

# DENİZCİLİK VE DIŞ POLİTİKA

Numan HAZAR

Büyükelçi (E)

Denizlere egemen olmak tüm egemen güçlerin hedefi olmuştur. Bir başka deyişle denizlere egemen olan devletler küresel veya bölgesel güç olmuşlardır.

Denizlerin bu stratejik anlam ve değeri dışında dış politika, ekonomik çıkarlar ve güvenlik açılarından da büyük önemi vardır.

Üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada olan Anadolu ve dünyanın en önemli suyollarından Çanakkale ve İstanbul Boğazları dolayısıyla Osmanlı Devleti ve Türkiye bu gerçeğin bilincinde olmuştur.

Bir ülkenin dış politikası, ilke olarak, ülke çıkarlarını korumak temeline dayanmaktadır. Ülke güvenliğini sağlamak, siyasi ve ekonomik çıkarları korumak dış politikada bir devletin ana hedefleri olmuştur.

Tüm bu gerçekler bir devletin denizcilik politikasına ne denli önem vermesi gerektiğini gözler önüne sermektedir. Değindiği gibi Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz’de kıyılara sahip bir yarımada olan Anadolu ve denizlerle çevrili Trakya ile Boğazlar dolayısıyla Türkiye’nin bir denizci devlet olması gerekli olduğu gibi kaçınılmazdır da. Aynı zamanda Balkanlar, Karadeniz, Kafkasya, Ortadoğu ve Doğu Akdeniz devleti olan ülkemiz açısından bu gerçek Türkiye’nin dış politikasında önemli bir öge olduğu gibi, bu durum her zaman ve gelecekte de geçerli bir ilke olmaya devam edecektir.

Bu makalede tarih süreci içerisinde denizin ve denizciliğin Türk dış politikasına etkisi üzerinde durulacaktır.

Türklerin denizci bir devlet olmadığı hep söylenegelmiştir. Ancak Orta Asya’daki büyük göller dolayısıyla belirli bir su kültürü olduğu da kuşkusuzdur. Şu da bir gerçektir ki bir devlet koşullar dolayısıyla denizciliğe yönelip başarılı olabilir. Osmanlı Devleti ve Rusya bunun örnekleridir. Bunun için kararlılık gereklidir.

1402 Ankara savaşında Yıldırım Beyazıt’ı yenen Timur İzmir’e kadar gelmiştir. İzmir’i Türk dünyasına o kazandırmıştır. Ancak Ege denizine bakıp geri dönmüştür.

Osmanlı Devletinden önce Anadolu beyliklerinden Aydınoğulları, Menteşoğulları ve Karesi Beyliğinin önemli deniz etkinlikleri ve seferleri olmuştur. Bu bağlamda Aydınoğulları zamanında Gazi Umur Bey ve Çaka Bey gibi önemli denizciler yetişmiştir.<sup>1</sup>

Osmanlıların denizciliği de 14. Yüzyılda Sultan Orhan zamanında başlamıştır.

İkinci Dünya Savaşı yıllarında Almanya'nın Ankara Büyükelçisi olan eski Şansölye Franz von Papen, o sırada Sovyetler Birliği ile anlaşmak üzere bulunan Almanya'nın Ruslara en fazla ne verilebileceğini öğrenmek istediğini, kendisinin bu konuda Hitler'e şunları söylediğini yazmaktadır:

“ Montreux Sözleşmesinin zorla değiştirilmesine kalkışılması Türkiye için savaşmak anlamına gelir. Türklerin Boğazlara ilişkin görüşlerini tarihi açıdan anlattım. Çanakkale Boğazının 1356'da (İstanbul'un fethinden yüz yıl önce), İstanbul Boğazının da 1393'de Yıldırım Beyazıt zamanında Türk egemenliğine girdiğini belirttim. Rusların Boğazları açmak ve Rus toprağı yapmak istediklerini, bunun tüm Rus hükümetlerinin hedefi olduğunu, Karadeniz'i bir Rus gölü haline çevirmek ve ayrıca bir Akdeniz devleti olmak istediklerini, böyle bir gelişme halinde Rusların Ankara, Bursa ve İzmir'e saatler içinde ulaşabilecekleri dikkate alınırsa bunun anlamının anlaşılabilirliğini vurguladım.”<sup>2</sup>

Von Papen, Hitler'in bir tarih bilincine sahip olduğunu ve daha sonra Rusya'ya karşı “Barbarossa Harekâtı”nı başlattığını eklemektedir.

