

## TÜRK HAVA SAHASININ BELİRLENMESİ (1914-1923)\*

Abdurrahman BOZKURT\*\*

### ÖZET

I. Dünya Savaşı öncesinde havadan gelebilecek tehditlere karşı bir önlem almak isteyen Osmanlı Devleti, hava sahası ile ilgili düzenlemeler yapmaya çalışmıştı. Yapılan incelemelerin ardından 4 Haziran 1914 tarihinde hazırlanan bir nizamname ile Osmanlı hava sahası tespit edildi. Ancak I. Dünya Savaşı sırasında İtilaf Devletlerine ait hava taşıtları Osmanlı hava sahasını ihlal ettiler.

Mondros Mütarekesi'nden sonra Osmanlı hava kuvvetlerinin hemen hemen tamamı dağıtıldı. El konulan Osmanlı hava taşıtları imha edildi. Bundan sonra Osmanlı Devleti hava teşkilatını dağıtmak zorunda kaldı. İtilaf Devletleri işgal ettikleri bölgelerde hava sahasının kontrolünü ele geçirdiler. Tam bağımsızlık hedefi ile çalışmalarını sürdüren Büyük Millet Meclisi (BMM)'nin, Türk hava sahasına tam ve koşulsuz olarak egemen olması gerekiyordu. Mudanya Mütarekesi'nden sonra kararlılığını gösteren BMM, Lozan Antlaşması ile Türk hava sahasına tam ve koşulsuz olarak hâkim oldu.

*Anahtar kelimeler:* Hava hukuku, hava sahası, hava taşıtları, hava harekâtı, hava kuvvetleri.

### ABSTRACT

#### DETERMINATION OF TURKISH AIRSPACE (1914-1923)

Before World War I, the Ottoman Empire who want to take precautions against threats from air, tried to make regulations relating to the airspace. After the examinations, by a regulation drawn up on June 4, 1914 Ottoman air space was

---

\* Bu makale, 13-14 Aralık 2012 tarihleri arasında İstanbul'da düzenlenen Havacılık Tarihi Sempozyumunda, "Milli Mücadele Döneminde İtilaf Devletleri ile Türkiye Büyük Millet Meclisi arasında Hava Sahası Tartışmaları" başlığı ile sunulan bildirinin yeniden gözden geçirilerek genişletilmesi ile hazırlanmıştır

\*\* Yrd. Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi, Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi, Tarih Bölümü, abozkurttt@hotmail.com

determined. During World War I, aircraft of the Allied forces violated Ottoman's airspace.

Almost all of the air forces of the Ottoman was discharged after the Mudros Armistice. Confiscated Ottoman aircraft were destroyed. After that, Ottoman State, had to distribute the air organization. The Allies seized control of the air space in the occupied areas. The Grand National Assembly of Turkey (GNAT) that has been working with the goal of full independence, is supposed to be a complete and unconditional sovereign of the air space. Indicating the stability after Mudanya armistice GNAT was dominated airspace as a full and unconditional by Treaty of Lausanne.

**Key words:** *Air law, airspace, aircraft, air operations, air force.*

## 1. GİRİŞ

Balonların icadı ve geliştirilmesi ile birlikte hava sahasına ilişkin tartışmalar gündeme geldi. Bu anlamda tespit edilebilen ilk sorun, 1870 yılında Fransızların, Paris'i kuşatan Alman orduları üzerinden balonla haberleşmesi ve liderleri Gambetta'nın kenti terk etmesi ile ortaya çıktı. Alman Başbakanı Bismarck, Fransa'ya bir nota vererek bu yolla Alman hatlarını aşan ya da haberleşenleri savaş tutsağı olarak değil, casus olarak değerlendireceklerini bildirdi<sup>1</sup>.

8 Mayıs 1899 tarihinde düzenlenen I. Lahey Konferansı'nda hava savaşları konusunda geçici bir antlaşma sağlandı. Buna göre taraflar 5 yıllık bir süre için balonlardan veya benzeri hava taşıtlarından mermi ve patlayıcı madde atılmasının yasaklanması konusunda bir bildiri yayınladılar. 15 Haziran 1907 tarihinde düzenlenen II. Lahey Konferanslarında barış ve silahsızlanma konuları ele alındı. Bu bağlamda balonlardan mermi atılmasının savaş kurallarına uygunluğu meselesi tartışıldı. Ancak taraf devletler bir anlaşmaya varamadılar<sup>2</sup>. Balonlardan daha etkili olan uçakların ordular tarafından yaygın bir şekilde kullanılması hava hukuku ile ilgili daha ciddi gelişmelere yol açtı.

---

<sup>1</sup> Ayhan Sorgucu, "Türkiye'nin Hava Sahasının Hukuksal Statüsünün Uluslararası Hava Hukuku ve Türkiye'nin Dış Sorunları Çerçevesinde İncelenmesi", Genel Kurmay Başkanlığı, Harp Akademileri Komutanlığı, Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, "Basılmamış Yüksek Lisans Tezi", İstanbul, 2005, s. 13.

<sup>2</sup> Peter H. Sand, Jorge de Sousa Freitas, Geoffrey N. Pratt, "An Historical Survey of International Air Law Before The Second World War", <http://lawjournal.mcgill.ca/documents/7/1/sand.pdf> (20.02.2013), s. 29.

1910 Yılında Paris’te düzenlenen ve Osmanlı Devleti dâhil 20 ülkenin katıldığı Uluslararası Havacılık Hukuku Konferanslarında; milliyet işareti, kayıt, uçak karakteristiği ve hava trafik kuralları müzakere edildi. Ancak bu konferanslardan bir netice alınmadı<sup>3</sup>.

26 Temmuz 1913 tarihinde Fransız Büyükelçisi Cambon ile Alman Dışişleri Bakanı Von Jagow arasında bir antlaşma imzalandı. Buna göre hava taşıtları sivil ve askeri olmak üzere ikiye ayrılacak, hava taşıtlarına, ait olduğu ülkeyi tanıtan semboller konulacak ve devletler tarafından belirlenecek özel yasak bölgelere riayet edilecekti. Bu antlaşma hava sahası egemenliğine dair ilkelerin üstü kapalı olarak tanındığını gösteriyordu<sup>4</sup>. Ancak gerek hukuk çevrelerindeki tartışmalar ve gerekse I. Dünya Savaşı öncesinde yaşanan gelişmeler bu antlaşmanın hayata geçirilmesini engelledi. Fransız hukukçular hava sahasının Eyfel kulesi kadar yani 300 metre ile sınırlı kalması şeklinde bir görüşü dile getirdilerse de uygulamada sıkıntıya neden olabilecek bu görüş kabul görmedi<sup>5</sup>. 1913 yılı içerisinde Fransız pilotların güç gösterisi yapmak amacıyla Kahire’ye uçmaları sırasında Alman hava sahasını kullanmaları Almanya’nın tepkisine neden oldu ve diplomatik bir kriz yaşandı<sup>6</sup>. Hemen ertesinde başlayan I. Dünya Savaşı uluslararası hava hukuku tartışmalarının rafa kaldırılmasına neden oldu. Bu arada havadan ciddi tehditlere maruz kalan Osmanlı Devleti de hava sahası ile ilgili düzenlemeler yapmak amacıyla hazırlıklara başlayacaktı.

## 2. OSMANLI DEVLETİ’NDE HAVA SAHASI HAKKINDA İLK CİDDİ SORUNLAR (1912)

İtalyanların Trablusgarp ve Ege adalarını işgali sırasında İstanbul ve Çanakkale Boğazları tehdiye maruz kalmıştı. 1912 yılı Mayıs ayı başlarında Rusya’ya ait bir balonun Erzurum semalarında görülmesi üzerine Harbiye

---

<sup>3</sup> Servet Başol, “Havacılık Hukuku ve Kavramı”, III. Ulusal Havacılık ve Uzay Konferansı, (16-18 Eylül 2010), Anadolu Üniversitesi, Eskişehir. <http://www.servetbasol.com/Articles/UHUK-2010-076.pdf> (20.02.2013), s. 1-15.

<sup>4</sup> Sand, Freitas, Pratt, a,g,e, s. 31.

<sup>5</sup> Yusuf Kaçan, “Hava Hukukunun Doğuşu ve Hava Sahalarının Statüsü”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, (2000/2), s.587-589, [http://portal.ubap.org.tr/App\\_Themes/Dergi/2000-20002-849.pdf](http://portal.ubap.org.tr/App_Themes/Dergi/2000-20002-849.pdf) (18.02.2013).

<sup>6</sup> Osman Yalçın, “*Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi*”, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Ankara, 2004, s. 48.

Nezareti, yapılacak muamele ile ilgili bir talimatnamenin tertip ve tanzim edilip edilmediğini sormuştu. Hariciye Nezareti bu sıralarda sefaretler vasıtasıyla hava hukuku hakkında hazırlanan yabancı kanunları araştırmaktaydı. Sadaret de bir an evvel kanunların gönderilmesinde ısrar ediyordu<sup>7</sup>. Bununla beraber Osmanlı Devleti'nin hava sahasında bilhassa müstahkem mevkiilerde yabancılara ait hava taşıtlarının kayıtsız ve şartsız uçuşuna izin veremeyeceği muhakkaktı. Fakat balon ve uçaklar hakkında yapılacak muamele yabancı devletlerin kabul ve tasdikine bağlıydı. Konu ile ilgili uluslar arası kanun ve nizamlar da henüz tanzim edilmemişti. Bu süreçte Osmanlı Devleti hava taşıtları hakkında geçici bir karar aldı. Buna göre normal şartlar altında hudutta tevkifi konusunda bir mecburiyet olmayan hava taşıtları, yere indiklerinde imkânlar dâhilinde Osmanlı memurlarının muayenesine tabi tutulacaklardı. Hava taşıtlarında bulunanların hüviyeti tespit edilecek, bunların fotoğraf aletine sahip olup olmadıkları belirlenecek, fotoğraf alınması yasak olan bölgede fotoğraf çekildiğinin tespit edilmesi halinde bu taşıtlar müsadere edilerek sürücü/sürücüleri hakkında casus muamelesi yapılacaktı. Müstahkem mevkiiler üzerinden uçmak yasak olduğundan bu yasağı ihlal edenlerin üzerlerine ateş edilecekti<sup>8</sup>.

Hava sahası ile ilgili kalıcı düzenlemeler yapmaya çalışan Osmanlı Devleti, Yunanistan'da yaşanan gelişmeler üzerine teyakkuza geçti. Şöyle ki; Yanya müstakil fırkası Kumandanlığı 25 Ağustos 1912 tarihinde Yunanistan'ın bir uçak filosu teşkil etmekte olduğunu, bu uçakların müstahkem mevkiiler üzerinden geçmelerinin muhtemel bulunduğunu ve böyle bir ihtimale karşı hangi tedbirlerin alındığını/alınacağını müstahkem mevki kumandanlığına sordu. Osmanlı Erkân-ı Harbiye Dairesi, hududu tecavüz ettikleri takdirde bunların üzerine ateş edilerek seyahat ve uçuşların men edilmesini emretti. Erkân-ı Harbiye Dairesi bu konuda alınmış ya da alınacak olan kararların bir an önce bildirilmesini talep etmekteydi<sup>9</sup>. Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşı öncesi yaşanan gelişmeler hava sahası hakkında kalıcı bir düzenlemenin şart olduğunu gösteriyordu.

<sup>7</sup> Sadaret'ten Hariciye Nezareti'ne 4 Teşrinievvel 1328 (17 Ekim 1912) tarihli tezkire, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Bâb-ı Âli Evrak Odası (BOA, BEO)*, 4099/307408.

