



İKİNCİ DÜNYA SAVAŞINA KADAR TÜRK BOĞAZLARI JEOPOLİTİĞİ

Furkan KAYA*

ÖZ

Türk Boğazları, dünya tarihi boyunca birçok kudretli devletin kontrolünde kalmış, Asya ve Avrupa kıtalarını fiziken ayıran fakat politik olarak birleştiren önemli suyollarından biri olmuştur. Boğazların kontrolü üzerinden İstanbul'a sahip olmak, dönemin en güçlü devletlerinin nihai hedefiydi. Kuşkusuz bu değeri sağlayan onun eşsiz jeopolitik konumudur. 1453 yılında İstanbul'un fethi ile 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasına kadar olan zamanda Boğazlar, Marmara Denizi ve Karadeniz'in Türk hâkimiyetinde olması, bu dönemde Osmanlı Devletinin bir cihan imparatorluğu olmasında büyük katkı sağlamıştı. Osmanlı'nın yıkılış sürecine girmesinin ve 1914 yılında Birinci Dünya Savaşının başlamasının en önemli sebeplerinden biri, işgalci güçlerin Boğazlara sahip olma istekleriydi. Osmanlı Devletine dayatılan Sevr Antlaşmasını reddeden yeni Türkiye, Kurtuluş Savaşı zaferiyle imzalanan Lozan Barış Antlaşmasıyla, Misak-ı Milli hedeflerinin önemli bir kısmına ulaşmıştı. Fakat Antlaşma içerisindeki Boğazlar Sözleşmesi ile Türk Boğazlarının uluslararası bir komisyon tarafından idare edilecek olması, Türkiye'nin ulusal egemenliği açısından büyük sorundu. Neticede Türkiye'nin büyük diplomatik mesaisi sonrası 1936 yılında toplanan Montrö Konferansı'nda imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazların yeniden Türk egemenliği altına alınması sağlanmış, 1939 yılında başlayan İkinci Dünya Savaşında Türkiye, Boğazların kendi egemenliği altında bulunması sayesinde savaş süresince işgal edilmesinin önüne geçilmiştir. Türkiye'nin savaş süresince taraflar arasında denge politikasını başarıyla götürmesi ve savaş dışı kalmasında Boğazların payı büyüktür.

Anahtar Kelimeler: Türk Boğazları, Osmanlı Devleti, Türkiye, Atatürk, Lozan Barış Antlaşması, Montrö Boğazlar Sözleşmesi.

GEOPOLITICS OF THE TURKISH STRAITS UNTIL THE SECOND WORLD WAR

ABSTRACT

Throughout world history, the Turkish Straits have fallen under the control of many a powerful state. They moreover are significant in that they physically separate Asia from Europe whilst conversely politically uniting them. Controlling Istanbul through by taking control over the Turkish Straits has been ultimate political dream of countless nations due to its unique geopolitical position. The Turkish domination of the Turkish Straits as well as the Marmara and Black Seas during both the conquest of Istanbul in 1453 and the Treaty of Kucuk Kaynarca in 1774 contributed greatly to the Ottoman State becoming a world empire. One of the most important reasons behind the collapse of the Ottoman Empire and the break out of First World War (in 1914) was the desire of occupying forces to acquire the Turkish Straits. The new Turkey rejected the Treaty of Serves that had been imposed on the Ottoman State. In doing so, it reached a significant number of its National Pact goals upon signing the Lausanne Peace Treaty after it won the [Turkish] War of Independence. However, the idea of an international commission with the Treaty would manage the Turkish Straits posed threatened Turkey's national sovereignty. Hence, following the Montreux Convention in 1936 (a great diplomatic mission in Turkey), the Turkish Straits was taken (back) under Turkish sovereignty. In doing so, this also forbade anyone from occupying Turkey during the Second World War. The Turkish Straits have played a key role in Turkey's success in pursuing a policy of balance between warring states and staying out of the war.

Keywords: Turkish Straits, Ottoman Empire, Turkey, Ataturk, Lausanne Peace Treaty, Montreux Convention Regading of the Regime of the Straits.

Araştırma Makalesi

Makale Gönderim Tarihi: 12.07.2021; Yayına Kabul Tarihi: 20.08.2021

* Dr. Öğr. Üyesi, Yeditepe Üniversitesi, Tarih Bölümü, İSTANBUL; ORCID: 0000-0001-7332-1276, E-posta: kayafurkan@gmail.com

Giriş

Devletlerin takip edecekleri politika, coğrafyalarında gizlidir. Fakat esasında bu güçle ilgili bir husustur. Çoğu zaman masum olduğu düşünülse de, dünya coğrafyası doğanın bir ürünü değil, rakip otoriteler arasında işgal ve yönetme gücü üzerindeki mücadele tarihlerinin bir ürünüdür. Ülkelerin geleceklerini etkileyen en önemli faktörlerden birisi de yaşadığı coğrafyanın özellikleridir. Önemli kara parçaları tarih boyunca büyük güçlerin hâkimiyet alanı içinde olmuştur. Kadim Anadolu yarımadası dünya tarihi boyunca bu büyük mücadele sahne olmuş, bilhassa boğazların hâkimiyeti meselesi büyük güçlerin politikalarının şekillenmesinde önemli rol oynamıştır. Anadolu yarımadasını diğer kara parçalarından ayıran en temel özelliği Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının düğümlendiği jeostratejik yapısından kaynaklanmaktadır. Bu bağlamda İstanbul ve Çanakkale boğazları, “Anadolu kilidinin” altın anahtarıdır. Coğrafi keşiflerin ardından sanayi devrimi ile beraber ortaya çıkan “dünya hâkimiyeti” kavramının başlıca önceliği “boğazlara hâkimiyet” politikası olmuştur. Türk Boğazları üzerine emelleri olan bazı düşünür ve devlet adamlarının sözleri dikkate değerdir. Boğazlar hakkında Rus düşünür Goryanof şöyle diyordu: “Boğazlar kimin elindedir?” Sorbon üniversitesinin hocalarından Renovin: “Akdeniz, ılık denize çıkmak meselesi herhangi bir Rus hükümeti için geçici bir amaç değildir ve olamaz. Onun önüne bu temelli meseleyi her lahza koyan coğrafi şartlardır.”, Rus Dışişleri Hal Komiseri yardımcısı Çiçerin ise Lozan’da Boğazların Rusya için hayati önemi bulunduğunu, Rus diplomat Litvinof ise Montrö Konferansında “Boğazların Rusya’nın hayat damarı” olduğunu ifade etmişti (Birsell, 1948, s. 30).

17. yüzyıl ve bilhassa 18. yüzyıl içerisinde Türk boğazlarının jeopolitik önemi devletlerarası ilişkileri belirleyici önemli bir faktör özelliği kazanmıştı. Dünya hâkimiyetinin ancak Boğazlara sahip olmak ile mümkün olduğunu düşünen İngiltere, Fransa, Rusya ve Almanya politikalarını bu alana yoğunlaştırmışlardı. Osmanlı Devleti’nin Birinci Dünya Savaşından yenilgiyle ayrılmasından sonra 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Ateşkes Anlaşması, boğazların açılmasını, Karadeniz’e serbest geçişi ve boğazlar üzerinde müttefiklerin işgalini kayıt altına almıştı. 20 Ekim 1920 tarihindeki Sevr Antlaşmasında boğazlar ile ilgili yer alan maddelerde, bayrak farkı olmaksızın, boğazlardan savaş ve ticaret gemilerinin serbestçe geçebilecekleri şekliyle düzenlenerek uluslararası bir nitelik kazanmıştı. Ayrıca Fransa, İngiltere ve İtalya’nın askerlerini konuşlandırabileceği Boğazların her iki yakası da silahsızlandırılmıştı. Neticede Sevr Antlaşması, boğazlar üzerindeki Türk hâkimiyetini ortadan kaldıran bir anlaşma metni olarak tarihteki yerini almıştı. 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Barış Antlaşmasına ek olarak “Boğazlar Sözleşmesine” göre, Boğazların idaresi uluslararası bir komisyona bırakılmış ve bazı yerleri silahtan arındırılmıştı. Bu durum Türkiye’nin boğazlardaki güvenliğini tehlikeye atıyor ve savaş durumunda Anadolu’nun işgalini kolaylaştırıyordu. İtalya’nın devlet başkanı Mussolini’nin “Mare Nostrum”, yani, “bizim deniz” politikası, Akdeniz’de savaş tehlikesini arttırması ve İngiltere’nin imparatorluk yolunun tehlikeye girmesini, Nazi Almanya’sının Versay Antlaşmasıyla askersizleştirilmiş olan Ren bölgesine asker sokması ve Japonya’nın Mançurya’yı istila etmesi nedeniyle Türkiye bu konjonktürü ulusal çıkarı adına kullanmayı başarmış ve 11 Nisan 1936’da bir çağrı yaparak Akdeniz’de barışın artık tehlikede olduğunu, dolayısıyla mevcut durumun değişmesi sebebiyle anlaşma hükümlerinin de değişmesi gerektiğini ortaya koyarak Lozan Boğazlar Sözleşmesini imzalayan devletlerle yeni bir konferansın toplanmasını sağlamıştı. Nihayetinde Montrö Boğazlar Sözleşmesi 20 Temmuz 1936’da imzalanarak Türkiye’nin elinden alınan hukuki hakları iade edilmiş, boğazlarda Türk hâkimiyeti ve egemenliği yeniden tesis edilmiştir. Lozan Antlaşması ile beraber Montrö Boğazlar Sözleşmesi karada ve denizde ulusal egemenliği sağlaması bakımından Türkiye’nin kurucu anlaşmalarından biri olarak ifade edilebilir.

Türk Boğazlarının Konumu ve Jeopolitik Önemi

Bir yarım ada ülkesi olan Türkiye, bu özel konumunun sağlamış olduğu avantaj ile Asya, Afrika ve Avrupa kıtaları arası geçiş yolu üzerinde olması ve Cebelitarık Boğazı sayesinde Atlas Okyanusuna, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusuna, Türk Boğazları vesilesi ile Akdeniz ve Karadeniz rotasıyla Avrasya ve Uzak Doğu'ya kadar uzanan stratejik güzergahın üzerinde yer almaktadır (Koday vd. 2017, s. 888) Adalar Denizi (Ege) ile Karadeniz arasındaki deniz yolu 275 km iken, bunun 31 km'sini İstanbul Boğazından oluşmaktadır. Boğazın en dar yeri 650 metre, en geniş yeri ise 4170 km'dir. Çanakkale Boğazının uzunluğu 61 km, en dar yeri 1200 metre ve en geniş yeri de 7400 metredir (Şahbaz, 2016, s. 189).

Tarihi perspektif içinde jeopolitik, uluslararası ilişkileri analiz ederken bu konu üzerine kuram ve düşünceleri dikkate alan bir düşünce sistemidir (Sempa, 2007, s. 3). En kısa ve yalın tanımla jeopolitik, coğrafyanın politik olarak yorumudur. Dünyadaki kara ve deniz alanlarının incelenmesi ve devletlerin bu perspektifte değerlendirilmesi jeopolitiğin çalışma alanı içindedir. Jeopolitikte kullanılan politika terimleri ise, doğrudan devlet yönetimi, devletin dış ilişkilerinin yönlendirilmesi ve güvenliğin sağlanması kapsamında anlaşılmaktadır. Diğer taraftan jeopolitik, coğrafi düşünceleri siyasi gelişmeler açısından uygular, coğrafyanın siyasi tarihe geçmişte, bugüne ve gelecekte ne ölçüde etki ettiğini incelerken, diğer yandan da neden bazı ülkelerin güçlü olduğunu, diğerlerinin neden aynı ölçüde güçlü olmadığını açıklar (Tarakçı, 2003, s. 32).