İstanbul'un fethi aynı zamanda bir deniz savaşı olmuştur. Atatürk bu konuda şunları söylemiştir: “İstanbul'un fethi hâdisesini mütalaa ederken, diyenler vardır ki: Bizanslılar Türklerden daha medeni idiler, fakat Türklerin harsı kuvvetli olduğu için galip ve muvaffak oldular. İstanbul'u zapteden Türkler devlet hayatında elbette Bizans imparatorluğundan çok yüksekti. Türklerin İstanbul'un fethinde inşa ettiği gemiler, toplar ve her nevi vasıtalar, gösterdikleri fen iktidarı, bilhassa koca bir donanmayı Dolmabahçe'den Haliç'e nakletmek dehası, daha önce Boğaziçinde inşa ettikleri kaleler, aldıkları

---

<sup>1</sup> Cem Gürdeniz, Mavi Uygarlık Türkiye Denizcileşmelidir, Kırmızı Kedi Yayınları, İstanbul, 2015, ss. 220-222.

<sup>2</sup> Franz von Papen, Der Wahrheit eine Gasse, Paul List Verlag, München, 1953, s. 529.

tedbirler Bizans'ı zapteden Türklerin fikir ve fen âleminde ne kadar ileri olduklarının yüksek şahitleridir. ‘’<sup>3</sup>

Osmanlı Devleti denizciliğe önem vermiş ve Akdeniz'i Türk gölü haline dönüştürmüştür. Osmanlı donanması birkaç yüzyıl Akdeniz'de başarılar kazanmış, Cezayir, Tunus ve Traplusgarp'ın İspanyol kolonisi olmalarını engellemiş ve bu ülkelere ulusal kimliklerini kazandırmıştır.

İslam dünyasının denizciliğe önemli katkıları olmuştur. Hazreti Ömer zamanından itibaren Arapların denizcilikte değerli katkıları olduğu, denizcilikte kullanılan astronomik ölçümlerde yararlanılan usturlap (astrolabe) ile Çinliler tarafından keşfedilen pusula gibi birçok aletin daha sonra Avrupalılara aktarıldığı bilinmektedir. Müslümanların ve özellikle Türklerin denizcilik etkinlikleri hakkında Xavier de Planhol, ‘L'İslam et la Mer’ (İslam ve Deniz) başlıklı hacimli yapıtında ayrıntılı bilgiler vermektedir.<sup>4</sup>

Osmanlı Devleti Duraklama ve Gerileme devrine kadar özellikle Akdeniz'de büyük başarılar elde etmiş ve önemli denizciler yetiştirmiştir. Bu denizcilerden Barbaros Hayrettin Paşa, Kemal Reis, Turgut Reis, Kılıç Ali Paşa, Piri Reis, Piyale Paşa, Sinan Paşa, Seydi Ali Reis, Koca Murat Reis ilk akla gelenler arasındadır.

1493 yılında Kemal Reis Sultan II. Beyazıt'ın emri ile İspanya'dan kovulan Yahudileri kurtarmış ve Osmanlı Devleti onları Kuzey Afrika ile Selanik ve İzmir gibi kentlere yerleştirmiştir. Bu gelişme tarihte Türklerle Yahudilerin dostluk ilişkilerine büyük katkıda bulunmuştur. Bu olayın Türk dış politikası üzerindeki olumlu etkileri ileriki dönemlerde görülecektir. Nitekim ABD'deki Yahudi lobisi Türkiye'ye her zaman yardımcı olmuş ve Kıbrıs Barış Harekâtından sonra ABD'nin uyguladığı ambargonun kaldırılmasında Amerikan Kongresinde etkin rol oynamıştır.

