II. Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'ye İltica Eden Askeri Deniz ve Hava Araçları

Cevdet TEKE
Dr. Öğr. Gör, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Özalp Meslek Yüksekokulu
cevdetteke@yyu.edu.tr
https://orcid.org/ 0000-0002-6496-5915

MAKALE BİLGİSİ	
Makale Türü	Araştırma Makalesi
Geliş Tarihi	20.05.2022
Kabul Tarihi	26.06.2022
Yayın Tarihi	30.06.2022
Doi	10.52003/etut.2022.24

Erzurum Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi
ETÜT, Sayı: 4, Haziran, 2022, Erzurum/TÜRKİYE
https://dergi.erzurum.edu.tr/tarih

Military Naval and Air Vehicles Defecting to Turkey during the World War II

Cevdet TEKE
Dr. Lecturer, Van Yüzüncü Yıl University, Özalp Vocational College
cevdetteke@yyu.edu.tr
https://orcid.org/ 0000-0002-6496-5915

ARTICLE INFORMATION	
Article Types	Research Article
Received Date	20.05.2022
Accepted Date	26.06.2022
Date Published	30.06.2022
Doi	10.52003/etut.2022.24

Atıf-Citation: Cevdet Teke, " II. Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'ye İltica Eden Askeri Deniz ve Hava Araçları ", *ETÜT*, Sayı: 4, Haziran 2022, s. 127-148.

Erzurum Technical University, Faculty of Letter, History Journal
ETUT, Issue: 4, June 2022, Erzurum/TURKEY
https://dergi.erzurum.edu.tr/tarih

SCREENED BY iThenticate Professional Plagiarism Prevention

II. Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'ye İltica Eden Askeri Deniz ve Hava Araçları

Cevdet TEKE

Öz

II. Dünya Savaşı, askeri teçhizat bakımından I. Dünya Savaşı'na göre daha acımasız bir boyut kazandı. Geniş çaplı bombardıman yapabilen savaş uçakları, gemiler, denizaltılar ve tanklar gibi askeri araçlar savaşın boyutuna etki etti. Savaş halinde bulunan ülkelere ait askeri kuvvetler, bir takip veya tazyik sonucunda beraberlerindeki kara, hava ve deniz araçlarıyla birlikte savaş dışında kalan ülkelere iltica edebiliyorlardı. Bu durum yasal, kaçak veya zorunlu haller şeklinde olabiliyordu. Bundan ötürü karakteristik özelliği ve jeopolitik konumu sebebiyle güvenli bir liman olarak görülen Türkiye, mezkûr ilticalardan nasibini almıştır. Genç Türkiye, kısıtlı ekonomik vaziyetine rağmen mültecilere kapılarını açmaktan geri durmadı. Mezkûr dönemde askeri ve sivil mültecilerin yanı sıra yabancı devlet hava ve deniz kuvvetlerine ait savaş araçları da Türkiye'ye iltica etti.

Bu çalışmada II. Dünya Savaşı yıllarında savaşan devletlere ait deniz ve hava araçlarının Türkiye'ye iltica etmesi ve Türkiye'nin enterne uygulamaları incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: II. Dünya Savaşı, Türkiye, Mülteci, İltica, Enterne

Military Naval and Air Vehicles Defecting to Turkey during the World War II

Abstract

The World War II gained a more brutal dimension than the First World War in terms of military equipment. Military vehicles such as combat aircraft, capable of large-scale bombardment, ships, submarines, and tanks affected the extent of the war. Military forces belonging to countries at war could take refuge in countries outside the war with their land, air and sea vehicles as a result of a pursuit or oppression. That situation could be legal, illegal or compulsory. Therefore, Turkey, which was seen as a safe harbour due to its characteristic features and geopolitical location, had its share of those asylums. Young Turkey, despite its limited financial condition, did not hesitate to open its doors to refugees. In the aforementioned period, in addition to military and civilian refugees, war vehicles belonging to foreign air and naval forces also defected in Turkey.

In this study, asylum in Turkey of naval and air vehicles belonging to belligerent states during World War II and Turkey's internment practices were examined.

Keywords: World War II, Turkey, Refugee, Defection, Internment

Giriş

II. Dünya Savaşı, boyutu ve tahribatı bakımından insanlığın karşılaştığı en büyük felaketlerden biridir. Altı yıl süren II. Dünya Savaşı'nı önceki savaşlardan ayıran temel özelliği, muharebelerin sadece cephelerle sınırlı kalmaması, cephe gerisine de sirayet etmiş olmasıydı. Dolayısıyla cephe ile şehirler arasındaki uzaklığı bertaraf eden bu savaş sebebiyle milyonlarca insan hayatını kaybetti. Hayatta kalan milyonlarca insan da savaşın acımasız tahribatı karşısında topraklarını terk etmek zorunda kaldı.

Türk diplomasisi en zor sınavını hiç kuşkusuz II. Dünya Savaşı sürecinde verdi. II. Dünya Savaşı'na girmemesine rağmen savaşın etkilerini derinden yaşayan Türkiye, dönemin imkânları dâhilinde sınır güvenliğini sağlama gayretinde oldu. İşgale uğramamak ve savaşa katılmamak Türkiye'nin temel önceliğiydi.[1] Bununla birlikte tedbiri elden bırakmayan Türkiye, savaşın yıkıcılığını en aza indirmek amacıyla ordunun güçlendirilmesine ehemmiyet verdi. Memleketin muhtelif bölgelerinde bulunan ihtiyat erlerini bir buçuk aylık talim ve terbiye amacıyla askere çağırdı ve savaş süresince teyakkuzda kaldı.[2]

İlk etapta tarafsız, savaşın genel seyrinde ise savaş dışı bir politika seyreden Türkiye, askeri ve sivil alanda binlerce sığınmacı akınına uğradı. Bilhassa 1941 yılı ile birlikte Almanya'nın Balkanlar'daki saldırıları sonucu yurtlarını terk etmek zorunda kalan mülteciler Türkiye'ye iltica etti. Mültecilerin bir bölümü Türkiye'deki yerleşim yerlerine, diğer bir bölümü ise kamplara yerleştirildi. Ekseriyeti ise Orta Doğu'daki İngiltere kontrolündeki kamplara nakledildi.[3]

II. Dünya Savaşı yıllarında uluslararası normda kapsamlı bir mülteci hukuku olmadığı için sığınmacılar genellikle iltica ettikleri ülkelerin işleyişine göre muameleye tabi tutuldular. Bu bağlamda Türkiye'nin, savaş dışı tutumu ve jeopolitik konumu sebebiyle güvenli bir ülke olarak görüldüğünü belirtmek gerekir. Genç Türkiye, kısıtlı ekonomik vaziyetine rağmen mültecilere kapılarını açmaktan geri durmadı.[4] Mezkûr dönemde askeri ve sivil mültecilerin yanı sıra yabancı devlet hava ve deniz kuvvetlerine ait savaş araçları da Türkiye'ye iltica etti.

---

[1] Mustafa Aydın, *Türk Dış Politikası (1919-1980)*, I, Ed. Baskın Oran, İletişim Yayınları, İstanbul, 2008, s.387.

[2] *BCA,* 30.1.0.0.34.204.1.

