sorgulamış ve şu yanıtı ulaşmıştır:

⁷ TCG Akar’ın özellikleri şöyledir:

Boyutları: 132x16x8,25 m

Tonaj: 13.200t (tam yük)

Ana Tahrik: 2xPARSONS Geared Türbin (stimli) 5200 SHP, 2 Pervane

Sürati: 15 mil

Silahlar: 2x7,62 mm top, 4x40 mm top, 6x20 mm top

Kaldıray’ın özellikleri ise şöyledir:

Boyutları: 46,9x6,25 m

Tonaj: 232t

Sürati: 5 mil (Gürdeniz ve Yüceliş, 2000).

⁸ Vichy hükümeti

“Türkiye sularına girmek mecburiyetinde kalmış olan bu süratli filonun acaba Girit gibi Almanya’nın işgali altında bulunan bir adaya iltica etmesi Vişî hükümeti için daha kıymetli faideler temin etmez miydi? Bu küçük kuvvetin Almanların eline geçmesi tabii Akdeniz’de fazla bir ehemmiyet atfedilecek yeni bir vaziyet ihdasına sebep olamazdı. Fakat, Fransa ile Almanya arasında iyi bir iş birliği yapmak istediği kanaatini, galip Alman mahfellerinde uyandırmak suretile, Fransa’ya daha fazla menfaatler temin etmek yollarına daha emniyetle girilmiş olurdu.” (Ülsel, 1941).

O dönemde zihinleri meşgul eden bir diğer husus, Türkiye’nin gemilerle ne yapacağı konusu olmuştur. Arşivlerde yer alan bir rapora göre, söz konusu gemilerin İstanbul’a nakledilmesi ve burada gemilerden istifade edilmesi gerektiği Genelkurmay Başkanlığı tarafından bildirilmiştir (BCA, 30.1/17.96.9). Nitekim 9 Kasım 1943 tarihli bir Cumhuriyet haberine göre Türkiye, gemileri 18 milyon İsviçre frangı karşılığında satın almıştır. Satın alınan gemiler 4220 ton ağırlığında bir petrol gemisi, bir römorkör, mavna, yat, kılavuz gemisi, şalopa, sarnıç gemisi ve motorbottan oluşmaktadır (Cumhuriyet, 9 Kasım 1943).

Bunlardan hareketle yaşanan savaşın, statüsü tarafsız olan Türkiye’yi bile bu denli etkileyebilen bir savaş olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Örneğin, 11 Eylül 1943 günü, İstanbul’dan hareket eden ve Marmaris açıklarında seyreden ‘Tan’ isimli gemimiz, milliyeti belirlenemeyen bir bombardıman uçağının saldırısına uğramış, yaşanan saldırıda gemi hasara uğramış ve mürettebattan yaralananlar olmuştur (BCA, 30.10/171.186.14). Bir diğer vaka, 31 Ağustos 1943 günü Antalya’nın Kaş ilçesi açıklarında gerçekleşmiştir. Seyir halinde olan Türk bayraklı ‘Kırlangıç’ motoruna bir İngiliz uçağı tarafından makineli tüfekle açılan ateş sonucunda 1 vatandaşımız hayatını kaybetmiş, 2 vatandaşımız da yaralanmıştır (BCA, 30.10/235.589.3). Vaka üzerine yazılan bir diğer rapora göre ise, Meis adasındaki İtalyan kuvvetlerince top atışına tutulan İngiliz uçağının saldırıda kullandığı makineli tüfek mermileri ve saldırıya uğrayan su motoru incelemelere tabi tutulmuştur (BCA, 30.10/235.589.5).



Şekil 3.5. Türk basınında iskenderun'a sığınan fransız gemileri (Cumhuriyet, 15 Temmuz 1941)

İstanbul'dan yüklediği sac ve kalayı İskenderun'a götürmekte olan "Kırlangıç" isimli motor 30 Ağustos 1943 tarihinde sabah saatlerinde Kaş açıklarında Türk karasularında seyrederken, Rodos yönünden gelenve İtalyanlarla çatışan İngiliz savaş uçaklarının makineli tüfek saldırısına uğramıştı. Saldırıda bir mürettebat hayatını kaybederken iki kişi hafif biçimde yara almıştı. Saldırı neticesinde motorun iskele yanında delikler meydana gelmiş, kapı ve camlar zarar görmüştü (BCA, 30.10/235.589.3; 30.10/235.589.5). İtalyan-İngiliz çatışması arasında kalan "Kırlangıç", *Fakumka* isiminde bir limana sığındıktan sonra Antalya'nın Kaş ilçesindeki limana çekilmişti (Şahin, 2019).

Bir başka belgede de İskenderun'dan kahve ve şamandıra yüklenerek İstanbul'a varmak üzere suya çıkan "İstikbal" adlı gemimiz Antalya/Adrasan dolaylarında hava hücumuna maruz kaldığı raporlanmıştır. Gemi kaptanının ifadelerine göre saldırı, 25 Temmuz 1942 günü saat 08.45'te Adrasan'daki limana 16 mil uzaklıkta 3 motorlu bir hava bombardımanı uçağı tarafından gerçekleştirilmiştir. Saldırıda gemimizin iskele kısmına 6 metre kadar mesafede 4 bomba bırakılmıştır. Söz konusu uçak Kıbrıs dolaylarına doğru hareket etmiştir. Ayrıca saat 09.45'te 2 bombardıman uçağı tarafından bir başka saldırı daha düzenlenmiştir. Uçaklardan biri, gemimizin sancak kısmına 6 ila 7 metre kadar mesafede 3 adet bomba atmıştır. Aynı uçak, gemimize makineli tüfekle de saldırıda bulunmuştur.

Gemimize yapılan bir başka saldırı 28 Temmuz 1942 tarihinde saat 10.45 civarında Adrasan'dan hareket edilmiş ve Meis adası civarında gerçekleşmiştir. Adadaki müfrezeler tarafından gerçekleştirilen karşı saldırı sonrasında uçak Kıbrıs'a rotalanmıştır. Gemi kaptanı, ifadelerinde uçağın İngilizlere ait olduğunu net bir şekilde belirtmiştir. Kaptan, iki hücum botu ve iki uçak gözetiminde seyreden bir ticaret gemisinden de bahsetmiştir. Söz konusu gemiden ayrılan “mavi kroslu” (İngiliz uçağı olduğunu işaret ediyor) bir uçak, gemimizi havadan gözlemledikten sonra ayrılmıştır. Olay, Türk karasularında gerçekleşmiştir (BCA, 30.10/51.333.31).

İstanbul-İskenderun seferini gerçekleştiren (“*Erzurum*” adlı) bir başka gemimiz, 21 Aralık 1943 tarihinde Datça/İnceburun civarında 50 metre kadar açıkta birbenbire tamamen olmamak üzere su yüzeyine çıkan milliyeti belirsiz bir denizaltı tarafından taciz edilmiştir. Denizaltı, gemimize 10 metreye kadar yaklaşabilmiştir (BCA, 30.10/62.419.20).

Bir diğer belgede ise, Almanya'ya ait bir bir römorkör (“*Habicht*” adlı) ve bir deniz motorunun (“*Katya*” adlı) Almanların teslim olmasından dolayı muhatap bulunamadığından Türkiye'ye dahil edildiği rapor edilmiştir (BCA, 30.10/55.368.28).

3.2. Savaş Esnasında Türk Boğazları

II. Dünya Savaşı'nın tüm sıcaklığından uzak durmaya çalışan Türk Hükümeti, elindeki sınırlı imkânlarla tüm siyasi, hukuki, diplomatik ve stratejik manevraları hayata geçirmiştir. Savaşın önemli taraflarından SSCB ile komşu olan Türkiye, Almanya'nın da Balkanlara ulaşmasıyla savaşı daha yakından hissetmeye başlamıştı. Savaşın bu iki karşıt büyük gücünün mücadelesindeki önemli alanlardan biri de Türk Boğazları olarak değerlendirilmektedir.

Türk Boğazlarının güvenliğini ve geçiş rejimini düzenleyen Montreux Boğazlar Sözleşmesi, 1923'te imzalanan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin yerine geçmiştir. Sözleşmesi en önemli özelliklerinden birisi Karadeniz'e sahili olan SSCB, Romanya ve Bulgaristan gibi devletlerin kıyıdaşlık hakları ile kıyısı bulunmayan devletlerin sınırlı hakları arasında bir denge kurmuş olmasıdır (Sander, 1994). Her ne kadar 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Boğazlara ilişkin Türk tarafında önemli yetkiler vermiş olsa da, savaşın sıcaklığında o dönem için yeni bir anlaşmanın kuralları büyük güçler için Türkiye'yle anlaşarak yeniden değerlendirilebilir görülmüştür.

1938 yılı başlarında savaş resmen başlamadan önce Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne ilişkin Almanların birtakım talepleri olmuştu. Almanya, Montreux'de

belirtilen koşulların yeni bir anlaşma ile birlikte Alman çıkarlarının lehine bir şekilde düzenlenmesini arzu etmiştir. Bu durum Almanya ile sınırlı kalmamış, savaşın başladığı 1939 yılından itibaren uluslararası alanda güçlü olan tüm devletler, Montreux koşullarının kendi çıkarları lehine bir şekilde düzenlenmesini Türkiye’den talep etmişlerdir (Karakuş, 2002).

Türk Boğazlarının kritik jeostratejik konumu yüzyıllar boyunca sömürgeci güçler arasında, özellikle de İngiltere ve Rusya arasında mücadeleye yol açmıştı. Boğazlar, tarihte genel itibariyle İngiltere’nin Rusya’nın güney kanadına yönelik tehdidini önlemek veya İngiltere’nin Akdeniz ve Ortadoğu’daki sömürgeci iletişimini güvence altına almak için Rusya’yı Akdeniz’den uzak tutmak amaçlarını haiz olmuştu. Bu nedenle, Türkiye’nin dostluğu hayati olduğu için, Boğazlar rejimini gözden geçirme yetkileri arasında uluslararası bir konferans gerçekleştiğinde, özellikle iki önemli konuda uzun süren pazarlıklar gerçekleşmişti (Sander, 1994). Buna ek olarak, Ruslar tarih boyunca Karadeniz’i denetleyebilmek ve Akdeniz’e geçişi temin etmek üzere İstanbul ve Boğazlara göz dikmiş durumdaydı (Rubin, 1997).

Savaş gemilerinin geçişine kısıtlamalar getiren Montreux Boğazlar Sözleşmesi Boğazlar üzerinden geçişleri düzenlemekten tek sorumluluğu Türkiye’ye bırakmış ve Sovyetler tarafından imzalanıp onaylanmasına rağmen, anılan Sözleşme SSCB açısından Akdeniz iktidarını engellediği için hiçbir zaman tatmin edici bir anlaşma olmamıştır (Seydi ve Morewood, 2005).

Gerek Almanların gerek Sovyetlerin Boğazlar Sözleşmesi’ne rağmen Türkiye’den ilave taleplerde bulunmaları durumuna savaşın yaklaşmakta olduğu da eklenince Türkiye elindeki kısıtlı olanaklarla savunma hazırlıklarına başlamıştı. Bu çerçevede, Trakya’da yasak bölgeleri genişletilmiş, Boğazlarda karasuları haricinde yasak bölgeler ilan edilmiştir. Trakya’da 120 bin kişilik bir askeri kuvvet tesis edilmiştir (Armaoğlu, 1991).

Trakya’daki askerî tertibat Bulgaristan’da reaksiyona yol açmıştır. Ancak, daha sonra iki ülke arasında imzalanan saldırmazlık bildirisiyle bu sorun çözülmüştür. Öte yandan, İngiltere ve Fransa’nın ittifak ihdas etmek üzere Türkiye’yle görüşmelere başladığı dönemde, Sovyetlerde 15 Nisan 1939 tarihinde Balkanlar ve Karadeniz’de meydana gelişmeleri ele almak üzere Türkiye’ye görüşme teklifinde bulunmuştur. Anılan görüşmelerinin sonuca ulaşamadığı bu dönemde Ağustos 1939’da Sovyetler Nisan’da temelleri atılan işbirliği antlaşmasının imzalanmasını teminen Türkiye’ye çağrı yapmıştır (Armaoğlu, 1991).

Tarih boyunca Boğazlar üzerindeki emellerini saklamayan Sovyetler, bu amacavarabilmek üzere farklı dönemlerde farklı hamleler yapmıştır. Bu hamlelerin en pervasızını Türk Dışışleri Bakanı'nın 25 Eylül 1939 tarihindeki Moskova ziyaretinde tecrübe edilmiştir (Karakuş, 2002). Bu bağlamda, Sovyetler II. Dünya Savaşı'nın karmaşık atmosferinde Türkiye'ye yardım yapma şartını Boğazlarda kendi lehlerine yapılacak birtakım düzenlemelerin kabul edilmesine bağlamıştı. Sovyetler bir yandan bu tür şartlar ileri sürmekte, bir yandan da Türkiye'yi ikna etmek için Yunanistan'ın ve o dönem İtalya'nın egemenliğinde bulunan adaların Türkiye'nin egemenliğinde olmasını savunarak, Türkiye'yi motive etmekteydi (Oğuz, 2007).

Diğer taraftan, Boğazlar üzerindeki talepler savaşın ilk yıllarında da art arda gelmişti. Sovyet Dışışleri Bakanı Molotov'un 1940 Kasım'ındaki Berlin ziyaretinde, Almanya ve Rusya, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye, Almanya, İtalya ve Rusya arasında yeni bir anlaşmayla yeniden düzenlenmesi hususunda anlaşmıştı. Bu anlaşmaya göre, Sovyetler ve diğer Karadeniz devletleri, hem barış hem de savaş zamanlarında Boğazlardan savaş gemilerini geçirebilecekti. Karadeniz'e sahili bulunmayan devletler ise savaş gemilerini Boğazlardan geçirme olanağına sahip olamayacaktı (Oğuz, 2007).

Bu tartışmalar sürerken, Boğazlarda yaşanan birkaç hadiseyi de burada ele almak faydalı olacaktır. Dört Sovyet akaryakıt gemisi ve *Mikoyan Buzkıran* isimindeki bir gemi 28 Kasım 1941 tarihinde Karadeniz'den İstanbul Boğazı'na gelmiş, Akdeniz'e çıkma taleplerini bildirmişti. Türkiye, Boğazlar Sözleşmesi gereğince anılan gemilerin gemi katalogunda kaydının olmamasını ileri sürerek, bunların bir kısmını Akdeniz'e geçirmiş bir kısmının ise geçişine izinvermemişti. Gemilere izin verilip verilmemesi hususunda kendi değerlendirmesini yapan Türkiye'ye Sovyetler tepki göstermiştir (Hergüner, 2001).