Kanuni Sultan Süleyman ile Fransa Kralı I. François arasındaki ittifak ve dostluk dolayısıyla Osmanlı Donanmasının Fransa'ya yardım etmek ve Fransa'nın düşmanlarına gözdağı vermek üzere 1544 yılında Toulon limanında kışı geçirmiş olduğu da anımsanacaktır.

---

<sup>3</sup> Prof. Dr. Afetinan, Atatürk Hakkında Hâtıralar ve Belgeler, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1981, ss. 278-279.

<sup>4</sup> Xavier de Planhol, L'İslam et la Mer, La Mosquée et le Matelot, VIIe-XXe Siècle, Librairie Académique Perrin, Paris, 2000.

Osmanlı Devletinin deniz seferleri ve denizciler hakkında Kâtip Çelebi ‘‘Tuhfetü’l-Kibar fi Esfari’l Bihar’’ (Deniz Savaşları hakkında Büyüklere Armağan) başlıklı yapıtında ayrıntılı bilgiler vermektedir. <sup>5</sup>

2009 yılı, Birleşmiş Milletler Eğitim, Kültür ve Bilim Teşkilatı (UNESCO) tarafından 400. doğum yılı dolayısıyla ‘‘Kâtip Çelebi Yılı’’ olarak kabul ve ilan edilmiştir. Kâtip Çelebi, felsefe, astronomi, coğrafya, musiki, tıp ve matematik alanında eserler yazmıştır. <sup>6</sup>

Avrupa’nın, deniz gücünü Osmanlı Devleti üzerinde dış politikada nasıl bir baskı aracı olarak kullandığını belirtmek üzere Osmanlı Donanmasının baskın sonucu dört kez yakılmış olduğunu vurgulamak gerekmektedir:

**-İnebahtı (Lépante) Deniz Savaşı, 1571:** Kıbrıs’ın Osmanlı Devleti tarafından alınmasından sonra Haçlı Donanmasının Osmanlı Donanmasını yenerek büyük kayıplara uğratmasıdır. Osmanlı Devletinin Yükselme döneminde olmuştur.

**-Çeşme Deniz Savaşı, 1770:** 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında Rusların Çeşme açıklarında Osmanlı Donanmasını tamamen yakmaları ile sonuçlanmıştır.

**-Navarin Deniz Savaşı, 1827;** Yunan bağımsızlık savaşı sırasında İngiliz, Fransız ve Rus Donanmalarının Osmanlı ve Mısır donanmalarını baskın sonucu yok etme girişimi olup Osmanlılar Navarin faciası olarak nitelendirmiştir.

**-Sinop Baskını, 1853:** Kırım Savaşı sırasında Ruslar, Sinop’ta bulunan Osmanlı Donanmasına ağır bir darbe indirmiştir.

Değinilen bu baskınlar, deniz kuvvetlerinin, savaşta dış politika hedefleri doğrultusunda nasıl etkili bir güç olarak kullanıldığını bütün açıklığı ile göstermektedir.

İnebahtı baskınından hemen önce aynı yıl 1571 de Osmanlı Devleti Kıbrıs’ı fethetmişti. İnebahtı bir bakıma Kıbrıs’ın intikamının alınması anlamına geliyordu. İnebahtı ile Türklerin yenilmezliği efsanesi de yıkılmış oluyordu.

---

<sup>5</sup> Kâtip Çelebi, Tuhfet’il-Kibar fi Esfar’il Bihar, Başbakanlık Kültür Müsteşarlığı, 1000 Temel Eser Yayınları, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1973.

<sup>6</sup> Bekir Karlığa-Mustafa Kaçar; Doğumunun 400. Yıl Dönümünde Kâtip Çelebi, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2009.

Denizlerde kuvvetli olmak ulusal egemenlik ve güvenlik bakımından kuşkusuz büyük önem taşımaktadır. Osmanlı Devletine yönelik tüm düşmanca saldırıların denizden geldiğini anımsamakta yarar vardır.