[3] Süleyman Tekir, "II. Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'de Sivil ve Askeri Mülteciler Meselesi", *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 23, Bahar 2019, s.1.

[4] Türkiye II. Dünya Savaşı yıllarında sadece topraklarına iltica eden mültecilere kapılarını açmakla yetinmedi, savaşın getirdiği ekonomik sıkıntılara rağmen bu dönemde birçok ülkede zor durumda bulunan insanlara Kızılay kanalıyla yardım elini uzatarak büyük bir insanlık örneği de sergiledi.

1. Türkiye İltica Eden Deniz ve Hava Araçları

II. Dünya Savaşı, askeri teçhizat bakımından I. Dünya Savaşı'na göre daha acımasız bir boyut kazanmıştır. Geniş çaplı bombardıman yapabilen uçaklar, gemiler, denizaltılar ve tanklar gibi askeri araçlar savaşın boyutuna etki etmiştir. Savaş halinde bulunan ülkelere ait askeri kuvvetler, bir takip veya tazyik sonucunda, kurtulabilmenin yolu olarak beraberlerindeki kara, hava ve deniz araçlarıyla birlikte savaş dışında kalan ülkelere iltica edebiliyorlardı. Bu durum yasal, kaçak veya zorunlu haller şeklinde olabiliyordu. Mezkûr ilticalardan nasibini alan Türkiye, savaş döneminde yoğun mülteci dalgasıyla karşı karşıya kalmış ve hükmet tarafından ülkenin çeşitli yerlerinde mülteci kampları oluşturulmuştur. 1941 yılında savaşın şiddetini arttırmasıyla birlikte artan sivil mülteciler dışında, askeri mülteci sayısı da bilhassa Akdeniz ve adalar bölgesinde iyice artmıştır.[5] Asker mülteciler için Adana, Ankara, Erdek, Isparta, Niğde, Sivas ve Yozgat'ta kamplar kurulmuştur.[6]

1.1. İltica Eden Askeri Deniz Araçları

Savaşın şiddetini arttırdığı 1941 yılının başından itibaren Türkiye karasularına askeri araçların iltica ettiği görülmektedir. 4 Temmuz 1941'de üç uçak tarafından bombardımana maruz kalan bir Fransız gemisi Antalya limanına sığınmıştır. Batan geminin mürettebatı tahliye edilmiştir.[7] Yapılan tetkikler sonucunda gemideki 245 kişiden 5 ölü, 12 kayıp ve 18 ağır yaralı olduğu tespit edilmiştir.[8] Ağır yaralılar hastaneye sevk edilirken, geri kalan mürettebat ise Burdur'a nakledilmiştir. Fransa Hükümeti de bu süre zarfında ataşemiliteri vasıtasıyla subay, er ve geminin diğer mürettebatıyla yakından ilgilenmiştir. Şartların iyileştirilmesi ricasında bulunan Fransız yetkili, Türkiye'nin ifa ettiği gayretlere minnet duyduğunu ifade etmiştir.[9] II. Dünya Savaşı süresince

---

Geniş bilgi için bkz. Mehmet Pınar, "İkinci Dünya Savaşı'nda Kızılay'ın Dış Yardımları ve Yardımların Dış Politikaya Etkisi", *Route Educational and Social Science Journal*, III/1, January 2016, s.140.

[5] Ulvi Keser, "Arşiv Belgeleri Işığında İkinci Dünya Savaşı Sürecinde Türkiye'de Mülteciler ve Esirler Sorunu", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, VIII/18-19, Bahar-Güz 2009, s.196.

[6] Hatice Yıldırım, "II. Dünya Savaşı Yıllarında Çorum'da Asker ve Sivil Mülteciler", *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, .33, 2021, s.218.

[7] *BCA,* 30.10.0.0.156.100.3.

[8] *BCA,* 30.10.0.0.171.185.7.

[9] *BCA,* 30.10.0.0.245.656.6

Türkiye'ye iltica eden Fransız mürettebatın giderleri Hükümet tarafından belirlenen usuller dâhilinde Türk Donanması tarafından karşılanmıştır.[10]

Savaşın başında mağlup olan Fransa'nın Almanya ile ateşkes imzalamasından sonra Beyrut Limanı'nda bekleyen Fransız yardımcı savaş gemilerinin Almanya'nın eline geçmesine engel olmak isteyen İngiltere harekât başlatmıştır. İngiliz kuvvetleri tarafından batırılma tehlikesiyle karşı karşıya kalan on bir Fransız yardımcı savaş gemisi, 9-10 Temmuz 1941'de Beyrut'a en yakın liman olan İskenderun Limanı'na gelerek Türkiye'ye iltica etmiştir.[11] Tabii bunda Türkiye'nin savaş dışı olması önemli etkendir. İlginçtir ki Fransızlar I. Dünya Savaşı'nda taarruz ettiği İskenderun'a, bu sefer zayiata uğramamak ve düşman eline geçmemek amacıyla sığınmıştı. Gemilerin ilticasını Vatan Gazetesindeki köşesine taşıyan denizci Hüsamettin Ülsel, Fransız Hükümetinin en emin çareyi bu filoyu Türk dostluğunun kucağına bırakmakta bulduğunu belirterek şöyle devam etmiştir:

"Suriye'de askeri vaziyetin aldığı şekil üzerine Fransız filosunun hür Fransız kuvvetlerinin eline geçeceğini ve bu suretle bunlara mensup deniz kuvvetlerinin artacağını düşünen Vişi mahafili[12] belki Almanların tavsiye ve tazyiki altında bu gemilerin bitaraf bir memlekete teslimini daha muvafık görmüş ve Suriye sahilinin şimalinde en yakın bir liman olan İskenderun'a ilticasını emretmiş olabilir. İskenderun'a iltica etmiş olan Fransız Filosu, hür Fransız deniz kuvvetlerini arttırmaktan geri bırakmış olmakla beraber, Almanya'nın bir seneden beri beslediği yüksek emel ve peşinden koştuğu kıymetli gaye için acı bir hayal düşkünlüğünün de mukaddemesini teşkil etmiş bulunuyor".[13]

Uluslararası hukuk normları gereğince savaşan tarafların gemilerinin tarafsız bir devletin karasularında konaklaması 24 saatti geçmemelidir. Dolayısıyla kısa sürede gemiler ve mürettebatı silahtan tecrit edilmiş ve cephanesi depolara yerleştirilmiştir.