Harita 1: Türk Boğazlar Sistemi

Jeopolitik inceleme yapılırken, bölgenin coğrafi tanımının, çevre bölgelerle olan ilişkisini içermesi, bölgenin doğal kaynaklarını ve bölge içindeki politik birimlerinin belirtilmesi, bölgeye politik olarak şekil veren hadiselerin tarihi hikâyesini içermesi, bölgeye hâkim olan devletin jeopolitik çıkarlarının detaylı incelemesini vermesi ve incelemeyi gerçekleştiren ülke için açık, belirgin dış politika stratejileri önerilmelidir (Tezkan, 2015, s. 16-17). Ayrıca jeopolitik, devletin dış politikasında ve ulusal güvenliğin tesis edilmesinde meydana gelen günlük sorunlarla uğraşmaz, sadece birkaç hamle ötesini tahmin etmeye ve değerlendirmeye çalışırken, bu terim "Büyük Strateji" yerine de kullanılabilir.

İlk çağlardan bu yana denize yakın olabilmek veya kıyı sahibi olabilmek, güçlü bir ülke olmak için önemli şartlardan biridir. Çünkü dünya tarihindeki küresel güçlerin denizleri veya önemli su yollarını kontrol ettiği görülmektedir. Bu güce erişemeyen devletlerde er geç kuşatılarak ana karalarına hapsedilmiştir (Celerier, 1963, s. 32-37).

Ünlü Fransız tarihçi Rene Pinon 1928 yılında *Esprit International* dergisinde çıkan “Boğazlar Meselesinin Gelişimi” isimli makalesinde şöyle diyordu (Birsell, 1948, s. 32):

“İstanbul ve Boğazlar, Karadeniz’in ucunda hapsedilmiş olan Rusların gözlerini ve hırslarını durmadan çekmektedir. Rus milleti, elinden kaçırır gibi olduğu milli kaderini, hangi hükümet altında olursa olsun yarın ele alınca, ister Rusya harpten önce olduğu gibi tek devlet olsun yarın ele alınca, ister ayrı bir Ukrayna, ayrı bir Gürcistan bulunsun, kuzey milletleri, kendilerini, aydınlık adaların yıkadığı denize ulaştırın yola, petrol ve buğday yoluna karşı kayıtsız olamayacaklardır. Hukuk kaideleri değişebilir; kudret merkezlerini kader değiştirebilir; coğrafi kader devam eder.”

Avrupa’dan Asya’ya, Akdeniz’den Karadeniz’e giden kara ve deniz yolları Türk Boğazlarından geçmektedir. Boğazlar kıtaları ayırmaktan ziyade onları birleştirici bir su köprüsüdür. Tarihte Güneydoğu Avrupa’dan Anadolu’ya gerçekleşen büyük göçlerde hep bu rota kullanılmıştır. Bu bağlamda boğazlar üzerinden Milattan önce boğazlardan üzerinden Anadolu’ya geçen Hint-Avrupa menşeli Hitit (MÖ 20. yüzyıl), Frik (MÖ 1200), Kelt (MÖ 278) göçleri bulunmaktadır. Bunun yanında batıdan gelen istilacı güçlerde bu yolu kullanmışlardı. Greklerin, Çanakkale civarlarındaki saldırısı, MÖ 546-334 yıllarında Ortadoğu’da büyük imparatorluk kuran Perslerin, Büyük İskender’in Çanakkale boğazını MÖ 334 yılında büyük bir ordu ile geçmesi, Romalıların MÖ 189’da İstanbul boğazını kullanmaları, 1096 yılında Haçlı ordularının birinci ve ikinci seferlerinde İstanbul boğazından geçmeleri bunlardan başlıcalarıdır. Ayrıca İstanbul’da Haçlı işgali sonrası 1204-1261 yılları arasında yaşamış Latin İmparatorluğu da bu bağlamda değerlendirilebilir (Bıyıklıoğlu, 1937, s. 19).

Kadim tarihte “Boğazlar” genel adı, İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve arasında yer alan Marmara Denizi olarak değerlendirilmektedir. Örneğin, Cebelitarık, Tatrski, Magellan gibi bir boğazdan ifade edilirken zorunlu olarak isimleriyle ifade edilirken, İstanbul ve Çanakkale boğazları için ise sadece “Boğazlar” tabiri tercih edilmektedir. Bu tabirin nedeni Marmara denizi, Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının bütünlük oluşturmasıdır (Berber, 2006, s. 617). Boğazlar, Türk hâkimiyeti altına girmesinin ardından “Türk Boğazları” adını almıştır (Özersay, 1999, s. 19). Stratejik konumundan dolayı Türk boğazları, kıtalar arası geçişi sağlamış, tarih boyunca coğrafi sınırların kesişme noktası olmuş, devletlerin çıkarlarının çarpışma merkezi hâline gelerek yüzyıllar boyunca güç dengelerinin kaderini etkilemiştir. Dünya tarihinde her büyük devlet, Türk boğazları hâkimiyeti altına almak isteyerek, uluslararası ilişkilerde siyasi otoritesi tesis etmeye çalışmışlardır. Türk Boğazları, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı’nda birleşen uluslararası deniz seferlerine açık bir su yoludur. Karadeniz’i Adalar Denizine ve Akdeniz’e; Süveyş Kanalı ve Cebelitarık Boğazı yoluyla da okyanuslara bağlayan bu su yolu, konumu itibarıyla Marmara Denizi’nin özel yapısı nedeniyle diğer uluslararası boğazlara benzememektedir. İstanbul ve Çanakkale boğazları kıyılarının tamamı Türk toprakları ile çevrili ve tarihî olarak iç sular rejimine tâbi Marmara Denizi’nden geçer ve milli boğaz özelliğine sahiptir. Dolayısıyla Montrö antlaşması ile Boğazlar milletlerarası ulaşımda kullanılmaktadır (Duman, 2021). Marmara Denizi, iki boğazla Açık Denizlere bağlanan bir su alanıdır. Bu bağlamda Türkiye, 1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuku Konferansında, bir devletin egemenliği altında birden fazla boğazla Açık denize bağlanan denizlerin, tarihi ve coğrafi nedenlerle İç Sular rejimi uygulanması gerektiği görüşünü ortaya koymuştur (Official Records, 1958, s. 16).

Bugün Türk boğazlarının bir araya geldiği deniz ile kara parçaları arasında ulaşımın güvenli ve hızlı gerçekleşmesi değerlerini daha da arttırmaktadır. Boğazları birbirine bağladığı deniz alanları arasındaki ulaşım, güvenlik sorunlarının çözülmesiyle mümkün olduğunda sorunsuz gerçekleşmekte ve bugün Asya ve Avrupa arasındaki ulaşım deniz araçları ve köprü vasıtasıyla sağlanmaktadır (Karatekin, 2006, s. 18).

Boğazlarda Türk Egemenliği ve İkili Antlaşmalarla Düzenleme Dönemi

Boğazların ve bütün Ortadoğu ve Orta Avrupa'nın geleceği üzerinde büyük etkileri olan en büyük tarihi gelişme, 11. yüzyıldan bu yana Anadolu'ya yerleşen ve Türkleştiren Osmanlı Türklerinin 14. yüzyıl ortalarında Çanakkale Boğazının Anadolu yakasından, Gelibolu'dan Avrupa'ya geçişleriydi. Osmanlı devleti Fatih Sultan Mehmet ile 29 Mayıs 1453'te İstanbul'u fethederek Latin istilası ve iç karışıklıklar içindeki bu dünya başkentini yeniden kalkındırmaya başlamıştı. İstanbul'un fethedilmesiyle beraber Osmanlı Devleti, Avrupa'nın bütünleyici bir parçası ve Batı politikasının da ana aktörü hâline gelmişti. Ardından padişah Kanuni Sultan Süleyman döneminde Osmanlı devleti Hint denizinden Viyana önlerine, Hazar denizinden ve Volga'dan, Afrika Fas'a kadar uzanan Avrupa'nın en büyük devletini kurmasında İstanbul'a ve Boğazlara sahip olmasının etkisi oldukça büyüktü. I. Napolyon, "İstanbul'u eline geçirecek olan dünyanın hâkimi olacaktır." (Driault, 1921, s. 30) derken şüphesiz Boğazların yadsınamaz öneminin de üzerinde duruyordu. Çünkü İstanbul'a hükmeden boğazlara, boğazlara hükmeden de dünyaya hükmedecekti.

1475 ile 1800'lü yılların başına kadar süren Boğazların "mutlak kapalılık" ilkesine göre, 1356 yılında Süleyman Paşa'nın Çimenlikhisar kalesini fethetmesiyle Türkler Çanakkale Boğazının iki kıyısını, 1453 yılında İstanbul'un fethi ile İstanbul boğazının iki kıyısını, 1475 yılında Karadeniz'de bir ticaret kolonisi Kefe'nin ele geçirilmesiyle de Karadeniz'in bütün kıyıları fethetmişti. Azak denizi, Karadeniz ve Marmara denizi bu vesile ile birer iç deniz hâline gelmiş, Boğazlar da kapalı tutulmuştu. Ünlü Rus diplomat Frederick De Martens'e göre "Türkiye'nin Karadeniz'in bütün kıyılarına sahip olduğu zamanlarda bu boğazlardan gemi geçişini kendi keyfine göre düzenleme hakkı itiraz surette vardır." Boğazlarda kapalılık dönemi Çarlık Rusya'nın sıcak denizlere inme politikasının ana güzergâhından olan boğazlar üzerinde baskı kurmaya başlamış ve savaşmaktan da çekinmeyerek 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rusya Karadeniz'e yerleşmişti (Birsell, 1948, s. 33).

Boğazlara yeni statüsünü veren Londra Boğazlar Antlaşması, 13 Temmuz 1841'de Londra'da Osmanlı devleti, İngiltere, Rusya, Fransa, Avusturya ve Prusya'nın katılımıyla imzalandı. Buna göre, Türkiye barış zamanında Boğazları bütün devletlerin savaş gemilerine kapatacağı. Savaş zamanında ise Osmanlı devleti Boğazları menfaati bakımından uygun gördüğü devlet veya devletlerin savaş gemilerine açabilecekti. Böylece Rusya'nın Hünkar iskelesi antlaşması ile boğazlar üzerinde tek başına kontrolü durumu ortadan kalkıyordu (Kocabaş, 1989, s. 241). Bu anlaşma ile boğazlar tarafsızlaştırıldı. 1798 Rusya ile İttifak Anlaşması, 1809 yılında İngiltere ile imzalanan ikili anlaşma ve 1833 Hünkar İskelesi Antlaşmasıyla Boğazlardaki Türk hâkimiyeti iki taraflı antlaşmalarla tahdit edilmişti. 1841 Antlaşmasıyla, bu iki taraflılık çok taraflılık a dönüştürülerek, Boğazlardan geçiş, uluslararası şartlara bağlı hâle getiriliyor ve Türkiye'nin kontrolü iyice sınırlandırılıyordu (Kocabaş, 1994, s. 67).

Osmanlı Devleti, Londra Boğazlar Antlaşmasıyla ilk defa bir Avrupa devleti olarak görülüyor ve Rusya'dan gelebilecek tehditlere karşı güvence altına giriyordu. Rusya, herhangi bir zaman İstanbul ve Boğazlara tek başına sahip olmaya çalışırsa, İngiltere, Fransa, Avusturya ve Prusya'nın tepkisini üzerine çekecek, bu kolektif güvenlik İngiltere'ye yarıyordu (Clayton, 1971, s. 84).

