II. DÜNYA SAVAŞI SONRASINDA SOVYETLER BİRLİĞİ'NİN KARADENİZ'DE UÇAK GEMİSİ İNŞA PROGRAMI: BOĞAZLAR VE SICAK DENİZ AKDENİZ POLİTİKASI*

*İsmail KÖSE***

ÖZ

Çarlık Rusyası güneye genişleme politikasında kademeli bir anlayışla hareket ederek önce Karadeniz kıyısında müstahkem mevkiler elde etmiş, daha sonra Türk Boğazları geçiş rejimi zorlanarak sıcak denizler Ege ve Akdeniz'e erişilip doğal yaşam alanı kabul edilen bu bölgelerde güç merkezleri oluşturulmaya çalışılmıştır. Avrupa güç dengesi, bu dengeye bağlı Türk Boğazları geçiş rejimi Çarlık Rusyası'nın Akdeniz'de süreklilik içinde istikrarlı varlık gösterebilme teşebbüslerini sekteye uğratmıştır. II. Dünya Savaşı sonrasında değişen güç dengesi ve yeni koşulların sağladığı olanaklar Sovyetler'in tekrar Akdeniz'e dönmesine imkân sağlamıştır. Moskova'da bu planlamalar yapılırken Batı Bloku'nun liderliğini üstlenen ABD Altıncı Filo'yu Doğu Akdeniz'de görevlendirmiştir. Altıncı Filo envanterinde bulunan uçak gemileri Sovyetler'in Akdeniz'deki güç mücadelesinde geride kalmasına neden olmuş, *Pyadyy Eskadra (Beşinci Filo)* kurularak söz konusu eksiklik aşılmaya çalışılmıştır. Türk Boğazları geçiş rejiminde Montrö tarafından konulan kısıtlamalar Sovyetler'in Akdeniz gücünün şekillenmesinde karşılaşılan diğer problem olmuştur. Sovyetler, Soğuk Savaş'ın hemen başında başlattıkları inşa programı doğrultusunda çağın gereklerine uygun ürettikleri yeni nesil uçak gemilerini ancak 1970'li yıllarda kullanıma sokabilmişlerdir. Bu dönem Sovyet uçak gemileri Karadeniz kıyısındaki tersanelerde inşa edildiğinden bu gemilerin Boğazlardan açık denizlere çıkışı çokça tartışmayı beraberinde getirmiştir. Bu çalışmada, Akdeniz'deki güç mücadelesi eşliğinde gelişen uçak gemisi inşa programı ve Türk Boğazları geçiş rejimi tartışmaları ele alınacaktır.

Anahtar Sözcükler: Uçak Gemileri, Doğu Akdeniz, *Pyadyy Eskadra*, ABD, Boğazlar

SOVIET UNION'S AIRCRAFT CARRIER BUILDING PROGRAM IN THE BLACK SEA AFTER WWII: STRAITS AND WARM WATERS POLICY *AT THE* MEDITERRANEAN

* *Gönderim Tarihi: 24.09.2021. Kabul Tarihi: 10.01.2022.*

** *Doç. Dr.,* KTÜ İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, TRABZON. ismailkosetr@hotmail.com, *ORCID: 0000-0002-8489-5088*

ABSTRACT
Acting with a strategy of gradual enlargement, Tsarist Russia's held a policy of expansion to the south. With this aim, Russia firstly fortified positions obtained on the Black Sea coast and then consolidated the transition regime through the Turkish Straits and the warm seas, the Aegean and the Mediterranean. As the Turkish-straits-passage regime was connected to the political balance in Europe, Tsarist Russia's attempts at a sustainable presence in the Mediterranean were interrupted. Change in power balance after World War II and emerging possibilities provided by new conditions paved the way for the Soviet re-return to the Mediterranean. While Moscow plans to dominate the Mediterranean, the Sixth Fleet of the US has been deployed in the Eastern Mediterranean. The Sixth Fleet with aircraft carriers posed a real challenge for the Soviets to overwhelm. These aircraft carriers in the Sixth Fleet inventory caused the Soviets to be left behind in the power struggle in the Mediterranean. Even though the Soviets had planned to develop aircraft carriers at the very beginning of the Cold War, they could deploy modern carriers in the 1970s. In response to the US, Russia set out the Pyadyy Eskadra (Fifth Fleet) and tried to put up with the deficiency in the power struggle. Moreover, the restrictions imposed by Montreux were another problem regarding Russia's Turkish-straits-passage policy and the Soviet Mediterranean power. Since the Soviet aircraft carriers were built in the shipyards on the Black Sea coast in this period, the exit of these ships from the Straits to the open seas brought about new disputes. This paper analyses the power struggle in the Mediterranean regarding aircraft carrier building programs and the Turkish-straits-passage regime.

Keywords: Aircraft Carriers, Eastern Mediterranean, *Pyadyy Eskadra*, US, Straits

Giriş

Günümüzde Rusya olarak adlandırılan bölgenin kuzeyinde, dağınık kabileler halinde varlık göstermeye başlayan Rusların ortak aksiyona sahip ulus bilinciyle tarih sahnesine çıkışı 10. yüzyıl civarlarında gerçekleşmiştir. Bu tarihten itibaren merkezi bir devlete dönüşme yolunda adımlar atan Ruslar, ilk olarak hemen güneylerindeki Karadeniz'de güçlü varlık gösterebilmek için girişimlerde bulunmuşlar, Çar I. Petro sonrasındaysa Akdeniz doğal yaşam alanı olarak kabul edilmiştir. Karadeniz'de hakimiyet kurabilip, Akdeniz'e ulaşabilmenin yegâne geçişi Türk Boğazları'na sahip olabilmeyi Rus dış politikasının merkezine getiren bu anlayış zaman içinde Rus dış politikasının belirleyici sadakat odağı olmuş, söz konusu siyaset Çarlık sonrasında da sürmüştür.

Boğazlar geçiş rejiminde istediği düzeni bir türlü sürdürülebilir bir şekilde elde edemeyen Çarlık Rusyası'nın Akdeniz'de gösterebildiği varlık sınırlı olmuştu. Bolşevikler iktidara geldiklerinde Baltık Denizi geçişi Almanlar tarafından kesildiğinden, Türk Boğazları'ndan ise geçilemediğinden Rusya'nın

Akdeniz'de donanma gücü yoktu. Bolşevikler, iktidarlarının ilk yıllarında, özellikle sömürgecilerin idaresinden kurtulmak isteyen güney Akdeniz kıyılarına Bolşevizm ihraç edip, yoldaş idareler kurarak varlık göstermeye çalışmışlardır. Doğu Halkları Kurultayı 1920 yılı Eylül ayında Bakü'de bu amaçla toplanmış, fakat Bolşevikler istediklerini elde edememişlerdir.[1]

II. Dünya Savaşı sonrasında oluşan yeni koşullar Stalin'in tek adam idaresi altındaki Sovyetler Birliği'nin Akdeniz politikasında da etkide bulunmuştur. Hatta Savaş devam ederken Stalin ve Dışişleri Komiseri Molotov Türk Boğazları'nda üs, Oniki Ada'nın kendilerine verilmesi hatta Libya'daki üslerin kendilerine bırakılmasını talep etmişler, bu gerçekle uyuşmayan istekler ABD ve İngiltere tarafından ya karşılıksız bırakılmış ya da zamana yayılarak etkisizleştirilmiştir.

Savaş sonrasında yaşanan gelişmeler ve bloklar politikası Sovyetler Birliği'nin bir kez daha etkili olarak Akdeniz'de, özellikle Doğu Akdeniz'de varlık göstermek için harekete geçmesini teşvik etmiştir. Savaş sonrasının askeri teknolojisi büyük bir değişim geçirip, deniz kuvvetlerinin yapılanmasında uçak gemileri başta olmak üzere yeni nesil araçlar kullanıma girdiğinden Sovyetler'in Akdeniz'de ya da özel olarak Doğu Akdeniz'de güçlü, organik varlık gösterebilmeleri çözülmesi zamana ve teknolojiye ihtiyaç duyan engellerle karşılaşmıştır. Türk Boğazları geçiş rejimindeki tonaj, sınıf ve sayı kısıtlamaları bir yana bu dönemde üstesinden gelinmesi en güç sorun uçak gemisi imalatıdır.

Alman işgaline karşı ABD ve İngiltere'nin öncülük ettiği Batı Bloku ile işbirliği geliştirip savaş sonrasında Çarlık dönemi emperyalist, yayılmacı politikaları uygulamaya koyan Sovyetler'in ve halef Devleti Rusya Federasyonu'nun Akdeniz'de Donanma gücü oluşturma politika aşamaları dört periyoda bölünerek değerlendirilmelidir:

(1) İlk teşebbüs II. Dünya Savaşı sonrasındaki agresif politikalardır. Sovyetler Birliği, II. Dünya Savaşı sona erdiğinde ilk 10 yıllık devrede savaş sonrası dönemin alt üst olmuş kaotik ortamından faydalanmaya çalışmıştır. Savaş tamamen sona ermeden Türk Boğazları'ndan üs istenmesi, Savaş sona erdikten sonra İran'daki işgalin bir süre sona erdirilmemesi, Balkanlar'da uydu yönetimler kurulması, Yunanistan'daki solcu hareketlerin desteklenmesi, Yugoslavya'da yandaş hükümetin iktidara getirilmesine çalışılması, Oniki Ada üzerinde istekte bulunulması, 1955-1956 yıllarında Asvan Barajı ve Süveyş Krizi esnasında Mısır'ın desteklenmesi, Sovyetler'in Akdeniz'de, özellikle Doğu Akdeniz'de var olmaya yönelik öncü girişimleridir.

(2) İkinci teşebbüs dekolonizasyon süreciyle birlikte şekillenmiştir. Kuzey Afrika ve Ortadoğu'da başlayan bağımsızlık hareketleri, Arap-İsrail çatışması ve yükselen radikal akımlar kullanılarak Donanma için köprübaşı üsler elde edilmesi Sovyetler'in Akdeniz'de varlık göstermeye yönelik ikinci girişimdir. *Beşinci [Pyadyy] Eskadra* ya da diğer adıyla Beşinci Filo bu

[1] *FO* 371/67715A, British Embassy, Washington to Foreign Office, visit of Habib Bourguiba to USA, 15 February 1947.

dönemde aktif göreve başlamıştır.