Almanya'yla yaşanan olayda, Almanlar 5 Haziran 1944 tarihinde Boğazlardan geçerek Romanya'ya gidecek gemilerine Türkiye'den izin talep etmişti. Almanya'nın Ankara'daki Deniz Ataşesi anılan gemilerin savaş gemisi olmadığını konusunda güvence vermiş, bunun üzerine gereken izin verilmişti. Ancak, gemilerin bir bölümü Karadeniz'e çıktıktan sonra, Müttefik devletler bu gelişmeyi protesto etmişti. İngilizler, Türkiye'ye verdikleri notada Alman gemilerinin Ege'de yaşanan çatışmalarda kullanıldığı hususunda ısracı olmuşlar ve hatta buna dair delillere sahip olduklarını dile getirmişlerdi (Cumhuriyet, 6 Haziran 1944). Türk Dışışleri Bakanlığı Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'nden bir kez daha güvence istemiş, verilen güvenceyle gemilerin geçişine izin verilmişti. Ancak, gemilerde Türk yetkililerin yaptığı incelemelerde askeri unsurlara rastlanması üzerine

gemilerin geçiş izinleri iptal edilmişti. Bu gelişme, savaşta önemli bir denge ve tarafsızlık politikası güden Türkiye'nin İngiltere'yle ilişkilerinin bozulmasına neden olmuştur. Bu olay sonrasında Türkiye üzerinde gittikçe artmaya başlayan İngiliz ve diğeri Müttefik ülkelerin baskısı, Almanya'ya yönelik gerçekleştirilen krom ihracatının son bulmasına ve Dışışleri Bakanı Numan Menemencioğlu'nun istifa etmesiyle neticelenmiştir (kten, 2008).

Boğazlarda meydana gelen bir diğeri önemli gelişme ise, Sovyetler Karadeniz'de Alman denizaltının bulunduğui iddiasıyla Türkiye'nin Almanlara Boğazlar'dan geçiş izni verdiğini ileri sürmesi idi. Ancak, hakikat daha sonra ortaya çıkmıştı. Sovyet gemilerine Karadeniz'de zarar veren Alman denizaltıları Boğazlardan gemediğei, Almanların Tuna Nehri üzerinden taşıdığui ve Romanya'nın Köstence Limanı'nda monte ettiğei denizaltıların Sovyet gemilerine saldırdığui ortaya çıkmıştı (Buttanrı, 2005).

Tüm bu gelişme ve mutabakatlar savaş döneminde Türkiye üzerinde ciddi bir baskı oluşturmuştu. 1936'da imzalanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin barış dönemi için ileri srdğui düzenlemeler savaşın başladığui 1939 yılı sonbaharına kadar hayata geirilebilmişti.

Savaşın başlangıcından 23 şubat 1945 tarihine kadar Türkiye, tarafsız bir devlet statüsüyle Boğazlar'daki denetimi tesis etmiş, Almanya'ya savaş ilan ettiğei bu tarihten itibaren de savaşan bir devlet statüsüyle çıkarına ters düşen veya istemediğei bir devlete ait gemileri Boğazlar bölgesinden geçirmeme hakkını elde etmiştir (İnan, 1986).

4. SAVAŞ SIRASINDA TÜRKİYE’NİN İLTİCA POLİTİKASI VE TÜRKİYE’YE İLTİCA EDEN SİVİLLER VE ASKERLER

4.1. II. Dünya Savaşı’nda Türkiye’nin İltica Politikası

Türkiye’nin daha önceki bölümlerde izah edildiği üzere, II. Dünya Savaşı’na taraf olmaması ve çatışmadan uzak kalabilmesi, savaşın acımasızlığından kaçan birçok insan için güvenli bir liman olmasını sağlamıştır. Almanya’nın başta Avrupa daha sonrasında ise Balkanları işgaliyle çok sayıda savaş mağduru Türkiye’ye sığınmıştır. Sığınmacıların büyük çoğunluğu sivillerden oluşsa da, savaştan kaçan gerek Müttefik devletlerden gerek Mihver devletlerden askerler de Türkiye’ye sığınanlar arasında yer almıştır.

Özellikle savaşın yıkıcı ve son derece şiddetli gerçekleştiği 1941 yılında sayısı her geçen zaman artan sivil mültecilerin dışında, askeri mültecilerin sayısında da artışlar gerçekleşmiştir. Sığınma olayları bu dönemde daha çok adalar bölgesinde ve Akdeniz’de yaşanmıştır (Teke, 2022).

Sığınmacı siviller arasında Avrupa çapındaki soykırımdan kaçan Yahudiler önemli bir yer tutmakla beraber, Oniki Ada’dan gelen Yunan sivilleri ile Bulgaristan’dan gelenler de Türkiye’ye sığınanlar arasında yer almıştır.

Türkiye II. Dünya Savaşı’ndan uzak kalmayı başaran nadir ülkelerden biri olduğundan savaştan, işgalden ve katliamdan kaçanlar için bir umut kapısı olmuştu. Türkiye, mali sıkıntılar ve kıtlık yaşamasına rağmen, o yıllarda çevresindeki ateş çemberinden kaçanları ağırlamıştı. Türkiye’nin bu yıllardaki insani faaliyetlerini özetlemek gerekirse,

- İşgal altındaki Yunanistan ve Bulgaristan’dan gelenlere yardım etmek,
- Avrupa’da Nazi katliamından kaçan Yahudilere kapılarını açmak,
- Karadan, denizden veya havadan sınırı geçen sığınmacı askerlere yardım sağlamak,

gibi faaliyetler bu dönemde öne çıkmaktadır. Diğer yandan, Türkiye güvenli, çatışmasız bir ülke olduğu için savaştan uzak ülkeler arasındaki hasta ve yaralı esirlerin değişimde de rol oynamıştır.

Savaşın hızla gelmekte olduğunu gören Türk Hükümeti, 13 Şubat 1939 tarihli Bakanlar Kurulu’nda mültecilere ilişkin tedbirler almıştı. Bu tedbirler çerçevesinde Yunanistan, Bulgaristan ve Ege Adaları’ndan serbest göçmen sayılacak mültecilerin, aralarında asker olan veya askerlik çağında olanların kabul edilerek sınırdan uzak yerlerde yerleştirilmesine karar verilmişti (BCA, 30.18/88.91.10).

Süreç içerisinde özellikle Almanya'nın Yunanistan'ı işgali sonrasında 1941 yılında Ege Adaları'ndan çok sayıda insan Türkiye'ye sığınarak Ege kıyılarına çıkmıştı. Bu kapsamda, Türkiye artan mülteci hareketine cevaben 24 Mayıs 1942 tarihinde mülteci tanımını değiştirmeye karar vermişti.

Gelen askeri sığınmacıları kamplara, sivilleri de sivil yetkililerin yönetimindeki yerlere yerleştirmeye başlamıştı. Savaşçı olmayan ordulardan kaçanlar arasında suçsuz olanlar serbest bırakılabilecektir (Keser, 2005).

Savaş gemilerinden ve yardımcı gemilerden limanlara sığınanlar, 24 saat içinde karasularından ayrılmamaları halinde mülteci olarak değerlendirmiş ve bu araçlara el konulmuştu. Zorunlu iniş yapan hava yolcuları, uçaklarıyla birlikte koşulsuz zorunlu yerleşmeye tabi tutulmuştu (Tekeli ve İlkin, 2014).

Türk makamları, başka bir devletin işgali ve etkisi altında bulunan ve savaş halinde olmayan bir devletin ordu mensubunun, mülteci olarak kabul edilip edilmeyeceğine karar vermeye çaba sarf ederken, askerler bakımından 18 Ekim 1907 tarihinde Lahey'de imzalanan IV sayılı Kara Harbi'nin Kanunları ve Adetleri Hakkında Sözleşme'nin getirdiği düzenlemeleri esas alacağını da duyurmuştu (Tekeli ve İlkin, 2014).

1907 Lahey Sözleşmesi'nin 3. maddesine göre savaşan tarafların orduları savaşanlardan ve savaşmayanlardan oluşabilir. Bir orduya mensup kişi, diğer savaşan ordu tarafından esir alındığında savaş esiri muamelesi görme hakkına sahiptir. Türk Hükümeti söz konusu bu madde uyarınca kendisine sığınan askerlere yönelik bir tutum geliştirmişti. Anılan sözleşmenin 5. maddesine göre ise esirlerin belirli sınırların dışına çıkmamak zorunluluğuyla bir kalede, bir şehirde veya başka herhangi bir yerde gözaltında tutulabilir. Ancak esirler, tedbir gerektiren durumlarda ve önemli güvenlik önlemlerinden ötürü gözetim altına alınabilir (URL-21, 2022). Belirtilen bu hükümler uyarınca Türkiye kurduğu kamplarda bahse konu askerleri gözetim altında tutmuştur (Resmî Gazete, 15 Ağustos 1941, Sayı:4887).

Türkiye II. Dünya Savaşı'nda ülkesine sığınanlara yönelik insani, uluslararası hukuk temelinde bir iltica politikası yürütmüştür. Her ne kadar savaş yıllarında iktisadi olarak zor bir dönem de geçirmiş olsa, kendisine sığınanlara sivil veya asker ayrımı yapmaksızın elindeki imkânlarla gerekenleri yapmaya çaba sarf etmiştir.

Bu dönemde daha çok komşuları Yunanistan ve Bulgaristan'dan göç alan Türkiye, soykırımdan kaçan Yahudiler için de önemli bir geçiş güzergâhı ve sığınak olmuştur. Çok

sayıda Yahudi güvenli limanlara yolculukları sırasında Türk sularından geçerek ya da Türk limanlarını kullanarak güneye doğru yolculuk etmiştir.

Savaştan önce Nazi zulmünden kaçan çok sayıda kaliteli ve kalifiye Alman vatandaşı Yahudi Türkiye'ye gelmiş ve başta İstanbul Üniversitesi olmak üzere birçok kurumda önemli hizmetler sağlamışlardır.

Çok sayıda film ve romana konu olan bu durumun yanı sıra, Avrupa ülkelerinde yaşayan ve Türk vatandaşlığına bir şekilde sahip olan çok sayıda Yahudi de Türk diplomatları tarafından bulundukları ülkelere kurtarılmıştır.

4.1.1. Türkiye'ye sığınan Yahudiler

Türkiye Ortaçağ'dan bu yana Yahudilerin huzur içinde yaşadığı ve sıkıntılı dönemlerinde sığındığı bir ülke olagelmıştır. Yahudiler, 1492'de İspanya'dan sürüldüklerinde II. Bayezid onları Osmanlı topraklarına davet etmişti. 19. yüzyılda Rusya'dan çıkarıldıklarında Rusya Yahudileri de tereddüt etmeden Osmanlı İmparatorluğu tarafından kabul edilmişti (URL-22, 2022).

1933'te Naziler iktidarı ele geçirdikten sonra antisemitik faaliyetlerine hız vermişler, savaştan önce de Almanya'da Yahudilere yönelik baskı ve yıldırma politikaları hız kazanmıştı. Yahudilerin Avrupa gündeminde tartışılan sınır dışı edilerek gönderileceklerine yönelik iddialar, daha savaşın başlarında dahi varlığını hissettirmiştir. Nitekim savaştan önceki dönem olan 1934-38 arası dönemde yaklaşık olarak 40 bin Yahudi illegal yollarla Filistin'e ulaşmış, 1939'a kadar ise bu rakama 9 bin Yahudi mülteci daha eklenmiştir (Morris, 2001).

Avrupa'ya yayılan savaş dönemi boyunca Yahudiler yaşamak ve hayatlarını idame ettirebilmek adına göç etmek zorunda kalmışlardır. Örneğin; ABD ve Kanada gibi ülkeler, ilk günlerden itibaren Yahudi göçüne sınırlarını ve kapılarını açmıştır. Öte yandan Türkiye üzerinden Filistin'e gerçekleştirilecek bir göç için ise Kıbrıs'ı ve Filistin'i tahakkümü altında bulunduran İngiltere'nin müsaadesi zorunluluk teşkil etmiştir. Ancak bu talebe muhtemel bir Arap isyanı ihtimalinden dolayı sıcak bakılmamıştır. Bundan dolayı, savaş ortasında bir Arap isyanının kendilerini zor durumda bırakmasından çekinen İngiliz Filistin Manda Yönetimi, Yahudiler tarafından gerçekleştirilen göçü sınırlandırmak istemiş ve Türkiye'den bu göç yolunun kapatılmasını talep etmiştir (Tekeli ve İlkin, 2003).

Avrupa'daki savaştan kendilerini kurtaran göçmen ve mülteciler, Türkiye ve Doğu Akdeniz üzerinden diğer bölgelere oranla daha güvenli olarak görülen Suriye'ye ulaşmayı

ummuşlardır. 1940 yılının Haziran ayı içerisinde Almanların Fransa'yı işgal altına alması, kaçış rotasının önemli bir noktasını teşkil eden Akdeniz'deki limanların kullanılmasını imkânsız kılmıştır. Bundan dolayı, kaçış yolunun en önemli noktası, jeostratejik konumundan ötürü Türkiye olmuştur. Diğer yandan mültecilerin Filistin dışında ulaşmak istedikleri diğer bölgeler Kıbrıs ve Suriye bölgeleri olmuştur (Bahar, 2013).

Türkiye, 1933 itibariyle Almanya tarafından dışlanan Yahudi bilim adamlarını davet etmiş ve üniversitelerde çalıştırmıştı. Savaş sırasında Yahudiler, Nazilerin işgal ettiği ülkelerden kaçmaya ve Türkiye üzerinden Filistin'e ulaşmaya çalışıyorlardı. Ancak, Filistin İngiliz Yönetimi altında olduğundan bu topraklara gitmek için vize alınması gerekmektedir. İngiltere, 1939 ile 1942 arasında Filistin'e giriş vizesi vermemiş, Filistin'e Yahudi göçmen taşıyan gemileri durduruyordu (Tekeli ve İlkin, 2014).