<sup>8</sup> Umum Erkân-ı Harbiye Dairesi Üçüncü Şube'nin 16 Ağustos 1328 (29 Ağustos 1912) tarihli tamimi, *BOA, BEO*, 4104/307726.

<sup>9</sup> *A.b.*

Osmanlı Hükümeti'nin hava sahası ile ilgili bir düzenleme yapmaya çalıştığı sıralarda Fransız Hükümeti, sefaretı vasıtasıyla Osmanlı Hariciye Nezareti'ne müracaat ederek hava seyahatine ve bilhassa balonculara yasak olan mıntikalara dair Osmanlı kanun ve nizamlarının düzenlemelerin tercümelerini talep etti<sup>10</sup>. Ancak hali hazırda bu konuda bir düzenleme yapılmadığı Hariciye, Dâhiliye ve Harbiye nezaretleri arasındaki yazışmalardan anlaşıldı<sup>11</sup>. Başlangıçta Fransızlara verilecek cevap bulunamadı. Bunun üzerine Fransızlar bir kez daha konu hakkında bilgi istediler<sup>12</sup>. Bu arada 2 Nisan 1914 tarihinde Erzurum'da Taşlıçay köyünün takriben 1,500 metre uzağında muhtemelen Ruslara ait bir uçak görülmüştü<sup>13</sup>. Bu nedenle Osmanlı Hükümeti de hava sahası konusundaki çalışmalarını yoğunlaştırdılar<sup>14</sup>.

### 3. SEFAİN-İ HAVAIYEYE AİT MENATIK-I MEMNUA NİZAMNAMESİ (SHAMMN)

1912 yılından itibaren hava sahası ile ilgili kalıcı bir düzenleme yapılması gerektiğini düşünen Harbiye Nezareti I. Dünya Savaşı öncesinde bu konuda bir rapor hazırlamak üzere Albay Süreyya (İlmen)Bey'i görevlendirdi. Albay Süreyya Bey hava sahası konusunda incelemeler yaptıktan sonra İzmit-Edremit arasına çekilecek bir hattın batısında kalan bölge ile İzmir, Erzurum ve Erzincan çevrelerinin yasak bölge ilan edilmesine dair bir rapor ve harita hazırladı. Bu haritayı esas alan Harbiye Nezareti, 9 Mart 1914 tarihinde yabancı hükümetlere ait sivil ve askeri balonlarla uçaklar için girişi yasak olan mıntikaları belirten 1/3,000,000 ölçekli özel bir Osmanlı Devleti haritası hazırlayarak gerekli miktarda

<sup>10</sup> Hariciye Nezareti'nden Dâhiliye Nezareti'ne 18 Teşrinisani 1329 (1 Aralık 1913) tarihli tezkire, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dâhiliye İdare Kısmı Belgeleri (BOA, DH.İD)*, 176/65, lef,2.

<sup>11</sup> Dâhiliye Nezareti'nden Harbiye Nezareti'ne 19 Teşrinisani 1329 (2 Aralık 1913) tarihli tezkire, *BOA, DH.İD*, 176/65, lef, 1.

<sup>12</sup> Hariciye Nezareti'nden Dâhiliye Nezareti'ne 1 Şubat1330 (14 Şubat 1914) tarihli tezkire, *BOA, DH.İD*, 176/65, lef, 4.

<sup>13</sup> Erzurum Valisi Reşid'ten Dâhiliye Nezareti'ne 24 Mart 1330 (6 Nisan 1914) tarihli şifre, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dâhiliye Şifre Kalemi (BOA, DH.ŞFR)*, 423/19.

<sup>14</sup> Dâhiliye Nezareti'nden Harbiye Nezareti'ne 19 Teşrinisani 1329 (2 Aralık 1913) tarihli tezkire, *BOA, DH.İD*, 176/65, lef, 3.

çoğalttıktan sonra bunları, yurt içi ve dışındaki yetkililere göndermek üzere Dâhiliye ve Hariciye nezaretlerine sundu. Bu konu hakkında tanzim olunacak nizamname de tamamlandıktan sonra ayrıca takdim edilecekti. Dâhiliye de Hariciye nezaretleri de yurt içi ve yurt dışındaki temsilciliklere malumat vererek hazırlanan haritaları<sup>15</sup> gönderdiler<sup>16</sup>.

Nihayet 6 Haziran 1914 tarihinde Sefaini Havaiyeye ait Menatık-ı Memnua Nizamnamesi hazırlandı.<sup>14</sup> Haziran 1914 tarihinde Takvim-i Vekâyi'de yayınlanarak yürürlüğe giren<sup>17</sup> bu nizamnamenin icrasına Harbiye, Bahriye ve Hariciye nazırları memurdu<sup>18</sup>. 21 Haziran 1914 tarihinde Harbiye Nezareti, hazırlanan nizamnameyi ve yasak muntikalarla ilgili pusulayı Dâhiliye ve Hariciye Nezaretlerine gönderdi<sup>19</sup>. Dâhiliye ve Hariciye Nezaretleri de bu nizamname ve pusulaları 23 Haziran 1914 tarihinden itibaren yetkili makamlara iletiler<sup>20</sup>.

---

<sup>15</sup> Harbiye Nezareti'nden Dâhiliye Nezareti'ne 24 Mart 1330 tarihli tezkire ve ekindeki harita, *BOA, DH.İD*, 176/65, lef, 6-7.

<sup>16</sup> Dâhiliye Nezareti'nden İstanbul, Edirne, Hüdavendigâr, Aydın, Erzurum, Trabzon, Mamûratülaziz, Adana, Halep vilayetlerine, Çatalca, Karesi mutasarrıflıklarına ve Hariciye Nezareti'ne 29 Mart 1330, *BOA, DH.İD*, 176/65, Lef 5.

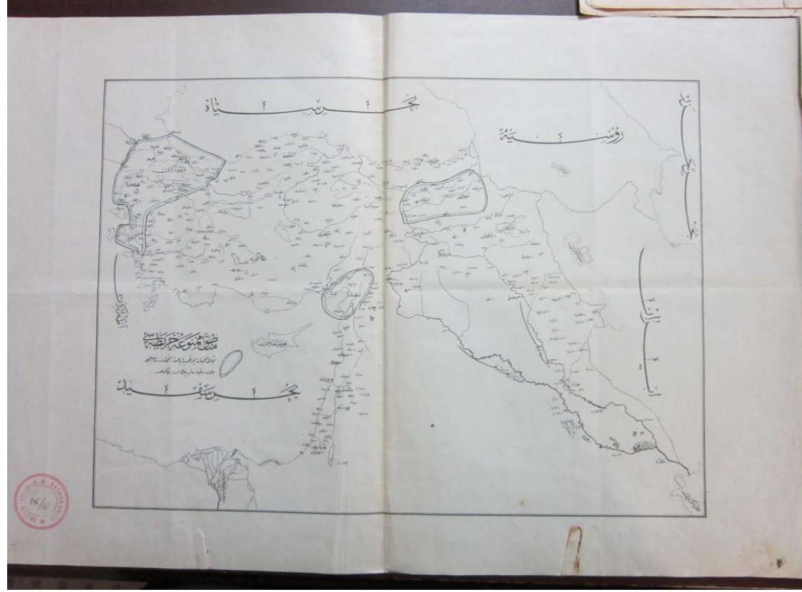
<sup>17</sup> *SHAMMN*, Md. 18.

<sup>18</sup> *SHAMMN*, Md.19.

<sup>19</sup> Hazırlanan nizamname ve yasak muntikalarla ilgili pusula. *BOA, DH.İD*, 176/65, lef, 9-11

<sup>20</sup> Dâhiliye Nezareti'nden İstanbul, Edirne, Hüdavendigâr, Aydın, Erzurum, Trabzon, Mamûratülaziz, Adana, Halep vilayetlerine, Çatalca, Karesi mutasarrıflıklarına ve Hariciye Nezareti'ne 10 Haziran 1330 tarihli tezkire, *BOA, DH.İD*, 176/65, Lef 8.

### Sefain-i Havaiyeye Ait Menatik-ı Memnua Haritası



Türkiye’de hava hukuku ile ilgili ilk düzenleme kabul edilen ve toplam 19 maddeden oluşan Sefain-i Havaiyeye ait Menatik-ı Memnua Nizamnamesi<sup>21</sup>, hava taşıtları için yasak bölgeleri belirlemekle kalmamış, Osmanlı Devleti’nin hava sahası üzerindeki egemenliğini de nasıl kullanacağını göstermiştir.

Nizamnamede sadece yasak mıntıklar değil, yasak olmayan mıntıklar da harita ile tespit edilmişti<sup>22</sup>. Bu haritaya göre yasak mıntıklar; Trakya’da (Boğazlar dâhil) İnöz (Enez)’den başlayarak Anadolu sahillerinde Kuşadası’na kadar, dâhilde Kuşadası’ndan başlayarak Aydın-Manisa-Soma-Evrenos-Bilecik’ten Sakarya ırmağına kadar, Doğu Akdeniz’de Adana, Maraş, Ayıntap (Antep), Kilis, İskenderun, Antakya dâhil olmak üzere Doğu ve Kuzeydoğuda Kelkit, Gümüşhane, Karahisar-ı Şarki (Şebinkarahisar), Erzincan, Erzurum, Diyarbakır, Keyf-i Hıms (Hasankeyf) ve Hasankale’den geçen hat dahilinde kalan mıntıklardan ibaretti<sup>23</sup>. Yasak bölgeler o günün hava taşıtlarının teknik kapasiteleri ve uçuş mesafeleri göz önünde bulundurularak belirlenmiş olup daha ziyade Anadolu, Doğu Trakya ile

<sup>21</sup> SHAMMN, *Düstur*, İkinci Tertip, C. 6, s. 765-767.

<sup>22</sup> SHAMMN, md.2.

<sup>23</sup> Yalçın, *a.g.e.*, s. 48.

Boğazlar Bölgesi dâhil olmak üzere İstanbul'u muhafaza altına almaya yönelikti. 1914 yılında doğrudan Osmanlı toprakları içerisinde yer alan Suriye, Irak, Arap yarımadası gibi bölgelerde hava sahasını korumaya yönelik bir yasak bölge tespit edilmemiş olmaması son derece dikkat çekiciydi.

Osmanlı topraklarına hava yolu ile gelmek ya da topraklarından geçmek isteyen askeri veya sivil her seyyah nizamnamedeki şartların tamamına riayet etmeye mecburdu<sup>24</sup>. Hava yolu aracılığıyla Osmanlı topraklarından geçmek isteyen asker ve sivil her seyyah seyahatine başlamadan önce mensup olduğu hükümet tarafından tasdik edilmiş bir dilekçesini Osmanlı elçilik veya şebenderliklerine takdim edecekti<sup>25</sup>. Seyyah bu dilekçeye uçacağı taşıt ile kendisinin ve arkadaşlarının fotoğraflarını ekleyecekti. Bir yanlışığa meydan verilmemesi için seyyah, uçacağı taşıtın cins, şekil ve rengini dilekçesinde açık olarak beyan edecekti<sup>26</sup>. Osmanlı hariciye memurları (elçi, şebender vs.) bu dilekçeyi Hariciye Nezareti'ne<sup>27</sup>, Hariciye Nezareti de bu dilekçe ile ekindeki belgeleri Harbiye ve Bahriye nezaretlerine gönderecekti<sup>28</sup>. Belgelerin tetkikinin ardından neticeye göre Harbiye ve Bahriye nezaretlerinden alınacak izne muvafık olan seyyaha Hariciye Nezareti vasıtasıyla Osmanlı Devleti'nin yasak ve yasak olmayan mıntıkalarını gösteren bir harita gönderilecekti<sup>29</sup>. Bu haritada seyyahın takip edeceği güzergâh kırmızı mürekkep ile çizilecekti<sup>30</sup>. Güzergâh üzerindeki mülkî ve askerî yetkililer seyahatten haberdar edilecekti<sup>31</sup>. Seyyah belirtilen güzergâhı takibe mecburdu. Bunun haricine çıkarak güzergâhtan 5 km. uzakta bir mahalle inen her pilot, balon süvarisi ve arkadaşları tevkif edilecek ve zarar verilmeksizin taşıtı muhafaza altında tutulacaktı<sup>32</sup>. Güzergâh üzerine konan seyyaha mülkî ve askerî memurlar tarafından gerekli kolaylıklar gösterilecekti<sup>33</sup>.