21 Şubat 1914 tarihinde Çar III. Nikola'nın başkanlığında Boğazlar Meselesi değerlendirilerek, Rusya'nın İstanbul ve Boğazları ele geçirmesinin ancak bir savaş ile mümkün olabileceği kararına varmıştı (Gottlieb, 1957, s. 40). İngiltere, Fransa ve Rusya, Birinci Dünya savaşından önce, İstanbul ve Boğazlar işinde mutabakat sağlayamamışlardı. Rusya, küresel bir savaş veya kargaşa çıkmadan, İngiltere ve Fransa'nın, Boğazları kendisine bırakmayacağına inanıyordu. Birinci Dünya Savaşı başlayana kadar büyük

Avrupa devletlerinin Osmanlı Devleti ve Boğazlar meselesi üzerindeki bakış açılarına bakılacak olursa, Fransa yaklaşık bin yıldan beri kendisini Doğu'nun güçlü Hıristiyan devleti olarak görüyordu. Çünkü Fransa'nın başında bulunduğu Haçlı seferleri sırasında İstanbul'da Latin İmparatorluğu kurulmuştu (Bıyıklıoğlu, 1961, s. 82). Fransa'nın görüşlerine göre, Rusya, Bizans yolu üzerinde en fazla Fransa ile karşılaşmış ve Rusya'nın güney istikametine doğru kayması ve Boğazlara yerleşmesini önlemeye çalışan Fransa olmuştu (Davison, 1959, s. 28). Rus Çarlığı, Büyük Petro ve II. Katerina dönemlerinden itibaren Akdeniz'e, yani sıcak denizlere çıkabilmek için Boğazlara hâkim olmayı ulusal çıkarları bağlamında görmüştü. Rusya bir yandan Osmanlı Devleti içindeki Ortodokslar üzerinde himaye hakkı elde etmeye çalışırken, Boğazları ve İstanbul'u ele geçirmek ve bu kritik uluslararası ticaret yolu üzerine yerleşmek istiyordu. Boğazlar üzerinde Rusya'nın ikinci büyük güç olması dönemin emperyalist devletlerinden olan İngiltere'nin politik amaçlarından bağdaşmadığından, Rusya ve İngiltere arasında uzun yıllar boyunca Osmanlı Devleti, güç mücadelesinin yer aldığı bir konu oluştu.

Boğazların İngiltere'nin işgali altına girmemesi Rusya'nın esas hedeflerinden biriydi. Esasında Rusların, Boğazlarda Türk hâkimiyetini İngiliz kontrolüne tercih eden bir anlayış vardı. 21. yüzyılın sonlarına doğru Almanya'nın da doğu coğrafyasında çıkarlarının arttığı "Berlin-Bağdat Demiryolunun" inşa edilmesiyle açıkça görülüyordu. Birinci Dünya Savaşının öncesinde Osmanlı Devleti toprakları üzerinde isteklerini açıkça söyleyenler o dönemde Avrupa'nın altı büyük devleti olan İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya, Almanya ve İtalya'ydı. 2 Ağustos 1914'te Osmanlı Devletinin Almanya ile ittifaka girmesinden sonra Göben ve Breslau isimli iki Alman savaş gemisi 10 Ağustosta gelmesi (Kış, 2017, s. 68) sonrasında Alman Amiralisi Souchon komutasındaki Osmanlı donanmasının 29 Ekim 1914'te Karadeniz'deki Rus limanlarına saldırmasıyla Osmanlı Devleti fiilen İtilaf devletlerine karşı savaşa girmiş oldu (Tuna, 2014, s. 209-210). Jön Türklerin önemli isimlerinden Galip Vardar'a göre, Osmanlı'nın Birinci Dünya Savaşına girişinin ana sebebi Boğazların kontrolüydü. Savaş, coğrafi ve stratejik özelliklerinden dolayı Türkiye için tam bir yıkımdı. Taraflar arasında son derece hayati bir mesele olan Boğazlar, kesin olarak taraflardan birini Osmanlı'ya karşı saldırıya teşvik edecekti. Fakat bunun Rusya'nın Kafkaslar vesilesi ile, veya Almanların Balkanlar yoluyla mı yoksa İngiltere ve Fransa'nın Boğazlar yoluyla mı yapacağı belirsizdi. Fakat esas mesele hangi devletin daha erken davranacağıydı. Vardar'a göre, Almanlar bu konuda daha ihtiyatlı ve planlı davranmışlardır (Tanus, 1960, s. 309).

Osmanlı Devletinin İttifak devletleri ile birleşmesi, İngiltere'yi Boğazlar meselesi ile daha yakından ilgilenmeye mecbur bırakmıştı. 1914 yılının Kasım ayında dönemin İngiliz Denizcilik Bakanı Winston Churchill Çanakkale boğazını zorlamak istediğini açıkça ifade etmişti (Churchill, 2019, s. 384). Bunun üzerine İngiltere savaş meclisi 28 Ocak 1915 de Churchill'in Çanakkale teklifini kabul etmiş, boğazın açılmasının ardından, kara kuvvetleri gerektiğinde karaya da çıkarak İstanbul'a yönelecekti. Türk donanmasının yok edilmesinin ardından Rus kuvvetlerinin de geçmesi için İstanbul boğazının da açılması girişimi başlatılacaktı (Bıyıklıoğlu, 1961, s. 84).

Mondros Ateşkes Antlaşması ve Sevr Antlaşmasında Boğazlar Meselesi

Müttefik kuvvetler Çanakkale politikalarını uygulamaya koymasının ardından Rusya, Boğazlar üzerindeki isteklerini gerçekleştirme zamanının geldiğini düşünmeye başlamasına yakın St. Petersburg'da boğazlar ele geçirilmeden, 4 Mart-10 Nisan 1915 tarihleri arasında İngiltere, Fransa ve Rusya arasında İstanbul Antlaşması imzalanmıştı. Bu antlaşma ile İstanbul ve boğazlar Rusya'ya bırakılacaktı (Howard, 2018, s. 153). 1917 Bolşevik Devrimi sonrası Çarlık Rusya'sı yıkılmış, onun yerine Sovyet Rusya kurulmuş olsa da, savaş sonunda Batılı devletleri boğazlara olan gereksinimini azalmamıştı. Çünkü Boğazların ve İstanbul'un işgaliyle Osmanlı Devleti diz çöktürülebilirdi. Öncelikle

Boğazların ele geçirilmesi, toprakların paylaşılması için savaş sürecinde yapılmış olan gizli anlaşmaların hayata geçirilmesini kolaylaştırabilirdi. Mondros Ateşkes Anlaşması ile Osmanlı Devleti her iki boğaz da konuşlanma ve itilaf ordularında işgal edilmesini ve Türk birliklerinin de boğazlar bölgesinden uzaklaşması kabul edilmiş oluyordu (Bozkurt, 2017, s. 2). İngiltere ve Fransa'nın Boğazlar üzerinde rekabeti vardı. Çünkü bu devletlerden hiçbiri diğerinin kontrolüne bırakmaya razı değildi. İstanbul'a Yunanistan'ı yerleştirme fikri önceleri düşünülse de çabuk vazgeçildi ve ABD'de Boğazlar üzerinde sorumluluk almaktan kaçınıyordu. Nihayetinde İstanbul ile birlikte Boğazların uluslararası bir yönetime verilmesi hususunda mutabakata varıldı (Meray, 2018, s. 245-248).

Osmanlı Devletinin Birinci Dünya Savaşından yenilgiyle ayrılmasından sonra 30 Ekim 1918'de Mondros Ateşkes Anlaşmasını müttefik devletlerle imzalarken, ateşkenden kısa bir süre sonra müttefik donanması İstanbul'u ve Türk Boğazlarını işgal etmişlerdi (Türkiye Dış Politikasında 50 Yıl Lozan, 1922-1923, s. 1-3). Mondros Ateşkes Anlaşmasında Türk Boğazlarının yeni idare şekli ile alakalı bir madde bulunmuyordu fakat anlaşmanın birinci maddesine göre Boğazların itilaf kuvvetlerine açılacağı ve bölgedeki askeri yerleşimlerin İtilaf devletinin kontrolü altına gireceği belirtilmişti (Erim, 1953, s. 519).

10 Ağustos 1920 tarihli Sevr Anlaşması ile; Trakya'dan itibaren Marmara sahili ve Gelibolu yarım adası dâhil boğaza karşı ve yakın adalar Yunanistan'a bırakılacak, Akdeniz ve Karadeniz boğazları ile Marmara deniz barış ve savaş zamanlarında bütün devletlerin ticaret ve savaş gemilerine, uçaklarına açık bulunacak, bu sular, abluka edilmeyecek, buralarda hiçbir savaş hakkı kullanılmayacak, hiçbir savaş hareketi icra edilmeyecek, Avrupa devletlerinin delegelerinden, kurulacak bir boğazlar komisyonununun ayrı sancağı, hususi bütçesi ve teşkilatı bulunacak, Boğazlardan alınan vergiler ve teklif komisyonuna devredilecek milletler cemiyetinin müsaadesiyle yeni vergi de alınabilecekti (Demiray, 1955, s. 21). Bu hâliyle boğazlar, tamamen Türk idaresinden çıkıyor, boğazlar komisyonu adeta ayrı bir hükümet hâlini alıyordu.

Sevr Antlaşması'nın 38. maddesine göre Çanakkale Boğazı'nın Avrupa sahilini Yunanistan'a verirken, Yunan ve Osmanlı hükümetleri, Boğazlar üzerindeki denetim hakkını bu komisyona vermişti. 40. maddeye göre ise Türkiye'nin ancak Milletler Cemiyetine üye olması durumunda komisyona gireceği ve 42. maddeye göre komisyon yetkilerini bağımsız kullanarak kendine ait bir sancağı, bütçesi ve teşkilatı olacaktı (Erim, 1953, s. 544). Ayrıca bu antlaşmanın 178 ve 179. maddelerine göre Boğazlardaki seyrüsefer hakkının sağlanması için "silahsızlandırılmış bir boğazlar bölgesi" tesis edilmişti. Bu bölgede egemenlik kâğıt üzerinde Yunanistan ve Osmanlı Devletine ait olacaktı fakat askeri olacak sadece İngiltere, Fransa ve İtalya tarafından kullanılabilirdi. Bu bağlamda İstanbul'u da içine katacak olan Boğazlar bölgesi İngiliz, Fransız ve İtalyan işgal bölgeleri olacaktı (Oran, 2001, s. 129). Antlaşmanın 178. ve 179. maddelerine göre ile ayrıca Boğazlardaki gidiş-geliş serbestliğinin sağlanması için "silahsızlandırılmış bir boğazlar bölgesi" kurulmaktaydı. Bu alanda hâkimiyet kâğıt üzerinde Osmanlı ve Yunanistan'a ait olmasına rağmen bölge sadece İtalya, Fransa ve İngiltere tarafından askeri amaçlarla kullanılabilirdi. Böylelikle, Fransız, İngiliz ve İtalyanların İstanbul'u da kapsayan Boğazlar bölgesi fiilen işgal bölgesi oluyordu.

Kurtuluş Savaşında Boğazlar Meselesi

Sevr Antlaşması, Osmanlı devletinin tarih sahnesinden silinmesinden ziyade, Anadolu yarımadasındaki Türk varlığını büyük ölçüde tehlikeye atmıştı. Anadolu toprakları bu antlaşma ile İngiliz, Fransız, İtalyan, Yunan ve Ermeniler arasında paylaşılırak, Türkiye'ye sadece iç Anadolu bölgesinde küçük bir toprak parçası bırakılacaktı. Türklerin varlığını tarihten silmek üzerine yazılan Sevr Antlaşması metnini

reddeden Türk ulusu, Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde Kurtuluş Savaşını başlatmıştır. Bu savaşta en zorlu mücadele Yunanistan'a karşı verilirken, Yunanlıların savaşta nihai amacı, Batı Anadolu'yu Yunanistan'a ilhak etmek, Karadeniz bölgesinde bir "Pontus devleti" kurmak, Ermenistan ve Gürcistan'ı güçlendirerek onlarla ittifak yapmak ve Boğazların serbestisinin garantisi olarak Türkleri İstanbul'dan sürmektir (Gotthard, 1971, s. 90).