Bu dönemde Naziler Türkiye'den Doğu Avrupa'da Yahudilere ev sahipliği yapmayı bırakmasını ve Yahudilerin ortadan kaldırılması için Almanya'ya geri dönmesini talep etmiş, ancak Türk Hükümeti tüm bu talepleri reddetmişti. Amerikalı Yahudi Profesör Stanford J. Shaw, Türkiye'nin 1930'larda Avrupalı Yahudilere yaptığı yardımların hakkını vererek, binlerce Yahudi'nin Alman tehditlerine ve baskılarına rağmen Türkiye tarafından katliamdan kurtarılmasına Yahudi topluluklarının gereken değeri vermediğini de ifade etmiştir (Shaw, 2004; 1991).

Doğu Avrupalı Yahudilerin bu kaçışında Türkiye acı olaylara da şahitlik etmek zorunda kalmıştır. 16 Aralık 1941 tarihinde Struma isimli gemi 769 Rumen Yahudi yolcusuyla birlikte Romanya'dan İstanbul'a doğru yola çıkmıştı. İngiliz Büyükelçiliği'nin geminin Çanakkale'den Filistin'e geçiş iznini reddettiğine ilişkin açıklaması üzerine, gemi İstanbul'da da salgın bir hastalık olduğu gerekçesiyle yaklaşık üç ay süreyle İstanbul açıklarında tutulmuştur. Yolcuların gemiden çıkmasına izin verilmeyen gemi, 23 Şubat 1942 tarihinde Karadeniz'e geri dönmüş ve 24 Şubat 1942 tarihinde bir Rus denizaltısının torpidosuyla batırılmıştı (Shaw, 2004).

Hitler'in 28 Şubat 1943 tarihinde yaptığı konuşmada, Avrupalı Yahudilerin ortadan kaldırılmasına ilişkin açıklamaları ve Struma Faciası'nın da etkileriyle İngiltere vize hususunda yumuşamış ve Romanya'dan gelerek Türkiye üzerinden seyahat eden Yahudiler, 1944'ün sonuna kadar güvenli bir şekilde Filistin'e ulaşabilmişlerdi. Nitekim 30 Mayıs 1944 tarihinde Filistinli Yahudi Azınlığı, Avrupa'dan Türkiye'ye gelen mültecilere iyi muamelede bulunduğu için Türk Hükümeti'ne şükranlarını sunmuştur (BCA, 30.10/266.793.45).

Yahudi göçmenler savaş sırasında yalnızca Türk limanlarını kullanmamış buna ilave olarak Anadolu'dan da Filistin'e doğru transit geçiş yapmışlardı. Karadeniz'den Türkiye'ye gelen Yahudiler, Türkiye üzerinden karayoluyla Filistin'e gönderilmişti.

Deniz yolunun denizaltılar nedeniyle tehlikeli olması karayolunu daha güvenli bir hale getirmişti (Akşam, 11 Nisan 1944; Ulus, 2 Nisan 1944).

Türkiye'ye kabileler halinde gelen Yahudiler trenlerle Gaziantep'in İslâhiye ilçesine gönderilmiş, oradan da sınırı geçmek suretiyle Filistin'e doğru yol almışlardı. Yahudilerin bu yol masrafları ile yol boyunca iâşeleri Kızılay tarafından sağlanmıştı. (Ulus, 16 Ağustos 1944). Diğer taraftan, Türkiye'nin dış temsilcilikleri savaş boyunca Yahudiler tarafından yapılan başvuruları geri çevirmemiş (Çolak, 2010), Filistin'e gitmek isteyen Yahudilere de vize temin ederek birçok insanın hayatını kurtarmıştır (Kodal, 2007).

Örneğin, bu konuda üzerine kitaplar yazılmış olaylardan biri Fransa'da yaşanmıştır. 1941-1944 yılları arasında Marsilya Muavin Konsolosu olarak görev yapan Necdet Kent, Fransa'da yaşayan düzinelerce Türk Yahudi'sini Nazi gaz odalarına sürülmekten kurtarmak için uygun kimlik belgeleri olmayanlara Türk vatandaşlığı verilmesini sağlamıştır. 1943 yılında Muavin Konsolos Kent, Nazi askerlerinin Türk vatandaşı 70 Yahudi'nin indirilmesini reddetmesi üzerine Auschwitz toplama kampına giden trene binmiştir. Trende bir saatten fazla yolculuk yapan Necdet Kent, Yahudi vatandaşları trenden kurtarmayı başarmıştır (URL-23, 2022).

Türkiye'ye gelen Yahudi kabileleri Mart 1939 ile Ekim 1942 tarihleri arasında yoğunlaşmıştı. Bu tarihlerde Türkiye'ye varabilen 7136 Yahudi'nin 6084'ü Filistin'e göç etmiş, 893 Yahudi ise batan gemilerde can vermiştir. Anılan tarihler arasında Türkiye'ye gelen ve Türkiye'den ayrılan Yahudileri taşıyan gemilerin isimleri, gemilerdeki yolcuların uyrukları ile gelen ve giden yolcu sayısı Tablo 4.1.'de sunulmaktadır (BCA, 30.10/99.641.13.5).

Tablo 4.1. 1939-1942 yılları arasında Türkiye'ye gelen ve Türkiye'den ayrılan yahudiler (BCA, 30.10/99.641.13.5)

Geminin Adı	Türkiye'den Ayrılışı/Son Durumu	Vatandaşlık	Gelen Yolcu Sayısı	Giden Yolcu Sayısı
Transilvanya	8 Mart 1939	Romen	54	54
İmtı	10 Mart 1939	Romen	600	600
Atrato	22 Mayıs 1939	Alman-Çek	325	325
Lasparla	25 Haziran 1939	Alman-Çek	380	380
Rim	27 Haziran 1939	Alman-Çek	450	450
Frossola	1 Temmuz 1939	Alman-Çek	658	658
Patya	30 Temmuz 1939	Romen	700	700
Parkerhil	9 Ağustos 1939	Romen	850	850
Putniçer	16 Ağustos 1939	Macar	271	271
Harziyon	7 Eylül 1939	İngiliz	142	142
Rudniçer	10 Eylül 1939	Bulgar	210	210
Neomi Julia	12 Eylül 1939	Romen	1200	1200
Salvator	Marmara'da batan gemide 125 kişi hayatını kaybetti.	Romen-Bulgar	246	120
-	11 Eylül 1941	Yunan	53	51
Struma	Karadeniz'de batan gemide 767 yolcu hayatını kaybetti.	Romen	769	2
Mihrace	16 Mayıs 1942	Romen	36	36
Dordeval	23 Temmuz 1942	Romen	21	21
Avrupa	Karaburun'da karaya oturdu.	Romen	14	-
Dora	Karataş'ta karaya oturdu.	Romen	15	-
Tacorw	Karadeniz'de battı.	Romen	120	-
		Toplam	7136	6084

4.1.2. Türkiye'ye sığınan Yunanlılar

1930'ların sonunda 1929 Büyük Buhranı'nın yaralarını sarmaya çalışan dünya II. Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle sosyal ve iktisadi problemler yumağından çıkamaz bir hale bürünmüştür. Başta Avrupa ve Nazi işgaline uğrayan ülkeler olmak üzere tüm ülkeler bu sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. Yunanistan da bu sosyal ve ekonomik sorunlardan derinlemesine etkilenmiştir. Yunanistan'ın o dönem temel geçim kaynaklarından biri olan tarım üretiminde savaş döneminde savaştan önceki üretim seviyesine göre %70 azalma gözlemlenmiştir (Şen, 1987).

Yunanistan'a işgal gideri olarak kesilen yüklü bir cezanın ödenmek durumunda kalması, işgalcilerin tüm gelirlere el koymaları ve özel işgal banknotları basarak sınırsızca kullanılmaları ekonominin kısa zamanda dibi görmesine yol açmıştır. Kısa zamanda para

sistemi çökmüş, buna bağlı olarak enflasyon fırlamış, uluslararası ticaret tamamen durmuş ve temel gıda maddelerinin tedarikinde önemli sorunlar yaşanmıştır. Temel ihtiyaç maddeleri bitmiş, karaborsacılık yayılmış ve ülkede gıda sıkıntısı tezahür etmeye başlamıştır (Clogg, 1997).

Yunanistan'ın Mihver devletler Almanya ve İtalya tarafından işgali daha önce hiç yaşanmamış bir yıkıma yol açmış, bilhassa Atina ve Pire'de büyük bir açlık ve sefaletle neden olmuştur (Oran, 2002). Ülkede yaşanmakta olan bu açlık ve sefaletle insanların canlarından endişeleri de eklenmiş olup, bu durum Yunanlıların daha güvenli topraklara sığınmalarına yol açmıştır. Çok sayıda asker ve sivil Yunan güvenli topraklar arama girişimleri kapsamında yaklaşık 20 yıl önce savaştıkları Türkiye'ye akın etmiştir.

Ege Denizi'ndeki adaların sakinlerinden Türkiye'ye sığınmalar Mart 1941'de başlamıştır. Türk Hükümeti, bu başvurular üzerine sığınmacıların şartsız biçimde kabul edilmesine ve mülteci statüsünde kabul edilmesine karar vermiştir. Türkiye'nin II. Dünya Savaşı boyunca en çok sığınmacı aldığı bölge Ege Adaları olmuştur (Keser, 2005).

Ege Adaları'ndan Türkiye'ye göçmen akını Mayıs 1941'den Mart 1943'e kadar devam etmiştir. Adaların dışında Yunanistan'ın Selanik ve Pire bölgelerinden de çok sayıda sığınmacının geldiği bilinmektedir. Anılan dönemde Anadolu sahillerine gelen Yunanlı sivil sığınmacıların sayısı 22.525 kişiye ulaşmıştı (BCA, 30.10/124.882.4).

Yine aynı dönemde 10.128 mülteci geldikleri yere geri dönmüş, 1925 sığınmacı Afyon, Aydın, Denizli ve Manisa illerine sevk edilmek suretiyle daha sonra yurt dışına gönderilmiş, 10.472 kişi ise İzmir ve Çeşme'den talepleri üzerine Kıbrıs'a ve İslahiye üzerinden Suriye'ye gönderilmiştir (BCA, 30.10/124.882.4)

Bu çerçevede, Edirne, Uzunköprü, Aydın, Nazilli ve Denizli'de mülteciler için kamplar tesis edilmiştir. Süreç içinde gereksinimler bağlamında Niğde, Yozgat, Sivas, Bergama, Kastamonu ve Gölcük'te de mülteciler için sığınma merkezleri kurulmuştur. Örneğin, Haziran 1941'de Bergama'daki mülteci kampında 1849 Yunanlı sivil mültecinin içinde 17 subay, 470 er ve astsubay da mevcuttu. Niğde'de tesis edilen kampta ise, 1631 mülteci bulunmakta olup, bunların 13'ü subaydı. Anılan kampların giderleri Türkiye tarafından karşılanmıştır (Keser, 2009).

Ele alınan Mayıs 1941 ile Mart 1943 arası dönemden sonra da Yunan mültecilerin Anadolu kıyılarına sığınmaları sürmüştür. Kaş Gümrük Muhafaza Bölük Komutanlığı'nın 18 Ekim 1943 tarihli raporunda, Meis Adası'nın bombalanması sonrasında 17 erkek, 59

kadın ve 26 çocuk olmak üzere toplam 102 Rum mülteci, Bayındır Limanı'na iltica etmiştir (BCA, 30.10/239.613.17).

1943 sonbaharında artan bu göç dalgasında İngiltere'nin Rodos ve Ege Adaları'nı ele geçirmek üzere Eylül 1943'te başlattığı askeri operasyon yatmaktadır. 13-22 Kasım 1943 tarihleri arasında, Çeşme, Kuşadası, Marmaris, Güllük ve Söke kıyılarına 631 Yunanlı sivil sığınmıştır (BCA, 30.10/55.367.40).

Diğer yandan, İngiltere'nin anılan operasyonun Almanlar tarafından püskürtülmesi 1943 yılının Eylül ve Kasım ayları arasında çok askerin de Türkiye'ye sığınmasına neden olmuştur. 1943'ün Aralık ayının başında toplam mülteci sayısı 19.735 olarak kayıtlara geçmiştir. En büyük grubu 186'sı asker olan 7676 kişiyle Yunanlılar oluşturmuştu. İkinci büyük grup ise 5676 kişiyle İtalyanlar olmuştu. İtalyanların 519'u sivil, geri kalanı ise askerlerden müteşekkildi. Mülteciler arasında 739 İngiliz ve Amerikan askeri ve 140 Alman askeri bulunmaktaydı (Danacıoğlu, 2006; Tekeli ve İlkin, 2014).

1943 yılının Kasım ve Aralık aylarındaki mülteci sayılarını detaylandırmak gerekirse, 8 Kasım 1943 tarihinde 40, 19 Kasım 1943 tarihinin akabinde de 2800 sığınmacı Kuşadası'na iltica etmiş, 1500 kişi de Bodrum'a sığınmıştır (BCA, 30.10/55.367.41). 20 Kasım 1943 tarihinde 332 Yunanlı sivil Çeşme'ye, 17 kişi Bodrum'a ve 39 kişi de Datça'ya gelerek iltica talebinde bulunmuştur. Anılan tarihte 3000 kişinin Kuşadası'nda bulunduğu da ayrıca bildirilmektedir (BCA, 30.10/55.367.45).

1943'ün 4 ile 11 Aralık günleri arasında Kuşadası, Çeşme, Bodrum ve Marmaris bölgelerine 487 Yunanlı sivil sığınmış (BCA,30.10/55.367.48), 11-16 Aralık 1943 tarihleri arasında ise; Çeşme, Bodrum ve Marmaris'e 86 Yunanlı sivil iltica etmiştir (BCA,30.10/55.367.47). Bir dönem azalmış gibi görünse de, Ege'den Türkiye kıyılarına mülteci akını sürmüştür. Alman ve İtalyan işgalinin meydana getirdiği olumsuzluklar Yunanlıların Anadolu kıyılarına sığınmalarının aralıklarla da sürmesine neden olmuştur.

Muğla çevresindeki çeşitli limanlarına 22-26 Aralık 1943 tarihleri arasında 361 erkek, 182 kadın, 289 çocuk, 101 İtalyan er, 5 İtalyan subay, 2 Yunan er olmak üzere toplam 940 mülteci gelmiştir. Çeşme'ye gelenler arasından Yunanistan Dışişleri Bakanlığı Umumi Kâtabi Aleksandros Arliropolos, Yunanistan eski Belgrad Büyükelçisi Ragorosenir ile Yunanistan Paris Konsolosu Liros Arkiros da yer almıştır (BCA, 30.10/117.813.12). Buna ilaveten, 27 Aralık 1943 ile 3 Ocak 1944 tarihleri arasında 116 İtalyan, 3 Yunan subay ve er, 18 Türk, 58 İtalyan, 76 Yunan, 27 İngiliz ve Amerikalı sivil Bodrum, Kuşadası, Sisam, Marmaris, Söke ve Çeşme bölgelerinde Türkiye'ye sığınmıştı (BCA, 30.10/55.368.1).