Kar, yağmur, sis, vb. hava şartları nedeniyle yasak mıntıkaya giren hava taşıtı üzerine ateş edilmeyecek fakat yere iner inmez taşıt muhafaza

---

<sup>24</sup> *SHAMMN*, Md.1

<sup>25</sup> *SHAMMN*, Md.3

<sup>26</sup> *SHAMMN*, Md.4-5.

<sup>27</sup> *SHAMMN*, Md.6.

<sup>28</sup> *SHAMMN*, Md.7.

<sup>29</sup> *SHAMMN*, Md.8.

<sup>30</sup> *SHAMMN*, Md. 9.

<sup>31</sup> *SHAMMN*, Md. 10.

<sup>32</sup> *SHAMMN*, Md. 11.

<sup>33</sup> *SHAMMN*, Md.12.



altına alınacak ve taşıtta bulunan şahıslar gözaltında en yakın yoldan mevki kumandanına gözleri bağlı olduğu halde teslim edilecekti<sup>34</sup>. Hava şartları dışında kendi isteği ile ya da gizli bir maksatla yasak bölgeye giren her hava taşıtı üzerine ateş açılacak, yere indiği takdirde taşıt derhal müsadere edilecek, taşıtta bulunanlar da gözaltında en yakın yoldan gözleri bağlı olduğu halde mevki kumandanına teslim edilerek hapsolunacaktı<sup>35</sup>.

Hava seyahati maksadıyla yasak mıntıka dışında her nereye inerse insanın, seyyah mevki kumandanlığından müsaade almadıkça kırk sekiz saatten fazla orada kalamayacaktı. Şayet taşıtta bir arıza veya sürücüsünde bir rahatsızlık varsa bu sorunlar çözülene kadar kalmalarına izin verilecekti. Bundan sonra yine müsaade olunduğu takdirde sürücü ve taşıt yoluna devam edebilecekti<sup>36</sup>.

Yasak mıntıka dâhilinden ancak Harbiye ve Bahriye nazırının müsaadesiyle geçilebilirdi<sup>37</sup>. Ayrıca seferberlik ilânından sulhun iadesine kadar Osmanlı Devleti dâhilinde hava seyahati yasaktı. Dolayısıyla görülecek her uçağın üzerine “düşman uçağı zannıyla” ateş edilebilecekti<sup>38</sup>.

#### 4. I.DÜNYA SAVAŞI VE OSMANLI HAVA SAHASI İHLÂLLERİ

27 Ekim 1914 tarihinde Osmanlı Devleti'nin, Çanakkale Boğazı'ndan bütün gemi geçişlerini yasaklaması, o sıralarda mevcut ihracat-ithalat trafiğinin %90'ına yakınına Boğazlar üzerinden gerçekleştiren Rusya'yı teyakkuza geçirmişti. Osmanlı Devleti'nin, Çanakkale Boğazı'ndan gemi geçişlerini yasakladığı gün bir Rus uçağının Van üzerinde uçtuktan sonra geri döndüğü tespit edilmişti. Bundan sonra İtilâf Devletlerine mensup hava taşıtları Osmanlı hava sahasını ihlal ederek başta İstanbul ve Boğazlar bölgesi<sup>39</sup> olmak üzere stratejik önemi haiz mevkilere hava saldırıları

<sup>34</sup> *SHAMMN*, Md.13.

<sup>35</sup> *SHAMMN*, Md. 14.

<sup>36</sup> *SHAMMN*, Md. 15.

<sup>37</sup> *SHAMMN*, Md. 16.

<sup>38</sup> *SHAMMN*, Md. 17.

<sup>39</sup> Bu konu ile ilgili detaylı bilgi ve değerlendirmeler için bkz. Mustafa Selçuk, *Hedef Şehir İstanbul Çanakkale Geçildi mi?*, Emre Yayınları, İstanbul, 2005.

düzenleyeceklerdi. Ayrıca İtilaf Devletleri uçakları, keşif uçuşları yaptıkları Osmanlı topraklarına beyannameler atacaklardı<sup>40</sup>.

10 Kasım 1914 tarihinde Rus uçakları Kastamonu'ya bağlı Daday köyünü bombaladılar. Başlangıçta buna anlam verilemedi ise de yapılan tahkikat neticesinde buralarda geceleri kömür yakıldığı, Rusların ordugâh zannıyla bu bölgeyi bombaladığı anlaşıldı<sup>41</sup>.

8 Şubat 1916 tarihinde bir Rus torpidosundan havalanan 4 uçak Zonguldak'a bombalar attı. Bombardımanda kömür yüklü bir gemi isabet aldysa da gemide ciddi bir hasar oluşmadığı tespit edildi<sup>42</sup>. 29 Haziran ve 15 Temmuz 1915 tarihlerinde Medine civarında İngiliz uçakları görüldü<sup>43</sup>.

Çanakkale Savaşlarından hüsrarla ayrılan İtilâf Devletleri Midilli ve Limni adalarına 40'ı aşkın uçağı yığdılar. İtilâf Devletlerinin bu uçaklarla Anadolu'daki tren istasyon ve köprülerini tahrip etmeyi hedefledikleri istihbar alındı<sup>44</sup>.

İtilâf Devletleri uçaklarının ilk hedeflerinden biri Ezine'ye bağlı Geyikli nahiyesi oldu. Bombalanan Geyikli'de, Ezine Kaymakamlığı tarafından yapılan tahkikat neticesinde ciddi bir hasar olmadığı anlaşıldı<sup>45</sup>. 25 Eylül 1916 tarihinde Çanakkale'de bir düşman uçağından atılan üç bomba Erenköy Nahiye Müdüriyeti'nde kısmen hasara neden oldu<sup>46</sup>. İki gün sonra ise Midilli tarafından gelen bir düşman uçağının Çanakkale Edirne

<sup>40</sup> Van Vali Vekili namına Defterdar'dan Dâhiliye Nezareti'ne 14 Teşrinievvel 1330 (27 Ekim 1914) tarihli şifre, *BOA, DH.ŞFR*, 445/87.

<sup>41</sup> Kastamonu Valisi Reşid Bey'den Dâhiliye Nezareti'ne 28 Teşrinievvel 1330 (10 Kasım 1914) tarihli şifre, *BOA, DH.ŞFR*, 443/122.

<sup>42</sup> Bolu Mutasarrıfı'ndan Dâhiliye Nezareti'ne 26 KS 1331(8 Şubat 1916) tarihli şifre, *BOA, DH.ŞFR*, 508/46.

<sup>43</sup> Medine Muhafızı Basri Bey'den Dâhiliye Nezareti'ne 22 Haziran 1331(5 Temmuz 1915) tarihli Telgraf, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dâhiliye Emniyet-i Umumiye 6. Şube(BOA, DH.EUM.6.ŞB)*, 4/6; Medine Muhafızı Basri Bey'den Dâhiliye Nezareti'ne 2 Temmuz 1331 (15 Temmuz 1915) tarihli telgraf, *BOA, Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dâhiliye Emniyet-i Umumiye 4. Şube(BOA, DH.EUM.4.ŞB)*, 2/79.

<sup>44</sup> Atina Sefareti'nden 18 Mayıs 1916 telegram, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Siyasi (BOA, HR.SYS)*, 2420/87.

<sup>45</sup> Kala-i Sultaniye Mutasarrıfı'ndan Dâhiliye Nezareti'ne 11 Mayıs 1332 (24 Mayıs 1916) tarihli telgraf, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dâhiliye Emniyet-i Umumiye 3. Şube (BOA, DH.EUM.3.ŞB)*, 28/44, lef 6.

<sup>46</sup> Kala-i Sultaniye Mutasarrıfı'ndan Dâhiliye Nezareti'ne 14 Eylül 1332 (27 Eylül 1916) tarihli telgraf, *BOA, DH.EUM*, 3. Şb, 28/44, lef 1.

şosesi üzerindeki Sarmısakçı köyüne iki yüz metre irtifadan attığı üç bomba hedeflerine ulaşamadı<sup>47</sup>.

Hava gücü ile hedeflerine ulaşamayacaklarının farkında olan İtilâf kuvvetleri, bu gücü psikolojik yıpratma faaliyetlerinin bir parçası haline getirdiler. Midilli ve Limni'den havalanan İtilâf uçakları Ege kıyılarındaki zeytinliklere yangın bombaları atıyorlardı<sup>48</sup>.

Fransızlar da yakından ilgilendikleri Güney Anadolu'da uçaklarla keşifler yaptırıyorlardı. 18 Eylül 1916 tarihinde Kıbrıs tarafından gelen bir Fransız uçağının Teke yöresinde dolaştıktan sonra döndüğü tespit edildi<sup>49</sup>. 1917 yılı sonlarına doğru İtilâf uçakları Beyrut Limanı'nı bombaladılar<sup>50</sup>.

Hava savunma sistemleri henüz geliştirilmediği için zor durumda kalan Osmanlı Devleti, ihtiyati bir tedbir olmak üzere düşman uçaklarının taarruzu esnasında fenerlerin ve her türlü aydınlatma aracının söndürülmesine karar verdi<sup>51</sup>. Yalnız bunlar keyfi olarak kapatılamayacak, uçakların dönüşünden dört saat sonra açılacaktı<sup>52</sup>.

Hava saldırıları rahatsız edici bir boyuta ulaştığında Başkumandanlık, hava taarruzlarına son verilmemesi halinde Osmanlı Hükümeti'nin düşman devletlere bağlı şahısları yaş ve cinsiyetlerine bakılmaksızın üsera karargâhlarına sevk etmek zorunda kalacağını beyan etti<sup>53</sup>. Tespit edebildiğimiz kadarıyla böyle bir yönleme müracaat

<sup>47</sup> Kala-i Sultaniye Mutasarrıfı'ndan Dâhiliye Nezareti'ne 15 Eylül 1332 (28 Eylül 1916) tarihli telgraf, *BOA, DH.EUM. 3. Şb, 28/44*, lef 4.

<sup>48</sup> 19/20 Temmuz 1916 tarihleri arasında Karesi mutasarrıflığına bağlı Çakılıbahçe civarındaki zeytinliğe atılan bombalar şans eseri büyük kayıplara neden olmamış, bir zeytin ağacı ile bir miktar otun yanmasına sebebiyet vermişti. Karesi Mutasarrıfı'ndan Dâhiliye Nezareti'ne 6/7 Temmuz 1332 (19/20 Temmuz 1916) tarihli telgraf, *BOA, DH.EUM.3. Şb, 28/38*.

<sup>49</sup> Teke Sancağı Polis Serkomiseri'nden Emniyeti Umumiye Müdürü'ne 5 Eylül 1331 tarihli telgraf, *BOA, DH.EUM.3. Şb, 8/63*.

<sup>50</sup> Beyrut Vali Vekili'nden Dâhiliye Nezareti'ne 3 Teşrinisani 1333 (3 Kasım 1917) Beyrut Valisi'nden Dâhiliye Nezareti'ne 27 Kanunuevvel 1333 (27 Aralık 1917) tarihli telgraflar, *BOA, DH.EUM.6.ŞB, 25/4*.