Fransız maslahatgüzarı, Hariciye Vekâletine müracaat ederek Fransız gemilerinin bir fırtınaya maruz kalması durumunda bulundukları limanda batabileceklerini; bu sebeple tez zamanda güvenli bir limana sevk ettirilmelerini

[10] Fikret Çiftci, "II. Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'ye sığınan Fransız Elan Gemisi", *İnönü Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, IX/2, 2020, s. 513. (510-523)
[11] *Cumhuriyet*, 11 Temmuz 1941, s.1-5; *Yeni Sabah*, 11 Temmuz 1941, s.1.
[12] Vichy Hükümeti.
[13] Hüsamettin Ülsel, "Türk Sularında Fransız Gemileri", *Vatan*, 16 Temmuz 1941, s.3.

rica etmiştir.[14] Dönemin Dışişleri Genel Sekreteri Numan Menemencioğlu, gemilerin fırtınaya maruz kalıp batması halinde, Fransızların tazminat talebiyle karşı karşıya kalmamak için iltica eden gemilerin, Türk savaş gemileri eşliğinde ve iki parti halinde Marmaris Limanı'na sevklerinin zaruri olduğunu belirtmiştir.[15] Fakat Genelkurmay Başkanlığı aldığı kararla, Adana Yumurtalık Limanı'nda enterne[16] edilen on bir Fransız yardımcı savaş gemisi kafilesi, Hızırreis gambotu[17] ve Sus Gemisi'nin himayesinde 10 Ağustos 1941'de Çanakkale Boğazı'ndan geçerek daha güvenli olan Marmara Denizi sahilindeki Erdek Limanı'na getirilmesi talimatını vermiştir.[18] Yine on bir Fransız gemisinden ikinci kafileyi teşkil eden Sanin, Massalia, Chambon, Avocetta ve Jean-Mic adlı 5 gemi Sus Gemisi'nin refakatinde 4 Ekim 1941'de Erdek'e demirlemiştir.[19] Tabi Türkiye'nin karasuları dâhilinde baş gösteren mezkûr yolculuk esnasında İtalya hava kuvvetleri tarafından kafile üzerine yüz elli metreye kadar alçalmak suretiyle uçuşlar yapıldığı görülmüştür. Türk yetkililer bunun üzerine İtalya Büyükelçiliği vasıtasıyla İtalya Hükümetini uyararak tazyik uçuşların durdurulmasını sağlamıştır.[20]

İltica etmiş olan Fransız gemileri için Genelkurmay Başkanlığı seferberlik halinde bu gemilerden istifade edilmek üzere İstanbul'a nakillerinin lüzumunu bildirmiştir.[21] Tabi 1943 yılına gelindiğinde Türkiye limanlarına sığınan Fransız savaş gemilerinin satın alınması için Fransa ile anlaşma yoluna gidilecek ve karşılıklı müzakereler sonucunda mezkûr Fransız gemileri Türk Hükümeti tarafından 18 milyon İsviçre frangı karşılığında satın alınacaktır.[22]

Türkiye'nin Akdeniz ve Ege karasularında bu gelişmeler yaşanırken, 13 Ekim 1941'de Sivastopol Deniz Komutanlığı'na bağlı Zisestnol adlı Rus askeri motoru, bir başçavuş ve dokuz silahlı mürettebatı ile Samsun Limanı'na iltica etmiştir. Yapılan soruşturmalar sonucunda, mezkûr motorun Sivastopol'de

[14] *BCA,* 30.10.1.0.0.17.96.9.
[15] Kürşat Nazlıoğlu, *II. Dünya Savaşı'nda Türkiye'de Mülteciler*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri, 2018, s.132.
[16] Enterne, iki ülke arasındaki bir savaş durumunda gemi, denizaltı, uçak, tank gibi savaş araçlarının üçüncü bir ülkeye teslim olup aracın alıkoyulması, mürettebatının ise gözaltına alınıp bir süre sonra ülkelerine gönderilmeleri şeklinde anlam ifade eden bir kavramdır.
[17] Genellikle kıyı korumasında ve gezici karakol görevinde kullanılan, birkaç topu olan küçük savaş gemisi.
[18] *BCA,* 30.10.0.0.55.365.27.
[19] *BCA,* 30.10.0.0.55.366.36.
[20] *BCA,* 30.10.0.0.62.416.18.
[21] *BCA,* 30.1.0.0.17.96.9.
[22] *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1943, s.1.

vazifede iken hava muhalefeti sebebiyle Bafra'nın önüne sürüklendiği ve yakıtı bittiği için ilticaya mecbur kaldığı tespit edilmiştir. Motor karaya çektirilirken, mürettebatı nezaret altına alınarak istirahatleri temin edilmiştir.[23] Yine hava bombardımanına maruz kalan iki Rus savaş gemisi şiddetli poyraz fırtınası sebebiyle kıyıya çekilemediğinden, Sivastopol'den kaçarak 21 Kasım 1941'de İnebolu'ya iltica etmiştir. Türk Hükümeti tarafından iki gemi de askeri mürettebatı ile birlikte enterne edilmiştir.[24]

II. Dünya Savaşı boyunca Türkiye'ye askeri ilticalar devam etmiştir. 2 Temmuz 1942 tarihinde 57 tonluk Rus savaş gemisi Sivastopol'den Batum'a hareket ederken Alman uçaklarının taarruzuna uğradığı ve aldığı hasarlar sebebiyle Zonguldak Limanı'na iltica etmek zorunda kaldığı görülmüştür. Gemide hemen güvenlik tedbirleri alan Zonguldak Valiliği, yaralıları tedavi ettirmiştir.[25]

II. Dünya Savaşı'nda Ege Adaları üzerinden de Türkiye'ye iltica hareketleri olmuştur. Bu bağlamda stratejik öneme haiz Rodos Adası'nın Alman savaş uçakları tarafından bombardımana maruz kalması ve akabinde Türkiye topraklarına yönelik vuku bulan iltica hareketleri üzerine 14 Eylül 1943'te Marmaris Gümrük Muhafaza Komutanlığı tarafından kaleme alınan raporda, Rodos'tan Kadırga'ya iltica eden İtalyanlara ait bir hücumbotu, iki askeri motor, beş sivil motor, iki yelkenli olmak üzere on vasıtanın Marmaris'e getirildiği ve bunların içerisinde bir binbaşı, on üç üsteğmen, on beş teğmen, altmış dört erbaş, iki yüz elli iki er olmak üzere üç yüz kırk beş kişinin 11 tüfek, 18 tabanca ile Garnizon Komutanlığı'na teslim edildiği ve bunların içerisinde üç kişinin yaralı olduğu belirtilmiştir. Mezkûr raporda ayrıca 12 Eylül günü saat 13.00'da 12 tonluk İtalyan bandıralı bir geminin Türkiye'ye iltica ettiği ifade edilmiştir.[26]

---

[23] *BCA,* 30.10.0.0.55.366.58.
[24] *BCA,* 30.10.0.0.55.366.57.
[25] *BCA,* 30.10.0.0.64.428.13.
[26] *BCA,* 30.10.0.0.55.367.23. İtalyan mürettebatından alınan bilgiye göre adadaki askeri vaziyet ve müttefikleri olan Alman kuvvetleri ile ters düşmeleri ve adadan kaçmak zorunda kaldıkları süreç şöyle belirtilmektedir:
" Rodos'ta altı bin Alman ve elli bin İtalyan askeri bulunmaktadır. İngilizlerin İtalyanlarla mütareke yapmaları üzerine Almanların toplu bulundukları Rodos'un Kalako köyü dâhilindeki garnizona çekilmişler ve İtalyanlarla şimdiye kadar olduğu gibi yine kardeşçe yaşayacaklarını söyleyerek bir gün sonra telefon hatlarını çekip adanın muhtelif köylerinde dağınık bir halde bulunan İtalyan askerinin kısmi küllisini esir almışlar ve dağlar arasında sıkıştırılan iki bin İtalyan askerini de hafif makinalı tüfeklerle öldürmüşler. ...Limanlarda İtalyan müdafaa teşkilatının mukavemet göstermeleri üzerine bir taraftan top ve bir taraftan tayyarelerle mukavemeti kırmağa çalışmışlar ve bu esnada Rodos şehrinin muhtelif mahallerinde yangınlar baş gösterdiğini ve İtalyanların Almanlarla mukavemet etmek hususunda Roma'dan bir emir almadıklarından ve esasen İtalyan tanklarının küçük