Ege'den gelen sığınmacılar 1944 yılında da sürmüş, Şubat ve Temmuz 1944 arasında 503 Yunan vatandaşı Türk, 3426 Yunan, 183 İngiliz, 10 Amerikalı, 1 Yahudi, 8 İngiliz askeri, 87 İtalyan askeri ve 2 Alman askeri Türkiye'ye sığınmıştı. 7 Eylül 1944 tarihinde ise Atina'dan kalkan bir Alman deniz uçağı İzmir'e inmiş ve personeli sığınma talep etmişti (Tekeli ve İlkin, 2014).

Dönemin yazışmaları 27 Aralık 1943 ile 17 Şubat 1945 tarihleri arasında, Ege Adaları'ndan gelen Yunanlıların Bodrum, Çeşme, Kuşadası, Marmaris, Söke, Dikili, Güllük, Ayvalık, İzmir, Foça, Edirne ve Karaağaç bölgelerinden Türkiye'ye giriş yaptıklarını ortaya koymaktadır (BCA, 30.10/55.368.1; 30.10/55.368.2; 30.10/117.814.2; 30.10/117.815.1; 30.10/117.815.11; 30.10/117.815.12; 30.10/117.815.14; 30.10/117.815.16).

Türkiye bu dönemde kendisine sığınan Yunanlıların ikametini sağlamak için tüm imkânlarını seferber etmiştir. Çeşme ve Ilıca'daki oteller ve hanları ile evlerin bir bölümü, boş dükkân ve depolar bile Yunanistan'dan gelen mültecilere tahsis edilmiştir. Çeşme'deki sığınmacıların iâşe ve ibate masrafları Sıhhat ve İçtimaî Muavenet Vekâleti tarafından karşılanmıştır (Sarısır, 2010). Fransız gemilerinin Erdek'e intikalinde yer alan Sus gemimizde görev yapan subaylardan Şemsettin Bargut'un hatıratında bahsettiği iki olaydan biri Yunan mülteciler üzerinedir. Kuşadası kıyılarında bulunan bir mülteci sandalında bulunan ve Alman işgalinden kaçarak Türkiye'ye iltica etmek isteyen Yunan mülteciler kıyıda sandalda bekleyerek Türk Hükümeti'nden sığınma talebinin cevabını beklemişlerdir. Mülteciler, Sisam'dan başlayan yolculukları esnasında Alman uçaklarının sandalı taradığını ve bundan dolayı sandaldaki kimi mültecilerin öldüklerini, kalanların ise açlıktan ve bakımsızlıktan son derece kötü durumda olduklarını ifade etmişlerdir. Bargut, bahsettiği mültecilere Sus gemisi tarafından yiyecek, ilaç ve su verildiğini de sözlerine eklemiştir (Bargut, 1999).

Savaş boyunca Anadolu kıyılarına çıkıp sığınan on binlerce Yunanlı Türk Hükümeti'nin kısıtlı imkânlarına rağmen özverili faaliyetleri sonucu barınma, beslenme ve sağlık gibi temel ihtiyaçlarına çözüm bulmuştur. Türkiye çapındaki çok sayıda kampta sığınmacıların ihtiyaçları Türkiye tarafından karşılanmıştır. Türk Hükümeti yaklaşık 20 sene önce topraklarını işgal eden ve savaştığı Yunanistan'ı II. Dünya Savaşı'nın karanlık döneminde yalnız bırakmamış, isteyen mülteci kamplarında barındırmış, talep edenleri ise Kıbrıs ve Suriye'ye göndermiştir.

4.2. Türkiye'ye İltica Eden Yabancı Askerler

Mülteci kavramı temel olarak I. Dünya Savaşı'ndan sonra dünya gündemine girmeye başlamış, uluslararası örgütlerin ve devletlerin dikkatini çekmiştir (Yaman, 2003).

Ancak; bu konuda uluslararası bir sözleşme hazırlanması ve kabulü II. Dünya Savaşı sonrasındaki yeni uluslararası düzene kalmıştır. Bu bağlamda 14 Aralık 1950 tarihli BM (Birleşmiş Milletler) Genel Kurulunda alınan 429 sayılı kararla toplanan konferansta 28 Temmuz 1951 tarihinde imzalanan Mültecilerin Hukuki Durumuna Dair Sözleşme, 22 Nisan 1954 tarihinde geçerlilik kazanıp yürürlüğe girmiştir (URL-24,2022).

Sözleşmenin 1. maddesinin 2. fıkrası mülteci tanımını ve söz konusu Sözleşme uyarınca kimlerin mülteci statüsünden yararlanabileceği tarif edilmiştir. Buna göre, herhangi bir ırk, dil, tabiiyet, din ve toplumsal grubun üyesi olduğu için veya sırf siyasi fikirlerinden ötürü zulme maruz kalmaktan endişe eden ve bu sebeple ülkesini terk edip vatandaşı olduğu ülkenin dışında bir yerde yaşayan ancak bulunduğu ülkenin koruma statüsünden faydalanamayan ya da endişelerinin kaynağı olan sebepler dolayısıyla faydalanmaktan korkan her kişiye uygulanacaktır (URL-24, 2022).

Ancak tüm bu düzenlemelerin ve tanımlamaların öncesinde II. Dünya Savaşı'na giderken farklı mülteci ve muhacir tanımlamaları da var olmuştur. Örneğin Türkiye'de o dönem bu durum 14 Haziran 1934 tarihli ve 2510 sayılı İskân Kanunu'nun 3. maddesiyle düzenlenmiştir. İlgili madde, Türkiye'ye yerleşmek amacıyla bireysel veya toplu bir şekilde gelmeyi uman Türk soyundan veya Türk kültüründen gelen kimseler, kanun çerçevesinde İçişleri Bakanlığı (Dâhiliye Vekilliği) emriyle Türk topraklarına kabul edilmesini öngörmüştür. Bunların tespitinde ise İcra Vekilleri Heyeti görev almış ve söz konusu bu kişilere muhacir adı verilmiştir. Öte yandan, aynı kanun çerçevesinde zorunlu haller gereği Türkiye'ye sığınmak isteyen kişilere mülteci adı verilmiş ve bu çerçevede “mültecilik” kavramı tanımlanmıştır (URL-25, 2022). İskân Kanunu'nun 3. maddesi Türkiye'de yerleşmek maksadı dışında mücbir bir gerekçe neticesinde geçici olarak ikamet üzere sığınanları mülteci olarak tasvir etmiştir. Ancak, yerleşmek istediklerini yazıyla bildirenlere “muhacir” işlemi yapılacağı ve vatandaşlık haklarından faydalanabilecekleri kaydedilmiştir (Yaman, 2003).

Sivil mülteciler için kullanılan tanımlamalarda ve düzenlemelerde askeri mülteciler yer almamakta olup, asker mülteci için uluslararası antlaşmalara ve dönemin gereklerine uygun tanım yapılmaya ve bir sistem kurulmaya çalışılmıştır.

11 Ağustos 1941 tarihli ve 4104 sayılı Muharip Yabancı Ordu Mensuplarından Türkiye'ye İltica Edenler Hakkında Kanunun 1. maddesi *“Yabancı memleketlerden Türkiye'ye iltica eden muharip yabancı ordu mensuplarının Türkiye topraklarına girdikleri tarihten itibaren iade olunacakları tarihe kadar nakil, iâşe, ilbas, iskân ve tedavi hususları hükümetçe temin olunur.”* hükmüne amirdir (URL-26, 2022).

Dokuz maddelik bir kanun olan Muharip Yabancı Ordu Mensuplarından Türkiye'ye İltica Edenler Hakkında Kanunu, Türkiye'ye iltica eden muharip yabancı ordu mensuplarının Türkiye topraklarına girdikleri tarihten, iade olunacakları tarihe kadar geçen sürede yapılacak işlemler, tabi olacakları belirleyerek, bu konuda yetkiyi hükümete vermiştir. Mülteci askerler ayrıca, ceza davalarında Türk Askeri Ceza ve Askeri Muhakeme Usullerine tabi tutulacaktı (Resmi Gazete, 15 Ağustos 1941).

Bu çerçevede, görevli hükümetin ilgili bakanlıklarının yanı sıra askeri mültecilere ilişkin muamelelerde Genelkurmay Başkanlığı'nın önemli bir yer tutmaktaydı. 4104 sayılı kanuna istinaden Genelkurmay Başkanlığı tarafından yayımlanan 13559 sayılı Yabancı Ordu Mensuplarından Türkiye'ye İltica Edenler Hakkında Talimata da ilaveler yapılmak suretiyle askeri mülteci kavramının tanımı düzenlenmişti. Ayrıca, askeri mülteci statüsünde kamplara sevk edilecekler, diğer kurumlarla eşgüdümün tesisi ve askeri mülteci kamplarının fonksiyonu gibi birçok husus askeri mültecilere insani bir yaklaşımla muamelede bulunulması çerçevesinde talimatla yazılı bir hale bürünmüştü (Yaman, 2003).

13559 sayılı talimatla Türkiye'ye iltica edenlerin savaşçı yabancı askerlere bu durumlarını evrakla ispatlama mükellefiyeti getirilmiştir. Tereddüt hâsıl olan vakalarda ise tahkikata yapılması esas kılınmış, daha sonra tahkikat sonucuna göre askerler kamplara sevk edilmiştir. Yabancı bir devlete harp esiri düştükten sonra kaçmak suretiyle Türkiye'ye sığınanların ise Millî Emniyet Hizmeti Riyaseti (M.E.H./MAH) tarafından yapılacak tahkikat sonucuna göre harp esiri kabul edilmesi öngörülmüş olup, bu statüdekilerin de 1907 tarihli Lahey Sözleşmesi uyarınca serbest bırakılmaları bildirilmiştir (BCA, 30.10/55.367.2).

Diğer yandan, 4104 sayılı Muharip Yabancı Ordu Mensuplarından Türkiye'ye İltica Edenler Hakkında Kanun Türkiye'ye sığınan savaşçı yabancı askerler yönelik masraflara ilişkin ilgili devletle bir sözleşme yapılmasını gerekli kılmaktaydı. Bu zorunlu kanılan kanunun 4. maddesinde,

“Gözaltı edilmiş subay ve askeri memurlarla erbaş ve erin iâşe ve ilbasları ve kendilerine yapılacak yardım hakkında mensup oldukları Hükümetlerle mukavele akdine Hükümet mezundur. Mukavele bulunmadığı takdirde bu hususta yapılacak masraflar ve nakdi yardımlar Hükümetçe takdir olunur ve bu masraflar ile birinci maddenin istilzam eylediği sair masraflar Milli Müdafa Vekaleti Kara, Deniz ve Hava kısımları

bütçelerinde açılacak hususi birer fasla mevzu tahsisattan ödenir.”(URL-26, 2022) şeklinde bir hükme bağlanmıştı.

Alman ve İtalyan mültecilerin Türkiye’deki varlığı Mayıs 1942 tarihi itibariyle az sayıda olduğundan Hariciye Vekâleti bu mülteciler için yapılan masrafların savaştan sonra tahsil edilmesinin daha uygun olacağını ifade etmişti. Ancak, yüksek miktarlarda masraf yapılmış olan Fransız, Rus, Irak ve Yunan vatandaşı mülteciler için ivedilikle ilgili hükümetlerle sözleşmelerin tesis edilmesinin gerekliliği vurgulanmıştı (BCA, 30.10/55.367.4)

Savaşın başından beri savaşa dâhil olmamayı başarmış Türkiye için yabancı askerlerin ilticaları ve ülke içinde ikametleri hassas bir denge siyaseti güden Türk Hükümeti’ni uluslararası alanda zor durumda bırakabileceği gibi, ülke içi problemlere de neden olabilecekti. Ayrıca, askeri mülteciler nedeniyle Türkiye’nin savaşın tarafları arasında yer alan devletler tarafından hasmane tutumlarla karşılaşması mümkün olabilirdi. Tüm bunlar göz önüne alınarak Milli Müdafaa Vekâleti, idare ve düzen hususunda gereken tedbirleri almıştı (BCA, 30.10/55.367.5).

Askeri mültecilerin gözetim altında bulundurulacağı yerler Millî Müdafaa Vekâleti tarafından tespit edilecek olup, bu tespitte uygun bina ve yerler seçilmesine özel dikkat gösterilecekti. Haklarında ilgili uluslararası hükümler uygulanacak olan mülteciler yaşanması muhtemel sorunların önüne geçebilmek üzere, milliyetleri ve politik durumları dikkate alınmak suretiyle gruplara ayrılacaktı. Hasta olanlar bulundukları illerdeki hastanelerde tedavi altına alınabilecekti (BCA, 30.10/55.365.19)

Hastane bulunmayan yerlerde ise, Kızılay’ın kuracağı revirler mülteci askerlere tedavi imkânı sağlayacaktı. Mültecilerin iâşe, ibate, harçlık ve ibadet gibi ihtiyaçları uluslararası kaideler çerçevesinde giderilecekti. Mültecilerdeki dövizler Maliye Bakanlığı aracılığıyla Merkez Bankası tarafından değiştirilecekti. Tercümanlar dışarıdan temin edilecekti. Temin edilemediği hallerde ise Millî Müdafaa Vekâleti’nden destek istenecekti(BCA, 30.10/55.365.19).

Türkiye’ye Temmuz 1941’e değin çok sayıda askeri sığınmacı gelmiş durumdaydı. Bergama’da bulunan kampta 46 subay, 1.399 er, iki kadın ve bir çocuk, Yozgat’taki kampta bir Alman subayı gözaltında bulunmaktaydı. Güneyden gelen ve sayısı net biçimde tespit edilemeyen bir grubun Sivas’ta, 41 subay ve erin ise Ankara’da olduğu kayıtlara geçmişti. Ayrıca, anılan dönemden sonra doğu illerine daha yoğun bir mülteci akının beklenmişti (BCA, 30.10/55.365.19).