<sup>51</sup> Bahriye Nazırı Vekili Namına Müsteşar'dan Dâhiliye Nezareti'ne 3 Nisan 1332 (16 Nisan 1916) tarihli telgraf, *BOA, DH.EUM. 3. Şb, 13/41*.

<sup>52</sup> Polis Müdürü Umumisi'nden Dâhiliye Nezareti'ne 12 Nisan 1332 (25 Nisan 1916) tarihli telgraf, *BOA, DH.EUM. 3. Şb, 13/41*.

<sup>53</sup> Başkumandanlık Erkân-ı Harbiye Reisi'nden Hariciye Nezareti'ne 28 Ağustos 1334 (10 Eylül 1914) tarihli tezkire, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezâreti Siyasî Kısım, (BOA,HR.SYS), 2456/27*.

edilmediyse de bu gözdağı Osmanlı kuvvetlerinin hava saldırıları karşısında ne kadar çaresiz kaldığını gösteriyordu.

### 5. MONDROS MÜTAREKESİ VE OSMANLI HAVA KUVVETLERİNİN DAĞITILMASI

Mondros Mütarekesi'nin ardından İtilâf Devletleri, haksız bir şekilde işgal ettikleri Osmanlı topraklarında denetimi ele geçirerek ülkenin savunma mekanizmalarını ortadan kaldırmaya çalıştılar. Bu mekanizmanın bir parçası olan hava kuvvetlerini de etkisiz hale getirmeyi amaçlayan İtilâf Devletleri, mütarekenin terhisle ilgili maddelerini gerekçe göstererek Osmanlı hava kuvvetlerinin hemen hemen tamamını dağıttılar. Mütareke gereği Alman havacı personeli de Türkiye'den ayrıldı<sup>54</sup>.

Osmanlı Hava Kuvvetlerinin, taşıt ve malzemelerinin büyük bir kısmı Yeşilköy Tayyare (Uçak) İstasyonu'nda bulunduğundan Osmanlı havacılığına çok ağır bir darbe vuruldu. İngiliz Donanma Komutanlığı, 8 Kasım 1919 tarihinde verdiği bir talimatla istasyonun üç gün içerisinde boşaltılmasını istedi. Taşınma işlemi bir süre ertelendiyse de eğitim uçuşları için izin alındı. Ancak yaklaşık iki ay sonra İngilizlerin kesin tahliye emri vermesi üzerine, 31 av, 3 eğitim ve 11 keşif uçağından oluşan 45 uçak

<sup>54</sup> Mondros Mütarekesi'nden sonra Alman havacıların ayrılmasıyla Çanakkale'deki I. ve VI. bölük ile Uzunköprü'deki XV. bölük İstanbul'a getirilmiş, İzmir'deki V. ve XII. bölükler birleştirilmiştir. Filistin cephesinden çekilen III., IV. ve XIV. Bölükler uçaklarını kurtaramadıklarından malzemeleri ile birlikte Konya'ya gelmişler, Alman Paşa Bölüklerinden kalan uçaklar da Konya'ya ulaştırılmıştır. Irak'taki II. ve XIII. bölüğün uçakları Elazığ'a getirilmiş, Erzurum'daki VII. ve VIII. bölük yerinde kalmıştır. İzmir'deki Deniz Uçak Bölüğü de yerinde kalmış, Deniz Uçak Okulu'nun malzemeleri Haliç'teki ambarlara taşınmıştır. Kalan bölükler lağvedilmiştir. Erzurum'daki 13, Elazığ'daki 6 uçaktan çalışır durumda olan yoktu. Uçuşlar için Horozluhan ve Akşehir'deki meydanları kullanan Konya Tayyare (Uçak) İstasyonu'nda ise 3'ü çalışır durumda, 17 uçak bulunmaktaydı. İstasyonda, arızalı durumdaki uçakları faal hale getirmek için yoğun çaba sarf edilmiş, 1919 yılının Ağustos ayında tamirden çıkanlarla deneme uçuşları yapılmıştır İzmir'de bulunan V. Uçak Bölüğündeki dört, Deniz Tayyare (Uçak) Bölüğü'ndeki bir sağlam uçakla 9 Kasım 1918'e kadar eğitim uçuşları yapılmıştır. Bunlar daha sonra İzmir'i işgal eden Yunanlıların kontrolüne geçecekti. Yılmaz Akdemir, "Atatürk Dönemi Türk Havacılığı", Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2005, s.38.

Maltepe’de kurulan hangarlara nakledildi<sup>55</sup>. Ayrıca İstanbul’da işgal yönetimi kuran İtilâf Devletleri, Yeşilköy (Ayestefanos) Uçak İstasyonu’nu işgal ederek Osmanlı hava tesisatı ve teferruatına el koydular. Bu şekilde İtilâf kuvvetleri başta İstanbul ve Boğazlar bölgesi olmak üzere işgal altındaki bölgelerde hava sahasını fiilen kontrol altına aldılar. Bundan böyle hava taşıtlarının hareketi İtilâf Devletlerinin vereceği izne tabi olacaktır.

Mütareke döneminde Osmanlı Devleti’nin, hava sahası üzerindeki egemenliği sarsıldı. Bu yargıyı, Amsterdam’dan Flemenk-i Hindî’ye kadar bir hava seyahati yapmak isteyen iki pilotun müracaatını Osmanlı Hükümeti’ne ileten Flemenk Sefareti’ne verilen cevapla desteklemek mümkündür. Flemenk pilotlar, Antalya, İskenderun, Ebukemal ve Basra’dan geçerek Osmanlı hava sahasını kullanmak istiyorlardı. Buna karşı hükümet, Flemenk uçaklarının Osmanlı hava sahasını kullanmasına itiraz etmeyeceğini, ancak mevzubahis olan mahallerden Antalya’nın İtalya, diğerlerinin de İtilâf Devletlerinin işgali altında olduğunu, buna nazaran onların da fikir ve mütalaalarının alınması gerektiğini açıkladı. Bunun dışında hükümet, uçakların memleket dâhilinde herhangi bir mahalle inmeleri halinde, bazı Osmanlı topraklarının işgal altında olmasından dolayı ahalinin galeyana gelerek uçaklara karşı bir taarruza kalkışmasından endişe ediyordu. Hükümet böyle bir olayın meydana gelmesi ihtimali karşısında mesuliyet alamayacağını da sefarete bildirdi<sup>56</sup>.

## 6. OSMANLI HAVA TAŞITLARININ İMHASI VE OSMANLI HAVA TEŞKİLATI’NIN LAĞVI

İstanbul’un 16 Mart 1920 tarihinde resmen işgal edilmesi üzerine Maltepe’de İtilâf kuvvetlerinin yakın takibi altında bulunan havacılar, Anadolu’da başlayan kurtuluş mücadelesine katılmak amacıyla hazırlıklara başladılar. Astsubay Vecihi, Kazım, Rıdvan, İsmail Zeki, Şakir Hazım ve sivil makinist Eşref, 6-7 Haziran 1920 gecesi bir Foker av ve üç Albatros keşif uçağından oluşan filoyu Anadolu’ya kaçtırmaya teşebbüs etti. Bu plan meydanın elverişsizliği nedeniyle başarılı olamadığı gibi uçaklar da hasar gördüler. İstanbul’dan uçak kaçırma ihtimali ortadan kalkınca, havacıların bir kısmı Adapazarı, bir kısmı da Bursa istikametine gönderilen esirler

<sup>55</sup> *Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, C.V, Ankara, Genelkurmay Harp Tarihi Yayını, 1964, s. 121.

<sup>56</sup> Meclis-i Vükelâ müzakeratına mahsus 18 Mart 1336 (1920) tarihli zabıtname, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Meclis-i Vükelâ Mazbataları (BOA, MV)*, 218/90.

arasına karışarak Anadolu'ya geçtiler ve Batı Cephesi Komutanlığı emrine girerek Konya Tayyare (Uçak) İstasyonu'nda toplandılar<sup>57</sup>. Bu olay İngilizlerin şiddetli bir misillemede bulunmalarına neden oldu.

8/9 Haziran 1920 gecesi altı İngiliz zabiti kumandasında bulunan Hint askerleri, Maltepe Tayyare (Uçak) İstasyonu'nu basarak tüm uçakları ve malzemeleri gazla yaktılar. Bu esnada dört adet uçak barakasıyla bir bomba deposu da imha edildi<sup>58</sup>. Aynı gece saat dokuz sıralarında Maltepe Endaht Mektebi'nde bulunan İngiliz kuvvetlerinden altı zabıt kumandasında tahminen iki yüz neferden mürekkep İngiliz kuvvetleri tarafından Maltepe kazası kuşatıldı. Bu sırada olay mahalline gelen beş İngiliz zabiti ile otuz nefer, bir tercüman eşliğinde Maltepe'de bulunan Uçak Endaht Mektebi zabitanının hanelerini aradılar. Hem Endaht Mektebi'nde hem de çevresinde sakin bulunan Osmanlı zabitanı, İngiliz devriyeleri tarafından tevkif edildi. Kazayı kuşatan İngiliz askerleri öğleye doğru geldikleri mahallere çekildiler. Ancak diğerleri Maltepe'de kaldı<sup>59</sup>. Bu gelişmelerle birlikte Osmanlı Hava Kuvvetleri Müfettişliği'nin bir anlamı kalmadı. 25 Haziran 1920 tarihinde Osmanlı Hava Kuvvetleri Müfettişliği lağvedilerek personeli dağıtıldı. Böylece Osmanlı havacılığı resmen sona erdi<sup>60</sup>. İtilâf kuvvetleri, o dönemde kara ve deniz kuvvetlerinden daha az tehlikeli olarak gördükleri Osmanlı hava kuvvetlerini de etkisizleştirerek millî direnişe bir darbe vurmaya plânlıyorlardı.

## 7. SEVR ANTLAŞMASI'NDA OSMANLI HAVA SAHASI

Yaptıkları baskılarla Osmanlı Devleti'ni ikna ederek Sevr Antlaşması'nı imzalatmak isteyen İtilâf Devletleri, Yunanistan'ın, Anadolu'daki işgal sahalarını genişletmesine ve Doğu Trakya'yı işgaline onay verdiler. Yunanlılar, operasyonları esnasında halkın manevî gücünü

<sup>57</sup> Osman Yalçın, "Türk Hava Harp Sanayi Tarihi", Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2008, s. 114-117.

<sup>58</sup> Sadaret'ten Harbiye Nezareti Vekâleti'ne 29 Haziran 1336 (1920) tarihli tezkire ve ekteki (tarihsiz) Zabıt, BOA, BEO, 4639/347912.

<sup>59</sup> Kartal ve Üsküdar Jandarma Kumandanlığı'nın işaretine atfen Dersaadet Jandarma Alay Kumandanlığı'ndan alınan istihbarat; İstanbul Valisi'nden Dâhiliye Nezareti'ne 10 Haziran 1336 (1920) tarihli tezkire, Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti **Asayiş Kalemi (BOA, DH.EUM. AYŞ )**, 42/71, lef 9.

<sup>60</sup> *Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı*, C.V, Ankara, 1964, s.123.

kırmak maksadıyla hava kuvvetlerini kullandılar. 7 Temmuz 1920 tarihinde bir düşman uçağı, Cebe ve Uzunköprü istikametinden geçerek “Bir müddet sonra geliyoruz” ibaresinin yer aldığı bir beyanname attığında Osmanlı topçusunun ateşle karşılaşmış ve Dimetoka istikametine geçmek zorunda kalmıştı<sup>61</sup>.