Bununla birlikte aynı safta yer alan Alman ve İtalyan kuvvetleri arasında zaman zaman anlaşmazlıklar yaşanmasından kaynaklı ilticalar olduğu da görülmüştür. Örneğin, 10 Eylül 1943'te bir üsteğmen, bir başçavuş, dokuz onbaşı ve üç erden oluşan silahsız iki İtalyan motoru Türkiye karasularına iltica etmiştir. İtalyan mürettebat ile yapılan görüşmeler sonucunda Alman askerleri ile kaynaşamadıkları ve anlaşamadıkları için kaçtıkları ve yakıtları bittiği için Türkiye'nin güney limanlarına sığındıklarını ifade etmişlerdir. Yine 11 Eylül günü bir İtalya motoru Kaş İlçesi'nin Kalkan Nahiyesine iltica etmiştir. Gümrüğe verilen motorun mürettebatı enterne edilmiştir.[27]

Türk muhafaza birlikleri savaş boyunca sürekli teyakkuzda olmuş ve Türkiye karasuları üzerinde baş gösteren hadiseleri takip edip Ankara'ya rapor etme gayretinde olmuştur. Bu durum özellikle Akdeniz ve Ege karasularında daha fazla mesai gerektirmiştir. Bodrum ve Kaş gümrük muhafaza birliklerinden alınan raporlarda, 10 Kasım 1943'te İngiliz donanmasına ait on yedi parçadan oluşan gemi filosunun Bucak ve Bayındır limanlarına geldiği, yine aynı gün beş motor ve hücumbotunun Bodrum Yalıkavak mevkiine geldiği bildirilmiştir.[28] 10 Kasım saat 5 sularında içinde elli İngiliz askeri ve on altı mürettebatı bulunan 40 tonluk mayın tarama gemisi Bodrum civarındaki Fener burnunda sığ alana denk gelmesi sebebiyle Kilyos tahliye gemimiz tarafından verilen tüm uğraşlara rağmen kurtarılamamıştır. Tahliye edilen gemi mürettebatı ise Gümüşlük civarlarına nakledilmiştir.[29] Bununla birlikte bazı ufak teknik arızadan ötürü geçici olarak Türk limanlarına sığına gemiler de vardı. Örneğin 14 Kasım 1943'te bir İngiliz torpidosu, 15 Kasım'da üç İngiliz torpidosu, 16 Kasım'da üç İngiliz torpidosu Güllük Limanı'na demirlemiştir. Yine 17 Kasım günü motorunda arıza çıkan bir İngiliz savaş gemisi Fethiye'nin Sarsala mevkiine demirlemiştir. Alınan bilgiye göre mezkûr savaş gemileri, geldikleri günlerin akşamından sonra muhtelif istikametlere giderek karasularımızdan uzaklaşmışlardır.[30]

5 Kasım 1943'te İnebolu'nun Meset Nahiyesinin Hoşalay ile Nigana köyleri arasında sahilden yarım mil açıkta görülen bir Rus gemisinin silah atmak suretiyle yardım istemesi üzerine, bölgedeki güvenlik güçleri tarafından üç

ve Alman tanklarının ise büyük olmasından müsademe etmediklerini ve motorları ile ayrılışlarından sonra ada mülhakatının ve Rodos limanının tamamen Alman tarafından işgal olunduğu..." *BCA,* 30.10.0.0.55.367.25.

[27] *BCA,* 30.10.0.0.55.367.24.

[28] *BCA,* 30.10.0.0.55.367.36.2.

[29] *BCA,* 30.10.0.0.55.367.36.3.

[30] *BCA,* 30.10.0.0.55.367.37.

mürettebatıyla birlikte kurtarılarak korumaya alınmıştır. Gemideki mürettebattan alınan bilgiye göre gemide toplamda altı kişi olduğu, fakat Almanlarla muharebe sırasında üç mürettebatın öldüğü bilgisi alınmıştır. Silahtan tecrit edilen gemi, mürettebatıyla birlikte enterne edilmiştir.[31]

1943 yılından itibaren savaşın Müttefik Devletler lehine döndüğü görülmüştür. Bu tarihle birlikte Türkiye'ye yapılan askeri ilticalar genellikle Mihver Devletlerine ait kuvvetler tarafından olmuştur. 17 Kasım 1943'te Leros Adası'ndan kaçan 3 İtalyan hücumbotu on dört subay, yirmi iki erbaş ve kırk beş erden oluşan mürettebatıyla birlikte Kuşadası'na, aynı gün Sisam istikametinden gelen bir başka İtalyan motorbotu da otuz yedi mürettebatıyla Karine'ye iltica etmiştir. Yine aynı gün Leros'tan kaçan 65 ve 68 tonluk iki savaş gemisi, yüz elli üç İtalyan askeriyle birlikte Güllük'e iltica etmiştir. Bölge Garnizon Komutanlığı tarafından iltica eden gemiler ve mürettebatı enterne edilmiştir.[32]

24 Mayıs 1944'te Alman ve Romen askerlerden müteşekkil altmış dört mürettebatlı bir Alman gemisi Şile Limanı'na iltica etmiştir. 26 Mayıs günü İstanbul Boğaz Komutanlığı'ndan gönderilen Gazel adlı römorköre[33] bağlanarak İstanbul'a sevk edilmiştir.[34] Vuku bulan bu ilticalar, aslında Mihver Devletlerde baş gösteren çözülmelerin de bir yansımasıydı.

1.2. İltica Eden Askeri Hava Araçları

Savaşan ülkelere ait hava kuvvetleri araçları da zorunlu hallerde Türkiye'ye iltica etmiştir. Bu durum genellikle uçağın yakıtının tükenmesi, rotayı şaşırması ve teknik arıza gibi sıkıntılardan kaynaklanmıştır. Savaşın belirli aralıklarında Akdeniz ve Karadeniz muhitlerindeki savaş faaliyetlerinin bir sonucu olarak savaş uçaklarının Türkiye kıta sahasına zorunlu inişler yaptıkları görülmektedir. Örneğin, 14 Şubat 1941'de İngiltere'ye ait bir bombardıman uçağı, Köyceğiz civarına zorunlu iniş yapmıştır. Hasara uğrayan uçağın kullanmaya elverişli malzemesi alınarak enterne edilmiştir.[35] Suriye'den Fransa'ya dönmekte olan bir Fransız uçağının motorunda ortaya çıkan arıza sebebiyle 10 Mayıs 1940'ta Aydın ilinin Söke İlçesi civarına zorunlu iniş yapmak zorunda kalmıştır. Kurallar

