

## **TÜRKİYE’DE ULAŞIM VE HABERLEŞMEDE AMERİKAN DESTEĞİ (1926-1950)**

**Metin İLHAN\***

### **Özet**

*Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda, karayolları, demiryolları, denizyolları, havacılık ve diğer ulaşım-haberleşme alanlarında tarihinin en geri kalmış dönemi yaşanmaktaydı. Genç Türkiye Cumhuriyeti bu sorunlarla derhal ilgilenmeye başlamıştır. Ancak sorunun büyüklüğü ve mevcut teknolojik seviye bu sorunların tek başına çözümünü zorlaştırmıştı. Bu yüzden Türkiye Cumhuriyeti, Amerika ile bu alanlarda büyük bir işbirliği içerisine girdi. Haberleşme ve ulaştırma teknolojilerinde dünyada üst seviyelerde olan Amerika, Türkiye’nin taleplerini karşılayacağı en önemli destekçisi oldu. Bu işbirliği, II. Dünya Savaşı’ndan sonra Türkiye’nin Batı ittifakında yönünü net olarak belirlemesi ile en üst seviyelere çıkmıştır. Bu çalışma, Amerika’dan sağlanan yardımların hangi alanlarda ve seviyede gerçekleştiğini anlatmaktadır. Ayrıca iki ülke arasında gerçekleşen çok sayıda karşılıklı ziyarete de ışık tutmaktadır.*

**Anahtar Kelimeler:** Ulaşım, Haberleşme, Türkiye Cumhuriyeti, Amerika (ABD), Amerikan desteği

### **Abstract**

#### **AMERICAN SUPPORT IN TRANSPORTATION AND COMMUNICATION IN TURKEY (1926-1950)**

*When founded, Turkish Republic was experiencing the most backward period in its history regarding highways, railways, seaways, aviation and other transportation-communication fields. Young Turkish Republic began to deal with these problems immediately. However, the severity of the problems and the existing technological level made it difficult to solve these problems by itself. Thus, Turkish Republic greatly collaborated with US in these fields. US, which is one of the leading countries in communication and transportation technologies in the world, became the most important supporter from which Turkey would satisfy its demands. This cooperation reached its peak when Turkey certainly turned towards the Western alliance after the World War II. This study illuminates in which realms*

---

\* Dr. E-posta: metinilhan@gmail.com

*and levels American support was received and also sheds light on numerous reciprocal visits between the two countries.*

**Keywords:** *Transportation, Communication, Turkish Republic, USA, American support.*

## Giriş

Uzun süren yıkıcı savaş ortamının ardından, 1923 yılında kurulan Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı’dan ekonomide ve yatırımlarda dibe vurmuş bir miras devralmıştı. Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere, Cumhuriyetin kurucu kadrosu devraldığı bu olumsuz mirası her alanda tersine çevirmek için yoğun bir çalışma içerisinde olmuştur. Bu çalışmaların etkin şekilde gösterildiği alanlardan biri ulaşım ve haberleşme yatırımlarıdır. Tüm ulaşım vasıtaları dâhil olmak üzere karayolları, demiryolları, denizyolları, havayolları (hava meydanları ve hava araçları) gibi alanlarda yapılan çalışmanın sonucu etkisini kısa sürede göstermiştir.

Türkiye Cumhuriyeti, yapmış olduğu ulaşım ve haberleşme yatırımlarında dış desteğe büyük ihtiyaç duymuş ve bunu sağlamayı bilmiştir. Ulaşım ve haberleşme yatırımlarının uygulanmasında dış destek konusunda en büyük ortaklarından biri Amerika devleti olmuştur. Amerikalıları Türkiye’de, 1926 yılından itibaren ulaşım ve haberleşme yatırımını sahasında görmek mümkündür.