Yine 18 Temmuz 1920 sabahı Uzunköprü kazası üzerinde uçan bir Yunan uçağı kazaya birer buçuk kilo civarında üç bomba atmıştı. Herhangi bir tehlike arz etmeyen köy ve kazalar üzerine atılan bombaların uluslar arası hukuka aykırı olduğunu vurgulayan Osmanlı Hükümeti, Yunanlıların, halkı anarşi ortamına sürüklemek maksadıyla sürekli bu tür hareketlerde bulduklarını ileri sürdü. Hükümet, ihlalleri önleyebilmek amacıyla Yunanlıları destekleyen İtilâf Devletleri nezdinde teşebbüste bulunmaktan başka bir çözüm üretmedi<sup>62</sup>. Neticede baskılara dayanamayan Osmanlı Devleti Sevr Antlaşması'nı imzalamak zorunda kaldı.

Sevr Antlaşması'nda, Osmanlı hava taşıtlarının tamamına el konulması ve İtilâf Devletlerine ait uçakların Osmanlı kara ve karasuları üzerinde hareket bakımından tamamen serbest olmalarına karar verildi. Ayrıca İtilâf Devletlerine ait uçaklar karada ya da denizde kaza durumunda Osmanlı uçakları ile aynı kolaylıklardan yararlanma hakkını da elde ettiler. İtilâf Devletleri bu hükümleri işgal altında tuttıkları bölgelerde hayata geçirmeye çalıştılar<sup>63</sup>.

İtilaf şirketleri, fiilen hava sahası üzerindeki kontrolünü yitiren Osmanlı Devleti'nden hava postası taşınmasına dair imtiyazlar almak amacıyla müracaatlarda bulundular. 24 Ağustos 1920 tarihinde Osmanlı posta ve telgraf idaresi ile Fransız Franco-Roumaine şirketi, İstanbul-Bükreş, Belgrad-Budapeşte, Viyana-Prag-Strazburg-Paris arasında hava

<sup>61</sup> Olay Hudud Emniyet Müfettişliği'nden bildirilmiş, Harbiye Nezareti'ne de bilgi verilmişti. Dâhiliye Nezareti Emniyeti Umumiye Müdüriyeti'nden Sadrazama ve Harbiye Nezareti Vekaleti'ne 10 Temmuz 1336 tarihli tezkire, *BOA, DH.EUM. AYŞ*, 43/48

<sup>62</sup> İnfilak eden iki bomba Rum mahallesi kenarındaki sebze bahçesiyle kaza yakınındaki bir mağaza kenarına sukut etmişti. Bu bombalar, on altı yaşında Muharrem ile altı yaşında Aişe Şaniye namlarındaki iki çocuğun yaralanmasına sebep olmuştu. Edirne Valisi'nden Dâhiliye Nezareti'ne 19 Temmuz 1336 (1920) tarihli telgraf, *BOA, DH.EUM. AYŞ*, 44/18.

<sup>63</sup> *Sevr Antlaşması*, md. 318-327. Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri, (Osmanlı İmparatorluğu Antlaşmaları)*, Ankara, 1953.

postası taşınmasına dair bir sözleşme imzaladıysa da<sup>64</sup> şirket yükümlülüklerini yerine getiremediği için bu sözleşme hayata geçirilemedi<sup>65</sup>.

## 8. BMM HAVA KUVVETLERİ TEŞKİLATI'NIN KURULUŞU

İtilaf Devletlerinin haksız uygulamalarına karşı bir tepki olarak gelişen Milli Mücadele Hareketi ve bu hareketi örgütlemek amacıyla kurulan BMM'nin hava teşkilatı kurma teşebbüsleri üzerine İtilâf Devletleri, Boğazlar Bölgesi ve Trakya'da hava sahasını denetim altında tutmaya yönelik ciddi tedbirler aldılar. Bundan dolayı İtilâf Devletleri ile BMM arasında sert tartışmalar yaşandı. 13 Haziran 1920 tarihinde Milli Müdafaa Vekâleti, Harbiye Dairesi'ne bağlı olarak kurulan Hava Kuvvetleri Şubesi ile BMM hava kuvvetleri teşkilatının temelleri atıldı<sup>66</sup>. BMM bu temeller üzerinde havacılık teşkilatını geliştirecekti.

## 9. İTİLÂF DEVLETLERİNİN SAVAŞ MALZEMELERİNİN SATIŞI VE BOĞAZLAR BÖLGESİ'NİN TARAFSIZLIĞI İLE İLGİLİ DÜZENLEMELERİ

BMM'nin askeri ve siyasi başarıları neticesinde İtilâf Devletleri, izledikleri politikalarda zorunlu bir değişime gittiler. Siyasi konjonktür gereği bu değişime İngiltere'nin ön ayak olması gerekiyordu. 1921 yılı

<sup>64</sup> 24 Ağustos 1920 sözleşme, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dâhiliye Nezareti İdare-i Umumiye (BOA, DH. İUM)*, 16-5/1-46, lef 2-5.

<sup>65</sup> Sözleşmenin birinci maddesine göre taşıma bir yıl içerisinde başlamadığı takdirde sözleşme geçersiz olacaktı. Şirket iki yıl geçtiği halde taşımacılığa başlayamadı. 1 Ekim 1922 tarihinde şirket, Paris-İstanbul arasında posta nakline başlanacağını dolayısıyla eski sözleşmenin geçerli olup olmadığını sorduğunda Hariciye Nezareti, bunun sözleşmeye göre mümkün olmadığını ve kapitülasyonlar hakkında verilecek karara göre meselenin yeniden değerlendirileceğini açıkladı. Bu arada Fransız posta idaresi Osmanlılara ait posta çantalarının İstanbul Fransız postanesine teslim edileceğini bildirdi. Kendilerine, Osmanlı namına teslim alınacağı için sözleşmenin kabul edilmiş olduğu ve bu teklifin kabul edilemeyeceği tebliğ edildi. Hariciye Nezareti'nden Sadaret'e 2 Teşrinievvel 1338 (Ekim 1922) tarihli tezkire; Posta ve Telgraf ve Telefon Müdürü Umumisi'nden Dâhiliye Nezareti'ne 11 Teşrinievvel 1338 (Ekim 1922) tarihli tezkire, *BOA, DH. İUM*, 16-5/1-46, lef,23-27.

<sup>66</sup> Ergin Ersoy, "Kurtuluş Savaşı'na Türk Hava Kuvvetlerinin Katkıları", *Hava Kuvvetleri Dergisi*, S. 341, (Haziran 2002), s.10.



başlarında yaşanan gelişmeler ve Londra Konferansı bu değişimin başlangıcı oldu.

24 Mart 1921 tarihinde İngiltere, muhtelif savaş malzemelerinin İngiltere'den ihracına izin veren listeyi feshederek yerine savaş malzemelerinin büyük bir kısmının ihracını yasaklayan yeni bir liste hazırladı. Londra Konferansı'ndan kısa bir süre sonra alınan bu karar teorik de olsa tarafsızlık yolunda atılan ilk adımdı. Bu kararlar liste dışında tutulan taşıt ve malzemelerin İngiltere ya da İngiliz şirketleri tarafından Ankara Hükümeti'ne satışında da hukuki bir engel kalmadı. Silahsız olmak kaydıyla uçaklar liste dışında bırakılmıştı. Fakat satın alanlar istedikleri takdirde uçaklara ateşli silahları monte edebilir ya da bu uçakları bombardıman için kullanabilirlerdi. Kanunda özel şirketlerin her iki tarafa savaş malzemesi satmasını engelleyebilecek herhangi bir hüküm bulunmuyordu. Daha önce İtilâf şirketlerinin sadece Yunanlılara savaş malzemesi satma hakkı vardı. Millî Mücadele taraftarlarına gayrimeşru yollardan satış yapılabiliyordu. 10 Ağustos 1921 tarihinde Paris'te toplanan Yüksek Konsey, Millî Mücadele taraftarlarına da savaş malzemesi satışına izin vererek tarafsızlık kararını daha objektif bir hale getirmişti. Öte yandan İtilâf şirketlerine yeni bir pazar ve kazanç kapısı açılmıştı. Bu karar Fransız ve İtalyanların silahsız olmak kaydıyla BMM'ne uçak satmalarının önünü açıyordu<sup>67</sup>.

13 Mayıs 1921 tarihinde İtilâf Yüksek Komiserleri, Türk-Yunan Savaşı'nda tarafsız olduklarını ilan ettiler. Boğazlar bölgesinde İstanbul, İzmit, Çanakkale ve Gelibolu'da İtilâf işgali altındaki kısımlarla bu bölgeler arasında kalan kısımlarda, İtilâf işgal kuvvetleri ve uyrukları, tarafsızlık ilkelerinin tamamına riayet edeceklerdi<sup>68</sup>.

## 10.İTİLÂF DEVLETLERİNİN OSMANLI HAVA SAHASI HAKKINDAKİ BİLDİRİSİ

Millî Mücadele Hareketi'nin gücünü arttırması üzerine bir araya gelen İtilâf Devletleri İstanbul Yüksek Komiserleri Pelle, Rattigan ve

<sup>67</sup> 26 Nisan 1921 tarihinde İngiltere, müttefiklerine Türk-Yunan Savaşı'nda tarafsız olduklarını ilân etmeyi önerdi. İtalya'nın hemen olumlu yanıt verdiği bu öneriye Fransa, Yunanlıların, İstanbul limanını kullanmaktan mahrum bırakılmamaları gerektiğini vurgulayarak destek vereceğini açıkladı. Abdurrahman Bozkurt, "İtilaf Devletlerinin Türk Yunan Savaşı'nda Tarafsızlık Kararı", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, S. 76, (2010), s. 37-42.

<sup>68</sup> Bozkurt, *a.g.m.*, s. 42-49.

Garroni ile İtilâf Kuvvetleri Başkumandanı Harington 31 Temmuz 1921 tarihinde Osmanlı hava sahası hakkında bir bildiri yayınladılar. Buna göre öncelikle İtilâf Devletlerinin işgali altında bulunan İstanbul, Çanakkale ve Trakya'da hava taşıtlarının inebilecekleri bölgeler<sup>69</sup> tespit edilecekti. Fransa, İtalya ve İngiltere'ye ait olmayan uçak, helikopter, uçak gemisi, balon gibi hava taşıtları işgal kuvvetlerinin izni olmadan uçamayacak veya yere inemeyeceklerdi. Üç müttefik dışındakiler, geliş amaçlarını, uçuş güzergâhlarını, uçak ve seyyahlara ait bütün bilgileri önceden İstanbul İtilâf Başkumandanlığı'na bildireceklerdi. Başkumandanlık bu evrakları Yüksek Komiserlere sunacak, uygun görmeleri halinde gerekli izni onlar vereceklerdi. İtilâf Devletlerine ait olan hava taşıtları belirgin bir şekilde işaretlenecekti. İşaretlenen hava taşıtları hakkında İtilâf Yüksek Komiserlerine bilgi verilecekti. Bundan sonra İşgal bölgesinde uçmalarına izin verilen tüm hava taşıtları ilk olarak inceleme ve kontrol amacıyla Yeşilköy'e getirileceklerdi. İngiltere, Fransa ve İtalya'ya ait olanlar dışındaki hava taşıtları ise en yakın İtilâf kumandanına teslim edilecekti. Bu bildiriye karşı çıkanlar İtilaf Divân-ı Harblerinde yargılanacak ve uygun görülen cezalara çarptırılacaklardı<sup>70</sup>.