[31] *BCA,* 30.10.0.0.55.367.39.
[32] *BCA,* 30.10.0.0.55.367.38.
[33] Römorkör: Kendi imkânlarıyla gidemeyecek durumda olan ya da tehlikeli bir durum arz etmesi olası deniz vasıtalarını hareket ettiren, bu vasıtaların manevra yapmalarına yardımcı olan deniz vasıtası.
[34] *BCA,* 30.10.0.0.55.368.14.
[35] *BCA,* 30.10.0.0.59.402.30.

dâhilinde nezaret altına alınan uçağın mürettebatı İzmir'e sevk edilmiştir.[36] 13 Ocak 1941 tarihinde Antalya'nın Kemer İlçesi dolaylarında inen bir İtalyan bombardıman uçağındaki yedi kişiden oluşan mürettebata yardım edilmiş ve gözaltına alınarak İcra Vekilleri Heyeti kararıyla Ankara'ya gönderilmiştir.[37]

15 Haziran 1941'de bir Fransız uçağı, motorunda beliren arıza sonucu Fethiye'ye zorunlu iniş yapmıştır. Yine 9 Temmuz'da 6 kişilik mürettebatı bulunan Fransız bombardıman uçağı Antalya'ya iniş yapmak zorunda kalmıştır.

Akdeniz ve Ege kıta sahasının stratejik öneme haiz olması ve geçiş koridoru özelliği arz etmesi sebebiyle, savaşan ülkelere ait hava kuvvetlerinin sık kullandığı bir coğrafya olmuştur. Dolayısıyla Türkiye'ye iltica eden hava araçlarının ekseriyeti Batı ve Güney Anadolu bölgelerine iniş yapmak zorunda kalmışlardır. Bunun yanında Karadeniz karasuları üzerinden Sovyet Rusya'ya ait hava araçları da Türkiye'ye iltica etmek zorunda kalmıştır. Mesela 7 Ağustos 1941'de iki motorlu Rus bombardıman uçağı hasara uğramış bir vaziyette Çaycuma'ya iniş yapmak zorunda kalmıştır.[38] Türk yetkililer tarafından uçağın mürettebatı Ankara'ya götürülmek üzere enterne edilmiştir.[39]

Bununla birlikte Mihver Devletleri olan Almanya ve İtalya savaş uçakları da zorunlu hallerde Türkiye'ye iltica etmişlerdir. 18 Mayıs 1941'de ilk defa Almanlara ait bir uçak İmroz Adası'na iniş yapmıştır. Yine 24 Mayıs ve 15 Haziran tarihlerinde Almanlara ait başka bir uçak da Antalya'ya iniş yapmak zorunda kalmıştır. 7 Ağustos 1941'de Fethiye civarlarında bir Alman Junkers 88 bombardıman uçağı mecburi iniş yaptı ve dört kişiden oluşan mürettebatı enterne edilmiştir.[40] Bununla birlikte muhtelif tarihlerde Fenike ve Fethiye'ye zorunlu iniş yapan İtalyan uçakları da mevcuttu.[41] 25 Mayıs 1941'de İtalyanlara ait Savioa 84 bombardıman uçağı, Fethiye Kestep nahiyesine zorunlu iniş yaparken, Enterne edilen uçak uçurularak Kayseri'ye nakledilmiştir.[42] Türk Hükümeti enterne uygulaması yaparken aynı yerde bulunmaları sakıncalı görülen ve birbirine düşman

[36] *BCA,* 30.10.0.0.265.789.3.
[37] *BCA,* 30.18.1.2.93.130.2.
[38] *BCA,* 30.10.0.0.59.402.30.
[39] *Yeni Sabah*, 12 Temmuz 1941, s.1-5.
[40] *BCA,* 30.10.0.0.156.100.8.
[41] *Yeni Sabah*, 13 Temmuz 1941, s.1.
[42] *BCA,* 30.10.0.0.59.402.30.

olan ülkelere mensup araç ve personeli ayrı bölgelere yerleştirme hususuna dikkat etmiştir.[43]

Savaşta ABD hava kuvvetleri Türkiye'nin batı kıta sahasını ihlal ederek bilhassa Almanya'ya petrol tedarik eden Romanya'nın petrol arzını kesmek amacıyla Balkanlardaki hava saldırılarını arttırdığı görülmektedir. Bu maksatla Süveyş'ten havalanarak Türkiye'nin batı sahillerinden geçerek Romanya'nın Ploieşti şehrine gidip fotoğraflı keşif yapan ve ardından Romanya'ya bomba atan dört motorlu ve on sekiz saat boyunca havada kalabilen bir Amerikan bombardıman uçağı, düşman uçaklarıyla karşılaşınca rotasını güneye çevirmek zorunda kalmıştır. Uçağın benzin ve yağı tükenince Türkiye topraklarına iltica ederek Sakarya iline bağlı Arifiye'ye iniş yapmıştır.[44] Uçak ve teçhizatı muhafaza altına alınmış ve mürettebatı 17 Tümen Komutanlığı tarafından nezaret altına alınmıştır.[45] İfadeleri alınan Amerikan mürettebatının belirttiğine göre tek uçak halinde görev aldıklarını ileri sürmüşlerse de Ankara'ya indiği haber alınan üç Amerikan uçağının daha olması, sayılarının dört veya daha fazla olma ihtimalini doğurmuştur.[46] Çünkü gece kayda giren uçuşlardan anlaşıldığı kadarıyla Amerikan uçakları haricinde onları takip etmek amacıyla hava sahamızda seyir alan Almanya ve Romanya uçakları da bulunmuştur. Zira Zonguldak Deniz Komutanlığı'ndan gelen bilgiye göre 8, 18 ve 20 saatleri arasında batıdan doğuya bir Alman uçağının seyri görülmüştür.[47] Bu dönemde gerek Müttefik ve gerek Mihver Devletlerine ait uçakların, Türkiye hava sahasını çok sık ihlal etmeleri sık görülen bir durumdu. Türkiye mezkûr ihlaller karşısında ilgili devletlerin büyükelçilikleri vasıtasıyla protesto etmekle birlikte, dönemin koşulları çerçevesinde faal olan uçaksavarlarla hava sahasını her türlü ihlale karşı savunmaya çalışmıştır.[48]

---

[43] Ahmet Emin Yaman, "II. Dünya Savaşı'nda Türkiye'de Askeri Mülteciler ve Gözaltı Kampları (1941-1942)", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, XXII/33, 2003, s.147.

[44] *BCA,* 30.10.0.0.61.410.9.

[45] İleriki tarihlerde ilginç bir olay vuku bulacaktır. Enterne edilen birkaç Amerikan askeri, Eskişehir'de bulunan Liberator uçağını kaçırarak Türkiye'den firar ettiler. 30 Mart 1943'te altı Amerikan pilotu tarafından tekrar Eskişehir'e getirilen uçak tekrar Türk yetkililerine teslim edildi. *BCA,* 30.10.0.0.55.367.20.

[46] Milli Müdafaa Vekâleti tarafından verilen bilgiye göre, Ankara ve Arifiye civarında mecburi iniş yapan Amerika uçaklarının yirmi sekiz kişiden oluşan mürettebatı, yer temin edilinceye kadar Ankara'daki Yedek Subay Okulunda enterne edildi. *BCA,*30.10.0.0.55.367.7.