(3) Üçüncü teşebbüs, *Pyadyy Eskadra* aktif göreve başladıktan sonra Akdeniz'de Balkanlar'daki uydu devletler hariç güvenilir limanlar bulunmadığından; Eritre, Malta, Libya, Yemen, Suriye, Irak, Mısır, Somali ve Habeşistan'da Sovyet taraftarı hükümetleri iktidara getirmeye yönelik faaliyetlere öncelik verilmesidir. Kuzey Afrika ülkelerine ve Doğu Akdeniz'e kıyısı olan devletlere verilen desteğin öncelikli amacı tamamı ya taktik operatif körfez, boğaz ya da stratejik deniz kıyısında konumlanan bu bölgelerde deniz etkinlik alanları kurabilmektir.[2]

(4) Dördüncü teşebbüs Soğuk Savaş sonrasında kurulan Rusya Federasyonu'ndan gelmiştir. Sovyetler'in halef Devleti Rusya Federasyonu, Sovyetler'in çökmesi sonrasında karşılaşılan yapısal, askeri krizleri çözerek, Ortadoğu'da Arap Baharı sonrası yaşanan karmaşadan da yararlanmak suretiyle İran, Suriye, Libya, Cezayir, Adriyatik başta gelmek üzere ani çöküşle *Pyadyy Eskadra*'nın yarım bırakıp, tamamlayamadığı Akdeniz'de var olma deniz doktrinini hayata geçirmek için gerekli girişimleri yeniden başlatmıştır. Sovyetler'in *Pyaddyy Eskadra* ve Doğu Akdeniz'de güç gösterme girişimi tarihsel ontolojik güvenlikçi olgulara dayandığı kadar reaksiyoneldir de. Soğuk Savaş'ın arifesi kabul edilebilecek 1946 yılında ABD'nin Altıncı Filo'yu Doğu Akdeniz devriye görevine göndermesi Sovyetleri karşı hamle yapmak zorunda bırakmıştır. ABD, Doğu Akdeniz'de Altıncı Filo'yu görevlendirirken Hint Denizi'nde ise Yedinci Filo görevlendirilmiştir. Bu tarihten itibaren Akdeniz'deki etkili kontrol, Doğu Akdeniz kıyısındaki devletlerin Mısır ve Suriye dışındakilerde kurulan üsler ile Altıncı Filo sayesinde Karayip Denizi ile benzer şekilde Doğu Akdeniz de bir Amerikan etkinlik alanı haline gelmiştir.[3]

Sovyetler, Soğuk Savaş'ın başında uçak gemisi imal edebilecek teknolojiye sahip değillerdi. Almanlar II. Dünya Savaşı esnasında uçak gemisi kullan(a)madıklarından Berlin'in işgali sonrasında Almanlar'dan transfer edilen teknoloji uçak gemisi imalatında bir fayda sağlayabilecek düzeyde değildi. Batı Devletleri'nden bu teknolojinin transferi de olası değildir. Öz olanaklarla uçak gemisi açığını kapatmaya karar veren Sovyetler, Doğu Akdeniz'de organik deniz gücüne sahip olabilecekleri uçak gemileri inşa edinceye kadar farklı yöntemlerle açıklarını gidermeyi denemişlerdir. Bu çalışmada II. Dünya Savaşı sonrasında Sovyetler'in Karadeniz'deki tersanelerde uygulamaya koydukları uçak gemisi inşa faaliyetleri, inşa edilen gemilerin Boğazlardan geçiş tartışmaları ve Doğu Akdeniz'de yeni Sovyet deniz gücü kudreti oluşturma teşebbüsleri ele alınacaktır.

---

2 Thomas H. Etzold, "The Soviet Union in the Mediterranean", *Naval War Collage Review,* Vol: 37, No. 4 (July-August 1984), s. 5-6.

3 *Foreign Policy Association,* "Our Mediterranean Commitments: What Priorities? What Prospects?", Great Decisions, eat Decisions, (1976), s. 12.

II. Dünya Savaşı Sonrasında Doğu Akdeniz'de Güç Mücadelesi

II. Dünya Savaşı sona ererken, Japonya teslim olmadan hemen önce toplanan Potsdam Konferansı'nda Hitler karşıtı üç müttefik; Sovyetler ile İngiltere ve ABD arasındaki anlaşmazlıklar gün yüzüne çıkmaya başlamıştır. Nitekim Balkanlar'da paylaşılamayan hakimiyet, Yunan iç savaşındaki Sovyet tutumu, Türk Boğazları'nın geçiş rejiminde istenilen değişiklikler, İran'daki ortak işgalin sona erdirilmesi üzerindeki tartışmalar Batı Bloku'nda eski müttefik Sovyetlere karşı hissedilen güvensizliği derinleştirmiştir.

İngiltere'nin güç kaybetmesi sonrasında Batı Bloku'nun yeni lideri ABD, bir yıllık tereddüt sonrasında Akdeniz'de hakimiyet için ilk adımı attı.[4] Donanma Bakanı James Forrestal tarafından 1946 yılı sonunda Altıncı Filo emrindeki deniz gücünün Doğu Akdeniz'e gönderilmesine karar verildi. Aynı yıl, görev tanımı genişletilen Altıncı Filo, Doğu Akdeniz'de barışın sağlanabilmesi daha doğrusu bölgedeki ABD çıkarlarının güven altına alınabilmesi için daimi görev gücü olarak görevlendirildi. Altıncı filonun refakatinde, yeni nesil denizaltılar, kruvazörler, torpidobotlar ve uçak gemileri vardı. Kısa süre sonra Altıncı Filo'ya bütün vazifelerine ek olarak nükleer ön alıcı müdahale görevi de verildi.[5] Bu dönemde Boğazları kontrol eden Türkiye ve Ege'nin kuzey kıyıları ile Ege'deki adalara sahip olan Yunanistan henüz NATO üyesi değildi.

Sovyetler Birliği, Savaş sonrasında ivme kazanan dekolonizasyon sürecini ve anti-sömürgeci Batı karşıtı hareketleri değerlendirerek Akdeniz'de, özellikle Doğu Akdeniz'de varlık göstermeye karar vermişti.[6] Altıncı Filo'nun Doğu Akdeniz'deki varlığı tarih boyunca Rus yaşam alanı, *lebensraum* şeklinde telakki edilen sıcak deniz Akdeniz'deki Sovyet çıkarlarına karşı etkili bir meydan okumaydı. İvedi olarak Altıncı Filo'nun meydan okumasına karşılık vermek gerekiyordu. Buna karşın (1) Türk Boğazları geçiş rejimi, sınıf, tonaj ve süre kısıtlamaları Sovyetler'in Akdeniz gücünün artırılmasının önünde aşılması güç bir engeldi (2) Sovyetler'in henüz Altıncı Filo ile boy ölçüşebilecek donanım ve organizasyona sahip filosu yoktu. En önemlisi (3) Sovyetler dönemin koşullarına uygun uçak gemisi inşa edebilecek teknolojiden yoksundu.

Uçak gemisi inşa teknolojinin geliştirilebilmesi ve Altıncı Filo envanterindeki uçak gemileriyle rekabet edebilecek büyüklük ve güçte yüzen adalar yapılabilmesi için zamana ihtiyaç vardı. Buna karşın Sovyetler'in denizaltı inşa teknolojisi oldukça gelişmişti. Uçak gemisi inşasına karar verilmekle birlikte Doğu Akdeniz'deki Amerikan, NATO meydan okumasına ivedi karşılık verebilmek amacıyla ilk olarak denizaltı filoları bölgede görevlendirildi. Montrö'nün amil hükümlerine göre denizaltıların Boğazlardan geçişi gündüz,

---

4 Gelina Harlaftis, "The Onassis Global Shipping Business, 1920S-1950S", *The Business History Review*, Vol: 88, No: 22 (Summer 2014), s. 242.

5 Arthur C. Herrington, "U.S. Naval Policy", *Naval War Collage Press,* Vol: 22, No: 1 (September 1969), s. 4-9.

6 *FO 371/7892,* British Secretary's notes on Conference between the French President of the Council and the British Secretary of State for Foreign Affairs at the Quai d'Orsay, 20 September 1922.

bayrak çekerek, su üstünden ya tamirat ya da sıfırdan inşa koşuluyla gerçekleşebilir. Bu nedenle Akdeniz görevindeki denizaltılar büyük oranda Baltık'tan gönderildi. Bu esnada, Altıncı Filo ile boy ölçüşebilecek özel bir görev gücü oluşturulması için uzun erimli planlamalar yapılmış, Akdeniz kıyı şeridinde üsler elde edilebilmesi için propaganda girişimlerine öncelik verilmiş, uçak gemisi inşası için çalışmalara başlanmıştı.

Moskova'nın Akdeniz'deki faaliyetleri ABD tarafından yakından takip ediliyordu. Son girişimler sonrasında Sovyetler'in Akdeniz'de artan etkisi üzerine ABD tarafından, yeni geliştirilen 1.500 mil menzilli *polaris* ve 3.000 mil menzilli 10 namlulu, hidrojen başlıklı *poseidon* sınıfı gemiler Akdeniz'e kaydırıldı. Doğu Akdeniz güç mücadelesinde silah üstünlüğünü kaybeden Sovyetler tarafından güç dengesini yeniden orantılı hale getirebilmesi için, 1967 yılında yaşanan Arap-İsrail savaşı sonrası Batı Bloku'na karşı oluşan güvensizlikten de faydalanılarak Akdeniz'deki üslerinin sayısını artırabilmek için yeni bir hamle başlatıldı.

Sovyetler'in 1964 yılında Akdeniz'de 10 savaş gemisi vardı. Bu tarihte henüz uçak gemisi üretilememişti fakat Sovyet Beşinci Filosu *Pyadyy Eskadra* 1966 yılında Doğu Akdeniz görevine başlamıştı. Göreve başladıktan iki yıl sonra, *Pyadyy Eskadra'*nın1968 senesinden itibaren güçlendirilip, var olan kuvvetlere yeni gemiler eklenerek Doğu Akdeniz'deki Amerikan gücü ile aradaki fark kapatılmaya başlandı. Aynı yıllarda Arap ülkeleri nezdindeki Sovyet etkinliği de güç kazanmaktaydı. Altı Gün Savaşları'ndaki ABD tutumu ve Araplar'ın ağır yenilgisi Sovyetlerin üs sağlama politikalarına umulandan daha geniş alan sağladı. Bu nedenle *Pyadyy Eskadra*'nın hemen bütün Akdeniz'e, özellikle güney kıyılarına yayılan jeopolitik üslenmesi üzerine Altıncı Filo'nun da Yunanistan'da üslenmesi tartışılmaya başlandı.

Kıbrıs'taki gerilimin her gün biraz daha fazla tırmandığı, Kıbrıs'ın Akdeniz'de yeni bir Sovyet Küba'sı olmaması için tedbir alınması gerektiği bir ortamda Altıncı Filo'nun Yunanistan'da üslenmesi bu ülkenin Türkiye karşısında ABD'yi arkasına alması anlamına gelecekti.[7] Akdeniz'de artan Sovyet varlığı ve Kıbrıs'ta tırmanan gerginlik üzerine, 6815 Sayılı Kanun ile İçişleri Bakanlığı tarafından yürütülen Boğazlar ve kıyıların korunması görevi Türk Silahlı Kuvvetleri'ne, dolayısıyla Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devredildi.[8] *Pyadyy Eskadra*'nın Akdeniz ve kıyılarında güçlenen alan hâkimiyeti üzerine ABD, Sovyetler'in Akdeniz'e geçirdiğiyle eşit sayıda savaş gemisini Karadeniz'e geçirmek istedi.

Bu talep Montrö'nün tonaj sınırlamalarına aykırı, karşılanması olanaksız bir istekti. Karadeniz'e geçebilecek yabancı gemi sayı ve tonajları Montrö'nün 14-18. maddeleriyle sınırlanmıştır. Buna göre Karadeniz'de azami 45.000 tondan fazla kıyıdaş olmayan devlet gemisi aynı anda bulunamaz. Hatalı bir

---

7 *TBMM TD,* B. 45, O. 1. 21 Şubat 1972, s. 492-493.

8 *TBMM TD,* Kıyı ve Karasularımızın Korunması ve Güvenliğinin Sağlanması…, S: 915, 25 Mayıs 1973.

şekilde gemi sayısının da azami dokuz olacağını yazan kaynaklar vardır. Oysa yaygın görüşün aksine dokuz gemi sınırlaması Türk Boğazları'ndan geçiş yapılırken aynı anda Boğazlarda bulunabilecek azami 15.000 tonajla sınırlanana yabancı gemi sayısıdır. Karadeniz'de bulunabilecek gemiler sayı ile değil tonajla sınırlanmıştır. ABD'nin Karadeniz'de güç gösterisi yapma ısrarı üzerine 1968 yılı 8 Aralık'ında Montrö hükümlerine uygun bir şekilde Altıncı Filo'ya ait *Turner* ve *Dyess* adlı füze yüklü savaş gemileri Boğazlardan geçerek Karadeniz'deki Türk limanlarına gitti.[9]

Sovyetler, Amerikan gemileri geçmeden önce verilen iznin Montrö'ye aykırı olduğunu ileri sürerek diplomatik yollarla protestoda bulundu. Pravda gazetesi geçişi şiddetle eleştiren haberler yayınladı.[10] Benzer geçişler yine Montrö'ye aykırı olmamak kaydıyla Ekim 1964, Ekim 1965, Ocak ve Eylül 1966, Şubat ve Kasım 1967 senelerinde ve 1968 Haziran'ında da gerçekleşmiş fakat geçişlere çok fazla itiraz gelmemişti.