29 Eylül 1921 tarihinde İngiliz Hükümeti hava taşıtlarına yönelik kararları, Belçika, Mısır, Yunanistan, Romanya, İsviçre, Yugoslavya, Macaristan gibi ülkelerin diplomatik temsilcilerine bildirdi. Bu tedbirleri yeterli görmeyen Yüksek Komiserler, Harington'dan uçuş yasağına dair ek beyannameler yayınlamasını rica ettiler. Ancak bu beyannamelere gerek kalmadı. İşgal yönetiminin kararıyla daha önce hava kuvvetlerini kaybeden ve hava teşkilatını ortadan kaldırmak zorunda kalan Osmanlı Hükümeti'nin

<sup>69</sup> Bu bölgeler şu şekilde tespit edilmişti; Trakya'da; Podima (Yalıköy), Stranca (Istranca), Mertekli, Kışağlı, Sinekli, Karasınan Çiftliği, Kadıköy, Yenice, Kadurina Çiftliği, Kalikratia (Mimarsinan) dâhil, Ağva- Yarımca arasında kalan köylerin (Ağva,Djedio-Muslim?, Kılınççılar, Hacı Mustafa, Halil Ağa, Soçaklar?, Yağcılar, Hacıbrahimler, Saraliler, Fakihler, Ballı, Yarımca) doğusunda kalan İzmit yarımadasının tamamı ile Gelibolu yarımadasında: Baklaburnu'nun güneyi Cape Xeros (Saros Körfezi), Bolayır, Suğla Burnu'nun tamamı, Karabiga dâhil olmak üzere, Karabiga-Biga-Bayramiç-Ezine-Geyikli gibi yerlerin kesiştiği yollardan ibaretti.

<sup>70</sup> Abdurrahman Bozkurt, "İtilâf Devletlerinin İstanbul'da İşgal Yönetimi", İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2009, s. 824.

hava sahası üzerindeki hâkimiyeti resmen sona erdi<sup>71</sup>. Bu karar sadece Osmanlı Hükümeti'ni ilgilendirmiyordu. Bütün yabancı hava taşıtlarının işgal yönetiminden izin almadan işgal altındaki bölgelere girmesi yasaklanmıştı. Söz konusu bildiri ile henüz imzalanmadığı halde Sevr Antlaşması'nın havacılık ile ilgili maddeleri yürürlüğe geçirilmişti.

### 11.MUDANYA MÜTAREKESİ VE SONRASINDA HAVA SAHASI TARTIŞMALARI

Türk ordusunun Yunanlıları yenerek Boğazlar bölgesine doğru harekete geçmesi üzerine İtilâf kuvvetleri ile Türk birlikleri arasında çatışma ihtimali ortaya çıktı. Bir dizi müzakerenin ardından 23 Eylül 1922 tarihinde İtilâf İşgal Kuvvetleri Başkumandanı Harington BMM'nin İstanbul'daki temsilcisi Hamit Bey aracılığıyla Türk birliklerinin tarafsız bölgeye girmemeleri konusunda Ankara'yı uyardı. Buna karşılık Mustafa Kemal Paşa tarafsız muntakanın Yunanlılar için uygulanmadığını, Yunan donanmasının İstanbul'da bulunduğunu ve uçaklarının da bölgede faaliyetlerini sürdürdüklerini, buna karşın Türk gemi ve uçaklarının faaliyetlerine izin verilmediğini ifade etti. Böylece Mustafa Kemal Paşa İtilâf Devletlerinin tarafsızlığın gereğini yerine getirmediğini de açıklamış oluyordu<sup>72</sup>.

Harington'un uyarılarından bir gün sonra harekete geçen Türk birlikleri Çanakkale'de İngiliz işgali altındaki Erenköy'e girdiler. Müttefiklerinden destek bulamayan İngilizler bölgeden geri çekilmek zorunda kaldılar. İngilizlere destek vermemelerine rağmen hem Fransızlar hem de İtalyanlar tarafsız bölge statüsünün devamından yanaydılar. Bölgeye atanan İngiliz kumandan Marden'e tarafsız bölgenin savunulması amacıyla talimat verildi. Nihayetinde İtilâf Yüksek Komiserleri BMM'nin İstanbul'daki temsilcisi Hamit Bey'e bir nota vererek Türk ordusunun tarafsız bölgeye girmemesini talep ettiler<sup>73</sup>.

Fransızlar BMM ile uzlaşma sağlanması konusunda kayda değer bir çaba sarf ediyorlardı. 26 Eylül 1922 tarihinde İtilaf İşgal Kuvvetleri Kumandanı Harington bir kez daha Türk birliklerinin tarafsız bölge dışına çekilmesini istedi. Mustafa Kemal Paşa buna karşı verdiği cevapta, Türk

<sup>71</sup> Bozkurt, *a.g.e*, s. 824-825.

<sup>72</sup> İsmail Eyyupoğlu, *Mudanya Mütarekesi*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2002, s. 118-119.

<sup>73</sup> Eyyupoğlu, *a.g.e*, s. 94.

ordusunun tarafsız bir bölge tanımadığını bildirdi. 28 Eylül 1922 tarihinde F. Bouillon'un gerekli teminatı vermesi üzerine Türk ordusu tarafsız bölgeden çekildi ve çatışma ihtimali ortadan kalktı. 29 Eylül 1922 tarihinde İtilâf temsilcilerine bir nota veren BMM, Edirne dâhil Trakya'nın tahliye ve teslimi halinde Türk ordusunun ilerleyişinden vazgeçeceğini açıkladı<sup>74</sup>. Bundan sonra da Mudanya Mütarekesi imzalandı.

İtilâf Devletleri Mudanya Mütarekesi ile Doğu Trakya ve İstanbul'u BMM denetimine vereceklerini taahhüt etmişlerdi. Bu taahhüde binaen bir barış antlaşması yapılan dek Türk ve İtilâf kuvvetlerinin buldukları hudutları aşmamaları gerekiyordu. Anadolu'da iki taraf arasındaki geçici hudud, hatt-ı fasıl (ayırıcı çizgi)<sup>75</sup> ile belirlendi. İtilâf kuvvetleri karadan, bu hududu geçmemeye özen göstermişlerse de mütarekede hava sahası ile ilgili açık bir hüküm bulunmamasından istifade ile Türk hava sahasını ihlal etmeye teşebbüs edeceklerdi.

1922 yılı Aralık ayı ortalarında İtilâf generalleri tarafından Refet Paşa'ya teminat verilmiş olmasına rağmen, İngiliz ve Fransız uçaklarının Kocaeli-Çanakkale mıntıklarında hatt-ı fasılı tecavüzle Türk kuvvetleri üzerinde dolaştıkları tespit edilmişti. 14 Aralık 1922 tarihinde Çanakkale'de bir İngiliz uçağının hatt-ı fasıla 26 kilometre mesafede Türk kıtaatı arasına düşmesi buna delildi. Mudanya Mütarekesi'ne aykırı olan bu hareketin men edilmesi için teşebbüste bulunulması gerekiyordu<sup>76</sup>. Ekseriyetle İngiliz uçaklarının hatt-ı fasıl dâhilinde faaliyet gösterdikleri gözlemleniyordu. 14 Aralık 1922 tarihinde Gölcük üzerinde dolaşan bir İngiliz uçağı Başköy civarına inmek zorunda kalmış, uçak içerisinde bulunan zabıtlardan Payot'un emri altındaki bir neferinin enkazı götürmek için gönderdiği anlaşılmıştı.

<sup>74</sup> Orhan Hülagü, "Mudanya Mütarekesi (4-11 Ekim 1922)", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, S.39, Ankara, (1997), s. 759-787.

<sup>75</sup> Hatt-ı fasıl Çanakkale Bölgesi'nde; Lapseki kuzeyinde Bozburnu ve güneyde Kumburnu temel noktaları oluşturmak üzere, Asya kıyısından yaklaşık on beş kilometre derinlikte bir çizgi, İzmit Yarımadası'nda ise İzmit körfezinde Darıca'dan başlayıp Gebze'den geçerek Karadeniz üzerinde Şile'ye uzanan çizgi olmak üzere adı geçen yerler Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükûmeti'ne bırakılmak şartıyla belirlenmişti. Darıca'dan Şile'ye giden yol BMM Hükûmeti ile müttefik askerlerince kullanılabilirkti. <http://www.ttk.org.tr/index.php?Page=Sayfa&No=272> (15.02.2013).

<sup>76</sup> Hariciye Vekaleti Vekili Hüseyin Rauf'tan Adnan Beyefendi'ye 26/12/1338 (1920) tarihli telgraf, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezâreti İstanbul Murahhaslığı (BOA, HR.İM)*, 13/131.

Hüseyin Rauf Bey, daha önceden verilmiş olan teminata rağmen bu tür hareketlerde bulunulmasının protesto edilmesi maksadıyla Refet Paşa'ya talimat verdi<sup>77</sup>.

15 Aralık 1922 tarihinde 9 İngiliz uçağı Çanakkale mıntıkasında görülmüştü. Sabah saat sekiz civarında iki İngiliz uçağı batıdan Sarıbeyli civarında hatt-ı fasılı geçerek bir müddet dolaştıktan sonra Lapseki istikametinde gözden kaybolmuştu. Saat dokuz buçukta Çanakkale istikametinden gelen yedi İngiliz uçağının ikisinin, yine Sarıbeyli civarında hattı tecavüzle bölgede bir müddet dolaştıktan sonra geri döndükleri ve diğer ikisinin de hatt-ı fasılına batısında uçtukları Erkân-ı Harbiye riyasetinden bildirilmişti. Ankara Hükümeti yer ve zaman zikredilerek bu hareketlerin protesto edilmesini istedi. Uçakların hatt-ı fasılı tecavüz etmesi artık sık görülen vukuatlardan olduğundan bunların menı için gerekli emirlerin verileceğı Harington tarafından Refet Paşa'ya bildirildiğı halde bu hadiselerin önüne geçilemiyordu. Sabrı kalmayan Ankara Hükümeti, İngiliz uçaklarının ve gemilerin Mudanya Mütarekesi'ne aykırı olarak hatt-ı fasıl istikametini tecavüzleri halinde derhal ateşle mukabele edileceğini ve bu hususta İngilizlerin şikâyete hakları olmayacağını da yazılı olarak iletmesini istedi. Meselenin uzlaşmayla çözülmesini isteyen Ankara Hükümeti, General Harington'un yazılı teminat vermesi halinde İngiliz pilotların tahliyesi hakkında Fevzi Paşa ile görüşebileceğini de bildirdi<sup>78</sup>. Ki zaten Fevzi Paşa'nın, gerekli teminatın verilmesi halinde İngiliz pilotların tahliyesine itirazı yoktu<sup>79</sup>.

23 Aralık 1922 tarihinde Refet Paşa, İngiliz uçaklarının Çanakkale mıntıkasındaki faaliyetlerinin sınırlandırılması amacıyla protestoda bulunarak Harington'ın dikkatini çekti. Refet Paşa ile mülakatında Harington, Çanakkale'de esir edilen pilotların durumunu sordu. Refet Paşa, Adnan Bey ile görüşüğünü, fakat İngiliz pilotların hatt-ı fasılı geçmeye devam ettiklerini ve böyle devam ettiğı müddetçe bu konu hakkında olumlu

---

<sup>77</sup> Hüseyin Rauf'tan Refet Paşa'ya 19/12/1338 (1920) tarihli telgraf, *BOA, HR.İM*, 13/111, lef 1.

<sup>78</sup> Hariciye Vekaleti'nden Adnan Bey'e 1 Kanunusani 1339 (Ocak 1923) tarihli telgraf, *BOA, HR.İM*, 65/23.

<sup>79</sup> Hariciye Vekili Hüseyin Rauf'tan Adnan Bey'e 24 Kanunusani 1339 (Ocak 1923) tarihli telgraf, *BOA, HR.İM*, 65/23, Lef 3.

bir adım atılamayacağını beyan etti. Bunun üzerine Harington, pilotlara hatta üç milden fazla yaklaşmamaları için talimat verdiğini ifade etti<sup>80</sup>.