Ancak yükselme döneminde Osmanlı Devletinin güçlü deniz gücüne sahip olmasına karşın deniz ticaret filosu alanında aynı güce sahip olmadığını gözlemliyoruz. Bunun sebebi de ticaret etkinliklerinin genellikle azınlıklara ve yabancılara bırakılmış olmasıdır. Bu hatanın Osmanlı Devletinin daha da gerileyerek sonunun gelmesinde ciddi katkısı olduğu kuşkusuzdur.

Tekrar geriye dönersek, tarih kitaplarında 1571 yılında Kıbrıs'ın fethedilmesinin sebeplerinin, şarap içmeyi seven Sultan II. Selim'in Kıbrıs'ın güzel şarapları olduğunu duyması ve Osmanlı Sarayında etkili olan Yahudi tüccarların Kıbrıs'ın fethi fikrini ticari çıkarları için Osmanlı Devletine telkin etmeleri ile açıklandığı gözlemlenmektedir. Oysa bunların gerçeği yansıtmadığı kuşkusuzdur. Nitekim Fransız filozofu Voltaire, Kıbrıs'ın zaptedilmesinin Anadolu'nun sahipleri için zorunluluk haline geldiğini, ne şarap için ne de Yahudi tüccarların hatırı için böyle bir girişimde bulunulmuş olamayacağını vurgulamıştır.<sup>7</sup> Voltaire, ayrıca, Osmanlı padişahlarını despot saymanın yanlış olduğunu, ciddi bir devlet yönetiminin mevcut bulunduğunu ve kararların keyfi biçimde alınmadığını, yöneticilerin sıkı bir danışma mekanizmasına sahip olduğunu yazmıştır.<sup>8</sup> Bu bilgilerden, 1517 yılında Mısır'ı fetheden Osmanlı Devletinin tamamen stratejik açıdan yaptığı değerlendirme ile dış politikasının bir hedefi olarak Kıbrıs'ı almış olduğu açık biçimde görülmektedir. Zira Mısır ve Suriye'ye yerleşen Osmanlı Devletinin Kıbrıs'ı fethetmesi bir zaruret halini almıştı.<sup>9</sup>

Osmanlı Devleti Akdeniz'de askeri güç olarak doruk noktasına çıkmış ise de Okyanuslara açılmamış, coğrafi keşiflerin başlaması ile Avrupalıların, Portekiz, İspanya, Hollanda, Fransa ve İngiltere'nin okyanuslar ötesi seferlere çıkması ve dünyanın çeşitli bölgelerine egemen olması karşısında seyirci kalmıştır. Bunun sebeplerine ayrıca değinilecektir. Ancak bundan önce özel bir anlam taşıyan Hint Deniz Seferlerinden (1538-1553) söz etmek yararlı olacaktır.

---

<sup>7</sup> Voltaire, Oeuvres de Voltaire, Tome XVII, Essai sur les Moeurs et l'Esprit des Nations (Milletlerin Töreleri ve Zihniyeti üzerine Deneme), Chez Lefèvre Libraire, Paris, 1829, ss. 499-500.

<sup>8</sup> Voltaire, Oeuvres de Voltaire, Tome XVI, Essai sur les Moeurs et l'Esprit des Nations (Milletlerin Töreleri ve Zihniyeti üzerine Deneme), Chez Lefèvre Libraire, Paris, 1829, ss. 505-507.

<sup>9</sup> Ord. Prof. İ. Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, III/1, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1995, ss.10-11.