Bu süreçte İngiltere, Yunanistan'ı Türkiye'nin üzerine kışkırtma politikası üzerinden İstanbul ve Boğazları verip, bu devleti Rusya'nın önüne Boğazlarda "bekçi" olarak dikmek istiyordu. Bu husus ile alakalı 20 Aralık 1920'de İngiliz Başbakanı Lloyd George şöyle diyordu (Ulubelen, 1982, s. 148):

"Türkiye'yi bir asırdır Akdeniz'de müdafaa hattımızın önü diye kabul ettik. Şimdi Türkiye ölmüştür. Coğrafi bakımdan Yunanistan'ın yeri bizim gayemiz bakımından emsalsizdir. Politik bakımdan kuvvetli olduğu vakit, bizim için sulhu korur, zayıf olduğumuz zaman ise harpte bizim için şahane hizmetkârdır. Bu sebepten Sevr Antlaşması mutlaka tatbik edilmelidir. Bu aptal ve batıl inançlı ırkın hayal ve arzuları o kadar sonsuzduk ki, İstanbul'u istemekle ve Yunan Kralı Konstantin'in zamanında bunun olacağına inanmaktadırlar."

İngiltere Başbakanı Lloyd George, Yunanistan, Kıbrıs adası ve İstanbul'u içine alan Boğazlara sahip, Korfu adasından İzmir'e kadar büyük bir alanda Adalar (Ege) Denizini saran ve sanıldandan daha büyük bir Yunanistan'ı inşa etmeyi düşünüyordu (Smith, 1978, s. 98). Yunanlı tarihçi Dimitri Kitsikis'e göre, Yunanistan Başbakanı Venizelos, İstanbul ve boğazlar hakkında iki aşamalı bir siyaset uyguluyordu. Bu bölge, uluslararası statünün ardından Yunanistan'a ilhak edilecekti. Megali İdea, yani "büyük Yunanistan'ın" bir gün kurulacağına inananlar başbakan Venizelos'un hayaline güveniyorlardı. Ayrıca Rusya'nın İstanbul'u işgal etmesini ve Adalar Denizine kadar inmesini İngiltere'nin mutlaka engelleyeceğini düşünüyorlardı. Çünkü Yunanistan'dan başka İstanbul'u "3. Roma'nın başkenti" ilan etmek isteyen diğer devlet Rusya idi. Dolayısıyla Yunanistan, Rusya'nın İstanbul'u ele geçirmesini önlemek için İstanbul'un ve Boğazların uluslararası bir konuma getirmesini mecburen savunmak durumundaydı (Kitsikis, 1963, s. 24).

İngiltere ve Fransa, Boğazların uluslararası bir statüye kavuşmasını savunuyorlardı. Bu devletlerin kullandığı Yunanistan ise gerçekte İstanbul ve Boğazları istese de, uluslararası konjonktür gereği bu dillendiremezdi. Fakat Venizelos bu yeni durumu gelecekte olacağına inandığı ilhak için geçiş süreci olarak görüyordu. Bu düşüncesini ispatlar nitelikte Yunan kralına şu sözleri söylüyordu: "İstanbul'u almak hususundaki vaadimi unutmamam majeste. Şehir bizim olacaktır." (Kitsikis, 1963, s. 29) Kurtuluş Savaşı döneminde Boğazlar ve İstanbul'un Yunanistan'ın kontrolüne geçmesi için uğraşan dönemin İstanbul Fener Rum Patriği Dretheos, İngiltere Başbakanı Lloyd George'a yazmış olduğu mektupta, Türklerin şehirde kötü idaresinin devam ettiğini, İstanbul'un hiçbir zaman ne kültür ne de nüfus olarak Türk olmadığını yazıyordu. Mektubun devamında ise İstanbul'un Müslümanlar için değil, Yunanlılar için mukaddes bir şehir olduğunu ve kuvvetlerin Türkleri İstanbul'dan atmaması durumunun zaaf oluşturacağı uyarısında bulunuyordu. Patrik Dretheos'a göre, İstanbul, Yunanistan'a kuvvetle bağlanmazsa, Yunanistan'ın istekleri bir bağla bağlanmazsa, Yunanistan'ın arzuları hiçbir zaman yerine getirilmemiş olacaktı. Çünkü Patrik, Türklerin boğazları koruyamadığını fakat Yunanlıların uluslararası bir rejimle İstanbul işgal eden kuvvetlerin çıkarlarını koruyarak savunabileceğini düşünüyordu. Dolayısıyla İstanbul, anavatan Yunanistan ile birleşmeli ve İstanbul'dan Türk hükümeti ve saltanatı derhâl atılmalıydı (Ulubelen, 1982, s. 236-237).

Anadolu'da Mustafa Kemal Atatürk'ün liderliği altında vücut bulan bağımsızlık mücadelesinin İstanbul hükümeti üzerinde yaptığı etki sonucunda İstanbul'da toplantiya

çağırılan Meclis-i Mebusan 28 Ocak 1920 tarihinde Türk milletinin iradesini ifadesi olan Misak-ı Milli'yi kabul ve ilan etti. Misak-ı Millînin 4. maddesine göre, "Makarri (oturulan) Hilafeti İslamiye ve Payitahtı Seniye (çok kıymetli) ve Merkezi Hükümeti Osmaniye olan İstanbul şehri ile Marmara Denizinin emniyeti, her türlü halelden (zarar) masum olmalıdır. Bu esas mahfuz (korunmuş) kalmak şartıyla, Akdeniz ve Karadeniz Boğazlarının, ticaret ve münakalatı (taşımacılık) âleme küşadı (açılışı) hakkında bizimle sair (seyreden) bilumum alakadar devletlerin, müttefikler (beraber) verecekleri karar muteberdir (geçerlidir) (Baltalı, 1959, s. 39)."

Türkiye ile SSCB arasında 1921 tarihinde imzalanan "Türkiye-Sovyet Rusya Dostluk ve Kardeşlik Antlaşmasında" Kurtuluş Savaşı sürerken Boğazların gelecekteki statüsünü belirleyen ilk devletlerarası maddeler yer almıştır. Antlaşmanın 5. maddesine göre, bütün devletlerin ticaretine Boğazların açılması ve serbest geçişin sağlanması için taraf devletlerin, Karadeniz ve Boğazların tabi olacağı rejimin mutlak bir şekilde hazırlanma işini, sahil devletlerinin temsilcilerinden oluşmak üzere, daha sonra toplanacak bir konferansa alınacak kararların Türkiye'nin hâkimiyet hakkını, Türkiye ile başkenti olan İstanbul'un güvenliğine zarar getirmemesi gerekir (Soysal, 1989, s. 140).

Türk diplomat Feridun Cemal Erkin, antlaşmada yer alan Boğazlar ile alakalı maddeleri, Çarlık Rusya'sının varisi Sovyet Rusya'nın Karadeniz'i bir "Rus gölü" hâline getireceğini, boğazların kapanmasını sağlayarak boğazların fiili kontrolünü yavaş yavaş eline geçmesini sağlayacak olan sistemli çabaların ilk adımı olarak değerlendirmiştir (Erkin, 1968, s. 264). Türkiye karşısında mağlup olan Yunanistan, 9 Eylül 1922 tarihinde Türk ordusunun İzmir'e girmesiyle ateşkes istemek zorunda kalmıştır. Sovyetlerin 11 Eylül 1922'de Çanakkale ve Üsküdar'a kadar gelmesi İngiltere'yi telaşlandırmış ve derhâl TBMM hükümetine bir nota vererek, Türk ordusunun Boğazlar tarafından bağımsız bölgeye girmemesi yönünde uyarıda bulunmuştur. Bu durum karşısında Sovyetler Birliği 'de 13 Eylül 1922'de bir nota vererek, Boğazlar rejimini düzenleyen tek uluslararası antlaşmanın 1921 tarihli Moskova Antlaşması olduğunu belirtirken, Türkiye, Ukrayna ve Gürcistan için içinde olmadan Boğazlar sorununun çözülmemeyeceğini vurgulamıştır (Bayur, 1989, s. 283-284).

Ankara hükümeti İngiltere ile çatışmaya girmek istememiş, notasındaki talepleri de dikkate alarak 11 Ekim 1922'de Yunanistan ile Mudanya Ateşkes Antlaşmasını imzalamıştı. Antlaşmanın Boğazlar ile alakalı 2. maddesine göre, ateşkes sürecinde Çanakkale ve İstanbul boğazlarının sahillerinden itibaren karaya doğru 10 km derinlikteki arazi sınır olarak kabul edilmişti (Soysal, 1965, s. 65).

Lozan Barış Antlaşmasında Boğazlar Meselesi

Lozan görüşmelerinde, Arazi komisyonunun çare bulmaya çalıştığı çatışmalı meselelerden biri Boğazlar Sorunuydu. Barışın anahtarının İngilizlerinde elinde olduğunu düşünen İsmet Paşa'ya (İnönü) göre, İngiltere dünyanın en kudretli donanmasına sahip olduğu için Boğazları en önemli meselelerden biri olarak değerlendiriyordu. Konferans süresince görüldüğü üzere Boğazlar Meselesi üzerinde Türk-İngiliz anlaşmazlığından daha çok, Rus-İngiliz çatışması ortaya çıktı (Kürkçüoğlu, 1978, s. 258). İngiliz Dışişleri Bakanı Lord Curzon, müttefik bağlarını sürdürebilmek ve Türkiye ile Rusya'nın ilişkilerine zarar vermek için Boğazlar meselesini konferansı gündemine getirdi. Çünkü Boğazlar üzerine yaşanacak tartışmalar, hem Türk-Rus işbirliğini hem de Lord Curzon'un diplomasideki başarısını test ederken, Türk-Rus ilişkilerinin de geleceğini tayin edecekti. Boğazlar Sözleşmesi sadece Türkiye'yi ilgilendiren bir konu değildi. 18. yüzyıldan bu yana son derece stratejik suyollarından biri olan Boğazlar, İngiltere ile Rusya arasında yıllar süren rekabet ve gerginliğin konusu olmuştu (Demirci, 2011, s. 92). Lozan görüşmeleri esnasında aslında Türkiye ile İngiltere değil, geçmişte olduğu gibi İngiltere ile Rusya'nın

çıkarları çarpışıyordu. İngiltere Boğazlarında serbestliğini savunurken, Rusya kapatmak istiyordu. Her ne kadar Türkiye'nin görüşü Misak-ı Milli çerçevesinde şekilleniyorsa da, takip ettiği politika bakımından çelişen birçok amaç çevresinde şekilleniyordu (İnönü, 1987, s. 69).

Lozan Antlaşmasında üç farklı görüş göze çapmaktadır (Türkiye Dış Politikasında 50 Yılı Lozan, 1922-1923, s. 3):

- 1- Müttefiklerin görüşüne göre, Boğazların ticaret ve savaş gemileri için mutlaka açık olması, bu açıklığın garantisi olarak boğazların iki tarafının da askersizleştirilmesi ve uluslararası bir yönetimin burayı kontrol etmesi.
- 2- Rusya'nın görüşüne göre, Boğazların yalnız ticaret gemilerine açık olması, bütün savaş gemilerine kapalı tutulması ve Türkiye'nin Boğazları güçlendirmesi.
- 3- Türkiye'nin görüşüne göre ise Misak-ı Millînin 4. maddesi olan, "Halifeliğin ve Saltanatın merkezi ve Osmanlı Devleti'nin başkenti İstanbul'un güvenliği her türlü tehlikeden korunmalıdır." uygun olarak Boğazlardan serbest geçiş ve dünya ticaretine ve ulaşımında diğer devletlerin oybirliği ile vereceği karara uyulmalıdır.

Lozan görüşmelerinde Boğazlar meselesi Ruslar ve İngilizler arasında ciddi tartışma konusu olmuş, İngiliz Dışişleri Bakanı Lord Curzon, en az Türk Dışişleri Bakanı İsmet Paşa (İnönü) olduğu kadar Sovyetler Birliği Dışişleri Komiseri Çiçerin ile de oldukça çatışmıştır. Konferansın başlamasıyla ilk olarak Türk tarafının görüşü dinlenmek istemiş, İsmet Paşa, diğer katılımcıların görüşlerini dinlemedikçe detaylı bir açıklama yapmaktan kaçınarak, genel bir konuşma yapmıştır.