BMM'nin protestolarına karşılık İngiliz İstanbul Yüksek Komiseri Henderson, Mudanya Mütarekesi'nde bu konuyla ilgili ibareler olmadığı halde Harington'un İngiliz uçakların bölgeden çekilmesi için gerekli talimatları vereceğini bildirdi<sup>81</sup>. Mudanya Mütarekesi'nde hava sahası hakkında doğrudan bir hüküm yoktu. Ancak taraflar arasında hudut tespit edilmişti. Üstelik 13 Ekim 1919 tarihinde Paris'te yirmi yedi devlet tarafından imzalanarak 11 Temmuz 1922 tarihinde yürürlüğe giren Hava Ulaştırma Sözleşmesi'nin 1. maddesinde her devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında "Mutlak ve Münhasır Egemenliği" esas olarak kabul edilmişti<sup>82</sup>. Henderson'un ifadelerinden İngilizlerin, bu esası Türk hava sahası için uygulamaya niyetlerinin olmadığı anlaşılıyordu.

İstanbul'daki en yetkili İngiliz makamları tarafından verilen taahhütlere rağmen İngiliz uçaklarının Türk hava sahasını ihlalleri devam ediyordu. İngilizlerin taahhütlerini yerine getirmemeleri üzerine daha önce esir alınan pilotların iadesinden yana olan Fevzi Paşa, yapılan protestoların İngilizler üzerinde bıraktığı tesir ve netice anlaşılmadığından pilotların iade edilemeyeceğini bildirdi. Ayrıca Lozan Konferansı'ndaki görüşmelerden de iyi haberler gelmiyordu. Bu nedenle Fevzi Paşa, bir yandan Türk hava sahasına saygı gösterildiğinin anlaşılması halinde pilotların iade edilebileceğini vurgularken diğer yandan Lozan Konferansı'nın alacağı şekle göre bu meselesinin yeniden değerlendireceğini beyan etti<sup>83</sup>. 1923 yılı başlarında Ankara İcra Vekilleri Heyeti Reisi Hüseyin Rauf Bey, İngiliz pilotların hâlâ Türk hatları üzerinde uçtuklarını belirterek yetkililerin bir kez daha uyarılmalarını talep etti. 14 Ocak 1923 tarihinde BMM Hariciye Vekâleti İstanbul Murahhası Adnan Bey gerekli teşebbüslerde bulunduğunu fakat İngilizlerin her fırsatta pilotlarının iadesini istediklerini ifade etti<sup>84</sup>.

---

<sup>80</sup> İstanbul Kumandanı'ndan Erkan-ı Harbiye-yi Umumiye'ye 24 Kanunusani 1339 (Ocak 1923) tarihli Şifre Sureti, *BOA, HR.İM*, 66/39, lef 2.

<sup>81</sup> İstanbul Murahhası Adnan Bey'den İngiliz Yüksek Komiserliği'ne 24 Ocak 1923 tarihli karar, *BOA, HR.İM*, 65/23,

<sup>82</sup> Başol, a.g.e, s. 3.

<sup>83</sup> Fevzi Paşa'dan İstanbul Murahhaslığı'na 26/12/1338 (1922) tarihli telgraf, *BOA, HR.İM*, 13/90.

<sup>84</sup> İcra Vekilleri Heyeti Reisi Hüseyin Rauf Bey'den Adnan Bey'e 13 Kanunusani 1339 (Ocak 1923) tarihli telgraf ve Adnan Bey'in 14 Ocak 1923 tarihli cevabı, *BOA, HR.İM*, 235/15, 13 Ocak 1923.

Gerçekten de Harington, uçak ve pilotların iadesi konusundaki ısrarlarını sürdürüyordu<sup>85</sup>.

Adnan Bey'in iki İngiliz pilotunun iadesi hakkında teşebbüslerde bulunduğu sıralarda İngiliz uçaklarının mütemadiyen hatt-ı faslı tecavüz ederek Türk hatları üzerinde dolaşması hiç de iyi bir intiba uyandırmıyordu. 18 Ocak 1923 tarihinde Hariciye Vekâleti, Türk hava sahasını ihlal eden uçaklara ateş edileceğini bildirdi. Bu kararın da İngiliz kumandanlığına iletilmesi istendi<sup>86</sup>.

Bir kez daha devreye giren Fevzi Paşa, hava sahası ihlallerinin Mudanya Mütarekesi'ne aykırı olduğunu açıkladıktan sonra Harington'un bu ihlallerin tekrarlanmayacağına dair yazılı teminat vermesi halinde pilotların iade edileceğini açıkladı. Aksi durumda uçaklara ateş açılacağı tekrarlandı<sup>87</sup>. Fakat İngilizler ısrarla Mudanya Mütarekesi'nde böyle bir hüküm olmadığını savunarak pilotların derhal tahliyelerini talep ediyorlardı<sup>88</sup>.

Lozan Konferansı'nda bilhassa adlî meseleler ve kapitülasyonlar konusunda ilerleme kat edilemiyordu. Türk heyeti başkanı İsmet Paşa, Türk dış politikasının kararlılığı açısından İngiliz havacıların teslim edilmesinin uygun olmadığını savunuyordu. İsmet Paşa, Adnan Bey'den o ana kadar tebligatta bulunmadıysa herhangi bir teşebbüste bulunmamasını, fakat bulunulduysa, iade hakkında alınan kararın ertelendiğinin bildirilmesini talep etti. Ayrıca Ankara'daki vaziyetin ve İtilâfî temsilcilerinin adli kapitülasyonlarla ilgili ifadelerinin Türk yetkilileri böyle hareket etmeye mecbur bıraktığının da altı çizilecekti<sup>89</sup>.

Sadece İngilizler değil Fransızlar da Türk hava sahasını ihlâl ediyorlardı. 1 Mart 1923 tarihinde bir Fransız uçağı Türkiye-Suriye hududu

<sup>85</sup> Selahattin Adil Paşa'dan İzmit'te Adnan Bey'e 1 Kanunusani 1339 (Ocak 1923) tarihli telgraf ve Adnan Bey'den Hariciye Vekaleti'ne (tarihsiz) telgraf, *BOA, HR.İM, 235/39*.

<sup>86</sup> Adnan Bey'den İstanbul'da Doktor Hikmet Bey'e 18 Kanunusani 1339 (Ocak 1923) tarihli telgraf, *BOA, HR.İM, 235/52*.

<sup>87</sup> Hariciye Vekili Rauf Bey'den Adnan Bey'e 24 Kanunusani 1339 (Ocak 1923) tarihli telgraf, Adnan Bey'den İngiliz Yüksek Komiserliği'ne 24 Kanunusani 1339 (Ocak 1923) tarihli nota ve Adnan Bey'den Hariciye Vekaleti'ne 27 Kanunusani 1339 (Ocak 1923) tarihli telgraf, *BOA, HR.İM, 65/3, lef 2-3, 9*.

<sup>88</sup> İngiliz Yüksek Komiserliği'nden Adnan Bey'e 24 Kanunusani 1339 (Ocak 1923) tarihli cevap, *BOA, HR.İM, 65/3, lef 4-5*.

<sup>89</sup> İsmet Bey'den Adnan Bey'e 25 Şubat 1339 (1923) tarihli telgraf, *BOA, HR.İM, 16/148*.

civarında dolaştıktan sonra arızalanarak Kilis'in doğusunda Karacaören köyü civarında yere düşmüş ve pilotu Suriye'ye kaçmıştı. Uçağı almak üzere Suriye'den gelen on Fransız askerleri, Türk askerlerine silah doğrultuktan sonra uçağının iadesini talep etmişlerse de bu talepleri reddedilmişti. Ankara Hükümeti, İstanbul Murahhası aracılığıyla, Türk hududu dâhilinde Fransız uçaklarının dolaşmasını ve Fransız askerlerinin silaha müracaat etmelerini protesto etti<sup>90</sup>. Buna karşın Fransızlar da aynen İngilizler gibi, uçak ve pilotlarının iadesini talep ettiler<sup>91</sup>.

Bu olaydan sonra Fransız uçakları Kilis üzerinde uçmaya devam etti. 25/26 Nisan 1923 tarihleri arasında bir Fransız uçağının Kilis üzerinden kuzeye doğru uçtuğu tespit edildi. Hariciye Vekâleti Vekili Rauf Bey, antlaşma hükümlerine tamamen aykırı olan bu hareketi de protesto etti<sup>92</sup>. Ancak Fransız uçakları Türkiye arazisi üzerinde uzun süreli uçuşlarına devam ettiler. Neticede Rauf Bey, bu hareketlere nihayet verilmesi amacıyla Fransızlar nezdinde şiddetle protestoda bulunulmasını emretti<sup>93</sup>.

Bu arada Fransız pilotların Alakamış köyüne<sup>94</sup> gittiklerine dair istihbarat alınmıştı. Fakat İstanbul Fransız Yüksek Komiseri, Türk hududunun güneyinde pilotlarının Resülayn İstasyonunu'ndan Demirkapı'ya kadar Bağdat hattı üzerinde keşif yaptıklarını ve Suriye'deki Fransız askeri memurları hakkında asılsız ithamların tekerrür ettiğini ileri sürerek buna teessüf ettiklerini bildirdi<sup>95</sup>.

BMM'nin protestolarına rağmen Fransızlar hava sahası ihlallerini sürdürdüler. Bunun üzerine BMM, 30 Mayıs 1923 tarihinde bir kez daha teşebbüste bulunmaya karar verdi<sup>96</sup>. 11 Haziran 1923 tarihinde BMM İstanbul Murahhası, hudut üzerinde dolaşan Fransız uçakları hakkında

<sup>90</sup> İsmet Bey'den Adnan Bey'e 18 Mart 1339 (1923) tarihli telgraf ve Adnan Bey'den Fransız Yüksek Komiserliği'ne 21 Mayıs 1923 tarihli protesto, *BOA, HR.İM*, 69/34; Adnan Bey'den Hariciye Vekaleti'ne 20 Mart 1339 (1923) tarihli telgraf, *BOA, HR.İM*, 17/99.

<sup>91</sup> *BOA, HR.İM*, 71/27, 9 Nisan 1923.

<sup>92</sup> Hariciye Vekaleti Vekili Rauf'tan Adnan Bey'e 5 Mayıs 1339 tarihli telgraf, Adnan Bey'den Fransız Yüksek Komiserliği'ne 6 Mayıs 1923 tarihli protesto, *BOA, HR.İM*, 72/73, lef 1-2.

<sup>93</sup> Hariciye Vekaleti Vekili Rauf Bey'den Dersaadet Murahhaslığı'na 8 Mayıs 1339 tarihli telgraf', *BOA, HR.İM*, 72/73, lef3

<sup>94</sup> Şırnak ili İdil ilçesine bağlıdır.

<sup>95</sup> "Dersaadet Murahhaslığı'ndan Hariciye Vekaleti'ne 30 Mayıs 1339 (1923) tarihli telgraf', *BOA, HR.İM*, 19/158

<sup>96</sup> *BOA, HR.İM*, 74/70, 30 Mayıs 1923.



Fransız Komiserliği nezdinde teşebbüste bulundu<sup>97</sup>. Kısaca özetlemek gerekirse Mondros Mütarekesi'nden Lozan Antlaşması'na kadar geçen yaklaşık on aylık süreç içerisinde hem İngiliz hem de Fransızlar, BMM'nin hava sahası üzerindeki hâkimiyetini kabul etmek istemediler. Mütareke dönemi uygulamaları BMM'nin Lozan'da bu konuyu kesin bir çözüme bağlaması gerektiğini göstermişti.