Portekizlilerin Bartolomeo Dias ve Vasco da Gama ile Ümit burnunu dolaşip Asya'nın derinliklerine ulaşmaları üzerine Hindistan'dan gelen başvurulardan sonra Osmanlı Devleti Hint Deniz Seferlerini düzenlemiş ve Portekizliler ile çeşitli deniz savaşları yapılmıştır. Ancak Portekiz'in Doğu Afrika'da ve Asya'da etkin olmasının ve sömürgeler elde etmesinin önüne geçilememiştir. Bu seferlerde, Hadım Süleyman Paşa, Piri Reis, Murat Reis ve Seydi Ali Reis önemli roller üstlenmiştir. Osmanlı Devleti bu seferleri düzenlerken, Portekizlilerin Hindistan ve Kızıl Denizde serbest ticaret açısından tehdit oluşturmalarını, Nil vadisinden gelen ürünlerin ve Habeşistan kaynaklı altınların Osmanlı Devletine gelmesinin engellenmesini de dikkate almıştır.<sup>10</sup>

Belirtildiği gibi Osmanlı Devleti Portekiz'in Asya'ya doğru ilerleyişine engel olamamıştır. Bunun sebebi de Osmanlı gemilerinin Akdeniz koşullarına uygun biçimde inşa edilmiş olması, alçak bordalara sahip bulunması ve Okyanus koşullarına uygun olmamasıdır.

Gemi inşa tekniği açısından Osmanlı gemileri hafif, manevra kabiliyeti yüksek, kıyı savunmasında etkili kadirgalardan oluşurken, Portekiz gemileri Okyanus koşullarına uygun büyük yelkenli gemilerden oluşuyordu.<sup>11</sup>

Gerçekten de XV. Yüzyılda Portekiz Prensi Denizci Henrique (Henry the Navigator) Portekiz'in denizcilikte ve gemi inşa sanayisinde önemli atılımlar gerçekleştirmesine ciddi katkılarda bulunmuştur. Portekiz dönemin en gelişmiş teknolojiye sahip, yüksek bordalı ahşap ve yelkenli, okyanus koşullarına dayanıklı gemiler inşa etmiştir.

Hint deniz seferlerine katılan Piri Reis, Portekizlilerin Basra Körfezini kapatmak istediğini görünce mahsur kalmak istemeyerek Hürmüz boğazından geçip üç kadirga ile denize açılmış, gerek asker gerek diğer gemiler Basra'dan çıkmamışlardı. Piri Reis Süveyş'e gelince durum İstanbul'a yazılmış ve suçlu bulunan Piri Reis başı kesilerek Mısır'da idam edilmiştir.<sup>12</sup>

Bu bağlamda Hint Deniz seferlerine katılan iki amiralimizin, Piri Reis ve Seydi Ali Reis'in bilim ve edebiyat alanında önemli kişilikler olduklarını da belirtmeliyiz,

---

<sup>10</sup> André Clot, Soliman le Magnifique, Librairie Arthème Fayard, Paris, 1983, s. 242.

<sup>11</sup> André Clot, Soliman le Magnifique, Librairie Arthème Fayard, Paris, 1983, s. 242.

<sup>12</sup> Ord. Prof. İ. Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, II, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1995, s.398.

Piri Reis'in denizcilik ile ilgili "Kitab-ı Bahriye" kitabı önemlidir.<sup>13</sup> Piri Reis bu kitabında Akdeniz'i anlatmıştır. Bu konuda İslamların başka kitabı olmadığından denizde gezenler ona başvurmuşlardır.<sup>14</sup>

Piri Reis'in dünya çapında tanınmasına yol açan haritacılığıdır. Özellikle 1513 yılında yaptığı, Batı Afrika ve Amerika kıyılarını gösteren harita günümüzde hayranlık uyandırmıştır. Haritanın modern bilimsel verilerle uyum göstermesi ve doğruluğu Piri Reis'in bir Amiral olarak değerinin uluslararası düzeyde anlaşılmasına yol açmıştır.<sup>15</sup>

Nitekim Piri Reis'in haritasının 500. yılı dolayısıyla 2013 yılı Birleşmiş Milletler Bilim, Kültür ve Eğitim Teşkilatı (UNESCO) tarafından Piri Reis'i Anma Yılı olarak ilan edilmiştir.