Lozan Konferansına Katılan Devletlerin Görüşleri

Rusların Boğazlar siyasetini inceleyebilmek için görüşlerini "Çarlık politikası" ve "Sovyet politikası" olarak iki ayrı başlık altında incelenmesi gerekmektedir. Çarlık Rusya'sının Türk Boğazlarına bakış açısı, Boğazlar ve özellikle İstanbul'a sahip olmak, bu gerçekleşene kadar da Türkiye'yi Boğazların "koruyucusu" yapmaktı. Yani Boğazları tamamen Rus savaş gemilerine açmak fakat başka devletlerin savaş gemilerine kapalı tutmak istiyordu. Sovyetler Birliği döneminde ise, Çarlık Rusya'sının bu istila ve maksimalist politikalarından vazgeçildiği belirtilmiş, 1921 de Ankara hükümetiyle yapılan Moskova Antlaşmasının 6. maddesi uyarınca Çarlık rejiminin Osmanlı Devletiyle yapmış olduğu tüm uluslararası antlaşmaların geçersiz olduğu ilan edilmişti. Lozan'daki Boğazlar oturumunda Rusların yer almaları, Türk tarafının Boğazlar üzerindeki milli politikaları üzerine olumlu etki yapmış olsa da, sonuç olarak Ruslar Boğazlar meselesin kendi ulusal çıkarları bağlamında yaklaşmışlardı (Soysal, 1965, s. 11).

Boğazlar meselesi ile yakından ilgilenen Sovyet Rusya'nın boğazlar tezi, daha Lozan Konferansı başlamadan Ekim 1922'de Lenin tarafından açıklanmıştı. Lenin, Observer ve Manchester Guardian gazeteleri vermiş olduğu mülakatta, Türkiye'nin taleplerinin yerine getirilmesi, Boğazların barışta ve savaşta bütün savaş gemileri için kapalı olması ile bunun sadece karası boğazlara bitişik olan devletlerin değil, bütün devletlerin çıkarlarına uygun olması ve deniz ticareti filolarının tam serbestliğinin sağlanması hususlarını belirtmişti (Aralov, 1985, s. 216). Çiçerin'e göre, İstanbul'un Rusya'ya verilmesi hususundaki bütün antlaşmalar mutlak suretle iptal edilmeli ve Türkiye'nin siyasi varlığını savunmak ve Akdeniz havzasındaki büyük devletleri Çarlık döneminden kalan tehditkar ve işgalci politikalarından emin kılınması gerekiyordu. Boğazlar meselesinde Sovyet Rusya, doğrudan kendi güvenliği aleyhine yönelik bir durumun oluşmasını aklından geçirmemişti (Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar, Belgeler, 1972, s. 145-146). Misak-ı Millînin 4. maddesini okuyan Çiçerin, bunu Sovyet Rusya ulusal çıkarlarına uygun olduğunu gördü. Ona göre Boğazlar başkalarına kapalı olduğu kadar Sovyet Rusya'ya da kapalı olmalıydı.

Artık İstanbul ve Boğazlar üzerindeki hedeflerinden vazgeçmiş olan Moskova yönetimi, meselenin çözümü için iki yol görüyordu. Birincisi Boğazların tüm savaş gemilerine kapalılığı ve Türkiye'nin üzerine hâkimiyeti. İkincisi ise dünyanın bütün rekabet ve çatışmalarını bu bölge üzerine taşıyacak olan uluslararası bir organizasyonun tesisiydi.

Çiçerin'e göre, Boğazların tüm devletlerin savaş gemilerine kapalı olması seçeneği en uygun olanıydı. Çünkü açık olduğu durumlardan en çok fayda sağlayacak olan güçlü olan deniz devletleri olacaktı (Bilsel, 1933, s. 9). Bunun yanında Çiçerin, Akdeniz'e çıkış sağlamak için serbest geçiş hakkı istemişti. Bunun üzerine Türk temsilcilerinin müttefiklerin yanında durmasıyla, bazı küçük değişikliklerle Lord Curzon'un teklifini kabul etmişti. Bu olay karşısında Çiçerin protesto ederek masayı terk ederek İsmet Paşaya yeni savaşı başlatma teklifini götürmüştü de İsmet Paşa bu öneriyi reddetmiştir (Graves, 1999, s. 143). Rusların nihai amacı kapısında sadık dost Türklerin beklediği Karadeniz'i bir Rus gölüne dönüştürmektir. Konferansta bu havayı gören Lord Curzon Rus heyetine emin bir şekilde dönerek şöyle dedi: "Esas olarak Türk çıkarlarını korumaya dönük bir programın Rusya tarafından önerilmesi dikkat çekicidir. Önerilerini dinlerken, Çiçerin'in rollerini şaşırıldığını ve İsmet Paşa'nın kalpağını giydiğini sandım." (Nicolson, 1974, s. 88)

İngiltere'nin Boğazlar konusunda Lozan Konferansına kadar olan süreçte savunduğu tez ile konferans sırasındaki savunduğu tez arasında farklılıklar bulunmaktadır. İngiltere'nin 19. yüzyıl Boğazlar siyaseti, bir deniz gücü olarak Rusya'nın Boğazlara inmesini engellemek ve bu önemli su yollarını Ruslara kapalı tutmak üzerine şekillenmişti (Greenwood, 1947, s. 51). İngiltere'nin Rusya'yı Karadeniz'de hapsedmek istemesinin altında yatan sebep, imparatorluğunun can damarı olan Hindistan yolunu güvence altında tutmak istemesidir. Müzakereler süresince İngiltere, Yunanistan'ın Adalar (Ege) Denizinde hâkimiyet sağladığı, ayrıca Boğazlardan geçiş hususunun yine bir Komisyon tarafından kontrolde tutulabildiği müddetçe, Boğazların güvenliğinin sağlanabileceğini düşünmüştür. Kuvvetli Çarlık Rusya'sına karşı İngiltere, Boğazların kapalılığını savunurken, Lozan görüşmelerinde yeni Bolşevik rejimine karşı, Boğazların serbestliğini tesis etmeye çalışmıştı (Kürkçüoğlu, 1978, s. 265).

Türk heyetinin Rus tezine verdiği destek kalıcı değildi ve taktiksel idi. Rus tezinin Türk tezine çok yakın olmasına rağmen Türk heyeti, Çiçerin'in Türkiye adına konuşmasını kabul etmiyordu. Esas sorun, müzakereler bu aşamaya gelmişken ve daha neredeyse hiçbir konu Türkiye lehine sonuçlanmamışken Türk-Sovyet cephesinin yıkılmasının, Türkiye'nin İngiltere karşısında zayıf düşme ihtimaliydi. Türk heyeti, Boğazlar sorununun barışın önündeki en büyük engellerden biri olduğuna inanıyordu (Demirci, 2011, s. 95).

Lozan Konferansında ABD'nin görüşüne göre, savaş ve barış zamanlarında Boğazlar açık kalmalı ve Karadeniz'de ticari geleceğin sadece denize kıyısı bulunan ülkelerin gözetiminde olması kabul edilemezdi. Bütün dünya ülkeleri bu haktan faydalanmalı ve herhangi bir devletin coğrafi ayrıcalık ile diğer devletleri bu haktan mahrum bırakması söz konusu olmamalı (FRUS, 1922). Sadece bir devletin Boğazlara ve Karadeniz'e hâkim olması ABD tarafınca dünya siyasetine aykırı olarak değerlendirilmiştir (Bilsel, 1933, s. 354). 6 Aralık 1922'de Boğazlar Komisyonu'nun ikinci oturumunda Amerikalı diplomat Richard Child, Boğazları uluslararası bir su yolu olarak değerlendiren ve her devletin kendi ticaretini koruma hakkını savunan, bilhassa hem askeri hem de ticari gemiler için Karadeniz'e erişim serbestisi ile alakalı bir konuşma gerçekleştirdi (FRUS, 1922). ABD'nin Boğazlar ile alakalı görüşleri son derece önemliydi. Çünkü Türkiye, politikasını belirlemeden önce Müttefiklerin ortak görüşlerinin yanında ABD'nin de görüşlerini dikkate alması gerekiyordu.

Konferansta devletlerin birer birer ortaya koydukları tüm fikirler, Boğazların, savaş ve barış dönemlerinde ticaret gemilerine açık tutulmasıydı. Fakat esas mesele, bu açıklığın

savaş gemilerine uygulanıp uygulanmayacağıydı. Rusya, Boğazların savaş gemilerine tutulması gerekliliğini oraya koyarken, bazı kanıtlar ileri sürmüştü. Bunlardan birincisi, Boğazların kapalılığı, tarihte devletlerce kabul edilmiş uluslararası hukuka uygun bir yoldur. İkincisi, Boğazların kapalılığı, savaş taraflar arasında bir ara duvar oluşturmasıyla barışı korur, eşitliği sağlar. Son olarak ise, Boğazların açıklığı, en kuvvetli deniz devleti lehine eşitliği bozar. Bu görüşlere karşılık müttefik devletler, Rusya'nın bu kanıtlarını, uluslararası hukuka uygun olan politikanın Boğazların açıklığı olduğu iddialarını çürütmeye çalışmışlardır. Kapalılığın, devletlerarasında eşitliği değil, tersine Karadeniz'de Rusya'nın hâkimiyetini sağlamaya yöneltilmiş bir yol olduğunu, ticaret gemilerini korumak için savaş gemilerinin de girmesi gerektiğinin şart olduğunu ileri sürmüşlerdi (Bilsel, 1933, s. 369).

Lozan Konferansının Boğazlar Açısından Sonuçları

Neticede 1 Şubat 1923 tarihinde Boğazlar projesi tespit edilmiş fakat barış müzakereleri 24 Temmuz 1923'e kadar devam etmesi nedeniyle 33 maddeden ibaret Boğazlar Sözleşmesi de bu tarihte imzalanmıştır. Sözleşmenin 1. maddesine göre, tarafların Boğazlar için genel deyim olarak Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazını anladıklarını, buralardan denizde ve havada "serbest geçiş," "serbest gidiş-geliş" ilkesini kabul ettikleri hususları yer almıştı. Ticaret gemileri, barışta gece, gündüz serbest hâlde geçeceklerdi. Eğer Türkiye savaşta ise sadece tarafsız devletlerin gemileri serbest geçiş hakkından faydalanacak ve bunları sadece Türkiye denetleyebilecektir. Savaş gemileri, barışta, gece ve gündüz serbestçe geçebilecek, Karadeniz'e sahili olmayan devletleri 10 bin tonu geçmeyecek ve gemi sayısı üçü aşmayacak şekilde savaş gemisi gönderebilecekti. Eğer savaş zamanında Türkiye tarafsız ise, gemiler gece ve gündüz serbest olarak geçiş yapabilecektir. Türkiye savaşta ise tarafsız savaş gemileri gece ve gündüz serbest geçebileceklerdi (Kocabaş, 1994, s. 151). Boğazlar meselesinin son oturumu olan 1 Şubat 1923'ten bir gün önce Müttefikler Türk heyetine katı bir proje verip, bunun kesinlikle kabulünü istemişlerdi. Sonuç olarak, Müttefiklerin tekliflerinde bazı değişiklikler yapılmasıyla, askersizleştirme kabul edildi. Askersizlik usulünde yapılan değişiklikler; İstanbul'da 12 bin kişilik bir kuvvet bulundurulması, bir tersane ve bir deniz üssü bulundurulması, askerlerin Boğazların bir tarafından diğerine rahatça geçebilmeleri, uçakların askersiz bölgeler üzerinde uçabilmeleri, deniz yüzeyi ve altının gözetlenebilmesi, Marmara'nın güney kıyılarının askersizleştirilen bölgelerden çıkarılması, İmroz ve Bozcaada'nın Türkiye'ye verilmesi ve askersiz bölgenin İstanbul Boğazında 15 km, Çanakkale Boğazında 20 km'ye indirilmesi şeklindeydi (Bilsel, 1933, s. 385). Güvenliği sağlamak üzere sadece hafif silahlarla donatılmış polis ve jandarma (kolluk) gücü bulundurulacaktı. 10. maddeye göre, komisyon başkanı Türkiye olan ve MC gözetiminde çalışacak "Boğazlar Komisyonu" kuruluyordu. Sözleşmenin 18. maddesinde Türkiye eğer Boğazlar Bölgesinde askeri bir saldırıya maruz kalırsa, sözleşmeye taraf devletler, MC'nin kararlaştıracığı tüm araçlarla bu eylemi beraber önleyeceklerdir hususları yer almıştır (Soysal, 1989, s. 142-150).