Pyadyy Eskadra aktif faaliyete geçtikten sonra, Amerikan savaş gemileri her altı ayda bir rutin olarak Karadeniz'e geçmeye başladı. Amerikan savaş gemilerinin 1968 yılındaki rutin geçişi Sovyetler tarafından ABD ile Vietnam savaş halinde bulunduğu için Montrö'nün 19. maddesine aykırı olduğu suçlamasıyla karşılaştı. Sovyetler, her iki geminin top çaplarının da Montrö'de izin verilen 203 mm.'den büyük olduğunu ileri sürdü. Oysa benzer ihlaller sık sık Sovyetler tarafından da yapılmakta bu tür çağın gereği ihlallere göz yumulmaktaydı. Ayrıca her ne kadar 1968 yılında fiili savaş yaşansa da, ABD Vietnam'a resmen savaş ilan etmediği için geçişler Sözleşme hükümlerine aykırı değildi. ABD'nin bir amacı Sovyetler'e karşı güç gösterisi yapmakken, diğer amaç Karadeniz'deki Sovyet faaliyetleri hakkında istihbarat toplayıp, zaman içinde Montrö'nün geçiş sınırlamalarını esnetmekti. Deniz gücünü öne çıkaran yeni Sovyet savunma ve taarruz konsepti kaçınılmaz olarak, kısa süreli aradan sonra Türk Boğazları'nı bir kez daha iki Blok çatışmasının odak noktası haline getirdi. İki Amerikan gemisinin 1968 yılı Aralık ayındaki geçişinden üç hafta sonra beş Sovyet gemisi Boğazlardan Akdeniz'e indi. Gemilerin ikisi karakol gemisiydi. Birisi nakliye gemisi diğeri ise füze ile donatılmış destroyerdi.[11]

Doğu Akdeniz'de daha fazla varlık göstermek isteyen Sovyetler'in 1960 yılından itibaren Boğazlardan geçen savaş gemisi sayısı hızla artırıldığı görülmektedir. Nitekim 1966 yılında toplanan 23. Komünist Parti Kongresi'nde deniz gücünün siyasi amaçlara ulaşmak için bir araç olarak kullanılmasına karar verilmişti. Aynı yıl *Pyadyy Eskadra*Doğu Akdeniz'de aktif göreve başlamıştı. Son Kongre'de alınan karar 1971 yılındaki 24. Kongrede de onaylandı.[12] Bu

---

9 *TBMM TD,* B. 56, O. 2. 19 Şubat 1969, s. 66-67; Rozakis, Christos L. and Stagos, Petros N. International Straits of the World, The Turkish Straits, Ed. Gerard j. Mangone, Martinus Nijhoff Publishers, Netherlands 1987, s. 53.

10 *Cumhuriyet,* "Boğazlar Statüsü Zorlanıyor", 7 Aralık 1968, s. 1.

11 *Cumhuriyet,* "Üç Sovyet Karakol Gemisi Akdeniz'e Geçti," 27 Aralık 1968, s. 5.

12 Rozakis-Stagos, *a.g.e.,* s. 49-50.

dönemde ABD halen Akdeniz'deki en büyük deniz gücüdür. Buna karşın Sovyetler de yakın ara ikinci sırada yer alıyordu. Boğazlardan geçişte Montrö'nün 13. maddesiyle konulan kurallardan birisi de kıyıdaş devletler tarafından geçişten sekiz önce, kıyıdaş olmayanlar tarafındansa 15 gün önce bildirim yapılmasıdır. Bu sayede Sovyet deniz üstü ve denizaltı gemileri Boğazlardan geçmeden Ankara vasıtasıyla ABD bilgi sahibi olabiliyordu. Sovyetler, gemi geçişlerinin ABD ve NATO tarafından tam olarak takip edilememesi için yeni bir yöntem ürettiler. Boğazlardan geçişten bir hafta önce yapmaları gereken bildirimi yapıp bir süre gemi geçirmiyor, fakat daha sonra önceki bildirimden faydalanarak savaş gemilerini peş peşe geçiriyorlardı.[13] Diğer yöntem de Sovyetler tarafından 1967 yılından sonra uygulamaya konulan beklenmedik durum bildirimidir. Beklenmedik durum beyanında bulunulmakta, ihtiyaç duyulduğunda bu bildirimler kullanılarak Boğazlardan geçilmekteydi. Her iki uygulama Soğuk Savaş sonuna kadar sürdürülmüştür.[14]

Yeni geliştirilen yöntemler sayesinde, Ankara ve dolayısıyla NATO Sovyet savaş gemilerinin Boğazlardan tam olarak ne zaman geçeceğini belirleyemiyor, Sovyetler geçişte kendi inisiyatiflerinde bir esneklik elde etmiş oluyordu. Daha önce de değinildiği gibi Montrö kısıtlamaları nedeniyle Sovyet denizaltıları büyük oranda Baltık limanlarından gelip Cebelitarık Boğazı'nı geçerek Akdeniz'e giriyordu. NATO'yu en fazla rahatsız eden de denizaltılardı. Çünkü geçiş aralıkları esnek olsa da savaş gemilerinin Boğazlardan geçiş sayıları biliniyordu. Oysa denizaltıların takip edilmesi olanaklı değildi. Bu nedenle Akdeniz'deki NATO ve Altıncı Filo savaş gemilerinin sayısının artırılması tartışılmaya başlandı. Akdeniz'de artan Sovyet etkinliğinin sebep olabileceği olası bir savaşta Türkiye'nin, NATO üyeliği ve Boğazları kontrol eden konumu nedeniyle Sovyetler'in öncelikli saldırı hedefleri arasında yer alması yüksek olasılıktı. Akdeniz'deki Sovyet gemileri dönemin ileri füze teknolojileriyle donatılmıştı. Ankara'da, Altıncı Filo'ya güvenilerek Türk Deniz Gücünün ihmal edildiğine dair ciddi tartışmalar yaşanıyordu.[15]

Oysa tarihin akışı defalarca, Boğazlara sahip olup, deniz gücü bulunmayan devletlerin her an işgal tehdidi altında kalabileceğini göstermişti. Bu durumda müttefiklik ilişkileri çok fazla işe yaramamaktaydı. Bu gelişmeler yaşanırken *Pyadyy Eskadra*'nın Altıncı Filo envanterindekilere denk uçak gemileriyle donatılabilmesi için faaliyetlere hız verilmişti. Belirtilen amaçla Karadeniz kıyısındaki tersanelerde yoğun inşa çalışmaları sürmekteydi. Uçak gemilerinin katılmasıyla Akdeniz'deki Sovyet gücü organik bir yapı kazanmış olacaktı.

---

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

14 Miller, David and T. Hine Jr., Jonathan, *Soviet Carriers in Turkish Straits,* US Navy, Strategy and Campaign Department, Washington 31 January 1990, s. 16.

15 *TBMM TD*, B. 54, O. 1. 17 Şubat 1969, s. 408-409.

Esasında Sovyetler bütün uğraşlarına karşın Akdeniz'deki Amerikan gücü karşısında sürdürülebilir bir kuvvet oluşturamamıştı. ABD organik gücü Altıncı Filo, oldukça güçlü bir dizayna ve kendine yetebilecek özelliklere sahip olduğu için kıyıya yanaşmadan uzun süre görev yapabilecek şekilde oluşturulmuştu. Benzer özellikler ve deniz üssü olanakları halen Sovyetler için erişilebilir değildi. Doğal olarak kısa süreli dengeleme sonrasında, 1968 yılından itibaren Akdeniz'deki Sovyet Beşinci Filosu, diğer ifadeyle *Pyadyy Eskadra* varlığı ABD karşısında güç kaybetmeye başladı. *Eskadra*'nın takviye edilebilmesi amacıyla 1969 yılının ilk yarısında 91 Savaş gemisi Akdeniz'e gönderildi.[16]

Bir önceki yıl, 1968 senesinde, altı *kruvazör*, 18 *destroyer*, 18 ikmal mayın arama tarama, 20 askeri taşıt, 14 karakol, dört denizaltı, 16 hidrografi gemisiyle yedi hücumbot olmak üzere 110 Sovyet Savaş gemisi Boğazlardan geçip Akdeniz'e inmişti. Askeri gemi geçişlerinde 1969 yılı Eylül ayında bir önceki yıldaki sayıya ulaşıldı. Buna karşın Eylül ayı ortalarında Akdeniz'deki Sovyet gemilerinin yarısının geri çekileceği söylentisi yayıldı.[17] Söylentinin kaynağı belirsizdi. Büyük olasılıkla ya gerginleşen ortamı yumuşatmak amacıyla Moskova tarafından yayılıma sokulmuştu ya da ABD tarafından *Pyaddy Eskadra*'nın prestijine darbe vurabilmek için ortaya atılmıştı. Söylentiyi yalanlar şekilde *Pyaddy Eskadra*'nın sahip olduğu gücün takviyesine devam edildi. Aynı dönemdeki Sovyet ticaret gemisi tonajında artış trendine karşın dalgalanma saptanır: 1967 senesinde 26.631.409 ton, 6.192 adet Sovyet bandıralı ticaret gemisi Boğazlardan geçmiştir. Bir milyon ton düşüşle 1968 yılında ise yaklaşık 25.704.635 ton, 6.180 adet Sovyet bandıralı ticaret gemisi Boğazlardan geçmiştir.[18]

Cemal Abdünnasır'ın ölümü sonrasında göreve gelen Enver Sedat, 1972 yılı başında Sovyetler'in Mısır'daki üslerini kapattı. Suriye'nin Lazkiye ve Tartus üsleri halen Sovyetler tarafından kullanılmaktaydı. Her iki üs Soğuk Savaş sonrasında da kullanılmaya devam edilmektedir. Mısır'daki üslerini kaybettikten sonra Boğazlardan geçen Sovyet askeri gemi sayısı hızla azaldı. Fakat *Pyadyy Eskadra* Akdeniz gücü Baltık'tan gelen Donanma ve denizaltılar sayesinde varlığını koruyabildi.[19] Bu dönem Kıbrıs olaylarının tırmandığı bir zaman dilimine rast gelmektedir.[20] Kıbrıs krizi Moskova tarafından yakından takip ediliyordu. Sovyetler, bu dönemde Komünist eğilimli Rum Partisi Akel vasıtasıyla Kıbrıs'ta ikinci bir Küba yaratmaya çalıştıkları şeklinde suçlanıyordu. İddialar, 1964 yılına kadar Akel'e verilen koşulsuz Sovyet desteği nedeniyle haklı gerekçelere sahiptir. Dışişleri Bakanı Feridun Cemal Erkin'in

---

16 *Cumhuriyet,* "Ocak Ayından Bu Yana 91 Sovyet Savaş Gemisi Akdenize Açıldı", 18 Ağustos 1969, s. 5; Ümit Gürtuna, "Sovyetler Akdeniz Filosunun Yarısını Geri Çekiyor", *Cumhuriyet,* 7 Eylül 1969, s. 1, 7.

17 *Cumhuriyet, a.g.m.,* s. 5; Gürtuna, *a.g.m.,* s. 1, 7.

18 Gürtuna, *a.g.m.,* s. 1, 7.

19 Rozakis-Stagos, *a.g.e.,* s. 51.

20 *TBMM TD,* B. 12, O.1. 04 Aralık 1967, s. 310-320.