Cumhuriyet Gazetesi'nde 8 Temmuz 1941 tarihinde yayımlanan bir habere göre 5 Temmuz 1941 Cumartesi günü İngiliz uçaklarının bombardımanı sonucu batan Saint Didier isimli 205'i er, 34'ü erbaş, 25'i subay 16'sı vapur mürettebatından müteşekkil Fransız bandıralı vapurdan 260 kişi kurtarılmıştı. Kurtarılanlardan 15'i hastaneye kaldırılmış, beşi ise hayatını kaybetmişti. Bu vapurdaki subay ve askerler Burdur'da gözetim altına alınmıştı (Cumhuriyet Gazetesi, 8 Temmuz 1941). Antalya karasularında gerçekleşen olayda Fransızlar, Selanik'ten yola çıkarak Suriye'ye doğru hareket etmekte olduklarını ifade etmişlerdir. Konu hakkında yazılan bir arşiv raporuna göre, söz konusu olayda liman civarındaki yerleşim yerinde herhangi bir can kaybı ve zayıat olmadığı belirtilmiştir (BCA, 30.10/156.100.3).

Arşivlerde yer alan bir rapora göre, 13 Ekim 1941 tarihinde "Zisetnol" isminde Tuapsu limanına hareket etmek üzere Sivastopol'den kalkan 1000 tonluk bir Rus askeri motoru Samsun limanına sığınmıştır. Şiddetli fırtına sebebiyle yolunu kaybeden motor, Bafra karasularına sürüklenmiştir (BCA, 30.10/55.366.58). 14 Kasım 1941 tarihinde gerçekleşen benzeri bir olayda ise, Sivastopol'den kalkan ve bombardımandan kaçan iki adet Rus motorbotu İnebolu'ya iltica etmişlerdir. Motorlarda bulunan asker mürettebat gözaltında bulundurulmuştur (BCA, 30.10/55.366.57). 2 Temmuz 1942 tarihli bir diğer raporda ise, Alman taarruzundan kaçan bir Rus gemisi Batum'a kaçmayı planlarken şiddetli taarruzdan alınan darbeler sebebiyle Zonguldak limanına sığındığı bilgisi yer almaktadır. Gemide yer alan 35 yolcunun ve mürettebatın 8'inin subay, 9'unun er ve 3'ünün kadın olduğu; toplamda 12 kişinin ağır yaralı oldukları söz konusu rapordan anlaşılmaktadır (BCA, 30.10/64.428.13). Başka bir raporda ise 5 Kasım 1943 günü Almanlarla savaştan 3 Rus askerinden bahsedilmektedir. Toplamda 6 kişi olan ancak 3'ü savaşta vurulup denize düşen bu askerlerden kalanı İnebolu'ya sahilden iltica etmişlerdir (BCA, 30.10, 55.367.39). Benzeri bir olay 11 Eylül 1943 tarihinde gerçekleşmiştir. Rodos'a yapılan yoğun gemi saldırısından kaçan 13 İtalyan hücumbotu Kadirga Gümrük Muhafaza karakoluna iltica etmiştir. Ayrıca 10 Eylül 1943 tarihinde ise 510 İtalyan askeri Kaş Zeytintepe Gümrük Muhafaza karakoluna iltica ettiği bildirilmiştir. Söz konusu raporda Meis Adası'na İngiliz hücumunun gerçekleştiği ve adaya İngiliz bayrağının çekildiği bilgisi de yer almaktadır. Öte yandan Kadirgaya iltica eden İtalyanların kullandıkları 2 askeri motor, 5 sivil motor, 1 hücumbotu ve 2 yelkenli olmak üzere toplamda 10 araç Marmaris'e getirilmiştir. İltica edenler içerisinde 1 binbaşı, 13 üsteğmen, 15 teğmen, 64 erbaş ve kalanı er olmak üzere toplam 345 kişi bulunmaktadır (BCA, 30.10/55.367.23).

Bir diğ er raporda Almanlarla İtalyanlar arasında yaşanan bu ihtilafın sebebi yapılan tahkikat ve soruşturmalar neticesinde ortaya çıkmıştır. Belirtilen bilgilere göre, toplamda 6 bin Alman ve 50 bin İtalyan askerin bulunduğu Rodos'taki İtalyan askerler, İngilizlerle yapılan ateşkesten sonra Alman askerlerin bulunduğu bir garnizona çekilmişler ve burada Almanlar tarafından esir alınmışlardır. Adadaki dağlara kaçan 2 bin kadar İtalyan asker ise Almanlar tarafından öldürülmüştür. İtalyan askerler, Almanlara karşı koyabilecek askeri teçhizatları olmadığı için ve Roma'dan bu yönde bir emir gelmediği için belirli bir muvakemet gösterememişlerdir. Aynı raporda 103 kadar sivil mültecinin de olay sonucu Türkiye'ye iltica ettiği bilgisi de yer almaktadır (BCA, 30.10/55.367.25).

Aynı olay sonucu gerçekleşen 11 Eylül 1943 tarihli bir diğ er sığınma olayında Kaş'a iltica eden ancak tamamen teslim olmayan bir İtalyan motorundan bahsedilmektedir. Arşiv raporuna göre, söz konusu motor kısa zamanda limanı terk etmediği takdirde içindekilerle birlikte gözaltına alınacaktır. 10 ve 11 Eylül 1943 günü ise toplamda 25 İtalyan er ve erbaş motorlar vasıtasıyla Kaş'a iltica etmiştir (BCA, 30.10/55.367.24).

17 Kasım 1943 tarihinde ise farklı saatlerde Leros, Sisam ve Patnos gibi birçok farklı Yunan adasından motor, sandal ve h cumbot gibi deniz araçlarıyla hareket birçok İtalyan subay, erbaş ve er Kuşadası'na bağlı Garnizon Komutanlıklarına getirilmiştir (BCA, 30.10/55.367.38).

25 Mayıs 1944 günü ise bir Alman motoru şile limanına iltica etmiştir. Söz konusu motorun içinde toplamda 64 Alman ve Rumen subay ve er bulunmaktadır. İltica eden askerler, 26 Mayıs günü İstanbul'a sevk edilmişlerdir (BCA, 30.10/55.368.14).

Yukarıda anlatılanlardan farklı olacak şekilde, Türk karasularına geçici olarak sığınan gemi mürettebatları ve askerler de bulunmaktadır. Örneğin 10 Kasım 1943 tarihinde toplam sayısı toplamda 17 olan İngiliz askeri gemi, h cumbotlar, motorlar ve torpidoları Bucak ve Bayındır bölgelerine sığınmışlar ve bir müddet sonra ayrılmışlardır (BCA, 30.10/55.367.36).

Bu minvalde bir diğ er örnek, 14, 15, 16 ve 17 Kasım 1943 tarihlerinde gerçeklemiştir. 14, 15 ve 16 Kasım'da toplamda 7 İngiliz torpidosu teknik problemler sebebiyle Güllük limanına sığınmışlardır. 17 Kasım'da ise bir İngiliz motoru yine teknik sebeplerden dolayı Fethiye civarına sığınmıştır. İlgili rapora göre belirtilen savaş gemileri bir süre sonra karasularımızdan ayrılmışlardır (BCA, 30.10/55.367.37).

Benzer bir olay Hatay’da yaşanmıştır. 10 Mayıs 1940 tarihinde Hatay’a sığınan Binbaşı Yung idaresindeki Suriye’den kalkan bir uçak bir arıza sebebiyle zorunlu iniş gerçekleştirmiştir (BCA, 30.10/265.789.3).

27 Ekim 1940 tarihinde Antalya’nın Kemer ilçesinde iniş yapan 7 İtalyan asker ve kullanılan uçak Ankara’ya sevk edilmiştir (BCA, 30.18.1.2/93.130.2).

Kemer’deki bu hadiseden de anlaşılacağı üzere, benzer şekillerde ve benzer sebeplerden ötürü ülkemize acil iniş gerçekleştirdikleri halde Mihver ülkelerinin askerleriyle Müttefik ülkelerin askerleri arasında Mihver grubunun aleyhine olacak şekilde birbirinden farklı uygulamalar söz konusu olmuştur. Bu savı destekler nitelikte olan bi başka olayda Mayıs 1941’de Antalya civarına zorunlu şekilde iniş yapan Junkers 88 tipi bombardıman uçağı ve uçağın içindeki askerler gözaltına alınmıştır (BCA, 30.10/156.100.8).

25 Mayıs 1941 tarihinde Savioa 84 tipi İtalyan bombardıman uçağı Fethiye bölgesinde zorunlu şekilde iniş gerçekleştirmiş, olay sonrasında uçak ve askerler gözaltına alınıp Kayseri’ye sevk edilmiştir. Bu noktada dikkat edilmesi gereken bir diğer husus da nakledilen uçakların ve askerlerin ülkelerine ve ittifaklarına göre bölgelerinin değiştirilmesi olmuştur. Yani düşman ülkelerine mensup askerler farklı bölgelere gönderilmiştir (Teke, 2022).

Tablo 4.2. Türkiye’ye iltica eden yabancı askerlerin 5 Temmuz 1942 tarihi itibarıyla bulundukları kamplar ve tabiiyetleri (Yaman, 2003)

Kamp	Tabiiyet	Subay	Erbaş	Er	Toplam
Niğde Ankara	Yunan	105	-	2	107
	Alman	-	2	-	2
	Fransız	3	6	-	9
	İtalyan	6	7	15	28
	Rus	6	1	1	8
	İngiliz	1	-	-	1
Yozgat	Amerikan	12	8	8	28
	Alman	-	1	10	11
	Fransız	-	1	1	2
	İtalyan	-	1	2	3
	Rus	13	-	104	117
	Bulgar	-	1	11	12
	İngiliz	1	-	-	1
	İspanyol	-	-	1	1
	Fransız	3	32	66	101
Erdek	Fransız	11	166	72	249
Adana	İngiliz	-	-	7	7
Sivas	Irak	1	-	-	1

Yapılan araştırmalar 5 Temmuz 1942 tarihi itibariyle Türkiye'ye iltica eden yabancı askerlerin kamp yerleri ve milliyetlerini yukarıda Tablo 4.2.'de sunulmuştur.

Mussolini'nin Temmuz 1943'de Kral tarafından görevinden uzaklaştırılmasının akabinde hükümet Mareşal Badoglio tarafından kurulmuş ve Mttetiklerle bir antlaşmaya varılmıştı. İtalya'nın ateşkes istemesi zerine On İki Adaların valisi 8 Eylül 1943 tarihinde Mttetiflere katıldığını ilan etmişti. Ancak, Almanlar İngilizlerden hızlı bir şekilde hareket ederek adaları ele geçirmiştir (Mengeş, 2017).

Bu süreçte adalar zerindeki İngiliz baskısı yoğunlaşmış olup, bu durum Türk kıyılarına sığınan askerlerin de artışına yol açmıştır. İngiliz bombardıman uçağı 3 şubat 1944 günü İştnky' bombalamış, ancak yapılan uçaksavar ateşiyle zarar görmesi üzerine adaya inmek zorunda kalmıştı. Uçağın mürettebatından bir yüzbaşı, bir steğmen,  teğmen ve bir gedikli 10 gün adada saklanmış ve sonrasında bir sandalla bularak 13 şubat 1944 tarihinde günü Bodrum'un 15 km güneydoğusundaki Kargıncık karakoluna sığınmıştı (BCA, 30.10/55.368.5).

7 Eylül 1944 tarihinde 15.15'te Atina'dan havalanan Alman hava kuvvetlerine ait üç motorlu bir deniz uçağı İzmir limanına inmek suretiyle Türkiye'ye sığınmıştı. Alman uçağının mürettebatı kolorduya sevk edilmiş vesağlam bir biçimde inendeniz uçağı enterne edilmişti (BCA, 30.10/55.368.20).

II. Dünya Savaşı boyunca savaşın taraflarından çok kez kendi saflarında savaşa katılma teklifi alan, ancak katılmama yönündeki kararlı tavrını sürdüren Türkiye, topraklarındaki askeri mültecilere ve onların tutulduğu gözaltı kamplarına ilişkin uluslararası hukukun ve teamüllerin gereklerini yerine getirmiştir. Savaşın başlamasıyla 1939 yılında fiili olarak yüz yüze gelinen askeri ve sivil mülteciler konusu süreç içinde ihtiyaç duyulan kanun ve talimatnamelerle düzenlenmeye çalışılmıştır. 11 Ağustos 1941 tarihli ve 4104 sayılı Muharip Yabancı Ordu Mensuplarından Türkiye'ye İltica Edenler Hakkında Kanun ile Genelkurmay Başkanlığı'nın 13559 sayılı Yabancı Ordu Mensuplarından Türkiye'ye İltica Edenler Hakkında Talimatla gerek sivil gerek askeri mültecilerin konum, ihtiyaç ve durumları yasal mevzuat altına alınmıştır.

Askeri mültecilerin geçici olarak ülkede bulunduğu düşüncesiyle hareket edilmiştir. Askerlere insani muamelede bulunulmuş ve Türkiye'nin güvenliğini zedelememeleri bakımından da gereken önlemler alınmıştır (Yaman, 2003). Askeri mülteciler için Ankara, Yozgat, Isparta, Erdek, Niğde, Sivas ve Adana'da kamplar kurulmuştur (Teke, 2022).

Bu kamplarda Alman, Fransız, İtalyan, Bulgar, Rus, Yunan, İranlı, İspanyol, Amerikan ve Iraklı askeri mülteciler kalmıştır.

Diğer yandan, kamplardaki asayiş ve huzurun sürdürülebilmesi açısından aynı kampta bulunmalarında mahsur görülen mülteciler farklı kamplara yerleştirilmişlerdir. Bu çerçevede, nakil uygulamasının icrasındaki süreçte Hariciye Vekâleti ve Genelkurmay Başkanlığı'nın görüşleri alınmış ve Milli Müdafaa Vekâleti tarafından olumsuzlukların önüne geçilmesi temin edilmiştir. Ayrıca, kamplarında kalan askeri mültecilerin sayısının ülkeleriyle yapılan ikili müzakereler neticesinde değiştiği, ancak süreç boyunca Fransız askeri mültecilerinin sayısının fazla olduğu gözlemlenmektedir (Yaman, 2003).

4.3. Türkiye'ye Zorunlu İniş Yapan Savaş Uçakları ve Askeri Mürettebata İlişkin Yaklaşımlar

Türkiye savaş boyunca gerek ülkesine sığınan gerek zorunlu iniş yapan askeri uçak ve mürettebatlarına o günkü cari uluslararası hukukun çizdiği çerçevede dâhilinde muamelede bulunmuştur. Askeri mültecilere 18 Ekim 1907 tarihinde Lahey'de imzalanan daha ziyade Lahey Sözleşmesi olarak nitelenen IV sayılı Kara Harbinin Kanunları ve Adetleri Hakkında Sözleşme uyarınca davranılmıştır. Sözleşmenin ek yönetmelik hükümleri savaş esiri kabul edilen uçak ve mürettebatın gözetim altına alınabileceğini ileri sürmüştür (Kocatepe, 2011).