[47] *BCA,* 30.10.0.0.61.410.9.

[48] Geniş bilgi için bkz. Mehmet Serkan Şahin, "İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türk Hava Sahası İhlâlleri ve Türkiye'ye Zorunlu İniş Yapan Savaş Uçakları", *Social Sciences Studies Journal*, V/32, Nisan 2019, ss. 1880-1895.

1 Ağustos 1943'te Romanya'da yaptığı hava muharebesinden dönen yedi adet Amerikan bombardıman uçağı Türkiye'nin muhtelif yerlerine muhtelif saatlerde zorunlu iniş yapmıştı. Uçaklardan dördü Çorlu'ya, biri Torbalı'ya, biri Gaziemir'e, biri Afyonkarahisar'a bağlı Çardak Köyü'ne inerken, biri de Manavgat'ın 20 km. doğusundaki Canver Köyü civarında denize düşmüştür. Uçağın on mürettebatından yedisi karaya çıkmayı başarmıştı. Mecburi iniş yapan uçaklarla ilgili yapılan incelemelerde, mürettebattaki ölü ve yaralıların inişlerden kaynaklı olmayıp, daha önce yaptıkları hava muharebesi kaynaklı olduğu tespit edilmiştir.[49] Uçakların motorlarında meydana gelen arızalar ve muhtelif yerlerine mermi isabet etmesi gibi sebeplerle Türkiye'ye zorunlu iniş yaptıkları görülmektedir.[50] Resmi makamlarca uçaklar ve mürettebatı enterne edilmiştir.

Bununla birlikte savaşın temel aktörlerinin yanında, diğer uluslara ait savaş uçakları da zorunlu hallerde Türkiye'ye iltica etmek zorunda kalmışlardır. Örneğin, 18 Nisan 1943'te Slovaklara ait bir uçak Çatalca bölgesine iniş yapmak zorunda kalmıştır. Uçakta bulunan mürettebat enterne edilerek Ankara Garnizon Komutanlığı'na teslim edilmiştir.[51]

7 Eylül 1944 günü Yunanistan'dan gelen üç motorlu Alman deniz uçağı İzmir Limanı'na inerek Türkiye'ye iltica etmiş, gümrük alayından iki bekçinin muhafızlığında enterne edilen uçağın mürettebatı ise kolorduya götürülmüştü.[52] 24 Eylül 1944'te Babaeski ve Saray civarına iniş yapan iki Rus uçağı şifahi muvafakatleri üzerine enterne edilmiştir. Uçakların mürettebatı ise Türk subayları eşliğinde İstanbul Rus Konsolosluğu'na teslim edilerek Ankara'ya sevkleri hususunda gerekli tertibat alınmıştır.[53] Yine İstanbul yolu ile Ankara'ya gitmek üzere Türkiye'ye iltica eden çift motorlu bir Romen kurs uçağı, yakıtının tükenmesi üzerine Keşan İlçesi'nin Galata Köyü civarına zorunlu iniş yapmıştı. Mürettebatından alınan bilgiye göre, Rusların ülkedeki Bolşevikleştirme tazyikleri sebebiyle kaçtıkları belirtilmiştir.[54]

1944 yılının sonlarına gelindiğinde, II. Dünya Savaşı'nın ilk yıllarından itibaren Türkiye'nin muhtelif yerlerine zorunlu iniş yapan ve enterne edilen yabancı uçakların bir kısmı ilgili devletler tarafından, devretmek veya hediye

[49] *BCA,* 30.10.0.0.59.402.12; *BCA,* 30.10.0.0.59.402.14
[50] *BCA,* 30.10.0.0.59.402.13.
[51] *BCA,* 30.10.0.0.59.402.5.
[52] *BCA,* 30.10.0.0.55.368.20.
[53] *BCA,* 30.10.0.0.59.402.28
[54] *BCA,* 30.10.0.0.59.402.29.

etmek suretiyle kullanım hakkı Türkiye'ye verilmiştir. Örneğin 1 Ağustos 1943'te iltica eden yedi Amerikan Liberatör uçağı Türkiye'ye devredilmiştir. Yine 29 Haziran 1943 tarihine kadar Anadolu topraklarına inmiş bulunan İtalya ve Alman uçakları aynı şekilde Türkiye'ye devredildiği görülmektedir.[55]

28 Ağustos 1944 tarihinde İngilizler Spitfire ve Beaufighter marka dört savaş uçağını Türk Hükümetine hediye etti.[56] Bununla birlikte o güne değin memleketimize iltica etmiş ve vaziyetleri henüz halledilmemiş uçaklar da mevcudiyetini korumaktaydı. Genelkurmay Başkanlığının 31 Ekim 1944 verilerine göre, Türkiye'de enterne halindeki toplam uçak mevcudu kırk yedi idi. Bunlardan, on altısı Amerika, dokuzu İngiltere, beşi Sovyet Rusya, beşi Almanya, dördü Fransa, ikisi Hırvat, dördü Romen, biri Slovak ve biri de Bulgarlara aitti.[57] Tabii mezkûr uçaklardan birçoğu gerek durumları ve gerek yol vaziyetleri sebebiyle nakillerine imkân olmadığı gibi, bunların bulundukları yerlerde muhafazalarına çalışıldığı halde hava muhalefeti gibi olumsuzlukların etkisiyle iş göremez bir duruma geldikleri görülmüştür. Bunun yanı sıra inişleri esnasında parçalanmış, yanmış ve bulundukları yerlerde terk edilmiş uçaklar da vardı.

II. Dünya Savaşı süresince Türkiye'ye iltica eden uçakların Türk Hükümeti tarafından muhafaza edilmesi yüklü bir masrafı beraberinde getirmekle birlikte, ortaya konan performans, Türkiye'nin ilkeli savaş dışı politikasının bir yansımasıydı.

2. Askeri İlticalar Karşısında Türkiye'nin Aldığı Kararlar

II. Dünya Savaşı'nın ikinci yılına gelindiğinde, Müttefik veya Mihver Devletlerine ait uçak ve savaş gemilerinin Türkiye topraklarına veya karasularına iltica etmeleri halinde, bunlara karşı yapılacak muamelenin önceden tespit edilmesi ve gerekli işlemlerin yapılması hususunda hükümet tarafından makamlara tebliğ edilen bir emir ve talimat mevcut değildi.[58] İlticanın artması karşısında hükümet nezdinde yapılan çalışmalar mucibince çözüm arayışına gidilmiş ve bunun sonucunda bir takım yasal düzenlemeler ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda Türkiye'ye iltica eden askeri mülteciler hakkında kanun 11 Ağustos 1941 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanmıştır. Buna göre, yabancı memleketlerden Türkiye'ye iltica eden ordu mensuplarının Türkiye topraklarına girdiği tarihten iade olunacakları

[55] Mezkûr uçaklardan Savoia Mahetti isminde bir uçak istisna tutulmuştur.
[56] *BCA,* 30.10.0.0.59.402.30-1.
[57] *BCA,* 30.10.0.0.59.402.30-3.
[58] *BCA,* 30.10.0.0.64.427.48.