1964 yılı Ekim ayındaki Moskova ziyareti sonrasında Sovyet tutumu değişerek Kıbrıs anlaşmazlığına karşı daha tarafsız bir politika takip edilmeye başlanmıştı.

Kuvvet yapılanması dalgalı bir seyir takip edip bir türlü organik deniz gücüne dönüşemeyen *Pyadyy Eskadra* için lojistik yetersizliği ve teknolojik gerilik başa çıkılması güç yaşamsal sorunlardır. Ortalama bir hesapla 1971 yılında Sovyet denizci asker sayısının 500.000; 130 ilk hat, 2.200 su üstü küçük savaş gemisi ve 400 denizaltısı olduğu bilinmektedir.[21] Buna karşın ABD'nin 620.000 denizci asker, 714 çeşitli sınıflarda gemisi vardı. Rakamlar bu karşılaştırmada çok fazla anlam ifade etmemektedir. Amerikan savaş gemileri sayıca az olmalarına rağmen teknolojik olarak Sovyet eşdeğerlerinden üstündüler. Sovyetler, *Polaris* denizaltılarına karşı, 1975 senesi sonrasında *Trident* denizaltılarını geliştirerek Akdeniz'deki güç mücadelesinden vaz geçmediklerini gösterdiler. *Pyadyy Eskadra'*da görevli denizaltılar için en önemli sorun 1970 yılı sonrasında da Montrö'nün Türk Boğazları'ndan denizaltı geçişlerine getirdiği kısıtlamalardır. Bu sorun Baltık ve Kuzey filolarından takviye edilmeye çalışılıyordu. Diğer sorun *Pyadyy Eskadra* görevindeki denizaltıların büyük oranda düşman hava gücü karşısında yetersiz kalan dizel sınıf araçlardan oluşmasıdır.

Türk Silahlı Kuvvetleri'nin 1971 yılında sivil hükümeti istifaya zorlayıp, 12 Mart'ta verdiği muhtırayla yönetime fiilen el koymasından sonra; Akdeniz, Ege ve Boğazlardaki Amerikan varlığı esaslı güç kazandı. 12 Mart Muhtırası verilmeden önce ABD ile afyon sorunu yaşanmış, Ankara afyon ekimini yasaklamayı reddetmişti. Benzer sorun yine bu Devlet ile 1930 yılında da yaşanmış, ABD ülkesine afyon sokulmasını yasaklamış, Türkiye de yasağa uymuştu.[22] İkinci afyon sorunu ise problemi çözmekten daha çok ABD iç kamuoyunu memnun etmeye yönelikti. Ayrıca Amerika Devleti, afyon üretiminden geçimini sağlayan Türk üreticilerin yasak dolayısıyla yaşanacak zararını karşılamaya sıcak bakmamıştır.

Sırf bu durum ve sivil iktidarların kabul etmediği afyon ekiminin yasaklanması darbe de ABD Hükümeti'nin az ya da çok rolü olduğuna dair iddiaları kuvvetlendirici niteliktedir. Türk siyasal hayatında 27 Mayıs'tan 11 yıl gibi kısa bir süre sonra muhtıralı müdahale yaşanırken, *détant* süreci başarılı olmuş, Blok politikasında yumuşama gerçekleşmiş, Helsinki görüşmelerine gidecek süreç başlamış, nükleer silahlarda indirim öngören Salt-I antlaşması için uzlaşı sağlanıp, Salt-II için uluslararası ortam hazır hale gelmişti. Bu esnada *Pyadyy Eskadra* Doğu Akdeniz'deki faaliyetlerini bütün Akdeniz'e yaymıştı. *Eskadra'*nın faaliyetlerini yakından takip eden NATO üst düzey subayları 1972 yılı başında Sovyetler'in Akdeniz'deki gücünün daimi olduğunun kabul edilmesi gerektiğini söylüyorlardı.[23]

---

21 Richard T. Ackley, "The Soviet Navy's Role in Foreign Policy", *Naval War Collage Review*, Vol. 24, No. 9 (May 1972), s. 51-52.

22 *BCA*, 07.01.1931/30180.102.17.1.3.

23 *TBMM TD*, B. 44, O. 1. 20 Şubat 1972, s. 409-410.

Sadece NATO subayları değil Sovyet subayları da Akdeniz'deki varlıklarının artık tartışılmaz olduğunu düşünüyorlardı. *Pyadyy Eskadra*'nın 1970-1973 yılları arasında komutanlığını yapmış olan Amiral Ivan Kapitanets'in şu sözleri dikkat çekicidir: *"[Beşinci] Rus filosu [Pyadyy Eskadra] Rusya'nın çıkarlarının korunması için güçlü bir duruş sergileyip yüzyıllar sonra yeniden kendisini Akdeniz'de gösteriyor"*.[24]Amiral Kapitanets'in gönderme yaptığı tarihi geçmiş, II. Katerina döneminde Baltık'tan gelip Türk Boğazları'nı kuşatan Amiral Spiridov komutasındaki Rus filosu ve sonrasında Akdeniz'de gerçekleştirilen faaliyetlerdir.

Sovyet askeri gücünün artışı denizlerdeki ticari aktivitelerle orantılıdır. Boğazlardan geçen Sovyet ticaret gemi tonajı 1955 yılında yaklaşık 1.200.000 civarındayken, bu rakam 1972 senesinde16.6 kat artarak yıllık yaklaşık 20.000.000 tona, ertesi yıl 1973 senesinde 1.5 kat artarak 30.000.000 küsur tona yükselerek Boğazlardaki ticari trafiğin %43'üne ulaşmıştır. Bu dönemde Boğazlardan yıllık ortalama 15.000 adet gemi geçiyordu.[25] Savaş gemileri, bu rakama dahil değildir. Askeri açıdan denizlerde güç kazanılmasıyla paralel olarak gelişmekte olan ülkelerle, Ortadoğu, Güney Afrika ve Latin Amerika devletleriyle artan bir ticaret ağı kurulduğundan Boğazların ticari kullanım oranı da süratle artmıştı.[26] Bütün bu faaliyetlerin Akdeniz'deki ana koordinasyonunu *Pyadyy Eskadra* sağlamaktaydı. *Eskadra*'nın sağladığı avantajları sürdürebilmek için Kruşçev tarafından yeni bir aşamaya geçirilen savaş gemisi inşa programı da yoğunlaştırılmıştı. Dikkat çekici şekilde Sovyetler'in Doğu Akdeniz'de her geçen yıl daha güçlü varlık gösterdiği bu dönemde Türkiye'nin NATO üyeliği ve NATO'nun Türkiye'ye ne kadar katkı sağladığına dair tartışmalar hız kazanmıştı.

Aynı dönemde NATO'nun savunma anlayışının ve olası saldırıda esnek karşıtlık doktrinine dönmesi konvansiyonel silahlarla birlikte Türk Boğazları'nın önemini artırıcı etkide bulundu. Bu dönemde TBMM'de kamuoyundaki tartışmalar paralelinde Türkiye'nin NATO'dan çıkmasının, nükleer çatışmaya evrilebilecek olası bir savaşta tarafsız kalmasının ciddi bir biçimde tartışıldığını tutanaklardan saptamaktayız.[27] Tartışmalar esnasında Akdeniz'deki Sovyet gücü de gündeme geliyordu.

TBMM'de temsil edilen siyasi parti temsilcileri tarafından sık sık Boğazların kapatılması durumunda Sovyetler'in Akdeniz'deki varlıklarının güç kaybedeceği ve Akdeniz'deki savaş gemileri ile Sovyetler arasındaki bağlantının kesileceği söyleniyordu. Ankara'nın elindeki istihbarata göre Sovyetler bu dönemde Akdeniz'de 50 ile 70 gemi arasında bir gücü bulundurabilecek kapasiteye ulaşmışlardı.[28] TBMM'deki tebliğlerde de dile getirildiği gibi

---

24 Goldstein-Zhukov, *a.g.m.,* s. 31.
25 *TBMM TD,* B. 133, O. 2. 25 Temmuz 1973, s. 645-646.
26 Rozakis-Stagos, *a.g.e.,* s. 11.
27 *TBMM TD,* B. 53, O. 2. 19 Şubat 1971, s. 607, 619-621.
28 *TBMM TD,* B. 53, O. 2. 19 Şubat 1971, s. 607, 619-621.

güneydeki Sovyet deniz varlığı ve tehdidi de her geçen gün biraz daha artıyordu. Parlamentodaki heyecanı yüksek konuşmalara karşın Türkiye'ye yönelik yakın savaş tehdidi (madde 21) ya da fiili savaş durumu (maddeler 19; 20) olmaksızın Boğazların kapatılması Montrö'ye aykırıdır. Sovyetler daha önce de ifade edildiği gibi geçişlerde Montrö hükümlerini ihlal etmemeye özen gösteriyordu.

Montrö'nün 13. maddesi geçiş bildirimi yapıldıktan sonra en geç 15 gün içinde geçişin gerçekleştirilmesi aksi durumda bildirimin geçersiz hale geleceği koşulunu getirmiştir. Bu nedenle Sovyet Akdeniz gücünün ya da kıyıdaş olsun veya olmasın herhangi bir başka devletin önceden bildirim biriktirilmek suretiyle geçiş izni depolaması olanaksızdı. Buna karşın *Pyadyy Eskadra* görevindeki savaş gemileri bazı hallerde ivedilikle Akdeniz'e çıkmaya ya da Karadeniz'e geçmeye ihtiyaç duyduklarında ya arıza ya da acil durum istisna kuralından faydalanarak sekiz günden çok daha kısa sürede bildirim yaparak Boğazlardan geçmekteydiler. Yom Kippur Savaşı esnasında Türkiye NATO müttefiki olmasına rağmen Montrö'yü Sovyet gemilerinin Boğazlardan geçişini kolaylaştıracak şekilde uyguladı.

Arapların ani saldırısıyla 1973 yılı Ekim ayında başlayan Yom Kippur Savaşı'nın beşinci günü, 11 Ekim'de bir grup Sovyet Savaş gemisi Boğazlardan geçerek Akdeniz'e indi. Gemiler için sekiz gün önceden geçiş izni alınmamıştı. Savaş'ın tam anı bilinemediği için bu tür bir ön izin de olası değildi. Geçişte varış destinasyonu olarak İtalyan limanlarına ziyaret deklare edildi. Aslında Ankara tarafından da çok iyi bilindiği gibi Sovyet gemileri İtalya'ya değil, Doğu Akdeniz'e gidiyordu. Gemiler vakit geçirmeksizin Doğu Akdeniz'deki *Pyadyy Eskadra*görev gücüne katıldılar. Savaş başladığında *Pyadyy Eskadra* komutasında 11'i dizel denizaltı olmak üzere Doğu Akdeniz'de 52 savaş gemisi vardı.[29]

Türkiye, Yom Kippur Savaşı süresince gerek hava sahasının açılması gerekse Boğazlardan geçişte, Sovyetler'e kolaylık sağlayan bir politika takip etti. Aynı dönemde Amerikan hava güçlerinin İsrail'e destek için İncirlik Üssü'nü kullanmasına izin verilmedi. Sovyet denizaltıları krizin son gününe kadar Karadeniz'den gelip Boğazlardan geçerek Akdeniz filosuna katıldılar. Böylece Yom Kippur Savaşı süresince Doğu Akdeniz'deki Sovyet denizaltı sayısı 26'ya ulaştı. Yom Kippur Savaşı esnasında Doğu Akdeniz'de hava indirme yapıp İsrail'i destekleyen Altıncı Filo ile *Pyadyy Eskadra*'da görevli gerek deniz üstü gerekse denizaltı savaş gemileri arasında sıcak çatışmaya dönüşmeyen bir tür it dalaşı yaşandı.[30]

Akdeniz'deki Sovyet savaş gemilerinin sayısı Türkiye'nin Kıbrıs'a Temmuz ve Ağustos aylarında iki Barış Harekâtı düzenlediği 1974 yılında yaklaşık 90 savaş gemisine ulaştı.[31] Dikkat çekici bir şekilde Sovyetler bu

---

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

[30] Goldstein-Zhukov, *a.g.m.*,s. 32.