Sonuç olarak İngilizler, Lozan Antlaşmasındaki Boğazlar Sözleşmesinde isteklerinin neredeyse hepsini kabul ettirmişti. Türkiye ise Boğazların yeni durumundan memnun kalmamış, meselenin ulusal güvenliği kapsamında çözümü için uygun konjonktürü beklemeye başlamıştır. Sovyet Rusya ise, İngiltere'nin Karadeniz'de kendisini gözetim altında tutma pozisyonunu yakaladığı için sözleşmeden rahatsızlık duymuştu. Moskova yönetimi bu durumda sorumlusu olarak Ankara hükümetini görmüştü. Fakat Sovyet Rusya'da Bolşevik Devriminin getirdiği yeni düzen daha yeni oturmaya başladığı için komşularıyla iyi ilişkiler kurmayı tercih etmiş ve husumeti uzatmamıştı. Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile egemenliğini sınırlayan şartları kabul etmesinin sebeplerinden

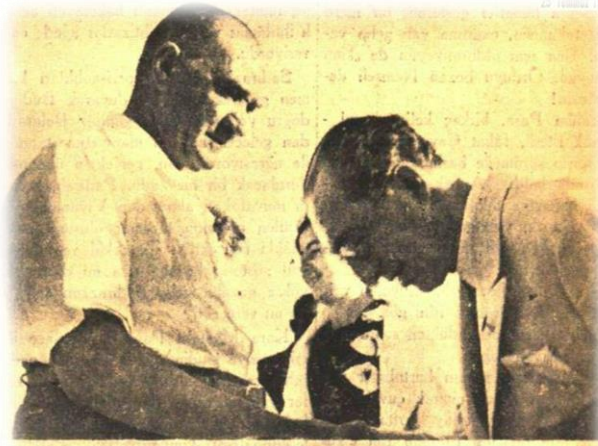
biri, MC'nin ortaya koyduğu kolektif güvenlik sisteminin uygulanacağı ve uluslararası alanda silahsızlanma çabalarının olumlu netice vereceğine dair inancıydı.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi

Lozan Barış Antlaşmasında Boğazlar için belirlenen yeni rejimin içinde bazı önemli tehlikeler yer alıyordu. Fakat o zamanki uluslararası şartlar ve gereklilikler göz önünde bulundurularak anlaşma maddeleri kabul edilmek durumunda kalınmıştı. Örneğin, Boğazların etrafında belirli bir bölge askersizleştirilmişti. Dolayısıyla her ne kadar askersizleştirilmiş bölgelerin sınırları yakınında ağır top veya deniz torpili hazır bulundurulduysa da henüz savaş ilan etmemiş bir devletin savaş gemisini baskın tarzında oradan geçirmesini olasılığı tamamen önlenmiş sayılamazdı. Böyle bir durumda savaş gemisi, Marmara'ya geçtikten sonra bir taraftan İstanbul'da ve Marmara limanlarında büyük tahribat yapabileceği gibi diğer taraftan Anadolu ile Trakya arasında ulaşımı geçici olarak kısmen durdurabilir ve zorlaştırabilirdi. Dolayısıyla, Trakya bölgesinin düşman tarafından işgali kolaylaşabilirdi. Ayrıca bir yabancı devlet daha savaşa başlamadan askersizleştirilmiş bölgelere baskın hâlinde asker çıkararak o bölgeyi kolayca ele geçirip Türk askerleri gelinceye kadar orada mevkiini kuvvetlendirebilir ve böylece savaşın başlangıcında Boğazlar bölgesinin bir kısmına hâkim olabilirdi. Son olarak, Türkiye'nin girmediği bir savaşta, muharipler savaş gemilerini Boğazlardan geçirebilecekleri için Türkiye istemese dahi Boğazlar bölgesi dışarıdan bir savaş tehlikesi içinde girebilirdi (Howard, 1947, s. 1).

Lozan Antlaşması imzalandığında dünya, silahlanmanın azaltılması ve savaş tehlikesinin artması, ulusal çatışma ve müdahalelerin önlenmesi yoluna gidiyordu. Zamanla içerisinde birçok olay Milletler Cemiyeti'nin yeni bir büyük savaşı önlemedeki yetersizliğini görüyordu. Japonya, MC'yi terk etmiş ve İtalya'da Habeşistan savaşını başlatmış olması nedeniyle kalıcı barışın sağlanamayacağı aşikâr hale gelmişti. Dolayısıyla bu gelişmeler ışığında Türkiye'nin eline Boğazlar rejimini değiştirmek ve uluslararası ortama uygun hâle getirmek için önemli bir fırsat geçmişti. Türkiye Lozan Antlaşmasından Montrö Boğazlar Sözleşmesine kadar geçen sürede dış politikasını oldukça güçlendirmiş ve bunu devletlerarası dengede kullanabilme başarısını gösterebilmiştir.

Türkiye, Montrö Antlaşmasında elde ettiği bütün çıkarları uzlaşa ve devletlerin rızası ile gerçekleştirmeyi başarması nedeniyle diğer barış taraftarlarının da saygısını ve takdirini kazanmıştır. 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması ile 1936'da imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi maddeleri arasındaki farklar, Türkiye'nin 13 yıl içerisinde ne kadar önemli bir yol kat ettiğinin kanıtıdır. Türkiye Boğazlar rejimini değiştirme girişimi Atatürk'ün diplomatik öngörüsü ve kararlılığı ile girişildi. Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras Boğazlar meselesini Atatürk'e bahsettiği zaman Atatürk şu önemli cevabı vermişti: "Benim görüşüme göre de Avrupa durumu böyle bir teşebbüs için elverişlidir. Bu işte behemehâl (mutlaka) muvaffak olacağız." (Gönlübol, 1969, s. 131).



Haricive Vehibi, Montrö dönüşü Büyük Sefâ arzı tazimat ediyor

Resim 1: Dışişleri Bakanı Tevfik Rüşti Aras, Montrö Boğazlar Sözleşmesi sonrası Atatürk'ü ziyareti.
(Kaynak: Kaya, 2020)

1933 yılı itibariyle 1. Dünya Savaşı sonrası hedeflenen silahsızlanma çabaları başarısızlıkla sonuçlanmış, özellikle Almanya'da Hitler'in iktidara gelmesinden sonra Avrupa'da yeni bir savaş ihtimalinin güçlü belirtileri ortaya çıkmaya başlamıştı. 1933-1939 yılları arasında mevcut şartlar dâhilinde Türk dış politikasının başlıca hedefi, ülke güvenliğinin artırılması ve genel barışın korunması gibi iki ana amaca odaklanmıştı. Montrö Boğazlar Konferansı, Hatay meselesi, Balkan Antantı ve Sadabad Paktı, Türkiye-Fransa-İngiltere arasında ittifaklar, Sovyetler Birliği ile ittifak girişimleri aynı hedef üzerinde birleşmekteydi. Fakat silahsızlanma girişimleri başarıya ulaşmamış, tam aksine ülkeler silahlanmaya başlamıştı. Dönemin Türk Dışişleri Bakanı Tevfik Rüşti Aras Moskova'ya göndermiş olduğu mesajda şöyle diyordu: "Bizim kanaatimizce Avrupa'nın bir tarafında Fransız-İngiliz dostluğu, diğer tarafında Türk-Sovyet dostluğu ve bunların arasında iyi münasebet Avrupa sulhunun belli başlı temelini teşkil ediyor. Diğer düzenlemeler hep bunun etrafında işlenmektedir." (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 1973, s. 133)

3 Ekim 1935'te İtalya'nın Habeşistan'a saldırmasıyla Türkiye, bunun sonucunda İtalya'nın Akdeniz'de bir güç olacağını, böylelikle İngiltere'nin Akdeniz'de mutlak güç olma özelliğini yitireceğini düşünüyordu. İtalya'nın Habeşistan'ı ele geçirmesinin bir diğer önemli sonucu da Mısır için ve Kızıldeniz'den Hint Okyanusuna çıkan bölgeye yerleşmiş olacağından bu durum İngiltere'nin imparatorluk yolunun büyük tehlike ve risk altında olduğu anlamına gelecekti. Elbette böyle bir durumu İngiltere'nin kabullenmesi mümkün değildi. Dolayısıyla İngiltere, Akdeniz coğrafyasında Fransa haricinde diğer Akdeniz devletleri, hatta Türkiye ile ilişkilerini iyileştirme ihtiyacı hissedecekti. Bunun yanı sıra yine 1935 yılı içerisinde Almanya tarafından Versay Antlaşmasının bozulması ve Alman ordusunun askersizleştirilmiş olan Ren bölgesini işgal etmesi uluslararası ortamı değiştirmişti. Bu yeni uluslararası konjonktür, Türkiye'nin sisli ortamdan faydalanma ve Lozan Boğazlar Sözleşmesinin yeniden gözden geçirme imkanını doğurmuştu (Gürün, 1991, s. 133).

Dünyada değişik olumsuz siyasi ve askeri şartlar sebebiyle Türkiye, Sovyet Birliği ile de görüşükten sonra 11 Nisan 1936'da Lozan Konferansına katılan ülkelere yeni bir konferansın toplanması isteğiyle alakalı bir nota göndermiştir. Bu nota ile Türkiye, Lozan'da altına imza atılan boğazlarla ilgili olan maddelerin, Boğazların güvenliğini sağlamakta yetersiz olduğunu belirtmiş, Boğazlarda asker bulundurmasını, ulusal güvenliği, savunması ve egemenlik hakkının teminatı için mevcut şartların değiştirilmesini talep etmiştir (Atabey, 2014, s. 3). Sovyetler Birliği, Türkiye'yi Boğazlar konusunda

destekleyen ikinci devletti (Greenwood, 1947, s. 91). Boğazların askersizleştirilmesine ve üzerindeki Türk egemenliğinin sınırlandırılmasına Sovyetler Birliği Lozan görüşmelerinde karşı çıkmıştı. Türkiye'nin yeni isteklerini İtalya haricinde Fransa ve diğer devletler kabul ederken, İtalya, Türk-İngiliz yakınlaşmasından mutluluk duymuyordu. Devletlerin sert güce başvurarak veya tek yanlı politikalarla istediklerini elde ettiği bir süreçte, Türkiye'nin uluslararası toplumun mutabakatıyla Lozan Boğazlar Sözleşmesini değiştirmek istiyor olması olumlu bir atmosferin oluşmasına neden oldu. Nihayetinde, Boğazların Lozan görüşmelerinde belirlenen durumu, 22 Haziran 1936'da İsviçre'nin Montrö kentinde toplandı. İkinci günkü oturumunda Türk Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Arasın başkanlığındaki heyetin açıkladığı 13 maddeden oluşan tasarıya göre, Türkiye Boğazlar bölgesini askersizleştirmeden çıkaracak ve burada askerlerini bulundurmamak ve Boğazlar komisyonunun kaldırılmasını istiyordu (Gönlübol, 1969, s. 133). Ayrıca konferansta, Karadeniz'e kıyısı olan ve olmayan devletlerarasında fikir ayrılıkları mevcuttu. Öncelikli olarak Sovyetler Birliği ve Karadeniz'e kıyısı olan devletler, Boğazlardan gemilerinin geçebilmesi için tam serbestlik talep etmiş, kıyısı olmayan devletlere ait gemilerin girmesinin de kısıtlanmasını istemişlerdi. Başta İngiltere olmak üzere, Karadeniz dışındaki devletler, bu bölgede değer tesis etmeye ve Karadeniz devletlerinden biriyle anlaşmazlık olması durumunda manevra alanını korumaya çalışıyordu (Uçarol, 1985, s. 471).