Türk topraklarına iniş yapan uçakların mürettebatı anılan metnin 5. maddesinde kayıtlı hüküm uyarınca açıklığa kavuşturulmuştur. Buna göre, savaşta ele geçirilen esirler, önceden belirlenmiş belirli sınırlardan uzaklaşmamak şartıyla, bu sınırların bulunduğu bölgelerdeki herhangi bir şehir, kamp veya kalede gözetim altında tutulabilmektedir. Fakat bunun temel koşulu olarak, ortada önemli bir güvenlik önlemi ve önlem gerektiren koşulların bulunması ve bunların devamlılığını koruması gerekmektedir. Ayrıca pilotların ve askeri mürettebatın çoğunlukla Ankara'ya götürülmek suretiyle enterne edildiği kaydedilmektedir (Kocatepe, 2011).

Bu konudaki en kapsamlı resmi yazı dönemin Genelkurmay Başkanı Orgeneral Kâzım Orbay'ın 31 Ekim 1944 tarihinde Başvekâlet'e arz ettiği 34976/167 sayılı rapor olarak arşivde yer almaktadır. Anılan rapor savaşın başlangıcıyla birlikte Türkiye'ye iniş zorunlu bir şekilde iniş gerçekleştiren ve gözetim altına alınan başka devletlere ait uçakların son durumlarını detaylı bir biçimde açıklığa kavuşturmuştur. Raporda, uçakların genelinin durum ve aldıkları yolun biçimi bakımından başka bir yere nakledilebilme olanağının bulunmadığı ve oldukları yerlerde koruma altına alındıklarını ifade edilmiştir. Ancak, hava

şartlarının etkilerinden dolayı işe yaramaz hale geldikleri kaydedilmiştir (BCA, 30.10/59.402.30).

Raporda devamla, diğer bazı uçakların inişleri sırasında parçalanmaları ve yanmaları nedeniyle indikleri yerlerde terk edildiği, sadece bunların bazı parçalarından hammadde olarak faydalanılabileceğinin altı çizilmiştir. Ancak, durumları ne olursa olsun enterne durumunda bulunan uçakların korunmalarının askeri birliklere ve ilgili kurum ve kuruluşlara yük olduğu ve masrafa yol açtığı vurgulanmıştır. Bu gerekçelerle anılan uçakların tasfiyelerinin kısa zamanda yapılmasının önemli olduğunun belirtildiği raporda, bu konuda Hariciye Vekâleti'yle yapılan yazışmalara yer verilmektedir (BCA, 30.10/59.402.30).

1943 yılının Haziran ayının sonuna kadar Türkiye'ye zorunlu bir biçimde iniş gerçekleştiren Mihver(Alman ve İtalyan) hava ordularına haiz uçakların Türkiye'ye devredildiğine dair bilginin Dışişleri Bakanlığı tarafından 2 Mart 1944 tarihinde yayımlanan 22306/157 sayılı raporunda da bulunmaktadır. Genelkurmay Başkanlığı ayrıca, İngiltere Hava Kuvvetleri'nden 28 Ağustos 1944 tarihinde alınan AA/S.5/7/3 sayılı mektupta, üç Spitfire ve bir Beaufighter tipi uçağın Türkiye'ye hibe edildiği bildirilmektedir (BCA, 30.10/59.402.30).

4.4. Esir Değişimleri

Türkiye savaş boyunca diplomatik ve hukuki manevralarıyla sıcak çatışmadan uzak kalmayı başarabilmişti. Bu nedenle gerek sivil gerek asker çok sayıda mülteciye savaş süresinde ev sahipliği yapmıştı. Bunun yanında, savaşın tüm şiddetiyle devam ettiği günlerde Türkiye savaş esirlerinin mübadelesi için de hem jeostratejik konumu hem de tarafsız ve çatışmasız durumuyla en uygun yerdi.

Dâhiliye Vekâleti'nin 8 Haziran 1943 tarihli ve 4.A 71871/1 26133 sayılı Başvekâlet'e hitaben yazdığı yazıda, Cenevre Sözleşmesi'nin esir değişimine ilişkin 68. Maddesi uyarınca İtalya, Almanya ve İngiltere hükümetleriyle varılan anlaşma kapsamında, Türkiye'nin farklı illerinde ve limanlarında savaş esiri mübadelelerinin yapıldığı belirtilmiştir. Aşağıdaki tabloda sunulan esir değişimleri kapsamında, mahalli makamlarca alınan tedbirler sayesinde hiçbir olay yaşanmadığı ve ilgili Büyükelçiliklerin mübadelelerin sorunsuz ve düzenli bir şekilde icra edilmesi üzerine görevlilere teşekkür ettiği de kaydedilmiştir (BCA 30.10/ 179.236.2).

Tablo 4.3. Türkiye’de icra edilen esir değişimleri

Tarih	Değişimin Yapıldığı Yer	Değişim
7 Nisan 1942	İzmir Limanı	919 İtalyan - 129 İngiliz
10 Kasım 1942	İstanbul	162 Filistinli - 305 Alman ve İtalyan
21 Mart 1943	Mersin Limanı	853 Alman ve İtalyan - 863 İngiliz
18 Nisan 1943	İzmir Limanı	1205 İtalyan - 150 İngiliz
8 Mayıs 1943	İzmir Limanı	1200 İtalyan - 200 İngiliz
2 Haziran 1943	İzmir Limanı	5’i General 2269 İtalyan - 455 İngiliz

7 Nisan 1942 tarihinde İzmir Limanı’nda gerçekleştirilen esir mübadelesinde, 129 İngiliz ile 919 İtalyan esirinin değişimi hayata geçmiştir. İtalya’nın farklı kentlerindeki hasta ve yaralı İngiliz esirlerden 129’u İtalya’nın Bari kentinden *Gradisca* isimli bir hastane gemisiyle İzmir’e doğru hareket etmişti. İngilizlerin elindeki 919 İtalyan esir de İskenderiye limanından *Llandoverly Castle* isimli gemiyle İzmir’e hareketlenmiştir. Gemiler 7 Nisan 1942 tarihinde İzmir Limanı’na giriş yapmış ve mübadele gerçekleştirilmiştir (Başarır, 2018).

10 Kasım 1942 tarihinde İstanbul’da Filistin uyruklu 162 esirle Alman ve İtalyan uyruklu 305 esirin mübadelesi gerçekleştirilmiştir (Satan ve Balcı, 2017).

Mersin Limanı’nda 21 Mart 1943 tarihinde Kızılhaç gözetiminde yapılan esir mübadelesinde, Bari bölgesinden hareketlenen İtalya’ya ait gemideki İngiliz uyruklu 833 esirle günümüz Suudi Arabistanı’nın Cidde bölgesinden hareketlenen İngiltere’ye ait gemideki Mihver ülkelere ait 863 esirin değişimi yapılmıştır (Akşam, 21 Mart 1943).

18 Nisan 1943 tarihinde İzmir Limanı’nda gerçekleşen esir değişiminde, İtalyan uyruklu 1205 esirle İngiliz uyruklu 150 esirin mübadelesi gerçekleştirilmiştir. 8 Mayıs 1943 tarihinde yine İzmir Limanı’nda gerçekleştirilen değişimde 1200 İtalyan ile 200 İngiliz askeri mübadele edilmiştir. 2 Haziran 1943 tarihinde beşi general olmak üzere er ve muvazzaf subaylardan oluşan İtalyan uyruklu 2269 esir ile İngiliz uyruklu 455 er ve astsubay esirin İzmir’deki limanda mübadelesi gerçekleştirilmiştir edilmiştir (BCA, 30.10.179.236.2).

Kızılay Cemiyeti Mübadele hususunda Kızılhaç teşkilatıyla beraber süreci yürütmüştür. Cemiyet, İzmir’deki limanda dört, Mersin’deki limanda sadece bir defa ve toplamda beş defa olmak üzere esir mübadelesinde görev alarak çok önemli insani yardım faaliyetleri icra etmiştir (Başarır, 2018).

5. SONUÇ

Siyasetin farklı bir biçimde devamı olarak nitelenen savaşlarda dünya çapında milyonlarca insan hayatını kaybetmiştir. 1789 Fransız Devrimi sonrasındaki fikirlerin siyasete taşınmasıyla imparatorluklar çağının sona ermesi 19. yüzyılın sonu, 20. yüzyılın başını bulmuştur. Sonuçları itibariyle, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ve Osmanlı İmparatorluğu'nu tarihe karıştıran I. Dünya Savaşı yeni ve ulus temelli devletlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

I. Dünya Savaşı'nın galiplerinin dayattığı Versay Antlaşması bir süre Avrupa'da sükûneti sağlamış olsa da, Almanya'ya yüklediği yaptırımlar ve tazminatlar nedeniyle oldukça ağır sonuçlar doğurmuştur. 1920'lerin sonu 1930'ların başında tüm dünyayı saran Büyük Buhran'ın yarattığı büyük işsizlik ve ekonomik kriz devletlerin dış ticaret sistemlerini değiştirmelerine yol açmıştır. Bu gelişmeler, başta Almanlar olmak üzere birçok toplumun kriz dönemlerinin can kurtarıcısı popülizme ve milliyetçiliğe sarılmasına neden olmuş, Keynesyen politikaların devletlerin ekonomi politikalarında yer alarak, ekonomiyi düzenlemelerine ve sosyal devlete önem vermelerine yol açmıştır. Adolf Hitler'in gücünü konsolide etmesine uluslararası sistemin diğer unsurları da dahil edildiğinde savaş kaçınılmaz olmuştu.

İspanya İç Savaşı'nda provası yapılan ve safların büyük ölçüde belirlendiği II. Dünya Savaşı'nda milyonlarca insan hayatının sona erdiği soykırımlar yaşanmıştı. Türkiye, dünyayı yokluk, sefalet ve kana gark eden II. Dünya Savaşı sırasında savaş dışı kalmayı başarmıştır. Bu gelişmede dönemin İsmet İNÖNÜ idaresinin diplomatik ve hukuki manevralarının rolünün büyük olduğu söylenebilecektir. TSK (Türk Silahlı Kuvvetleri)'da gerek silah ve teçhizat gerek asker bakımından içinde bulunduğu zor şartlarda ülkenin bağımsızlığını ve toprak bütünlüğünü korumak üzere büyük emek sarf etmiştir.

Yaklaşık 1,5 milyon insanı silahlı altına alan Türk Silahlı Kuvvetleri, bu dönemde gerekli teçhizat ve savunma sistemlerinin eksikliğini hissetmiştir. Savaş, bir devletin savunulmasındaki başlıca unsurlardan olan hava savunma sistemlerinin geliştirilmesinin elzem olduğunu tüm açıklığıyla ortaya koymuştur. Tüm bu eksiklik ve yetersizliklere rağmen Türk Silahlı Kuvvetleri savaş süresince sınırlarını, hava sahasını ve karasularını muhafaza etmek üzere görevini ifa etmiştir.

Diğer yandan savaşın her iki cephesiyle de saldırmazlık antlaşmaları imzalayan Türk Hükümeti, komşularına kadar gelen savaşın kendi topraklarına sıçramaması için elindeki kısıtlı imkânlarla rağmen her türlü diplomatik, askeri ve ekonomik çabayı göstermiştir.

Türkiye'nin jeostratejik konumu savaşın her an kapısını çalmasına yol açmıştır. II. Dünya Savaşı'nın kısa sürede Balkanlar'a kadar ulaşması, Ege ve Akdeniz'in savaşın önemli oyun alanlarından biri olması savaşın taraflarının Türk hava sahasının ve karasularının ihlal edilmesine neden olmuştur.

Bu çerçevede Ege üzerinden Batı Anadolu hava sahasının ihlal edilebilecek olması nedeniyle hava savunma kuleleri inşa eden Türkiye, uçaksavar toplarıyla da hava savunma sistemini tahkim etmeye çalışmıştır. Ege ve Akdeniz'in II. Dünya Savaşı'nın önemli cephelerinden biri olmasında ABD'nin savaşa dâhil olmasının etkisi büyüktür. Amerikan uçakları Kuzey Afrika'dan kalkmak suretiyle Kıbrıs, Türkiye ve Ege adaları güzergâhında Balkanlara seferler düzenlemiş, işgal edilen bölgelerde Alman kuvvetlerine zayıflar vermiştir.

Bu durum da Müttefik uçakların Türk hava sahasını ihlallerinin artmasına neden olmuştur. Bununla birlikte, Balkanlar'da saldırıya uğrayan Mihver devletler de İngiliz ve Amerikan uçaklarını takip ederken Türk hava sahasını ihlale yol açmışlardır. Gerek Mihver gerek Müttefik devletlerle sınır güvenliği ve saldırmazlık antlaşmaları imzalayan Türkiye anılan ihlalleri protesto etmiş, elindeki sınırlı hava savunma kabiliyetiyle gerekli cevapları vermiş ve hava sahasına giren savaş uçaklarına ateş açmaktan geri durmamıştır.

Hava sahasını ihlal eden Müttefik ve Mihver devletlerin uçaklarını askeri gücüyle püskürtmeye çalışmış, ihlallere ilişkin ilgili devletlerin büyükelçiliklerine protesto notaları göndermiş ve topraklarına inen askeri uçakları ve mürettebatını enterne etmiştir. Diğer yandan, Türkiye de bu bağlamda daha savaşın resmen patlak vermesi öncesinde çok sayıda önlem almaya başlamış, sivil kayıpların önlenmesi ve vatandaşların korunması için çok sayıda talimatname, kanun ve yasal mevzuat çıkarmıştır.

Türkiye savaş ve çatışma dışı kalmış olmasıyla savaş boyunca çok sayıda mülteciye ev sahipliği yapmıştır. Bu mültecilerin arasında işgale uğrayan Yunanistan ve Bulgaristan'dan gelenler ile Yahudi soykırımından kaçan Avrupalı Yahudiler de bulunmaktaydı. Soykırımdan kaçan Avrupalı Yahudiler, Fransa'nın Alman işgaline uğraması ve İtalya'nın da savaşa dâhil olmasıyla Akdeniz limanlarını kullanamaz olmuş, Romanya üzerinden Karadeniz yoluyla Türkiye'ye gelmiştir. Bir kısmı Türkiye'de kalan ama ekseriyeti Türkiye üzerinden Suriye'ye geçmeye çalışan Yahudilere tüm kolaylıklar sağlanmıştır.