Yine Hint deniz seferlerine katılan Seydi Ali Reis yalnızca bir amiral değil aynı zamanda bilim adamı, astronom ve edebiyatçıdır. Onun deniz astronomisi ve coğrafya alanında birçok yapıtı bulunmaktadır. Süveyş kaptanlığına atanan Seydi Ali Reis'in gemileri fırtınaya tutulduğu için Hint kıyılarına sürüklenmiş ve kendisi 3 yıl süren bir yolculuktan sonra kara yolu ile Maverünnehir-Harzem-Horasan-İran üzerinden İstanbul'a dönmüştür. Seydi Ali Reis'in söz konusu seyahatine ilişkin anıları Osmanlı İmparatorluğunda pek rastlanmayan seyahatname (gezi notları) türünün ilk büyük örneklerinden biri olmuştur. Mir'atü'l Memalik (Ülkelerin Aynası) başlıklı eser bu bakımdan önem taşımaktadır.<sup>16</sup>

Söz konusu kitabı Fransızcaya çevirerek yayınlayan Türkolog Jean-Louis Bacqué Grammont yazdığı önsözde, " Seyyidî Alî Reîs'in önemli bir bilgin, edebiyatçı ve şair olduğunu" kaydettikten sonra, kendisinin de kitabında belirttiği gibi, Babür Devleti Hükümdarı Hümayun Şah'ı, Özbek Sultanı Ahmet Burak Han'ı, İran Safevi Hükümdarı Şah Tahmasp'ı ve Osmanlı Padişahı

---

<sup>13</sup> Piri Reis, Kitab-ı Bahriye, Boyut Yayıncılık, İstanbul. Ayrıca, "Kitab-ı Bahriye Denizcilik Kitabı", Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul.

<sup>14</sup> Kâtip Çelebi, Tuhfet'il-Kibar fi Esfar'il Bihar, Başbakanlık Kültür Müsteşarlığı, 1000 Temel Eser Yayınları, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1973, s. 90.

<sup>15</sup> Prof. Dr Afetinan; Life and Works of Pirî Reis, The Oldest Map of America, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2008.

<sup>16</sup> Şerafettin Turan, Türk Kültür Tarihi Türk Kültüründen Türkiye Kültürüne ve Evrenselliğe, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2010, ss. 178-180.

Kanunî Sultan Süleyman'ı bizzat görüp yakından tanıyan ender bir kişi olduğunu da vurgulamaktadır.<sup>17</sup>

Tüm bu bilgiler Osmanlı Devletinin gerek askeri açıdan gerek bilimsel olarak denizcilikte önemli bir düzeye erişmiş olduğunu göstermektedir. Bu durum Osmanlıların uluslararası politikadaki gücüne kuşkusuz önemli katkılarda bulunmuştur.

Osmanlı Devletinde denizciliğin gerileme dönemine girmesi, kuşkusuz, tarihi süreç içerisinde Batı'da gözlemlenen gelişmeleri izleyememesinden kaynaklanmıştır. Bu olgu bir bütün olarak Osmanlı Devletinin çökmesine sebep olacak yolu da hazırlamıştır.

Coğrafi keşiflerin ardından Avrupa'da gözlemlenen gelişme sürecini Rönesans, Reform, Aydınlanma Çağı, Sanayi Devrimi, Bilim Devrimi, Büyük Fransız devrimi olarak kronolojik çerçeve içerisinde açıklamak gerekmektedir. Bu süreç, bu gelişmeye ayak uyduramayan Osmanlı Devletinin gerilemesine ve çöküntüye doğru hızla yol almasına neden olmuştur. Aslında Rönesans'ın pırıltıları ve etkilerinin daha Fatih Sultan Mehmet döneminde gözlemlendiği bilinmektedir. Osmanlı devleti barut ve top teknolojisi ile Batı'ya oranla mevcut üstünlüğünü yitirmiştir. Batı'nın Reform süreciyle dini bağnazlıktan kurtulması ve mezhep çatışması niteliğindeki 30 yıl savaşlarının ardından yapılan 1648 Vestfalya Barışı ile dini temelden uzaklaşan milli devletler aşamasına girerek uluslararası düzenin temel ilkelerini saptadığı dönemde bu gelişme kavranamamış, Osmanlı Devletinde eğitimde ve devlet yaşamında reformlar yapılması sürecine bir türlü girilememiştir.