tarihe kadar geçen süredeki nakil, iaşe, ikamet ve tedavi gibi hususlar hükümet tarafından sağlanacağı, topraklarımıza ayak bastıkları ve kara sularımıza girdikleri andan itibaren silah, cephane gibi mühimmatlardan tecrit edilecekleri belirtilmekle birlikte, mültecilerin beraberlerinde getirdikleri gemi ve uçak gibi askeri araçların ordu tarafından korunmaya tabi tutulacağı ifade edilmiştir.[59] Bununla birlikte iltica etmiş ve edecek olan mültecilerin, milliyet itibariyle nasıl gruplandırılacağı, ikametleri için yurdun hangi noktalarına yerleştirileceği ve inzibat işlerinin hangi makam tarafından temin edileceği gibi hususlar da Başbakanlık tarafından ilgili birimlere iletilmiştir.[60]

2 Nisan 1942 tarihli mülteci talimatına ek talimat projesinde, Türkiye'ye iltica eden kara, hava ve deniz araçlarıyla ilgili nasıl bir muamele tabi tutulacakları ise şöyle belirtilmiştir:

"Mensup olduğu devletin harp halinde bulunduğu bir ordu tarafından askeri harekâtın tazyiki altında memleketimize iltica eden ordu mensupları ve bunların iltica maksadı ile beraberlerinde getirdikleri kara, deniz ve hava nakil ve harp malzemeleri mecburi şekilde gözaltı edilir. Kara sularımıza veya limanlarımıza gelen harp ve muavin gemileri ve mürettebatı beynelmilel usule tevfikan 24 saat zarfında kara sularımızdan çıkmadığı takdirde mülteci addedilerek gözaltına alınırlar. Hava muhalefeti, makinelerdeki arızalar, mahrukat ve sair zaruri levazımın tükenmesi gibi hallerde ve her nevi kaza neticesinde kara sularımıza ve limanlarımıza gelen deniz harp vasıtaları ve yardımcı vasıtaları ile bunların mürettebatı milletlerarası mevcut hukuki ve sıhhi usul ve kavaide göre muameleye tabi tutulurlar. Bu şekillerde mecburi iniş yapan hava vasıtaları kayıtsız şartsız mecburi gözaltına tabi tutulurlar".[61]

---

[59] Resmi Gazete, S. 4887, 15 Ağustos 1941, s.1554. Savaş dolayısıyla karadan, denizden ve havadan memleketimize Türkiye'ye gelmekte olan mülteciler hakkında kanun lâyihası Türkiye Büyük Millet Meclisinin 11 Ağustos 1941 tarihli oturumunda görüşülürken, layihada geçen "enterne" sözcüğü hararetli bir tartışmaya sebep oldu. Milletvekillerinin ekseriyeti yabancı kelimelerin Türkçeye girmesine karşı çıkarak bunun yerine "gözaltı" sözcüğünün kullanılmasının daha isabetli olacağını belirttiler. Bu konudaki hassasiyetini dile getiren İçel Milletvekili Dr. Muhtar Berker: *"Son zamanlarda sinsi sinsi ve tufeyli mahiyette bu gibi ecnebi kelimeler lisanımıza girmektedir. Maalesef kanun lâyihalarımızda da bu gibi ecnebi kelimelerin yer aldığını görmekle hepimiz müteellim ve müteezzi oluyoruz"* diyerek "enterne" sözcüğünün layihadan çıkarılması gerektiğini belirtti. Tartışmalar üzerine söz alan Milli Müdafaa Vekili Saffet Arıkan da daha önce dil encümeninde de çalıştığını ifade ederek yabancı sözcüklere karşı çıktığını, fakat "enterne" sözcüğünün beynelmilel bir kavram olduğunu belirttiyse de tartışmalar sonunda "enterne" yerine "gözaltı" sözcüğünde karar kılındı. TBMM Zabıt Ceridesi, VI/20, 11 Ağustos 1941, s.119-121.

[60] *BCA,* 30.10.0.0.55.365.19.

[61] *BCA,* 30.10.0.0.55.367.2.

Savaşan devletlerin ordu ve ülkelerinden Türkiye'ye vaki olan ilticalar, vilayetler tarafından günü gününe Dâhiliye ve Hariciye Vekâletlerine bildirilmiştir.[62] Tabii askeri mültecilerin ilticaları, sivil sığınmacılara göre daha sıkı ve hassas tedbirler gerektirmiştir. Askeri mültecilerin bilhassa mensubu oldukları elçiliklerle münasebet kurmaları engellenmeye çalışılmıştır.[63] Askeri mülteciler içerisinde de uçak pilotlarına ayrı parantez açılmıştı. Milli Müdafaa Vekâleti tarafından tebliğ edilen yazıya göre, Türkiye'ye iltica eden ve Ankara'da enterne edilen pilot ve diğer mürettebattan, talimatlara uymayanların Yozgat'a nakil olunacakları belirtilmiştir.[64] Bununla birlikte mülteci uygulamalarındaki işleyiş ve haberleşmede bir takım güçlüklerle karşılaşıldığı görülmüştür. Bu durumu bertaraf etmek ve daha pratik hareket etmek amacıyla Hariciye Vekâleti, Dâhiliye Vekâleti, Milli Müdafaa Vekâleti ve Genelkurmay Başkanlığı'ndan oluşan mülteci komisyonuna Ankara Garnizon Komutanlığı'ndan da temsilci eklenmiştir.[65] Böylece mülteci uygulamalarında görülen sıkıntıları minimize etmek, daha pratik ve aynı zamanda uluslararası hükümleri de göz önünde bulunduracak kararlar alma amaçlanmıştır.

Sonuç

İnsanlık, XX. yüzyılın başında patlak veren I. Dünya Savaşı'yla o güne kadar görülmemiş tahribat ve ıstıraplarla karşılaşmak zorunda kalmıştır. Fakat insanlık bu dehşet verici felaketin yarasını daha saramadan, 1939'da başlayan II. Dünya Savaşı'yla daha büyük acıları bir kez daha yaşamak zorunda kalmıştır.

II. Dünya Savaşı, savaş tekniği ve teknolojisi çok yüksek, asker, silah ve savaş malzemeleri bakımından kapasiteleri çok geniş olan devletler arasında yapılmıştır. II. Dünya Savaşı, dünyanın büyük bölümünü savaş alanı haline getirerek doğrudan, diğer bölümlerini de dolaylı olarak etkileyerek, dünyanın bütününe sirayet etmiştir. Sıcak savaşın ağırlıklı olarak geçtiği bölgeler, sırasıyla Avrupa, Doğu Asya ve Kuzey Afrika olmuştur. Mezkûr bölgelerdeki ülkelerin büyük bölümü, birden fazla yabancı işgaline uğramış ya da işgal olmasa da doğrudan askeri hedef ve cephe durumuna gelip, topyekûn savaşın bütün yıkımlarını ve getirdiği felaketleri yaşamıştır.

[62] *BCA,* 30.10.0.0.117.813.8.
[63] *BCA,* 30.10.0.0.55.367.5
[64] *BCA,* 30.10.0.0.81.532.8.
[65] *BCA,* 30.10.0.0.55.367.13.