[31] *TBMM TD,* B. 82, O. 2. 22 Mayıs 1974, s. 620-621.

dönemde Türkiye ile iyi ilişkiler kurmuşlardı. *Pyadyy Eskadra'*ya verilen öneme karşın Boğazlardan savaş gemisi geçişlerinde daha önceki yıllarda olduğu gibi Montrö ihlal edilmiyor, gerekli bildirim ve bürokratik işlemler zamanında yapılıyordu. Sovyetler Akdeniz'deki güçlerini artırıp bu denizi fiili bir egemenlik alanı yapma yolunda ilerlemekteydiler.[32] Benzer durum Viladimir Putin liderliğinde 2010'lu yıllardan itibaren Arap Baharı'nın yarattığı karmaşadan faydalanıp, tarihsel tekerrürle tekrar yaşanacaktır.

Karadeniz Kıyısındaki Tersanelerde İnşa Edilen Sovyet Uçak Gemilerinin Boğazlardan Geçiş Tartışmaları

Bir alandaki organik deniz gücü ancak uçak gemilerinin rotasyon içinde, kara bağlantı olanaklarına sahip fakat karadaki üslerden bağımsız faaliyet gösterebilmesiyle mümkündür. Bu tür bir kuvvet yapılanmasının ön koşulu altı aylık rotasyonla görev yapabilecek asgari iki uçak gemisine sahip olmaktır. I. Dünya Savaşı sonrasında esaslı teknolojik özelliklere kavuşup, çok sayıda farklı sınıfta imal edilen uçak gemileri yeni teknolojilere uygun gelişimleri, üretimleri, işletimleri ve personelin özellikli eğitime ihtiyaç duyması nedeniyle masraflı deniz araçlarıdır. Gerek inşa aşamasında gerekse kullanımdaki yüksek maliyetlerine karşın uçak gemileri, doktrinde gerek, bulunulan bölgedeki denizin kontrolü, gözetlenmesi, istihbarat faaliyetleri gerekse güç gösterisi için etkili donanma araçlarıdırlar. Normalin üstünde yoğunluklu yerleşimlere benzeyip, orta ölçekli bir kasaba kadar kalabalık olabilen uçak gemileri ilk geliştirildiklerinde düşman savaş gemileri ufukta ortaya çıkmadan güvertelerinden kalkan uçaklar vasıtasıyla gerekli izleme faaliyetlerini yerine getiriyorlardı. Daha sonra, karadan erişimi güç hedeflere denizden yaklaşılarak güverteden kalkan uçaklarla bombardıman icrasında kullanılmaya başlanmış, zaman içinde ihtiyaçlara göre şekillenerek komplike yüzen askeri adacıklara dönüşmüşlerdir.[33]

Sovyetler bütün planlamalara ve girişimlerine rağmen 1975 yılına kadar ABD ile rekabet edebilecek büyüklük ve teknolojiye sahip uçak gemisi inşa edememişlerdir. Bu nedenle *Pyadyy Eskadra* ile sağlanan kısa süreli denge sonrasında Akdeniz'deki güç mücadelesi 1968 yılında ABD'ye kaptırılmıştır. Üstünlüğün geri alınabilmesi için *Eskadra*'nın yeni teknoloji ve yeni model gemilerle güçlendirilmesine karar verildi. ABD istihbaratı Sovyetler'in Karadeniz'deki kızaklarda, Nikolayev ve Sivastopol başta olmak üzere iki orta büyüklükte uçak gemisi inşasına başlandığını 1974 senesi öncesinde tespit etttiler. Sovyet uçak gemilerinin Karadeniz'de icra edebileceği bir operasyona ihtiyaç olmadığından gemiler tamamlandığında Akdeniz'e geçecekleri açıktı.[34]

---

32 *TBMM TD,* B. 58, O. 2. 17 Şubat 1977, s. 199-200.

33 Robert C. Rubel, "The Future of Aircraft Carriers", *Naval War Collage Review,* Vol: 64, No: 4 (Autumn, 2011), s. 13-14.

34 Smith, Clayde A., "Constraints of Naval Geography on Soviet Naval Power", *Naval War Collage Review,* Vol: 27, No: 2 (September-October 1974), s. s. 53.

Dönemin koşullarına uygun, organik deniz gücü sağlayabilecek özellikte ilk geliştirilen Sovyet uçak gemisi *Kiev'*in yapımına 1970 senesinde Nikolayev Şehrindeki Chernomorski kızağında başlandı. *Kiev,* 76 mm. toplarla donatılmıştı, 8 hava savunma silahı; 4 çift SS-N-12 SSM fırlatma rampası; iki çift SA-N-3; 1 SUW-N-1 fırlatma rampası ve iki çift Sa-N-4'e sahipti. *Kiev*'in uzun açılı kalkış ve inişe uygun 188.9 m. uzunlukta güverte pisti mevcuttu. Pistte 43 uçak taşınabiliyordu. Güverte gerektiğinde taşınacak uçak sayısının artırılabileceği şekilde tasarlanmıştı. Amerikalı uzmanlara göre bu özellikleriyle *Kiev,* Montrö sınırlamalarında uçak gemisi geçişi yasağına tabi olduğundan Boğazlardan geçmemeliydi.[35]

Kiev, Odesa'da inşa edilip, Nikolayev'de seyrüsefere hazır hale getirildi. Yaklaşık 38.000 tondu, güvertesinde 35 saldırı helikopteri ve 40 kısa mesafe savaş uçağı vardı.[36] Kiev'i bir an önce Akdeniz'e göndererek *Eskadra*'yı güçlendirmeyi amaçlayan Sovyetler, Montrö'nün 11. maddesinde izin verilen tonaj sınırlamalarının çok üzerinde olan *Kiev*'in denizaltısavar kruvazör olduğunu iddia ediyordu. Yeni tanım hava yetenekli kruvazör sınıflandırmasına ek olarak kullanıma sokulan zorlama bir meşruiyetti. Tartışmalara sebebiyet verip, Türkiye ile ABD ve NATO arasında anlaşmazlığa neden olan *Kiev,* 1975 yılında göreve hazırdı. Montrö'de 1936 yılında tarif edilen büyük savaş gemisi ya da diğer ifadeyle *capital ships* açıkça uçak gemilerini tanımlamamaktadır. *Kiev* kızaktan indiğinde 1975-1976 Jane Savaş Gemileri Tanımlama *(Jane's Warship Recognition Guide)* sınıflandırmasında uçak gemisi sınıfında yer almıyordu. Uçak gemisi olarak değerlendirilmesi durumunda barış ya da savaş dönemi fark etmeksizin Boğazlardan geçemezdi. Sovyetler, *Kiev*'in "hava yetenekli kruvazör" diğer bir ifadeyle "Hybrid Vessel" olduğunu iddia ettiler.[37] Montrö'nün kısıtlayıcı hükümleri tarafından engellenmemek için geliştirilen bu uydurma, bir o kadar da zorlama tanım *Kiev* sonrasında Karadeniz'deki kızaklarda üretilecek uçak gemisi özelliğindeki diğer deniz araçları için de kullanılacaktır.

Montrö'nün açık hükümleri doğrultusunda *Kiev*'in Boğazlardan geçişi Türkiye'nin tutumuna bağlıydı. Türkiye *Kiev*'i uçak gemisi olarak değerlendirip geçişe izin vermese Montrö ile esaslı bir aykırılığa düşülmüş olunmayacaktı. Benzer şekilde *Kiev*'in uçak gemisi olarak değerlendirilmeyip Boğazlardan geçişine izin verilmesi durumunda da Montrö kriz yaratacak derecede ihlal edilmiyordu. Boğazlardan geçiş sınırı olan 15.000 azami tonaj dar yorumlandığında *Pyadyy Eskadra* gücüne katılan çok sayıda büyük Sovyet gemisinin Boğazlardan geçemeyeceği görülür. Türkiye, tonaj kuralına rağmen Montrö'yü geniş yorumlamayı tercih ediyordu. Bu dönemde *dretnotlar* da *capital ships*

---

35 Philip Towle, "The Montreux Convention as a Regional Arms Control Treaty--Negotiation and Practice", *Military Affairs*, Vol: 45, No: 3 (October 1981), s. 125.

36 H. Gray Knight, "The Kiev and the Turkish Straits", *The American Journal of International Law,* Vol: 71, No: 1 (January 1977), s. 125.

37 İsmail Soysal, "Boğaz Trafiği Sorun Yarattı", *Cumhuriyet,* 22 Ocak 1992, s. 15.

kapsamına giriyordu. Amerikan ve İngiliz basını ile diğer Batı Avrupa üyesi ülkeler *Kiev*'in geçişini engelleyebilmek için, Sovyet uçak gemilerinin Boğazlardan geçişine itiraz edip, Montrö'yü tartışmaya açtı. Propagandanın amaçlarından birisi de Altıncı Filo'nun Akdeniz'deki üstünlüğünün korunabilmesi için Sovyetler'e engel çıkartılmasıdır.[38]

İtirazlara karşın Ankara Montrö'yü geniş yorumlamayı tercih ederek, *Kiev*'in geçişine izin verdi. *Kiev*'in geçiş yaptığı 18 Temmuz 1976 tarihinde Montrö'nün gemi tonilatolarının artık ne uygulanabilirliği ne de anlamı kalmıştı. Kiev'in geçişi sonrasında benzer taleplerin çokça geleceğine kuşku yoktu. İtirazlar da belirtilen kapsamda yoğunlaşıyordu. Bu dönemde Sovyet milli gelirinin ortalama %17'si gibi büyük bir miktar silahlanmaya harcanmaktaydı.[39]

Kiev'in Boğazlardan geçişine verilen izin teknik olmanın ötesinde siyasi bir tutumdur. Batı Bloku'nun baskısına direnilip, Montrö'nün geniş yorumlanması sayesinde Sovyetler ile gereksiz bir kriz yaşanmamıştır. Rasyonel bir yaklaşımla Montrö çağa uydurularak uygulanmış, geçiş öncesindeki itirazlara rağmen geçiş esnasında ve sonrasında Batı ittifakındaki devletler de *Kiev*'in geçişine çok sert itiraz yöneltmekten vazgeçmişlerdir.[40] Sovyetler'in, Karadeniz'den inerek *Eskadra*'ya dahil olacak uçak gemisi *Kiev* Boğazlardan geçerken taşıdığı uçaklar güvertede sabit tutulmuş, *Kiev* Akdeniz'e açıldıktan sonra güvertesindeki uçar birlikler kullanılmaya başlanmıştır. *Kiev*'in Boğazlardan geçişine izin verilmesi, TBMM'de de önemli tartışmalara neden oldu. Avrupa ve Amerika basınında Türkiye'nin Sovyetlerle gizli bir dostluk antlaşması imzalamak için girişimde bulunduğu yazıldı.[41] Geçiş tartışmaları esnasında NATO Karargâhı Brüksel'de diplomat görevinde bulunan hatıralarında Deniz Bölükbaşı NATO'nun Türkiye'yi Montrö'yü titizlikle uygulamamakla suçladığını, buna karşın NATO'nun görevinin *Kiev*'in geçişini engellemek değil NATO savunması üzerindeki etkilerini incelemek olduğu yanıtının verildiğini kaydetmektedir.[42]

Bazı kaynaklar, *Kiev*'in Boğazlardan geçişinin Montrö'nün 15. maddesine aykırı olmadığını, çünkü uçak gemilerinin Boğazlardan geçerken uçakların güvertede sabit tutulmasının yeterli olduğunu ileri sürmektedirler. Değerlendirme yanlışlığından kaynaklanan bu bilgi hatalıdır. Montrö Sözleşmesi'nin 11. maddesine göre barış döneminde Karadeniz kıyıdaş devletleri kıyıdaş olmayanlardan farklı olarak büyük savaş gemilerini/*capital ships* kruvazörler dahil belli tonaj sınırlaması içinde Boğazlardan geçirebilirler. Boğazlardan bir seferde geçebilecek gemi tonajı yukarıda da dikkat çekildiği gibi Montrö'nün 14. Maddesine göre 15.000 tondur. Bu gemilerin geçişi transit

---

38 *Cumhuriyet,* "Batılı Çevrelerin Boğazlar Rejimini Baskı Aracı Olarak Kullanmak İstedikleri Bildiriliyor", 13 Aralık 1974, s. 1, 7.