İtalya'nın ardından Almanya'nın da işgaline uğrayan ve tüm yeraltı ile yer üstü kaynakları Almanya'ya nakledilen Yunanistan, tarihinin en büyük açlık ve yokluğuyla

karşı karşıya kalmıştır. İşgalcilerin canlarına kastetmesiyle kaçacak ve sığınacak yer arayan çok sayıda Yunanlı başta Ege sahilleri olmak üzere Türkiye'ye sığınmıştır. Genç cumhuriyet savaşın da getirdiği ekonomik sorunlar ve yoklukta elindeki kısıtlı imkânlarla mültecileri ağırlamak için elinden geleni yapmıştır.

II. Dünya Savaşı'nın Türk hava sahasına ve karasularına etkileri yanında, askeri ve sivil sığınmacıları da ağırlamak durumunda kalan Türkiye'nin bu süreçten medeni dünyanın önemli bir üyesi olarak çıktığı söylenebilecektir. Türk Hükümeti'nin savaş boyunca maruz kaldığı ihlalleri uluslararası hukuk ve teamüller çerçevesinde egemenlik haklarını çiğnetmeden ve savaş dışı kalmayı başararak izale ettiği ifade edilebilecektir. Savaş sırasında ince bir diplomasi yürüten Türkiye, savaşın gidişatına göre dış politika önceliklerini belirlemiş ve egemenlik haklarını korumaya çaba sarf etmiştir.

Savaşın etkilerini minimuma indirmek üzere elindeki kısıtlı tüm askeri, hukuki ve diplomatik olanak ve kabiliyetleri sonuna kadar kullanan Türkiye, savaşın sonunda Mihver devletlere savaş açarak Müttefikler safında yer almak suretiyle, II. Dünya Savaşı sonrasında yeni kurulan dünya düzeninde ve bu düzenin kurumlarında yer almayı başarmıştır.

6. KAYNAKLAR

Arşiv Belgeleri

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi

BCA, 30.01	17.96.9
BCA, 30.10	34.204.1
BCA, 30.10	51.332.28
BCA, 30.10	51.333.9
BCA, 30.10	51.333.19
BCA, 30.10	51.333.22
BCA, 30.10	51.333.31
BCA, 30.10	51.334.14
BCA, 30.10	51.334.17
BCA, 30.10	51.334.18
BCA, 30.10	51.334.23
BCA, 30.10	55.365.19
BCA, 30.10	55.365.27
BCA, 30.10	55.366.36
BCA, 30.10	55.366.57
BCA, 30.10	55.366.58
BCA, 30.10	55.367.2
BCA, 30.10	55.367.4
BCA, 30.10	55.367.5
BCA, 30.10	55.367.7
BCA, 30.10	55.367.20
BCA, 30.10	55.367.23
BCA, 30.10	55.367.24
BCA, 30.10	55.367.25
BCA, 30.10	55.367.36
BCA, 30.10	55.367.37
BCA, 30.10	55.367.38
BCA, 30.10	55.367.39
BCA, 30.10	55.367.40
BCA, 30.10	55.367.41
BCA, 30.10	55.367.45
BCA, 30.10	55.367.44
BCA, 30.10	55.367.47
BCA, 30.10	55.367.48
BCA, 30.10	55.368.1
BCA, 30.10	55.368.2
BCA, 30.10	55.368.5
BCA, 30.10	55.368.14
BCA, 30.10	55.368.20
BCA, 30.10	55.368.28
BCA, 30.10	59.402.1
BCA, 30.10	59.402.3
BCA, 30.10	59.402.4

BCA, 30.10	59.402.5
BCA, 30.10	59.402.7
BCA, 30.10	59.402.12
BCA, 30.10	59.402.13
BCA, 30.10	59.402.25
BCA, 30.10	59.402.28
BCA, 30.10	59.402.29
BCA, 30.10	59.402.30
BCA, 30.10	61.410.9
BCA, 30.10	62.416.18
BCA, 30.10	62.419.20
BCA, 30.10	64.428.13
BCA, 30.10	93.130.2
BCA, 30.10	99.641.13.5
BCA, 30.10	101.652.30
BCA, 30.10	116.811.2
BCA, 30.10	117.813.12
BCA, 30.10	117.814.2
BCA, 30.10	117.815.1
BCA, 30.10	117.815.11
BCA, 30.10	117.815.12
BCA, 30.10	117.815.14
BCA, 30.10	117.815.16
BCA, 30.10	124.882.4
BCA, 30.10	156.100.3
BCA, 30.10	156.100.8
BCA, 30.10	171.186.14
BCA, 30.10	179.236.2
BCA, 30.10	232.562.9
BCA, 30.10	232.562.11
BCA, 30.10	232.563.13
BCA, 30.10	235.587.13
BCA, 30.10	235.589.3
BCA, 30.10	235.589.5
BCA, 30.10	239.613.17
BCA, 30.10	243.645.12
BCA, 30.10	265.789.3
BCA, 30.10	266.793.45
BCA, 30.18	78.77.14
BCA, 30.18	88.91.10

Resmî Yayınlar

TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 5, Cilt 26, TBMM Matbaası, Ankara, 1938; T.C. Başvekâlet Kararlar Müdürlüğü, Hava Saldırmalarına Karşı Pasif Koruma Hakkında Kanun Lâyihası ve Dâhiliye, Millî Müdafaa, Adliye ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, Sayı 6/2168, Tarih: (23-05-1938).

Resmî Gazete, 15 Ağustos 1941, Sayı: 4887

Gazeteler

Akşam, 17 Ağustos 1937

Akşam, 19 Ağustos 1937

Akşam, 21 Mart 1943

Akşam, 8 Mayıs 1943

Akşam, 11 Nisan 1944

Cumhuriyet, 24 Temmuz 1937

Cumhuriyet, 17 Ağustos 1937

Cumhuriyet, 20 Ağustos 1937

Cumhuriyet, 21 Ağustos 1937

Cumhuriyet, 22 Ağustos 1937

Cumhuriyet, 23 Ağustos 1937

Cumhuriyet, 25 Ağustos 1937

Cumhuriyet, 24 Haziran 1939

Cumhuriyet, 18 Şubat 1941

Cumhuriyet, 19 Haziran 1941

Cumhuriyet, 27 Haziran 1941

Cumhuriyet, 28 Haziran 1941

Cumhuriyet, 3 Temmuz 1941

Cumhuriyet, 5 Temmuz 1941

Cumhuriyet, 8 Temmuz 1941

Cumhuriyet, 11 Temmuz 1941

Cumhuriyet, 15 Temmuz 1941

Cumhuriyet, 10 Ekim 1941

Cumhuriyet, 4 Ağustos 1943

Cumhuriyet, 9 Kasım 1943

Cumhuriyet, 6 Haziran 1944

İkdam, 31 Mayıs 1942

Milliyet, 10 Ağustos 1974

Tan, 25 Eylül 1939

Ulus, 2 Nisan 1944

Ulus, 16 Ağustos 1944

Vatan, 1 Ekim 1941

Yeni Sabah, 11 Temmuz 1941

Telif Eserler

Akşin, A., 1991. Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasisi, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

Algın, G., 1998. 54 Yılda Libya'dan İstanbul'a Yolculuk. Rahmi Koç Müzesi Yayınları, İstanbul.

Alpert, M., 1998. The Spanish civil war and the Mediterranean, Mediterranean Historical Review, 13:1-2, s. 152-156.

2013. The Republican Army in the Spanish Civil War 1936-1939 New York: Cambridge University Press, s. 256.

Ambrose, S., E., 2001. The Wild Blue: The Men and Boys Who Flew the B-24s over Germany 1944-45 (New York: Touchstone Books, 2001), 113; Army Air Force Evaluation Board, s. 113.

Anderson, P., 2015. Amerikan Dış Politikası ve Düşünürleri. NotaBene Yayınları.

Armaoğlu, F., 2004. 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (Cilt 1-2: 1914-1995), Alkım Yayınevi, İstanbul.

1991. Amerikan Belgelerinde Lozan Konferansı ve Amerika, Belleten, s. 483-27.

Armaoğlu F., Soysal, İ., 1991. Türkiye'nin Hitler Almanya'sı ile İlişkileri (1933-1941), Çağdaş Türk Diplomasisi: 200 Yıllık Süreç, TTK, Ankara.

- Asuero, P., M.,** (Ed.) 2006, İspanya-Türkiye 16. Yüzyıldan 21. Yüzyıla Rekabet ve Dostluk: Kitap Yayınevi, İstanbul. (Çev. Peral Bayaz Çarum).
- Aydemir Ş., S.,** 2011. Tek Adam Mustafa Kemal 1922-1938. Remzi Kitapevi. İstanbul.
- Aykurt, İ., S.,** 2022. Bir İdeolojiler Alanı Olarak İkinci Dünya Savaşı Ve Siyasal Propaganda: 1939-1945 Savaş Dönemi Afişlerinin Karşılaştırılmalı Analizi. Doktora Tezi, Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- Bahar, İ., İ.,** 2013. II. Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin Yahudi mülteci sorununa yaklaşımı. Toplumsal Tarih, s. 22-28.
- Bakırtaş İ., Taşkesen A.,** 2004. Dünya Savaşları ve Büyük Buhran Arasındaki Etkileşimin Ekonomi Politikası. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, s. 83-100.
- Bal, A.,** 2014. Hava Sahasının Hukukî Rejimi, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Balcı, A.,** 2013. Türkiye Dış Politikası İlkeler, Aktörler, Uygulamalar, Etkileşim Yayınları, İstanbul.
- Bargut, Ş.,** 1999. Türk Subaylarının İkinci Dünya Harbi Hatıraları. Genelkurmay Basımevi, Ankara.
- Başarır, M.,** 2018. İkinci Dünya Savaşı Sırasında Türkiye'de Gerçekleştirilen Esir Değişimlerinin Dönemin Basınında Sunumu. Tarih ve Gelecek Dergisi, Cilt 4, Sayı 3, 81-105.
- Başdemir, M., M.,** 2006. Avrupa Birliği Müzakere Sürecinde Türkiye İle Yunanistan Arasındaki Karasuları ve Hava Sahasının Genişliği Sorunları, Yüksek Lisans Tezi, Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Diyarbakır.
- Başeren, S., H.,** 2010. Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Baykal, O., G.,** 2022. <http://www.airkule.com/yazar/baslik/1149>. Türkiye'nin B-24D Macerası. Airkule Havacılık İnternet Portalı, 4 Aralık 2022.
- Birlik, G., K.,** 2016. İspanya İç Savaşında (1936-1939) Türkiye'nin Dış Politikası, Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi, 122-155s.
- Bowen, W.,** 2002. Türkiye ve İkinci Dünya Savaşı: Taraflı Fakat Savaşmayan Ülke, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.
- Bunnell, J., G.,** 2005. Knockout blow? The Army Air Force's Operations Against Ploesti and Balikpapan, School of Advanced Air and Space Studies Air University Maxwell Air Force Base, Alabama, U.S.
- Buttanrı, B.,** 2005. Türk Boğazları, Karadeniz ve Bölgesel Çatışma Kuralları, Deniz Dergisi, Dz. Kuv. K.lığı, Sayı 592, Ankara, s.11-14.
- Clogg, R.,** 1997. Modern Yunanistan Tarihi, Çev. Dilek Şendil, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Craven, W., F., ve Crate, J., L.,** 1983. eds., The Army Air Forces In World War II. Vol. 2: Europe: Torch to Pointblank August 1942 to December 1943 (Washington, D.C.: Office of Air Force History, 1983).
- Çalık, R.,** 2002. Türk-Alman İlişkileri 1923-1945, Türkler Yayınevi, Ankara.
- Çalış, Ş., ve Kan, K.,** 2006. Uluslararası Örgütler ve Türkiye. Çizgi Kitapevi, Konya.

- Çolak, M.,** 2010. II. Dünya Savaşı yıllarında Macar Yahudileri ve Türkiye (1939-1945), Karadeniz Araştırmaları, 77-87.
- Danacıoğlu Tamur, E.,** 2007. II. Dünya Savaşı'nda İstihbarat Savaşları "İstanbul'daki Adamımız", Toplumsal Tarih, s. 78-81.
- Danacıoğlu, E.,** 2006. "II. Dünya Savaşı'nda Adalardan Türkiye'ye Mülteci Akını, Toplumsal Tarih, s.50- 55.
- Deringil, S.,** 2014. Denge Oyunu, 5. Baskı, Türk Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Doğru, S.,** 2020. Yeni Deniz Güvenliği Ekosistemi ve Doğu Akdeniz, (Ed.) Güler, D., Yıldız, A. ve Savaş, İ. Yeni Deniz Güvenliği Ekosistemi Ve Doğu Akdeniz, TASAM Yayınları, İstanbul.
- Dugan, J., Stewart, C.,** 1963. Ploesti: The Great Ground-Air Battle of 1 August 1943. Bantam Book, New York.
- Durgan, A.,** 2007. The Spanish Civil War, Palgrave Macmillian, New York.
- Ekinci, N.,** 2002. İnönü Dönemi ve 2. Dünya Savaşı Yılları, Genel Türk Tarihi, Ankara.
- Embel, E.,** 2019. Yatıştırma Politikası. Güvenlik Yazıları Serisi, No.14.
- Ertem, B.,** 2010. Türkiye Üzerindeki Sovyet Talepleri ve Türk-Sovyet İlişkileri (1939-1947). Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, s. 252-273.
- Esmer, A., Ş., Sander, O.,** 1996. Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1995), 9. Baskı, Siyasal Basımevi, Ankara.
- Frommer, A., M.,** 1978. The British Hovering Acts :A Contribution To The Study of The Contiguous Zone, Faculté de Droit, Centre D'études des Relations Internationales, Reims.
- Gökşenli, E., Y.,** 2013. İç Savaş ve Savaş Sonrası İspanyası'nın İlk Döneminde Toplumsal Değişim, Sosyoloji Dergisi, s. 145-170.
- Güler, T.,** 2018. Hava Sahası ve Hava Ulaştırmanın Hukuki Rejim, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Gönlübol, M.,** 1997. Atatürk ve Türkiye'nin Dış Politikası (1919-1938), Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara.
- Gönlübol, M., Kürkçüoğlu, Ö.,** 2000. Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara.
- Gürbüz, K.,** 2007. İkinci Dünya Savaşı'nda Balkanlardaki Gelişmeler ve Türkiye'nin Tutumu, UÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, s. 363-373.
- Gürdeniz, C., Yüceliş E.,** 2000. Cumhuriyet Donanması (1923-2000). Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı, İstanbul.
- Gürün, K.,** 1983. Dış İlişkiler ve Türk Politikası, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara.
- Hale, W.,** 2003. Türk Dış Politikası 1774-2000, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.
- Hard, L.,** 1998. II. Dünya Savaşı Tarihi, (Çev. Kerim Bağrıaçık) Cilt 1, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Hasanlı, C.,** 2011. Tarafsızlıktan Soğuk Savaşa Doğru Türk-Sovyet İlişkileri (1939-1953), Çev: Ali Asker, Bilgi Yayınevi, Ankara.