II. Dünya Savaşı yılları Türk diplomasisinin hassas politikalar sergilediği yıllar olmuştur. İşgale uğramamak ve savaşa katılmamak Türkiye'nin temel önceliği olmuştur. Konum itibariyle savaş bölgelerine sınır olması sebebiyle dönemin imkânları dâhilinde sınır güvenliğini sağlama gayretinde olmuştur. Türkiye, çevresinde sıcak savaş sürerken, bu savaşı topraklarından uzak tutmak için yoğun çaba sarf etmiştir. Savaş dışı ve barışçı politika sergilemesi ona muhtelif yükümlülükler de getirmiştir. Bu yükümlülüklerden birisi de savaş sebebiyle Türkiye'ye sığınanlara beynelmilel esaslar çerçevesinde gerekli destek ve yardımı sağlamaktı.

II. Dünya Savaşı'nın patlak vermesinden sonra Türkiye'yi her an tehdit eden savaş durumuyla karşı karşıya kalma olasılığı ve ithalat imkânlarının daralmasıyla birlikte ihtiyaçların iç pazardan tedarik edilmesi zorunluluğu, ekonominin tüm kademelerinde yeni bir devlet müdahalesini beraberinde getirmiştir. Türkiye, savaş yıllarında gerekli siyasal tedbirlerin yanında Milli Korunma Kanunu ve Varlık Vergisi gibi bir takım ekonomik tedbirlere müracaat ettiyse de iktisadi sıkıntıların önüne geçememiştir. Türk halkının savaş koşullarından ötürü ekmeğin bile karneye bağlandığı bir sürece rağmen devlet, savaşın yıkıcı etkilerinden kaçan ve kendisine iltica eden mültecilere kapılarını açmıştır.

Türkiye Savaş yılları boyunca askeri ve sivil alanda binlerce sığınmacı akınına uğramıştır. Bu durum özellikle 1941 yılı ile birlikte kendini daha çok hissettirmiştir. Savaş dönemi boyunca Türkiye topraklarına, savaşan dokuz farklı devlete ait savaş gemisi ve uçak iltica etmiştir. Türkiye'ye gelen mültecilerde yaşanan yoğunluk ve bilhassa savaşan ülkelere ait deniz ve hava araçları âdetinde görülen artış, Türk Hükümetini bazı tedbirler almaya sevk etmiştir. II. Dünya Savaşı'nda savaş dışı kalan ve bu durumunu devam ettiren Türkiye, bir sığınmacı sistemi kurmaya çalışmıştır. Dolayısıyla alınan tedbirler irdelendiğinde Türk Hükümetinin yoğun insani gayretler sarf ettiği, bütün ihtiyaçların imkân dâhilinde ve öz verili bir şekilde ele alındığı görülmektedir. Türkiye deniz ve hava sahasına iltica eden askeri personel, beraberlerinde getirdikleri gemi ve uçaklardan tecrit edilmekle birlikte, kendileri için tahsis edilen kamplara yerleştirilerek tüm ihtiyaçları karşılanmaya çalışılmıştır. Ayrıca enterne edilen araç ve mühimmat kayıt altına alınmak suretiyle belirtilen yer ve depolarda muhafaza edilmiştir.

Savaş dönemlerinde iltica eden insanlara güvenli bir devletin sığınak olması, onun aynı zamanda ahlaki ve vicdani görevleri arasındadır. II. Dünya

Savaşı döneminde uluslararası düzeyde kapsayıcı bir mülteci hukuku olmamasına rağmen, Türkiye'nin bu hususta sergilediği davranış ve takip ettiği yöntem sebebiyle güvenli bir ülke olarak görülmesini sağlamıştır. Sonuç itibariyle sığınmacılar, iltica ettikleri Türkiye'nin tarihsel kökenden gelen barışçı ve hoşgörü anlayışına bağlı bir muameleye tabi tutulmuşlardır.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

Başkanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)
30.18.1.2.93.130.2.
30.10.1.0.0.17.96.9.
30.1.0.0.17.96.9.
30.1.0.0.34.204.1.
30.10.0.0.55.365.27.
30.10.0.0.55.366.36.
30.10.0.0.55.366.58.
30.10.0.0.55.366.57.
30.10.0.0.55.367.24.
30.10.0.0.55.367.36.
30.10.0.0.55.367.37.
30.10.0.0.55.367.39.
30.10.0.0.55.367.38.
30.10.0.0.55.367.23.
30.10.0.0.55.367.25.
30.10.0.0.55.368.14.
30.10.0.0.55.367.7.
30.10.0.0.55.367.20.
30.10.0.0.55.368.20.
30.10.0.0.55.365.19.
30.10.0.0.55.367.2.
30.10.0.0.59.402.30.
30.10.0.0.59.402.5.
30.10.0.0.59.402.12.
30.10.0.0.59.402.14
30.10.0.0.59.402.13.
30.10.0.0.59.402.28
30.10.0.0.59.402.29.
30.10.0.0.156.100.3.
30.10.0.0.171.185.7.
30.10.0.0.245.656.6
30.10.0.0.62.416.18.

30.10.0.0.64.428.13
30.10.0.0.265.789.3.
30.10.0.0.156.100.8.
30.10.0.0.61.410.9.
30.10.0.0.64.427.48.
30.10.0.0.117.813.8.

Resmi Yayınlar ve Tutanaklar

TBMM Zabıt Ceridesi
Resmi Gazete

Süreli Yayınlar (Gazeteler)

Cumhuriyet
Vatan
Yeni Sabah

Makaleler, Kitaplar, Tezler

Aydın, Mustafa, *Türk Dış Politikası (1919-1980)*, I, Ed. Baskın Oran, İletişim Yayınları, İstanbul, 2008.

Çiftci, Fikret, "II. Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'ye sığınan Fransız Elan Gemisi", *İnönü Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, IX/2, 2020, 510-523.

Keser, Ulvi, "Arşiv Belgeleri Işığında İkinci Dünya Savaşı Sürecinde Türkiye'de Mülteciler ve Esirler Sorunu", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, VIII/18-19, Bahar-Güz 2009, 185-208.

Nazlıoğlu, Kürşat, *II. Dünya Savaşı'nda Türkiye'de Mülteciler*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri, 2018.

Pınar, Mehmet, "İkinci Dünya Savaşı'nda Kızılay'ın Dış Yardımları ve Yardımların Dış Politikaya Etkisi", *Route Educational and Social Science Journal*, III/1, January 2016, 139-158.

Şahin, Mehmet Serkan, "İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türk Hava Sahası İhlâlleri ve Türkiye'ye Zorunlu İniş Yapan Savaş Uçakları", *Social Sciences Studies Journal*, V/32, Nisan 2019, 1880-1895.

Tekir, Süleyman, "II. Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'de Sivil ve Askeri Mülteciler Meselesi", *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 23, Bahar 2019, 227-256.

Ülsel, Hüsamettin, "Türk Sularında Fransız Gemileri", *Vatan*, 16 Temmuz 1941, 3.

Yaman, Ahmet Emin, "II. Dünya Savaşı'nda Türkiye'de Askeri Mülteciler ve Gözaltı Kampları (1941-1942)", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, XXII/33, 2003, 143-166.