39 *Cumhuriyet, a.g.m.,* s. 1, 7.

40 *Cumhuriyet,* "Kiev'in Boğazlardan Geçişi Konusunda Değişik Yorumlar Devam Ediyor", 12 Ağustos 1976, s. 10.

41 *TBMM TD,* B. 46, O. 2. 16 Şubat 1977, s. 47-48.

42 Deniz Bölükbaşı, *Dışişleri İskelesi, Dışişleri'nde 34 Yıl,* İstanbul 2011, s. 205.

olacak ve eskortlarında ikiden fazla torpidobot bulunamayacaktır.[43] Ayrıca güvertesinde sabit tutulacak uçaklar taarruz hava aracı değil gözetleme uçaklarıdır. *Kiev'*in gövdesindeki uçaklar taarruz özelliğindeydi.

Artan Sovyet varlığından ve *Pyadyy Eskadra* faaliyetlerinden rahatsız olan ABD'nin *Kiev*'in Karadeniz'den Akdeniz'e inmesinin planlandığı 1975 senesinde Akdeniz'deki beş ülkede mevcut üslerinde 33.000 askeri bulunuyordu. Kayıtlara göre İtalya'da: 12.000; İspanya'da: 9.000; Türkiye'de: 7.000; Yunanistan'da: 4.000 ve Portekiz'de: 1.000 ABD askeri vardı. Bunlara ek olarak Altıncı Filo emrinde yine Akdeniz'de 29.000 denizci asker görev yapmaktaydı.[44] Altıncı Filo'nun emrinde bu dönemde, ikisi uçak gemisi özelliğinde 40 savaş gemisiyle, güvenlik gerekçesiyle tam sayısı açıklanmayan stratejik nükleer denizaltılar bulunuyordu. Aynı dönemde Akdeniz'deki Sovyet savaş gemisi sayısı 47 ile 61 arasındadır. Süveyş Kanalı, 1975 yılında tekrar seyrüsefere açıldığından Sovyet gemileri Hint Okyanusu'ndan Doğu Akdeniz'e gelebilmeye başlamıştı.[45]

Açıkça görüldüğü üzere daha önceki yıllarda olduğu gibi Amerikan savaş gemilerinin sayısı Sovyetler'den daha azdır. Fakat etki faktörü ve teknolojik üstünlük Amerika'nın elindedir. Sovyetler, Cezayir ve Suriye ile yaptıkları liman kullanma anlaşmaları haricinde Akdeniz'de ABD'nin sahip olduğu üs, bakım ve iletişim ağına sahip değillerdi. Türk Boğazları'nda 1945 yılında istenilen üs elde edilebilseydi, Sovyetler Doğu Akdeniz'de esaslı bir avantaja sahip olabileceklerdi. Her ne kadar 1973 yılı Ekim ayındaki Yom Kippur Savaşı'nda Sovyetler'in Türk hava sahasını ve Boğazlardan geçişi kullanmasına izin verilip, aynı izin üsler konusunda ABD'ye verilmemiş olsa da; Türkiye'nin NATO ittifakında kalması olası bir Ortadoğu Savaşı'nda Sovyetler için büyük bir handikaptı. Boğazların kapatılması durumunda tarihte çokça tecrübe edildiği üzere Sovyet donanma gücü Karadeniz'de hapis kalacaktı. Bu dönem iki NATO müttefiki Ankara ile Atina arasındaki anlaşmazlıkların arttığı bir devirdir. Aynı yıl Yunanistan'ın Ege'de artan kural tanımaz faaliyetleri ve yeni karasuları kazanmaya yönelik petrol arama girişimleri karşısında TBMM tarafından TPAO'ya Ege'de petrol arama ruhsatı verildi.[46]

Kiev, Akdeniz'e geçtikten sonra Kuzey Atlantik Okyanusu'na doğru yola çıktı. Doğu Akdeniz'e geçişi Amerika'nın uçak gemisine sahip tek devlet hegemonyasını sona erdirdi. Aynı yıl, ek özelliklerle donatılmış iki kruvazör sınıf *Moskova* ve *Leningrad* yine Boğazlardan geçerek Akdeniz'e indi. Böylece *Eskadra* yeni gemilerle güçlendirildi. Son eklerle birlikte Sovyet gemileri Amerikan Altıncı Filo'sundaki denizaltılar için esaslı bir tehdit oluşturmaya başladı. *Eskadra*'yı asıl güçlendiren denizaltılar Montrö'nün 12. maddesi ile getirilen kısıtlamalar nedeniyle daha önce de belirtildiği gibi büyük oranda Türk

---

43 Colonel G. I. A. D. Draper, "Soviet Sea Power", *The Times,* September 6, 1984, s. 13.
44 *Foreign Policy Association, a.g.r.*, s. 13.
45 *Foreign Policy Association, a.g.r.*, s. 13.
46 *Türkiye Cumhuriyeti Resmi Gazete (TCRG)*, 1973, S: 14699.

Boğazları'ndan değil aslında Baltık'tan gönderiliyordu.[47] Geçiş tartışmalarının yanında Boğazlarda, yeni teknoloji üretmiş gemilerin kullanılmasıyla şekil değiştirmeye başlayan bir de ticari trafik mevcuttu.

Boğazlardan ticari gemi geçiş sayısı 1970'li yıllardan sonra azalmış buna karşın tonaj artmıştır. Boğazlardan 1972 yılında 41.386 adet; 1973 yılında 33.364 adet, 1974 yılı Eylül ayına kadar önemli bir azalışla 10.673 adet gemi geçmiştir. 1972 yılındaki gemi tonajı 69.137.000; 1973 yılında 76.655.000; 1974 yılı Eylül ayına kadar ise 50.000.000 ton olarak gerçekleşmiştir. Geçiş rakamlarının da açıkça gösterdiği gibi teknolojik gelişmeler, gemilerin boy ve kapasitelerinin büyümesini sağladığından geçiş yapan gemi sayısı azalmış, buna karşın tonaj miktarı önemli derecede artmıştır. Soğuk Savaş sonrası dönemde 1974 yılındaki geçiş sayılarına çok daha yüksek tonajlarda ulaşılacaktır. Bu dönem aynı zamanda süper tanker olarak adlandırılan büyük tankerlerin Boğazlardan geçişlerinin yoğunlaştığı bir devir olacaktır. Sovyetler'in Boğazlardan yararlanma oranı ortalama %36 civarındadır. En düşük yararlanma oranlarından birisi üç tarafı denizlerle çevrili ülke olan Türkiye menşeli gemilere aittir. Boğazlarda 1972 yılında 24.679 adet kılavuzluk hizmeti verilerek 81.646.269₺ gelir elde edilmiştir.[48]

Kılavuzluk hizmetinden elde edilen gelirin 60.000.000₺'lik kısmı masraflar düşüldükten sonra kalan kârdır. Ertesi sene, 1973 yılında kılavuz kaptan alan gemi tonajı 26.735.000, hasılat ise 91.176.996₺'dir. Boğazlardan geçen Yunan tüccarlara ait gemilerin yarısının kılavuz kaptan almadığı tespit edilmiştir. Denizcilik Bankası'nın 1972 yılındaki geliri 89.888.117₺; 1973 yılında 102.636.455₺'dir. Ortadoğu ve Akdeniz'in öneminin arttığı bu dönemde Sovyetler Boğazlardan 1973 yılında Karadeniz'den Akdeniz'e 140 adet savaş gemisi geçirmiştir. Aynı yıl Akdeniz'den Karadeniz'e bakım ve lojistik için dönen Sovyet savaş gemisi sayısı 126'dır. Boğazlardan geçiş yapan Sovyet deniz araçları: 20 *kruvazör*, 37 muhrip *(destroyer)*, 6 klasik denizaltı, 14 hücumbot, 143 ikmal, 36 karakol, bir çıkarma ve mayın arama gemilerinden oluşmuştur. Geçişlerde Eylül ve Ekim aylarında dikkat çekici bir artış vardır. 1974 yılında, 23 Ekim'e kadar 8 kruvazör, 13 muhrip, altı mayın arama, altı karakol, beş hücumbot, 59 yardımcı savaş gemisi olmak üzere 97 gemi Karadeniz'den Akdeniz'e geçmiş; 67 gemi de Akdeniz'den Karadeniz'deki üslere gitmiştir. Boğazlardan 1973 yılında üç denizaltı geçmiş, 1974 yılı Ekim ayına kadar ise hiç denizaltı geçmemiştir.[49]

Sovyetler, *Kiev*'i Boğazlardan geçirdikten sonra Karadeniz kıyısındaki kızaklarda aynı büyüklükte *Minsk* uçak gemisinin 1972 senesinde başlayan inşasını da tamamlamak üzereydiler. Bu gemi için de Boğazlardan geçiş izni isteneceğine kuşku yoktu. TBMM'deki muhalefet partileri Montrö'nün 40.

---

47 Rozakis-Stagos, *a.g.e.,* s. 55.

48 *Cumhuriyet,* "Boğazlardan Geçen Gemi Sayısı Azalıyor, Tonaj Büyüyor", 26 Ekim 1974. s. 8.

49 *Cumhuriyet, a.g.m.,* s. 8.

yılında *Kiev*'e verilen iznin *Minsk*'e de verileceğini, böylece Boğazlardan uçak gemisi geçişinin rutin bir uygulama haline gelebileceği eleştirisinde bulunuyordu.[50]*Minsk,* Kiev'den iki yıl sonra, 1978 yılında Boğazlardan geçişine izin verilerek aktif göreve başladı.

Anti denizaltı füzeleriyle ve denizden havaya en az iki füze rampa sistemiyle donatılı *Leningrad* ve *Mokosva*'nın *Beşinci Eskadra*'ya katılmasıyla Sovyet Akdeniz gücü 20.000 tonajlık artış göstermiştir. Uçuş pistine sahip *Leningrad*'ın güverte uzunluğu 90 m.'dir. Pistin altında hangarlar bulunmaktaydı. *Beşinci Eskadra*'nın ya da diğer adıyla *Beşinci Sovyet Filosu*'nun 1980 yılı sonunda helikopter gemileri, iki ya da üç *Kynda* veya *Kresta* sınıfı güdümlü füze kruvazörü, nükleer denizaltı filosu, boyu 300 m.'ye varacak uçak gemileri ve bu misyona uygun destek gemileriyle donatılması planlanıyordu.[51]

Son eklerle birlikte Akdeniz'de organik deniz gücü özelliği kazanıp, hegemon kudrete dönüşme yönünde politika takip eden Sovyetler Birliği; doğuda Pasifik Okyanusu, batıda Baltık Denizi, kuzeyde Buz Denizi, güneyde Çin, Afganistan, İran, Türkiye, Balkanlar ve Avrupa'ya kadar uzanan devasa büyüklükteki 8 milyon 600 bin mil kare toprağı, 220 milyon nüfusu, ülkenin hemen ihtiyaç duyulan bütün yerleşim, göl, kanal ve nehirlerine erişebilen ulaşım ağıyla muazzam lojistik kapasiteye sahipti. SALT-I görüşmelerinin yapıldığı 1970'li yıllarda Sovyetler'in kara ordusu 2 milyon silah altında asker, 150 zırhlı mekanize tümen, 40'a yakın uçaksavar ve topçu tümeninden oluşuyordu. Yılın dört mevsimi seyrüsefere açık iki denize, Baltık ve Karadeniz, Boğazları geçerek Ege ile Akdeniz'e kıyısı olan Sovyetler'in deniz kuvveti yaklaşık 700 bin denizci asker, 40 kruvazör, 180 destroyer, 100'e yakın torpidobot, atom enerjisiyle çalışıp, atom başlıklı füze fırlatma kapasitesine sahip denizaltı filosundan oluşuyordu. Bunlara ek olarak Sovyetler, kıtalararası füze sistemlerine ve avcı uçakları, jet ile turbo jetlerden oluşan güçlü bir hava kuvvetine sahipti.[52] Bu kudretteki bir devletin Türkiye'nin güneyi Akdeniz'de güçlü bir varlık göstermesi, gerek Anadolu'yu gerekse Boğazları iki yandan tehdit edilebilecek bir duruma soktu.