Bir başka önemli nokta da Batı'da kökten değişikliklerin yaşandığı bir zamanda Osmanlı Devletinde tam tersine gelişmeler olmasıdır. Osmanlı Devleti Yavuz Sultan Selim zamanında İran ile Sünnilik ve Şiilik kapsamında bir mücadeleye girişmiş, 1517 yılında Yavuz Sultan Selim, Mısır'ı fethetmesi ile yalnızca Halife unvanını almamış, bu gelişme, Batı'daki sürecin tam aksine devlette din etkisinin, skolastik ve dogmatik görüşlerin daha da artmasına yol açmıştır.

Osmanlı Devleti, bu süreç içerisinde, kadirga-karavela (caravel)-kalyon-buharlı gemi-dizel veya benzin ile çalışan motorlu gemi-denizaltı-zırhlı savaş

---

<sup>17</sup> Seyyidî Alî Reîs, Le Miroir des Pays, Une anabase ottomane à travers l'Inde et l'Asie Centrale, Sindbad Actes Sud, Arles, 199, ss. 9-35.



gemisi şeklinde beliren gemi inşa teknolojisindeki evrimi izleyememiştir. Bunda kuşkusuz sanayileşmenin gerçekleşmemiş olması temel rolü oynamıştır.

Tüm bu gelişmeler, bilim ve teknolojide ilerleme sağlanamadığından, gerilemeye yol açmıştır. Bu kapsamda Atatürk'ün şu sözleri çok anlamlıdır:

‘... medeniyetin kudret ve yüceliği karşısında çağdışı kalmış zihniyetlerle, ilkel, boş inançlarla yürümeye çalışan milletler, yok olmaya, hiç olmazsa esir olmaya ve aşağılanmaya mahkûmdurlar. ‘<sup>18</sup>

Atatürk'ün bu teşhisi kuşkusuz doğrudur ve geçerliliği kanıtlanmıştır.. Osmanlı Devletinin son döneminde yaşanan Osmanlı aydınlanması, Atatürk'ün zamanında tam anlamıyla gerçekleşmiştir. Osmanlı Devleti yarı sömürge konumuna indirgenmiş iken Türkiye böyle bir kaderden kurtulabilmiştir. Ancak günümüzde de çeşitli nedenlerle İslam Dünyasının bu gerçeği kavramaktan ne yazık ki uzak olduğunu gözlemlemekteyiz.

Gerileme süreci ve denizciliğin de bu kapsamda etkisiz kalması sonucu, Balkan Savaşlarında, Haliç'te çürümeye terk edilmiş donanması ile denizde etkisi olmayan Osmanlı Devletinin düştüğü bu güçsüz durumun etkileri Birinci Dünya Savaşına da yansımıştır.

Avrupa'nın büyük devletlerine mensup donanmaların saldırıları Çanakkale'de durdurulabilmiştir.

Güçlü bir deniz kuvvetine sahip olmayan bir ülkenin adalarını ve kıyılarını savunamaması kuşkusuz dış politika hedefleri açısından onu korumasız bir konuma sürüklemiştir.

Cumhuriyet döneminde denizciliğe önem verilmeye başlanmıştır. Lozan Antlaşmasında Boğazlar bölgesinde egemenlik haklarımıza getirilen kısıtlamalar açısından bu duruma çözüm getirilmesi için gayret sarf edilmiş ve 1936 yılında imzalanan Montreux Sözleşmesi ile Boğazlar bölgesinin askerden arındırılmış statüsüne ve uluslararası Boğazlar Komisyonunun varlığına son verilerek tam egemenliğimiz sağlanmıştır.

Yine Atatürk'ün önem verdiği bir konu olan Hatay sorunu 1938 yılında çözüme kavuşturulmuştur. Hatay'ın bir Türk yurdu olmasının yanı sıra sınırlarımız dışında kalması halinde İskenderun körfezinin büyük bir bölümünün

---

<sup>18</sup> Metin Özata, Atatürk, Bilim ve Üniversite, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara, 2007, ss. 3-4.

elimizden çıkması anlamına geleceğinden böyle bir durumun Doğu Akdeniz'deki konumumuzu bir hayli zayıflatmış olacağı kuşkusuz idi.