- Hergüner, H.,** 2001. Montreux Sözleşmesi ve İkinci Dünya Savaşındaki Uygulaması, Türk Dünyası Araştırmaları.
- İnan, Y.,** 1986. Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Gazi Üniversitesi Yayın No:84, Ankara.
- Karakuş, E.,** 2002. İkinci Dünya Savaşı Öncesi İngiliz Belgelerinde Türk-İngiliz İlişkileri, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, Ankara.
- Keser, U.,** 2005. “Yardım Et Komşu”, Kıbrıs Türk Kültür Derneği Genel Merkezi Yayını Ankara. 2009. “Arşiv Belgeleri Işığında İkinci Dünya Savaşı Sürecinde Türkiye’de Mülteciler ve Esirler Sorunu”, Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, s.185-208.
- Kılıç, S.,** 2012. Hitler'in Gizli Dosyalarında Türkiye, İlgi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, s. 354-355.
- Kocatepe, A.,** 2011. Silahlı Çatışma Hukuku Kapsamında Harp Esirleri ve Hukuki Statüleri, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2011.
- Koçak, C.,** 1991. Türk-Alman İlişkileri (1923-1939), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Kodal, T.,** 2007. Türk arşiv belgelerine göre II. Dünya Savaşı (1939-1945) yıllarında Türkiye üzerinden Filistin’e Yahudi göçleri. Atatürk Üniversitesi Atatürk Dergisi, s. 1903-1931.
- Korkmazcan, N., S.,** 2020. İkinci Dünya Savaşı’nda Almanya’nın Balkan Seferi Öncesinde İnönü-Hitler Mektuplaşması, History Studies, s. 3223-3243.
- Kozanhan, M., K.,** 2019. Deniz Hukuku’nun Gelişimi ve Devletin Açık Denizlerde Egemen Hakları, Mavi Vatan’dan Açık Denizlere Dergisi Yıl: 1 Sayı: 3, s. 6-15.
- Kuran, S.,** 2006. Uluslararası Deniz Hukuku, Beta Yayınları, İstanbul.
- Kurt, D., Korkmaz, E.,** 2018. Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912), Savunma Bilimleri Dergisi, c. 17, s. 2, s. 207-251.
- Mengeş, Y.,** 2017. İkinci Dünya Savaşı’nda Menteşe (Rodos, 12 Ada Ve Meis) Adaları. Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, XVII/34 (2017-Bahar/Spring), s. 279-318.
- Modrovsky, R., J.,** 1999. 1 August 1943 – Today’s Target Is Ploesti: A Departure From Doctrine, Air War College, Air University, Maxwell Air Force Base, Alabama.
- Morris, B.,** 2001. Righteous victims: A history of Zionist-Arab conflict 1881-2001. Vintage Books, New York.
- Nadi, Y.,** Türk-Alman Antlaşması, Cumhuriyet Gazetesi, 20 Haziran 1941.
- Oğuz, Y.,** 2007. Montreux’den Günümüze Türk Boğazları Uygulamalar, Sorunlar, Çözümler, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara.
- Oran, B.,** 2002. (ed.), Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar. Cilt 1, 6. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları.
- Ökten, K.,** 2008. Montreux Boğazlar Sözleşmesi. Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Özcelik, M.,** 2010. İkinci Dünya Savaşı’nda Türk Dış Politikası. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, s. 253-269.

- Özel, F.**, 2020. İttifaktan Düşmanlığa Dönüşen Türk-Sovyet İlişkileri: Stalin Dönemi Türk Dış Politikasında Yaşanan Büyük Değişim. Yüksek Lisans Tezi, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Özgüldür, Y.**, 1993. Türk-Alman İlişkileri (1923-1945), Genelkurmay Basımevi, Ankara.
- Pazarcı, H.**, 1989. Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 571, Ankara, s. 358-361.2012. Uluslararası Hukuk, Turhan Kitapevi, Ankara.
- Parker, G.**, 2014. Cambridge Savaş Tarihi, Çev: Füsün Tayanç-Tunç Tayanç, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.
- Polat, D., Ş.**, 2020. Kuruluşundan Çöküşüne Milletler Cemiyeti Sistemi. Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, 1950-1967s.
- Rubin, B.** 1997. İstanbul Entrikaları, Çev: Selim Atalay, Milliyet Yayınları, İstanbul.
- Salman, B.**, 2003. İspanya’da II. Cumhuriyet ve İç Savaş (1936-1939), Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Sander, O.**, 1994. Siyasi Tarih,1918-1994, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara.
- Sar, C., Meray, S., L.**, 1972. İzinsiz Giren Yabancı Uçakların Uluslararası Hukuk Açısından Yarattığı Sorunlar, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, c. 27, S. 3, s. 1-80.
- Sarısr, S.**, 2010. II. Dünya Savaşı Yıllarında Anadolu Sahillerine Sığınan Yunanlı Sivil Mülteciler. Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi , (27) , s. 505-527.
- Savran, H.**, 2015. II. Dünya Savaşı’nda Büyük Güçler ve Türkiye, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Satan, A., Balcı, M.**, 2017. Refugee Policies of Turkey during World War II. 2nd International Congress on Political,Economic and Social Studies (ICPESS).
- Sertel, S.**, 2016. İkinci Dünya Savaşı Sırasında Türkiye’de Yürütülen Casusluk Faaliyetleri. Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, Yıl: 4, Sayı: 25, s. 95-124.2015. Türk Hariciye Raporlarına Göre İspanya İç Savaşı(1936-1939). Tarih Araştırmaları Dergisi, Cilt 34, Sayı 57, s. 271-290.
- Seydi, S., Morewood, S.**, 2005. Turkey's Application of the Montreux Convention in the Second World War, Middle Eastern Studies, 41:1, s. 79-101.
- Seydi, S.** 2006. Zor Yıllar: 2. Dünya Savaşı’nda Türkiye’de İngiliz-Alman Propaganda ve İstihbarat Savaşları, Asil Yayın Dağıtım, Ankara.
- Shaw, S.**, 2004. 1933-1945 Yahudi Soykırımı ve Türkiye (Turkey and the Holocaust), Transl. Fahir Armaoğlu, Timaş Press.1991. The Jews of Ottoman Empire and Turkish Republic, New York University Press, New York.
- Sur, M.**, 2000. Uluslararası Hukukun Esasları, Beta Yayınları, İzmir.
- Şahin, M., S.**, 2019. İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türk Hava Sahası İhlalleri ve Türkiye’ye Zorunlu İniş Yapan Savaş Uçakları, Social Sciences Studies Journal, s. 1880-1895.
- Şehitoğlu, M.**, 2021. İkinci Dünya Savaşı’nda Türkiye-İran Sınırı ve Türkiye’ye Sığınan İranlı Askerler, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, s. 839-850.

- Şen, F., E.**, 1987. İki Yakasında Ekonomi, Çev. Ayşe Oya, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, Ankara.
- Sengil, M., A.**, 2017. In The Middle of Great And Small: Turkey's Struggle During World War II, Yüksek Lisans Tezi, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Tarın, Ş.**, 1999. Türk Subaylarının İkinci Dünya Harbi Hatıraları. Genelkurmay Basımevi, Ankara.
- Teke, C.**, 2022. II. Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'ye İltica Eden Askeri Deniz ve Hava Araçları. Erzurum Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, s. 127-148.
- Tekeli, İ., İlkin, S.**, 2014. "Dış Siyaseti ve Askeri Stratejileriyle İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si (Turkey in WW2 with Foreign Policy and Military Strategies)", Volume I, İletişim Yayınları, İstanbul. 2003. Dış siyaseti ve askerî stratejileriyle İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si. İletişim Yayınları, İstanbul.
- Toluner, S.**, 1996. Milletlerarası Hukuk Dersleri, Beta Yayınları, İstanbul.
- Tutsak, A.**, 2017. Hitler Almanyası'nın Yayılmacı Politikası ve İkinci Dünya Savaşı (1932-1945). Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi, s. 190-208.
- Ülsel, H.**, 1941. Türk sularında Fransız gemileri, Vatan Gazetesi, 16 Temmuz 1941.
- Yalçın, O.**, 2011. İkinci Dünya Savaşı'nda İsmet İnönü ve Churchill Arasında Yapılan Adana Görüşmesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, s. 701-731.
- Yaman, A.**, 2003. II. Dünya Savaşında Türkiye'de Askeri Mülteciler ve Gözaltı Kampları (1941-1942) . Tarih Araştırmaları Dergisi, 22 (33) , s. 143-166.
- Yıldız, Ö.**, 2019. II. Dünya Savaşına Genel Bir Bakış. Uluslararası Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, s. 62-75.

İnternet Kaynakları

- URL-1**, 2022. http://mevzuat.shgm.gov.tr/umevzuat/kanun/4749_Sayili_Kanun_sikago.pdf . Milletler arası sivil havacılık anlaşması, 3 Aralık 2022.
- URL-2**, 2022. <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/cemiyet-i-akvam-milletler-cemiyeti-ve-turkiye/>. Cemiyet-i Akvam (Milletler Cemiyeti ve Türkiye), 3 Aralık 2022.
- URL-3**, 2022. <http://www.airkule.com/yazar/TURKIYE-NIN-B-24D-MACERASI/1149/>. Türkiye'nin B-24D macerası, 3 Aralık 2022.
- URL-4**, 2022. <http://www.tayyareci.com/amerikanucak/ww2/b24.asp>. Konsolide B-24 "Kurtarıcı" bombacı/bombardıman, 3 Aralık 2022.
- URL-5**, 2022. https://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Tidal_Wave. Gelgit Dalgası Operasyonu, 3 Aralık 2022.
- URL-6**, 2022. <http://www.tayyareci.com/digerucaklar/turkiye/1923ve50/b24.asp>. Konsolide B-24 "Kurtarıcı", 3 Aralık 2022.
- URL-7**, 2022. <http://kaanaltin.com/b-24.html>. B-24 Liberator savaş uçağı batığı, 3 Aralık 2022.
- URL-8**, 2022. <https://www.tersninja.com/ucan-kale-dustu-hadleys-haremin-hikayesi/>. Uçan kale düştü: Hadley's Harem'in hikayesi, 3 Aralık 2022.

- URL-9, 2022. <https://www.turkishairforce.org/havacilik-ve-savunma/tuaf-envanterine-giren-ucaklar-054-consolidated-b-24-liberator/>. TUAF envanterine giren uçaklar-054: “Consolidated B-24 Liberator”, 3 Aralık 2022.
- URL-10, 2022. <http://uberjager.blogspot.com/2015/03/b-24-liberator-hadleys-harem.html>. B-24 Liberator “Hadley’s Harem”, 3 Aralık 2022.
- URL-11, 2022. <https://forum.warthunder.com/index.php?/topic/371414-t%C3%BCrkiye-b-24-liberator/>. B-24 Liberator, 3 Aralık 2022.
- URL-12, 2022. https://stringfixer.com/tr/B-24D_Liberator. Konsolide B-24 Kurtarıcı, 3 Aralık 2022.
- URL-13, 2022. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1942v04/d886>. The ambassador in Turkey (Steinhardt) to the Secretary of State, 3 Aralık 2022.
- URL-14, 2022. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1942v04/d888>. The ambassador in Turkey (Steinhardt) to the Secretary of State, 3 Aralık 2022.
- URL-15, 2022. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1942v04/d909>. The ambassador in Turkey (Steinhardt) to the Secretary of State, 3 Aralık 2022.
- URL-16, 2022. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1942v04/d911>. The ambassador in Turkey (Steinhardt) to the Secretary of State, 3 Aralık 2022.
- URL-17, 2022. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1942v04/d910>. The ambassador in Turkey (Steinhardt) to the Secretary of State, 3 Aralık 2022.
- URL-18, 2022. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1942v04/d914>. The ambassador in Turkey (Steinhardt) to the Secretary of State, 3 Aralık 2022.
- URL-19, 2022. <https://www.kiyemniyeti.gov.tr/>. Montreux Boğazlar Sözleşmesi, 3 Aralık 2022.
- URL-20, 2022. <https://blog.milliyet.com.tr/bir-hava-sehidinin-55-yil-sonra-bulunan--anilar-i--2/Blog/?BlogNo=426736>. Bir hava şehidinin 55 yıl sonra bulunan anıları-2, 3 Aralık 2022.
- URL-21, 2022. <http://askerihukuk.net>. 8 Ekim 1907 tarihinde La Haye’de imzalanmış, IV sayılı, kara harbinin kanunları ve adetleri hakkında sözleşme, 3 Aralık 2022.
- URL-22, 2022. <http://www.turkyahudileri.com/index.php/tr/tarih/turk-yahudileri-tarihi/4-osmanli-imparatorlugu-na-gelis>. Osmanlı İmparatorluğu’na geliş, 3 Aralık 2022.
- URL-23, 2022. <https://www.jewishvirtuallibrary.org/necdet-kent>. Necdet Kent, 3 Aralık 2022.
- URL-24, 2022. <http://www.danistay.gov.tr>. Mültecilerin hukuki durumuna dair sözleşme, 3 Aralık 2022.
- URL-25, 2022. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/2733.pdf>. 2733 sayılı ve 21 Haziran 1934 tarihli Resmi Gazete, 3 Aralık 2022.
- URL-26, 2022. <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.3.4104.pdf>. Muharip yabancı ordu mensuplarından Türkiye’ye iltica edenler hakkında kanun, 3 Aralık 2022.

- URL-27, 2022. <https://www.sakaryagazetesi.com.tr/eskisehirden-kacirilan-ganimet-ucak>. Eskişehir’den kaçırılan ganimet uçak, 4 Aralık 2022.
- URL-28, 2022. <https://www.lcps.org/cms/lib/VA01000195/Centricity/Domain/10599/Causes%20of%20WWII.pdf>. World War II: Causes (1919-1939), 5 Aralık 2022.