Sovyetler tarafından *Kiev* sınıfı son gemi 1983 yılında üretilen *Kharkov*'dur. *Leningrad* ve *Moskova* ve en son üretilen *Kiev*'in ana hedefi Doğu Akdeniz ve Sovyet anakarası etrafında faaliyet gösteren Amerikan nükleer denizaltılarıdır. *Kharkov* sonrasında Nikolaev'deki kızaklar büyütülerek 1983 yılında Tiflis adı verilen uçak gemisinin inşasına başlandı. Tiflis 5 Aralık 1985 tarihinde denize indirildi. İkinci Tiflis uçak gemisi diğerlerinden daha büyük olarak 65.000 ton olarak tasarlandı. İkinci Tiflis 1985 yılında kızağa konuldu, üç yıl içinde 1988 yılında tamamlanması planlanıyordu. Tonajı ve yetenekleri

---

50 *TBMM TD,* B. 55, O. 2. 22 Şubat 1977, s. 332-333.

51 Philipe Masson, vd., "The Soviet Presence in the Mediterranean: A Short History", *Naval War Collage Review,* Vol: 23, No: 5 (January 1971), s. 65.

52 *TBMM TD,* B. 44, O. 1. 20 Şubat 1972. s. 416; *TBMM TD,* B. 32,O. 1. 26 Nisan 1980, s. 343.

kendisinden önceki uçak gemilerinden çok daha büyük ve güçlü olan Tiflis'in Akdeniz'e geçişi dengeleri sarsabilecekti. Bu nedenle geçişi engellemeye yönelik sert itirazlar, yapımına başlanmasından itibaren ikinci Tiflis gemisine yöneldi.[53]

Bu dönemde Sovyetler'in *Kiev* dahil helikopter pistleri bulunan *Moskova* ve *Leningrad* gemisi de uçak gemisi sınıfına girdiği için üç, tam anlamıyla bir uçak gemisi vardı. Buna karşın ABD Donanması'nın envanterinde 14 uçak gemisi mevcuttu. Uçak gemileri haricinde sayısal olarak Sovyet deniz gücü ABD'nin ilerisindeydi, fakat nitelik üstünlüğü halen açık ara ABD'deydi.[54] Sovyetler tarafından, Chernomorsky kızağında *Kiev'*e geçiş izni verilmeden bir yıl önce aynı sınıftaki ikinci gemi olan 32.000 ton ağırlığındaki *Novorossisk*'in inşasına başlanmıştı. Üç yılda tamamlanan *Novorossisk* 16 Mayıs 1983 tarihinde Boğazlardan geçerek Akdeniz'e çıkmıştır. *Novorossisk* ile aynı yıl aynı sınıf diğer bir uçak gemisi olan 34.000 ton ağırlığındaki *Bakü*'nün inşasına başlanmıştı. *Bakü*'ye daha sonra, Soğuk Savaş'ın başında Kruşçev döneminde Sovyet Donanmasını geliştirmekle görevlendirilen Amiral Sergey Gorshkov'un adı verildi. *Amiral Gorshkov,* beş yıl gecikmeyle 1987 senesinde göreve başladı. Bu gemiye de Boğazlardan geçiş izni verildi.

Sovyetler, *Novorossisk* ve *Bakü*'nün inşasının başladığı yıl, daha büyük ve donanımlı bir uçak gemisi inşası için hazırlık yapmışlardı. Bu amaçla iki uçak gemisinin kızağa konulduğu sene olan 1982 yılında 43.000 ton ağırlığında *Riga* ismiyle yeni bir uçak gemisi inşa edilmesine karar verildi. *Riga'*nın inşasına 1983 senesinde daha önce *Kiev*'in inşa edildiği Nikolaev'deki kızaklarda başlandı. İkinci adını sınıfından alan *Riga*'nın ismi inşa esnasında *Tiflis,* daha sonra *Leonid Brejnev* ve en nihayet Soğuk Savaş'ın sona ermesinin hemen ardından, 1991 yılında *Amiral Kuznetsov* olarak değiştirilmiştir. *Kuznetsov,* 2 Aralık 1991 tarihinde Boğazlardan geçecek, önceki uçak gemilerinin aksine *Kuznetsov*'un geçişine itiraz yöneltilmeyecektir.[55]

Bu esnafa adını sınıfından alan uçak gemisi ikinci *Riga*'nın yapımına başlandı. İkinci *Riga* sınıfı uçak gemisi *Riga* planlamaya göre 1988 yılında tamamlanacaktı. Gemi tamamlandığında Karadeniz'de bir işe yaramayacağından mutlaka Akdeniz'e çıkması gerekiyordu. Uçak gemisi olduğu için Boğazlardan geçişi Montrö'ye açıkça aykırıdır. *Riga* 1991 yılı Ocak ayında suya indirilip, tam faaliyete 1995 yılında geçebilecektir. Bu dönemde Sovyetler dağıldığından Ukrayna'da kalarak *Varyag* adını alacaktır. *Riga,* Ukrayna tarafından Çin'e satılmıştır. Türkiye, *Varyag*'ın 2001 yılında Boğazlardan geçişine izin vermiştir.

Sovyet tarihinde inşa edilmesi planlanmış en büyük uçak gemisi ilk adını sınıfından alan *Ulyanovsk,* diğer adıyla *Kremlin*'dir. Nükleer güçle çalışacak olan *Kremlin*'nin yapımına 1985 senesinde karar verildi. Yapım için Chernomorsky kızağı büyütüldü. Geminin inşasına 1988 yılında başlandı. ABD

---

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

54 *Cumhuriyet,* "Süper Güçlerin Savaş Gemileri", 8 Ocak 1976, s. 10.

55 İsmail Soysal, "Boğaz Trafiği Sorun Yarattı", *Cumhuriyet,* 22 Ocak 1992, s. 15.

uydu görüntüleri Chernomorksy kızağının büyütülmesini tespit edip, 75.000 ton ağırlığa sahip olacak *Kremlin*'in inşası yakından takip edilmeye başlandı. Tespite göre bu döneme kadar Karadeniz'deki kızaklarda inşa edilen *Tiflis* sınıfı en büyük uçak gemisi olacak *Ulyanovsk* ya da *Kremlin,* uydu verilerinden elde edilen bilgilere göre güverte açısı 6-8 derece, uçuş güvertesi gemi boyunca uzanan, 300-305 m. uzunluğunda, 73 m. genişliğinde olarak inşa edilmekteydi.[56]

Sovyetler'in bazen Montrö'ye takılmamak, bazen de Batı Bloku'nu yanıltmak için gemi sınıflarını, aynı zamanda gemi adlandırmalarında da kullanmaları uçak gemilerinde karışıklığa neden olabilmekte, sınıflar ad, adlar sınıf olarak telakki edilebilmektedir. Sınıfından dolayı Batı'da *Tiflis* olarak adlandırılan *Kremlin*'in 1995 yılında tamamlanması planlanıyordu. Batı Bloku, *Kiev* sonrasında Akdeniz'de bu büyüklükte bir Sovyet uçak gemisi istemiyor, Türkiye ise Sovyetler ile düzelen ilişkilerinin *Kremlin* yüzünden bozulmasına sıcak bakmıyordu. Amerikan Donanması, *Kremlin*'e izin verilmesi durumunda geçişin Montrö'yü tartışmaya açmak için gerekli uluslararası ortamı oluşturacağı beklentisi içindeydi. Buna karşın raporlar Türkiye'nin Sovyetler ile anlaşmazlık yaratacak bir uygulamaya zorlanmaması gerektiği yönündeydi.[57]

ABD ve İngiltere başta olmak üzere, yapımı tamamlanıp suya indirilmeden önce, ön alıcı bir hamleyle *Kremlin*'in Boğazlardan geçişinin Montrö'ye aykırı olduğu, bu nedenle geçişin Türkiye tarafından engellenmesi gerektiği ileri sürülmeye başlandı. Geçiş tartışmaları 1985 yılından itibaren yoğunluk kazandı. NATO uzmanları *Kremlin'i Black Com-2* sınıfında tasnif ettiler.[58] Sovyetler'in nükleer güçle çalışacak uçak gemisine *Kremlin* ya da *Sovetsky* adı Batılılar tarafından yakıştırılmıştır. Tartışmaların yaşandığı tarihte geminin kesin adı bilinmiyordu. Belirtilen nedenle 1988 yılında inşasına başlanıp bitirilemeyen *Kremlin* ile *Black Com-2* sınıfı yine nükleer güçle çalışan yakıştırma adlı *Kremlin* birbirine karıştırılmaktadır. İlk *Kremlin* 1986 yılında Boğazlardan geçip Akdeniz'e inmiştir.

Geminin geçiş tarihi yaklaştığında ABD'de uzmanlar günlerce Montrö'yü inceleyerek geçişe engel bir hüküm bulmaya çalıştılar. Aynı anda, toleranslı davrandığı için Türkiye üzerinde baskı oluşturuldu. Bu dönem Türk-Sovyet ilişkilerinde karşılıklı işbirliğinin artığı bir devirdir. Belirtilen nedenle Türkiye, Montrö'yü bir Sovyet, Amerikan karşılaşmasında tartışmaya açmak istemiyordu. 24 Mart 1986 tarihinde ABD'nin Kremlin'in geçmemesi talebine, geçiş izninin ABD'yi ilgilendiren bir konu olmadığı yanıtı verildi.[59] Washington ve Londra'dan farklı bir tutum takınıldı. Türkiye'nin orta yol bulma teşebbüsü ABD ile İngiltere'yi rahatsız etmiştir. Tartışmalar yaşanırken *Kremlin*'in en erken iki yıldan önce inşasının bitirilemeyeceği biliniyordu.

---

56 Usluer, *a.g.m.,* s. 6.

57 Miller-T. Hine Jr., *a.g.r.,* s. 4-6, 10.

58 *Cumhuriyet,* "Sovyet Uçak Gemisi Türkiye'ye Dert Olacak", 24 Ekim 1985, s. 10.

59 *Foreign Assistance Legislation for Fiscal Year 1988-89,* U.S. Government Printing Office, Washington 1987, s. 301.

Daha önce de değinildiği gibi ABD Sovyetler'in Doğu Akdeniz'deki varlığını sınırlamaya kararlı olduğundan gemi Boğazlara gelmeden evvel geçişin engellenmesine çalışılmaktadır. Büyük olasılıkla, geminin geçişine izin verilmeyeceğinin Türkiye tarafından ilan edilmesi halinde, Sovyetler'in gemiyi inşadan vazgeçeceği düşünülüyordu. Baskının nedenlerinden birisi de bu beklentidir. *Kremlin'*e gelen itirazların da etkisiyle Sovyetler, 1986 yılında ABD'nin *Yorktown* ve *Caron* destroyerlerinin Karadeniz'e girişine Montrö'yü ileri sürerek engel oldu.[60] Sovyetler dağıldığında *Kremlin*'in %40'ı tamamlanabilecek, post-Sovyet dönemde yüksek maliyetler nedeniyle projeden vazgeçilecektir. Böylece geçiş tartışmaları da kendiliğinden sona erecektir.