İkinci Dünya Savaşının ertesinde Sovyetler Birliği'nin tarihi emelleri çerçevesinde Boğazlarda üs elde etme ve Kars ile Ardahan'ın verilmesi talebine Türkiye bütün gücü ile direnmiştir. Stalin'in ölümünden sonra 1953 yılında Dışişleri Bakanı Molotov Moskova Büyükelçimiz Faik Hozar'a yazılı bir resmi Deklarasyon vererek Sovyetler Birliği'nin bu taleplerinden vazgeçtiğini resmen bildirmiştir.

Ege sorunları bağlamında Yunanistan'ın istismar ettiği iki konuda da bilgi sunmak yararlı olacaktır.

Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras TBMM'de "1924 Lozan mukavelesi ile gayri askeri hale ifrağ edilmiş olan komşumuz ve dostumuz Yunanistan'a aid Limni ve Samotra adalarına dair olan hüküm de Montreux mukavelesi ile kalkmış oluyor demektir ki bundan da ayrıca memnunuz" şeklinde bir ifade kullanmıştır. Türkiye ve Yunanistan arasındaki dostluk ilişkilerinden kaynaklanan duygularla ve İkinci Dünya Savaşı öncesi başka ülkelerden gelebilecek tehditler için kullanılmış bu ifadelerin, ne yazık ki, anlaşmalara aykırı olarak Ege adalarını silahlandıran Yunanistan tarafından Türkiye aleyhinde sürekli biçimde kullanıldığı gözlemlenmektedir.

Öte yandan Ege Denizi üzerindeki FIR (Flight Information Region-Uçuş Bilgi Bölgesi) sorumluluğunun Türkiye'nin o zamanki teknik olanakları yeterli olmadığından, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) çerçevesinde 1950 yılında Yunanistan'a verilmiş olması Yunan Hükümetlerince istismar edilmiş, bu teknik havacılık hizmetinin tüm Ege Denizi üzerinde Yunanistan'a hükümranlık hakkı verdiği şeklinde yorumlanmıştır.

Kıbrıs üzerindeki haklarımızın savunulması, Türkiye'nin Akdeniz'den dışlanmasına yol açacak bir çözüme tüm gücümüzle direnilmesi yaşamsal bir nitelik taşımaktadır. Bu kapsamda KKTC'nin kurucu Cumhurbaşkanı ve ulusal kahraman Rauf R. Denktaş'ın "Kıbrıs Girit Olmasın" özdeyişini akıllardan çıkarmamak gerekmektedir.

Ege sorunları, Kıbrıs ve Doğu Akdeniz'deki egemenlik haklarımız bakımından güçlü bir donanmaya ve deniz ticaret filosuna sahip olmamız ve denizciliğe büyük önem vermemiz zorunludur. Bu durum Türk dış politikasının öncelikleri ve temel hedefleri açısından da yaşamsaldır. Kıta sahanlığı ve

münhasır ekonomik bölgede bulunan, balıkçılık dâhil, hidro-karbon yatakları üzerindeki tüm haklarımızın korunması Türkiye'nin temel çıkarları ve geleceği açısından zorunludur.

Türkiye Ege denizinin bir Yunan gölü haline getirilmesini ve Doğu Akdeniz'de Antalya Körfezine hapsedilmeyi asla kabul edemez.

Balyoz ve Ergenekon kumpaslarının açıkça gösterdiği üzere, özellikle deniz ve hava kuvvetlerimizin komuta kademelerinin güçsüz duruma düşürülmek istenmesi düşmanlarımızın emellerini gözler önüne sermiştir.

Tüm bu gerçekler denizciliğin Türk dış politikasının temel hedefleri ve Türkiye'nin çıkarları açısından ne kadar yaşamsal olduğunu göstermektedir.