Lozan Boğazlar Sözleşmesinde yer alan uluslararası komisyonun kaldırılması (Kurun, 1936) ve Boğazların yeni statüsünün kabulünü içeren Montrö Boğazlar Sözleşmesi 20 Temmuz 1936'da imzalandı (Armaoğlu, 2009, s. 424). İmzacı devletlerarasında Türkiye, Bulgaristan, Fransa, İngiltere, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Yugoslavya ve Yunanistan yer aldı. Konferansa katılmayan İtalya ise 2 Mayıs 1938 tarihinde Montrö Boğazlar Sözleşmesine dâhil oldu (Gönlübol, 1969, s. 134).

Montrö Boğazlar Sözleşmesinin tamamı 29 madde, 3 ek ve bir de protokolden oluştu. Buna göre (Burns, 1968, s. 135; Uçarol, 1985, s. 472):

- 1- Boğazlarda denizden geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesi kabul edildi. Fakat ticaret ve savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi, barış durumu, Türkiye'nin girmediği savaş ve girdiği savaş durumu ile savaş tehlikesi hâli olmak üzere dört ayrı statüde belirlendi.
- 2- Ticaret gemileri, barış zamanında ve Türkiye'nin girmediği savaş durumunda, bayrak yükü ne olursa olsun Boğazlardan serbestçe geçebilecek. Türkiye eğer savaşta ise, yalnız tarafsız ticaret gemileri uygun koşullara göre geçebilecek.
- 3- Barış zamanında savaş gemilerinin Boğazlardan geçebilmeleri için, Türkiye'ye önceden bildirimde bulunduracak. Bu durum Karadeniz'de kıyısı olmayan devletler için 8, kıyısı olanlar için de 15 gün olacaktır. Ayrıca gemilerin gideceği yer, adı, tipi, sayısı ile gidiş dönüş tarihleri Türkiye'ye bildirilecek.
- 4- Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin, uçak gemileri ile denizaltıları dışında, savaş gemileri Boğazlardan geçebilecek. Ancak bunların toplam tonajı 15 bin tonu aşmayacak. Karadeniz'de bulunduracakları savaş gemilerinin toplamı da 30 bin tonu geçmeyecek ve 21 günden fazla Karadeniz'de kalmayacak.
- 5- Karadeniz'e kıyısı olan devletler, 15 bin tondan yüksek tonajdaki savaş gemileri ile denizaltılarını, Türkiye'ye önceden haber verecek ve belirli şartlarda Boğazlardan geçebilecek.
- 6- Türkiye savaş hâlinde ise veya yakın bir savaş tehdidi varsayarsa, savaş gemilerinin geçişinde Türkiye istediği gibi davranabilecek.

7- Sözleşmenin süresi 20 yıl olacak. Fakat bu sürenin bitiminden 2 yıl önce imzacı devletlerin hiçbiri sözleşmenin feshini istemezse, sözleşme fesih isteğinden itibaren 2 yıl sonraya kadar geçerli olacak.

Montrö Konferansı, Türk-Sovyet ve Türk-İngiliz ilişkileri açısından bir dönüm noktası oldu. Şüphesiz Türkiye-İngiltere yakınlaşmasının anlaşma üzerinde büyük etkisi mevcuttu. Eğer İngiltere'nin rızası ve dönem şartlarını kavramamış olsaydı, Türkiye'nin Boğazlar rejimini kendi lehine çevirmesi oldukça zor olurdu. İtalya'nın Doğu Akdeniz'de doğurduğu tehdit, İngiltere'nin Türkiye'nin tezlerini kabul etmesini zorunlu kıldı. Bu durumda İngiltere, Türkiye'yi kendi tarafına çekmeyi uygun görmüş, Türkiye'de aynı tehdit karşısında askeri güç olarak nispeten zayıf Sovyetler Birliği yerine, önemli bir deniz gücü olan İngiltere ile yakın durmayı tercih etti. Bu şartlar ile Türkiye-İngiltere ilişkileri daha da gelişmiş, 1936 yılının yazında İngiliz Kralı VIII. Edward İstanbul'a gelmiş, ziyaret sırasında İngiliz Kralı Atatürk tarafından karşılanmış ve iki devlet başkanı arasında samimi görüşmeler yapıldı (Gönlübol, 1969, s. 128). Ayrıca 1937 yılında İngiltere'nin yardımlarıyla Karabük Demir-Çelik Fabrikası kuruldu (Armaoğlu, 2009, s. 425).



(Kaynak: Yeni Asır Gazetesi, 21.07.1936)

Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye, bütün güçlü ülkeleri yakından ilgilendiren bir uluslararası antlaşmayı, değişen uluslararası güç dengesini çok iyi kullanarak ulusal çıkarları doğrultusunda değiştirmeyi başarmış ve Boğazlar üzerinde yeniden Türk egemenliğini tesis etti. Aynı zamanda ulusal güvenliği bakımından önemli bir tehdidi diploması yoluyla barışçıl şekilde bertaraf etti. Sözleşmenin birinci maddesinde Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından serbestçe geçiş kabul edilmesinin ardından ikinci maddesinde transit geçen ticaret gemilerinden Türkiye, sözleşmenin birinci ekinde belirlenen vergiyi tahsil edebileceği hükmü yer almaktadır. Söz konusu ek maddede vergi "altın frank" tespit edilirken, buna göre transit geçen gemilerden tonajları üzerinden tahsilat yapılacaktır. Sözleşmenin imzalandığı tarihten bugüne kadar Türk Boğazlarının jeopolitik önemi ve transit geçen gemi sayısı her geçen gün artıyor. Gemi sayısının artması, Boğazların güvenliğini de aynı oranda tehlikeye sokarken, sözleşmeye bağlı olarak Türkiye'nin gerçek rakamlarla tahsil edeceği vergiler sayesinde hem gemi trafiğini dengeleme, hem de transit geçen gemilerden çok daha fazla geçiş ücreti alma hakkına sahip olduğu görülüyor.

Prof. Dr. Tahir Çağa'nın araştırmalarına göre, Türkiye'nin bugüne kadar Boğazlardan transit geçen gemilerden aldığı vergi oranının belirlenmesinde şu formül esas alınmıştır: 1

Altın Frank = ABD Dolarının alış kuru x 0,29 (Altın Frank'ın içerdiği altın miktarı) / 0,73 (ABD dolarının içerdiği altın miktarı) (Çağa, 1982, s. 37) Montrö Sözleşmesiyle Türkiye'nin alacağı vergi miktarının altın frank ile belirlenmesinin nedenlerinde biri, Türk parasının değer kaybına karşı korumaktır. Fakat Türk lirasının gerçekten korunması için külçe altın gram fiyatının güncel kuru üzerinden bu vergilendirmenin hesaplanması gerekmektedir. Çünkü bu vergi hesabı formülüne göre Merkez Bankası 1973 yılındaki kuru esas alarak hesaplama yapılmakta ve bu durum Türkiye'nin haklı vergi kazancının azalmasına neden olmaktadır. Yani Altın Frank'ı Türk parasına çevrilirken altının serbest piyasadaki fiyatı esas alınmalıdır (Çağa, 1982, s. 39). Bu konuda bir başka önemli çalışma yapan Doç. Dr. Cihat Yayıncı'nın (Yayıncı, 2013, s. 161) bu makalenin yazıldığı 10 Nisan 2021 tarihteki güncel kurlara göre hesaplama yapıldığında:

1 Altın Frank = 1 Gram Altın

1 Gram Altın = 457 TL

1 ABD Doları = 8,15 TL

1 Altın Frank = 56 ABD doları etmektedir.

Mevcut hesaba göre Boğazlardan transit geçen 10 bin net tonajlı bir gemiden vergi tahsili olarak güncel ABD doları alış kuru 8,15 TL olduğuna göre: $8,15 \times 0,29 \times 10000 = 23,635$ TL alınmaktadır. Hâlbuki güncel gram altın kurundan hesaplandığında gerçek tutar: $457 \times 0,29 \times 10000 = 1,325,300$ TL olmaktadır. Dolayısıyla 1 doların içindeki altın miktarının değil, 1 gram külçe altının güncel kuru temel alınarak geçiş ücreti hesaplanmalıdır. Bu sayede Türkiye'nin Montrö Sözleşmesine bağlı olarak hakkı olan geçiş ücretini almakla kalmayacak, Boğazlardan geçen gemi sayısının daha makul ve güvenli olmasını da sağlamış olacaktır.

Sonuç

Türk Boğazları yüzyıllar boyunca Karadeniz ve Anadolu vasıtasıyla Asya'ya doğru uzanan deniz ve kara yolları üzerinden önemli bir jeopolitik çekim merkezi olmuştur. Bu bağlamda Türk jeopolitiği perspektifinde Boğazların güvenliği büyük önem verilen hususlardan biri olmuştur.

Anadolu kilidinin altın anahtarı olan Türk Boğazları, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının benzersiz kapılarıdır. Dünyaya hükmetmek isteyen güçler, çoğunlukla boğazlar üzerine "dünya hâkimiyeti" kavramı denildiğinde öncelikli olarak "boğazlara hâkimiyet" politikasına yönelmişlerdir. Tarih boyunca geçiş şartları uluslararası antlaşmalarla düzenlenen Türk Boğazları, dünya devletlerini yakından ilgilendiren önemli meselelerden biridir. Boğazlardan geçiş, uluslararası hukuk ve antlaşmalar çerçevesinde düzenlenmiştir. Ticaret ve savaş gemilerinin geçişi ile alakalı en uzun süreli mücadeleler, İstanbul ve Çanakkale boğazları üzerinde gerçekleşmiş, bu bağlamda dünyada "Boğazlar Meselesi" bahsi geçtiğinde tek başına "Türk Boğazları" anlaşılmıştır. Rusya'nın Bizans varisliği iddiasını ortaya koyması ve bundan hareketle İstanbul'a sahip olmanın Rus politikasında merkez oluşu, tarihte Boğazlar Meselesinin başlangıcı olmuştur. Rusya, Boğazlara kendisi hâkim olmak istiyor, aksi hâlde zayıf bir Türkiye'nin elinde kalmasını istiyordu. Çar I. Nikola'ya göre ise, eğer Rusya Osmanlı devletine harp ilan ederse, bunun esas hedefi, Yunanistan'ın bağımsızlığını sağlamak, ikinci hedefi ise Çar tarafından "kendi evimin anahtarları" şeklinde tanımlanan Boğazların ele geçirilmesi olacaktı (Potyemkin, 1977, s. 508).

Türklerin mutlak hâkimiyet dönemini kapsayan 1453-1774 yılları arasında Karadeniz'de dâhil Boğazlar, yabancı bayrak taşıyan bütün ticaret ve harp gemilerine kapalı tutulmuştur. Boğazların bu rejimi, ilk kez Çarlık Rusya'sı tarafından zorlanmış, sıcak

denizlere inme ideali ve Bizans varisliyi iddiası, tarihte adına Boğazlar Meselesi denilen meselenin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Rusya'nın Birinci Dünya savaşındaki nihai amacı, İstanbul'u ve Boğazlara sahip olunmasıyla Büyük Petro zamanında başlanan tarihi hedefi gerçekleştirmektir. Türk-Sovyet ilişkilerinin anahtarı Boğazların kontrolü meselesiydi. 1919-1922 yılları arasında Boğazlar uluslararası komisyon tarafından idare edilip, Türkiye ve Rusya'ya karşı baskı aracı olarak kullanılmaya başlanınca iki taraf birbirine yakınlaştı (Toynbee, 2017, s. 337). Almanya'nın Türkiye'de nüfuz sağlaması, İstanbul yolunun Berlin'den geçtiği hissini uyandırmış ve Rusya'nın geleneksel siyasetinin uygulanması için öncelikle Kayzer Wilhelm Almanya'sının ortadan kaldırılması gerektiğine hükmetmişti. Rus Dışişleri Bakanı Sergey Sazanov: "İstanbul yolu, Varşova'dan geçer." diyordu (Kurat, 1987, s. 411).