Bu dönemde Türk akademisyenlerin bir kısmı ABD'nin sudan bir kriz yaratarak Türk-Sovyet ilişkilerini kötüleştirmeye çalıştığından kuşkulanmıştır. Hatta, ABD'nin Montrö'de imzacı olmadığı için bu tür bir hakkı ileri süremeyeceği ileri sürülmüştür.[61] Son değerlendirme hatalıdır. Zira objektiflik ilkesi doğrultusunda ABD ve diğer imzacı olmayan devletler Montrö hükümlerinden lehte ya da aleyhte yararlanabilmekte, görüş ileri sürüp, itirazda bulunabilmektedirler. İlk başta, Soğuk Savaş'ın son dört yılında patlak veren *Kremlin* uçak gemisi krizi ve ABD'nin sert tutumunu anlamlandırmak güçtür. Buna karşın, 1986 senesinde Sovyetler'in 1990 gibi erken bir tarihte dağılacağı öngörülememiştir. ABD, böyle bir öngörüde bulunmuşsa da bu bilgi müttefiklerle paylaşılmamıştır.

Sonuç

Tarihsel bir olgu olarak Türk Boğazları konusu Akdeniz ile Rusya arasında aşılması güç bir engeldir. Oysa k Akdeniz Rusya için hep yaşamsal önemde olmuş ve bir kara devleti olan Rus deniz doktrininde Akdeniz özel bir yer işgal etmiştir. Sovyetler'in Akdeniz'de etkin şekilde faaliyet gösterebilmesi Montrö sayesinde mümkün olmuştur. Montrö'nün kıyıdaş olmayan devlet filolarının Karadeniz'e girişini sınırlamasına karşın uçak gemisi ve tamir ya da yeni inşa edilen denizaltılar haricindeki Sovyet savaş gemileri, hatta *capital ships* sınıfına giren büyük kruvazör savaş gemilerinin dahil Boğazları her iki yönde kullanmasının önünde engel yoktur. Montrö'nün Sovyetler lehinde uygulanabilmesi için Türkiye savaşan olmamalı, yakın savaş tehdidi altında olmamalı ya da olası bir savaşta tarafsız kalmalıdır.

II. Dünya Savaşı sona erdikten kısa süre sonra Doğu Akdeniz'deki çıkarlarını ABD ve Arap Yarımadası'ndaki enerji kaynaklarının istikrarını garanti altına alabilmek için Altıncı Filo bölgeye gönderilmiştir. ABD Donanmasına bağlı Altıncı Filo refakatinde uçak gemileriyle birlikte 1946 yılı sonrasında Doğu Akdeniz'de göreve başlamıştır. Soğuk Savaş'ın ilk döneminde uçak gemisine sahip olmayıp, deniz teknolojisi ABD'nin gerisinde kalan Sovyetler Birliği, tarih boyunca yaşam alanı, bir tür Rus *lebersnaum*u olarak

---

60 *CIA*-RDP87R00529R000100060020-6. 12 May 1986.

61 Fahir Armaoğlu, "Montrö Sözleşmesi", *Tercüman,* 9 Mayıs 1986, s. 2.

kabul edilen Doğu Akdeniz'deki meydan okumaya etkili cevap verememiştir.

Uçak gemisine ek olarak Doğu Akdeniz'de daimi varlık gösterilebilmesi için kesintisiz deniz iletişim hatlarından oluşan bir ağa ihtiyaç vardır. Denizlerde varlığın can damarı olan iletişim ağının Karadeniz ile Doğu Akdeniz arasında kurulması pratikte en kolay çözüm olmasına rağmen hukuken olanaksızdır. Çünkü Türk Boğazları'ndan denizaltı gemisi geçişi kısıtlı, uçak gemisi geçişiyse yasaktır. Bu nedenle Karadeniz yoluyla Akdeniz'deki ikmalin sağlanmasında sorunlar yaşanması kaçınılmazdı. Sovyetler, ilk günden itibaren Batı Bloku karşısındaki gerek teknik gerekse lojistik yetersizliğin farkındaydı. Öncelikle giderilmesi gereken eksikliklerin başında uçak gemisi yoksunluğu geliyordu.

Türk Boğazları'nda II. Dünya Savaşı'nın son üç yılında ve Savaş sonrasında Stalin'in arzuladığı üsler elde edilebilmiş olsaydı, uçak gemisine sahip olunmasa da esaslı lojistik sorun yaşamadan Doğu Akdeniz ile Karadeniz'deki Donanma limanları arasında ring hattı kurulabilir, Batı meydan okumasına cevap verilebilirdi. Boğazlarda Montrö ile yürürlüğe sokulan rejim II. Dünya Savaşı esnasında Hitler'in Karadeniz'e savaş gemisi sokmasını engelleyerek Stalingrad'daki Alman yenilgisini hızlandırmıştır. Aynı rejim bu sefer Soğuk Savaş başladığında Sovyetler'in tarihsel yaşam alanı Akdeniz'de varlık göstermesinin önündeki en esaslı engellerden birisidir.

Boğazlardan uçak gemisi geçişlerine verilen izinler kuzey-güney doğrultusundadır. Uçak gemilerinin güneyden Boğaza girip Karadeniz'e geçmesine hiçbir şekilde izin verilmemektedir. *Pyadyy Eskadra* Soğuk Savaş süresince Akdeniz'de varlık göstererek ABD liderliğindeki Batı Bloku'nun kendisinin yaşam alanı sıcak deniz Akdeniz'deki hegemonyasını dengelemeye çalışmıştır. Günümüzde de Montrö'nün imzalandığı 1936 yılında öngörülemeyen teknolojik gelişme ve deniz araçlarındaki ilerleme üzerine, Montrö geniş yorumlanarak Sovyet gemilerinin geçişine izin verme yönünde bir politika takip edilmektedir.

KAYNAKLAR

1.Resmi Belgeler ve Gazeteler

BCA, 07.01.1931/30180.102.17.1.3.

CIA-RDP87R00529R000100060020-6, 12 May 1986.

FO 371/7892, British Secretary's notes on Conference between the French President of the Council and the British Secretary of State for Foreign Affairs at the Quai d'Orsay, 20 September 1922.

FO 371/67715A, British Embassy, Washington to Foreign Office, visit of Habib Bourguiba to USA, 15 February 1947.

Cumhuriyet, "Batılı Çevrelerin Boğazlar Rejimini Baskı Aracı Olarak Kullanmak İstedikleri Bildiriliyor", 13 Aralık 1974.

Cumhuriyet, "Boğazlar Statüsü Zorlanıyor", 7 Aralık 1968.

Cumhuriyet, "Boğazlardan Geçen Gemi Sayısı Azalıyor, Tonaj Büyüyor", 26 Ekim 1974. s. 8.

Cumhuriyet, "Kiev'in Boğazlardan Geçişi Konusunda Değişik Yorumlar Devam Ediyor", 12 Ağustos 1976.

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

Ümit Gürtuna, "Sovyetler Akdeniz Filosunun Yarısını Geri Çekiyor", *Cumhuriyet,* 7 Eylül 1969.

Cumhuriyet, "Sovyet Uçak Gemisi Türkiye'ye Dert Olacak", 24 Ekim 1985.

Cumhuriyet, "Süper Güçlerin Savaş Gemileri", 8 Ocak 1976.

Cumhuriyet, "Üç Sovyet Karakol Gemisi Akdeniz'e Geçti," 27 Aralık 1968.

Foreign Assistance Legislation for Fiscal Year 1988-89, U.S. Government Printing Office, Washington 1987.

Foreign Policy Association, "Our Mediterranean Commitments: What Priorities? What Prospects?", Great Decisions, Eat Decisions, 1976.

TBMM TD, B. 12, O.1. 04 Aralık 1967.

TBMM TD, B. 133, O. 2. 25 Temmuz 1973.

TBMM TD, B. 32,O. 1. 26 Nisan 1980.

TBMM TD, B. 44, O. 1. 20 Şubat 1972.

TBMM TD, B. 45, O. 1. 21 Şubat 1972.

TBMM TD, B. 46, O. 2. 16 Şubat 1977.

TBMM TD, B. 53, O. 2. 19 Şubat 1971.

TBMM TD, B. 54, O. 1. 17 Şubat 1969.

TBMM TD, B. 55, O. 2. 22 Şubat 1977.

TBMM TD, B. 56, O. 2. 19 Şubat 1969.

TBMM TD, B. 58, O. 2. 17 Şubat 1977.

TBMM TD, B. 82, O. 2. 22 Mayıs 1974.

TBMM TD, Kıyı ve Karasularımızın Korunması ve Güvenliğinin Sağlanması…, S: 915. 25 Mayıs 1973.

Türkiye Cumhuriyeti Resmi Gazete (TCRG), 1973, S. 14699.

2.Kitap ve Makaleler

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

ARMAOĞLU, Fahir, "Montrö Sözleşmesi", *Tercüman,* 9 Mayıs 1986,

BÖLÜKBAŞI, Deniz, *Dışişleri İskelesi, Dışişleri'nde 34 Yıl,* Doğan Kitap, İstanbul 2011.

DRAPER, Colonel G.I.A.D., "Soviet Sea Power", *The Times,* September 6, 1984.

ETZOLD, Thomas H., "The Soviet Union in the Mediterranean", *Naval War Collage Review*, Vol: 37, No: 4 (July-August, 1984), ss. 4-19.

GOLDSTEİN, Lyle J. and Zhukov, Yuri M., "A Tale of two Fleets: A Russian Perspective on the 1973 Naval Standoff in the Mediterranean", *Naval War Collage Review*, Vol: 57, No: 2 (Spring, 2004), ss. 27-36.

GÜRTUNA, Ümit, "Sovyetler Akdeniz Filosunun Yarısını Geri Çekiyor", *Cumhuriyet*, 7 Eylül 1969.

HARLAFTİS, Gelina, "The Onassis Global Shipping Business, 1920S-1950S", *The Business History Review*, Vol: 88, No: 22 (Summer 2014) , ss.241-271.

HERRİNGTON, Arthur C., "U.S. Naval Policy", *Naval War Collage Press*, Vol: 22, No: 1 (September, 1969) , ss. 4-13.

KNİGHT, H. Gray, "The Kiev and the Turkish Straits", *The American Journal of International Law*, Vol: 71, No: 1 (January, 1977) , ss.

MASSON, Philipe, vd., "The Soviet Presence in the Mediterranean: A Short History", *Naval War Collage Review*, Vol: 23, No: 5 (January, 1971), ss. 125-129.

MİLLER, David- T. Hine Jr., Jonathan, *Soviet Carriers in Turkish Straits*, US Navy, Strategy and Campaign Department, Washington 31 January 1990, ss. 1-50.

ROZAKİS, Christos L.-Stagos, Petros N., "International Straits of the World", *The Turkish Straits*, Ed. Gerard j. Mangone, Martinus Nijhoff Publishers, Netherlands 1987, ss. 1-200.

RUBEL, Robert C., "The Future of Aircraft Carriers", *Naval War Collage Review*, Vol: 64, No: 4 (Autumn, 2011) , ss. 13-28.

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

SOYSAL, İsmail, "Boğaz Trafiği Sorun Yarattı", *Cumhuriyet*, 22 Ocak 1992.

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

TOWLE, Philip, "The Montreux Convention as a Regional Arms Control Treaty-Negotiation and Practice", *Military Affairs*, Vol: 45, No: 3 (October, 1981) , ss. 121-126.

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