## 12. LOZAN ANTLAŞMASI İLE TÜRKİYE'NİN HAVA SAHASINDA MUTLAK VE MÜNHASİR EGEMENLİĞİ

Lozan Antlaşması ile taraf devletler Türkiye'nin hava sahasında mutlak ve münhasır egemenliğini kabul ettiler. Bununla beraber Türkiye, havayolu ile seyahatin düzenlenmesine ilişkin 13 Ekim 1919 tarihli sözleşmeye katılabilecekti. Ayrıca Yunan savaş uçakları ve öteki hava taşıtlarının Anadolu kıyısındaki topraklar üzerinde, Türk savaş uçakları ve öteki hava taşıtlarının Ege adaları üzerinde uçuşu yasaklandı<sup>98</sup>.

Her ne kadar Türkiye'nin hava sahası üzerindeki egemenliği kabul edilmiş olsa da Lozan'da Boğazlar bölgesi hakkındaki hükümler bu egemenliği sınırlandırıyordu. Boğazlar rejimine ilişkin sözleşmede açıklandığı üzere, Çanakkale Boğazı'nda, Marmara Denizi'nde ve Karadeniz Boğazı'nda denizden ve havadan, gerek barış, gerek savaş zamanlarında özgürce geçiş, gidiş ve geliş ilkesi kabul edilmişti. Ancak 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye'nin hava sahası üzerindeki egemenliğini sınırlandıran hükümler de kaldırılacaktı<sup>99</sup>.

Lozan Antlaşması'ndan sonra Türkiye hava sahası konusunda hazırlanan uluslar arası sözleşmelere riayet edeceğini gösterdi. Bunun bir timsali olmak üzere 1924 yılı Nisan ayından itibaren Türkiye, arazisi üzerinde seyahatine izin verilen uçaklar için uluslar arası hava sözleşmesine gereğince lazım gelen mahallerde benzin ve yağ bulundurmaya karar verdi<sup>100</sup>.

Lozan Antlaşması'ndan yaklaşık bir ay sonra Yunan uçaklarının Sisam istikametinden Kuşadası'na doğru İzmir müstahkem mevki mıntıkası

<sup>97</sup> BOA, HR.İM,19/98, 11 Haziran 1923.

<sup>98</sup> Lozan Antlaşması, md. 13,23. *Düştur*, Üçüncü Tertip, C. 5, s. 30.

<sup>99</sup> Selma Yel, *Değişen Dünya Şartlarında Karadeniz ve Boğazlar Meselesi (1923-2008)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2009, s.50.

<sup>100</sup> Hariciye Vekaleti'nden İstanbul Murahhaslığı'na 16 Mart 1340 (1924) tarihli telgraf, BOA, HR.İM, 100/5, lef 1.

üzerinde uçtukları tespit edildi. TBMM, Lozan Antlaşması'na aykırı eylemlerin engellenmesi amacıyla teşebbüste bulundu<sup>101</sup>. Bu eylemler Cumhuriyet döneminin başlarında önemli sorunlara yol açmadı. Ancak daha sonraki dönemde Türkiye ile Yunanistan arasında, bilhassa Ege denizi ve kıyılarında hava sahasına ilişkin ciddi tartışmalar yaşandı.

### 13.SONUÇ

Hava taşıtlarının icadı uluslar arası düzeyde hava sahası tartışmalarına neden olmuş ve I. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar bu konuda ilerleme kaydedilememiştir. Trablusgarp Savaşı ve Balkan Savaşları sırasında havadan tehditlere maruz kalan Osmanlı Devleti, hava sahası ile ilgili bir nizamname hazırlamak amacıyla harekete geçmiştir. Bir yandan hava sahası konusunda yurt dışında hazırlanan kanunları incelemeye karar veren diğer yandan tetkikler yaptıran Osmanlı Hükümeti, Fransa'nın müracaatı ve Doğu Anadolu semalarında Rus uçaklarının gözlemlenmesi üzerine çalışmalarını hızlandırmıştır.

4 Haziran 1914 tarihinde Türkiye'de hava hukuku ile ilgili ilk düzenleme kabul edilen Sefaini Havaiyeye ait Menatik-ı Memnua Nizamnamesi hazırlandı. Bu nizamname ile Osmanlı Devleti'nde hava taşıtları için yasak bölgeler belirlendiği gibi hava sahası üzerindeki egemenliğin nasıl kullanacağı tespit edildi. Bundan böyle Osmanlı hava sahasını kullanmak isteyen taşıt sürücülerin, Osmanlı makamlarına müracaat ederek gerekli izni almaları gerekiyordu. İzin verilen taşıt sürücüsüne, Osmanlı Devleti'nde takip edeceği güzergâhı, yasak ve yasak olmayan mntikalarını gösteren bir harita takdim edilecekti. Söz konusu güzergâhı ihlal eden taşıt sürücü yasak bölgeye girdiğinde ateş açılacak, güzergâhı dışında yasak olmayan bölgelerden geçtiğinde ateş açılmayacak ancak bu noktalara indiği takdirde hakkında kanuni muamele yapılacaktır.

I. Dünya Savaşı sırasında İtilaf Devletlerine ait hava taşıtları stratejik öneme sahip Osmanlı topraklarına hava saldırıları düzenlediler, keşif faaliyetleri yaptılar ve psikolojik harbin bir parçası sayılan beyannameleri attılar. Mondros Mütarekesi'nden sonra Osmanlı hava kuvvetlerinin hemen hemen tamamının dağıtılmasını isteyen İtilaf Kuvvetleri, Osmanlı hava taşıtlarına el koydular. Milli Mücadele taraftarlarının, hava taşıtlarının bir

---

<sup>101</sup> Hariciye Vekili Namına Müsteşar'dan Dersaadet Murahhaslığı'na 3 Teşrinievvel 1339 (Ekim 1923), Dersaadet Murahhaslığı'ndan Pay Pass'a 9 Teşrinievvel 1339 (Ekim 1923) tarihli nota, *BOA, HR.İM*, 85/20.

kısmını Anadolu'ya kaçırılmak istemeleri üzerine İtilaf Kuvvetleri İstanbul'da bulunan hava taşıtlarını imha ettiler.

Sevr Antlaşması ile İtilaf Devletleri, Osmanlı hava taşıtlarının tamamına el koyma hakkını elde ettikleri gibi İtilaf Devletlerine ait uçakların Osmanlı kara ve karasuları üzerinde hareket bakımından tamamen serbest olmaları kararlaştırıldı. Bu koşullar altında hava teşkilatını dağıtmak zorunda kalan Osmanlı Devleti'nin hava sahası üzerinde egemenliği resmen ortadan kalkmış olacaktı. Neyse ki; BMM'nin başarıları Sevr Antlaşması'nın uygulanamayacağını gösterdiğinden İtilaf Devletleri, 31 Temmuz 1921 tarihinde bir bildiri yayınlarak işgal altında tuttıkları İstanbul ve Boğazlar bölgesinde hava sahasını kontrol altına almaya çalıştılar. Bu kararı tanımayan BMM, bir hava teşkilatı kurarak Mudanya Mütarekesi'nden itibaren hava sahası üzerinde tam egemenlik kurmak üzere harekete geçti.

Mudanya Mütarekesi ile Anadolu'da İtilaf kuvvetleri ile BMM'ne bağlı kuvvetlerin bulunduğu konumlar esas alınmak üzere bir hatt-ı fasıl çizilmesine karar verildi. Ancak Lozan Antlaşması'na kadar İtilaf kuvvetleri, bu hattın kara hududunu belirlediğini, hava sahasını ihtiva etmediğini ileri sürdüler. BMM hava sahası ihlalleri karşısında asla ödün vermedi. Lozan Antlaşması ile Türkiye'nin hava sahasında tam ve koşulsuz egemenliği kabul edildi.

### **KAYNAKÇA**

#### **Arşiv Vesikaları**

#### **Başbakanlık Osmanlı Arşivi**

*Bâb-ı Âli Evrak Odası (BOA, BEO).*

*Dâhiliye Emniyet-i Umumiye 3. Şube (BOA, DH.EUM.3.ŞB)*

*Dâhiliye Emniyet-i Umumiye 4. Şube (BOA, DH.EUM.4.ŞB)*

*Dâhiliye Emniyet-i Umumiye 6. Şube (BOA, DH.EUM.6.ŞB)*

*Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti **Asayiş Kalemi** (BOA, **DH.EUM. AYŞ**)*

*Dâhiliye İdare Kısmı Belgeleri (BOA, DH.İD)*

*Dâhiliye Nezareti İdare-i Umumiye (BOA, DH. İUM)*

*Dâhiliye Şifre Kalemi (BOA, DH.ŞFR)*

*Hariciye Nezâreti İstanbul Murahhaslığı (BOA, HR.İM)*

*Hariciye Siyasi (BOA, HR.SYS)*

*Meclis-i Vükelâ Mazbataları (BOA, MV)*

#### **Resmî Yayınlar**

*Düstur, İkinci Tertip, C. 6.*

*Düstur, Üçüncü Tertip, C. 5.*

#### **Araştırma Eserler**

Erim, Nihat: *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri, (Osmanlı İmparatorluğu Antlaşmaları)*, Ankara, 1953.

Eyyupoğlu, İsmail: *Mudanya Mütarekesi*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2002.

Selçuk, Mustafa: *Hedef Şehir İstanbul Çanakkale Geçildi mi?*, Emre Yayınları, İstanbul, 2005.

*Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı*, C.V, Ankara, 1964

Yel, Selma: *Değişen Dünya Şartlarında Karadeniz ve Boğazlar Meselesi (1923-2008)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2009.

### Makaleler

Başol, Servet: "Havacılık Hukuku ve Kavramı", III. Ulusal Havacılık ve Uzay Konferansı, (16-18 Eylül 2010), Anadolu Üniversitesi, Eskişehir. <http://www.servetbasol.com/Articles/UHUK-2010-076.pdf> (20.02.2013).

Bozkurt, Abdurrahman: "İtilaf Devletlerinin Türk Yunan Savaşı'nda Tarafsızlık Kararı", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, S. 76, (2010), s. 27-53.

Ersoy, Ergin: "Kurtuluş Savaşı'na Türk Hava Kuvvetlerinin Katkıları", *Hava Kuvvetleri Dergisi*, S. 341, (Haziran 2002), s.10.

Hülagü, Orhan: "Mudanya Mütarekesi (4-11 Ekim 1922)", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, S.39, Ankara, (1997), s. 759-787.

Kaçan, Yusuf: "Hava Hukukunun Doğuşu ve Hava Sahalarının Statüsü", *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, (2000/2), s. 587-589,

[http://portal.ubap.org.tr/App\\_Themes/Dergi/2000-20002-849.pdf](http://portal.ubap.org.tr/App_Themes/Dergi/2000-20002-849.pdf) (18.02.2013).

Sand Peter H., Freitas Sousa Jorge de., Pratt, Geoffrey N.: "An Historical Survey of International Air Law Before The Second World War", <http://lawjournal.mcgill.ca/documents/7/1/sand.pdf> (20.02.2013), s. 29.

### Tezler

Akdemir, Yılmaz: "Atatürk Dönemi Türk Havacılığı", Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2005.

Bozkurt, Abdurrahman: "İtilaf Devletlerinin İstanbul'da İşgal Yönetimi", İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2009.

Sorgucu, Ayhan: "Türkiye'nin Hava Sahasının Hukuksal Statüsünün Uluslararası Hava Hukuku ve Türkiye'nin Dış Sorunları Çerçevesinde İncelenmesi", Genel Kurmay Başkanlığı, Harp Akademileri Komutanlığı, Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, "Basılmamış Yüksek Lisans Tezi", İstanbul, 2005.

Yalçın, Osman: "Türk Hava Harp Sanayi Tarihi", Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2008.

\_\_\_\_\_, "Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi", Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2004.

### Dijital Kaynaklar

<http://www.ttk.org.tr/index.php?Page=Sayfa&No=272>