İngiltere'nin Boğazlar stratejisi, Rusya'nın Boğazlara hâkim olmasına mani olmak şeklindeydi. Boğazların güvenliğinin ise gemilerin geçişinin uluslararası bir komisyon sağlandığında tesis edilebileceğini düşünüyordu. ABD'nin politikasına göre ise, savaş ve barış zamanlarında Boğazlar tüm devletlere açık kalmalıydı. Ayrıca Karadeniz jeopolitiğinin akıbetinin sadece denize kıyısı bulunan ülkelerin nazarında olmaması yönünde bir yapı inşa edilmeliydi.

Mondros Ateşkes Anlaşması, boğazların açılmasını, Karadeniz'e serbest geçişi ve boğazlar üzerinde müttefiklerin işgalini sağlamıştı. Sevr Antlaşmasında ise hangi devlete ait olursa olsun boğazlardan savaş ve ticaret gemilerinin serbestçe geçişi düzenlenmişti. Sevr Anlaşması, Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki kontrolünü yok eden bir antlaşmaydı. 1923 tarihindeki Lozan Barış Antlaşmasında yer alan "Boğazlar Sözleşmesine" göre Boğazların kontrolünün uluslararası bir komisyon tarafından sağlanması ve silahtan arındırılması kararlaştırılmıştı. Bu bağlamda savaş durumunda Anadolu'nun işgalini kolaylaştırıyordu. Atatürk ve dönemin Dışişleri Bakanı Tevfik Rüşdü Aras'ın takdire değer mesaisi sayesinde imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile de Türkiye'nin elinden alınan meşru hakları iade edilmiş, Boğazlarda Türkiye'nin egemenliği yeniden sağlanmıştır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi en az Lozan Barış Antlaşması kadar Türkiye'nin ulusal güvenliği ve bekası için önem arz etmektedir.

Türkiye tarihi boyunca günlük sorunlarla uğraşmamış, adeta satranç oyuncusu gibi birkaç hamle ötesini öngörmüş, değerlendirmiş ve "Büyük Stratejisini" bu anlamda şekillendirmiştir. Dünya tarihindeki küresel güçlerin, denizleri veya önemli su yollarını kontrol ettiği görülmektedir. Bu güce erişemeyen devletlerde er geç kuşatılarak ana karalarına hapsedilmiştir. Türk Boğazları kıtaları ayırmaktan ziyade onları birleştirici, jeopolitik su köprüsüdür. Bu bağlamda dünyanın en stratejik Boğazlarına sahip olan Türkiye, tıpkı geçmişte olduğu gibi bugünde İstanbul ve Çanakkale Boğazları sayesinde dünya siyasetine yön verecek kapasiteye sahip olduğu görülmektedir.

KAYNAKÇA

- ARALOV, S. I. (1985). *Bir Sovyet Diplomatının Türkiye Hatıraları*. Ankara: Birey-Toplum Yayınları.
- ARMAOĞLU, F. (2009). *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi*. İstanbul: Alkım Yayınevi.
- ATABEY, F. (2014). "Montrö Konferansından İkinci Dünya Harbine Türk-Sovyet İlişkileri". *Avrasya Uluslararası Araştırmalar Dergisi*. II/57: 1-11.
- BALTALI, K. (1959). *1936-1956 Yılları Arasında Boğazlar Meselesi*. Ankara: Yeni Desen Matbaası.

- BAYUR, H. (1989). *20. Yüzyılda Türklüğün Tarihi ve Acun Siyaseti Üzerinde Etkileri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- BIYIKLIOĞLU, T. (1961). "Birinci Dünya Harbinde (1914-1918) ve Mondros Mütarekesi Sıralarında (30 Ekim 1918-11 Ekim 1922) Boğazlar Problemi". *Türk Tarih Kurumu Basımevi*. XXV/97: 81-83.
- BIYIKLIOĞLU, T. (1937). *Bizans İmparatorluğu Tarihi*. İstanbul: Vakit Matbaası.
- BİLSEL, C. (1933). *Lozan*. 2. İstanbul.
- BİRSEL, C. (1948). *Türk Boğazları*. İstanbul: İsmail Akgün Matbaası.
- BOZKURT, A. (2017). "Boğazlar Komisyonu'nun Kuruluşu ve Faaliyetleri (1924-1936)". *MHB*. XXXVII/1: 1-28.
- BURNS, R. D. vd. (1968). "Disarmament in Perspective: Analysis of Selected Arms Control and Disarmament Agreements between the World Wars, 1919-1939". *California State Collage at Los Angeles Foundation*. 2: 1-144.
- CELERIER, P. (1963). *Jeopolitik ve Jeostrateji*. Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- CHURCHILL, W. (2019). *The World Crisis 1911-1914*. New York: Blackstone Publication.
- CLAYTON, G. D. (1971). *Britain and the Eastern Question: Missolonghi to Gallipoli*. London: University of London Press.
- ÇAĞA, T. (1982). "Gemilerden Altın Frank Esası Üzerinden Alınan Resimlere Dair". *İstanbul Üniversitesi İdare Hukuku ve İlimleri Dergisi*. III/1-3: 35-45.
- DAVISON, R. (1959). *The Near and Middle East*. Washington: Service Center for Teachers of History.
- DEMİRAY, M. (1955). *Boğazların Tarihi Durumu, 14. Asırdan Zamanımıza Kadar*. İzmir: Endüstri Basım ve Yayınevi.
- DEMİRCİ, S. (2011). *Belgelerle Lozan*. İstanbul: Alfa Yayınları.
- DRIAULT, E. (1921). *Le Mystère de l'Orient*. Versailles: Imprimeries Cerf.
- ERKİN, F. C. (1968). *Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi*. İstanbul: Başnur Matbaası.
- GEDİKLİ BERBER, Ş. (2006). "Lozan Antlaşması Perspektifinden Türk Boğazları Meselesine Bakış". *Kastamonu Eğitim Dergisi*. IV/2: 617-628.
- GOTTHARD, J. (1971). *Kurtuluş Savaşı ile İlgili İngiliz Belgeleri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- GOTTLIEB, W. W. (1957). *Studies in Secret Diplomacy: During the First World War*. London: Essential Books.
- GRAVES, P. (1999). *İngilizler ve Türkler, Osmanlı'dan Günümüze Türk-İngiliz İlişkileri (1789-1939)*. Ankara: 21. Yüzyıl Yayınları.
- GREENWOOD, S. G. (1947). *The Montreux Convention and the Regime of the Straits since 1936*. Boston: Boston University Press.
- GÖNLÜBOL, M. (1969). *Olaylarla Türk Dış Politikası, 1919-1965*. Ankara: Ankara Üniversitesi SBF Yayınları.
- GÜRÜN, K. (1991). *Türk-Sovyet İlişkileri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- HOWARD, H. (1947). *The Problem of Turkish Straits*. Washington: US Government Print Office.

- HOWARD, H. (2018). *Türkiye'nin Taksimi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- İNÖNÜ, İ. (1987). *Hatıralar. 2. Kitap*. Ankara: Bilgi Yayınevi.
- KARATEKİN, E. (2006). *Türk Boğazlarından Geçiş Rejim Kapsamında Türkiye'nin Kullanabileceği Yetkiler*. Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. (Yayımlanmamış Doktora Tezi).
- KAYA, F. (2020) "Ataturk's Foreign Minister Tevfik Rustu Aras". *International Journal of Social and Economic Sciences*. X/1: 34-48.
- KITSİKIS, D. (1963). *Yunan Propagandası*. İstanbul: Meydan Neşriyat.
- KIŞ, S. (2017). "Birinci Dünya Savaşı'nın Seyrini Değiştiren Goeben ve Breslau Gerçeği". *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*. 22: 63-86.
- KOCABAŞ, S. (1994). *Türkiye'nin Canı Boğazlar*. İstanbul: Vatan Yayınları.
- KOCABAŞ, S. (1989). *Tarihte Türk-Rus Mücadelesi*. İstanbul: Vatan Yayınları.
- KODAY, S. - Ç. K. KAYMAZ (2017). "Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri". *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. III/21: 879-940.
- Kurun (1936.07.15). "Konferansta Uzlaşmaya Varılıyor".
- KURAT, A. N. (1987). *Rusya Tarihi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- KÜRKÇÜOĞLU, Ö. (1978). *Türk-İngiliz İlişkileri*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar, Belgeler* (1972). 1. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- MERAY, S. (2018). *Lozan Barış Konferansı (Tutanaklar-Belgeler)*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- NICOLSON, H. (1974). *Curzon: The Last Phase, 1919-1925: A Study on Post-War Diplomacy*. New York: Howard Fertig.
- ORAN, B. (2001). "Sevr Barış Andlaşması". *Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar*. (ed. Baskın Oran). İstanbul: İletişim Yayınları.
- ÖZERSAY, K. (1999). *Türk Boğazlarının Geçiş Rejimi*. Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları.
- POTKEMYİN, V. (1977). *Uluslararası İlişkiler Tarihi*. 1. İstanbul: May Yayınları.
- SEMPA, F. (2007). *Geopolitics: From the Cold War to the 21st Century*. New Jersey: Transaction.
- SMITH, M. L. (1978). *Anadolu Üzerindeki Göz*. İstanbul: Hürriyet Yayınları.
- SOYSAL, İ. (1989). *Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- SOYSAL, İ. (1965). *Türkiye'nin Dış Münasebetleriyle İlgili Başlıca Siyasi Andlaşmaları*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- TANSU, S. N. (1960). *İttihat ve Terakki İçinde Dönenler (Galip Vardar'ın Hatıraları)*. İstanbul: İnkılap Yayınları.
- TARAKÇI, N. (2003). *Devlet Adamlığı Bilimi: Jeopolitik ve Jeostrateji*. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- TEZKAN, Y. (2015). *Dünden Bugüne Jeopolitik*. İstanbul: Ülke Kitapları.

TUNA, O. (2014). "Amiral Souchon'un Donanma Komutanı Olması ve Rus Limanlarının Bombalanması". *OTAM*. 36: 201-227.

Türk Dış Politikasında 50 Yıl (1935-1939). T.C. Dışişleri Bakanlığı.

Türkiye Dış Politikasında 50 Yıl Lozan (1922-1923) (1973). Ankara: T.C. Dışişleri Bakanlığı Araştırma ve Siyaset Planlama Genel Müdürlüğü.

UÇAROL, R. (1985). *Siyasi Tarih*. İstanbul: Filiz Kitabevi.

ULUBELEN, E. (1982). *İngiliz Gizli Belgelerinde Türkiye*. İstanbul: Çağdaş Yayınları.

YAYCI, C. (2013). "Montrö Sözleşmesi Hükümleri Çerçevesinde Altın Frank Uygulamasına İlişkin Tartışmaların Değerlendirmesi". *Bilge Strateji*. V/8: 149-167.

İnternet Kaynakları

DUMAN, R. (2011). *Türk Boğazları*. Erişim Tarihi: 25.1.2011.

<http://www.vda.org.tr/aylik-yazi/turk-bogazlari-1-genel-bakis/56>

Arşiv Belgeleri

The Special Mission at Lausanne to the Secretary of State. FRUS. 1923. II. 18.12.1922.

The Special Mission at Lausanne to the Secretary of State. FRUS. 1923 II, 8.12.1922.

Official Records (1958). IV: 20.