Amerikalıların haberleşme alanında önemli desteklerinden biri, 1926 yılında Ankara’da kurulmakta olan otomatik telefon şebekesinin genişletilmesi konusunda gerçekleşti. Türkiye Cumhuriyeti, Amerika’daki fabrikalardan telefon şebekesi malzemesi satın almış<sup>1</sup> ve bu alanda önemli bir dönüşüme imza atmıştır. 1926 yılı ayrıca posta işletmeleri alanında da önemli bir değişimin yapıldığı, teşkilat yapısının tümünden değiştirildiği bir yıl olmuştur.<sup>2</sup> Bu değişimde Amerikan malzemelerinden yararlanılması, bu ülkenin ilgili alanda oldukça ileri bir seviyede olmasından kaynaklanmaktadır.

<sup>1</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), 06.05.1926, Fon: 30 18 1 1, Yer: 19-31-15.

<sup>2</sup> Reşat Aslan, “Cumhuriyetin Kuruluşu ve İlk Onbeş Yılında PTT İşletmesi”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Mart 1990, Sayı:17, Cilt: VI. <http://www.atam.gov.tr/dergi/sayi-17/cumhuriyetin-kurulusu-ve-ilk-onbes-yilinda-ptt-isletmesi> (Son erişim tarihi: 10.11.2015).

Türkiye Cumhuriyeti'nde posta haberleşmesi alanında yaşanan çok önemli bir değişim Amerika'dan satın alınan iki adet uçakla birlikte başlamıştır. 2 adet, 8 kişilik "Kingbird D2" tipinde uçak alınarak, Eylül 1932 tarihinde Türk Hava Postaları Teşkilatı (THP) kurulmuştur.<sup>3</sup> Bu uçaklar hava posta ulaşımında büyük kolaylıklar sağlamıştır. Mayıs 1936 tarihinde Atatürk, Yeşilköy Hava Meydanı'na yaptığı bir ziyarette bu uçakları da yakından incelemiştir. Bu uçaklar 1937 yılına kadar hizmet vermiş, 1937 yılında yedek parça tedarikinde yaşanan sorunlar nedeniyle THP'den çıkartılmıştır.<sup>4</sup>

Dönemin önemli haberleşme kanallarından olan telgraf konusunda da Amerika'ya başvurulmuştur. 1933 yılında bir Amerikan özel şirketinden telgraf malzemesi satın alınmıştır. Yapılan bu alım dönemin Bakanlar Kurulu Kararı'na "Amerika'dan Posta Telgraf ve Telefon Umum Müdürlüğü tarafından telgraf görüşmelerinde kullanılmak üzere lüzumlu görülen malzemelerin tedariki için Standart Elektrik Fabrikası'nın Macaristan'da bulunan şubesinden 7.732 TL'ye alınması kararlaştırılmıştır"<sup>5</sup> şeklinde yansımıştır.

Ulaştırma araçlarının büyük bir kısmının özellikle 1945 tarihinden itibaren Amerika ve İngiltere'den karşılanma yoluna gidildiği görülmektedir. Bu yılın hemen başında sayfalarca listeler hazırlandığı, hatta bunun için Ankara'da "İngiliz-Amerikan Koordinasyon Komitesi'nin" kurulduğu ortaya çıkmıştır.<sup>6</sup> Bu yönde yapılan çalışmanın, II. Dünya Savaşı'nın sonuçlanması ile bağlantılı olduğu görülmektedir. Türkiye'nin dünya dengelerindeki yerinin Amerika ve İngiltere'nin tarafı olduğunun artık kesinleşmesi, bu yakın çalışmayı bir yönüyle zorunlu kılmıştır.

1946 yılına gelindiğinde, artık II. Dünya Savaşı bitmiş ve güvenlik kaygıları son derece azalmıştır. Bu durumun etkisiyle Amerika, Ortadoğu'da güvenlik sorununun büyük bir oranda kalkmasıyla, bu bölgeye konuşlandırdığı askeri, ulaşım ve haberleşme araçlarını müttefiklerine satma yolunu izlemiştir. Amerika bunu yaparken bir yönüyle ülkesindeki malzemelerin teknolojisini yenilemiş, eski

<sup>3</sup> Gökhan Sarıgöl, *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi (1909-1967)*, İstanbul, D Yayınevi, 2009, s.131.

<sup>4</sup> Sarıgöl, *a.g.e.*, s.132.

<sup>5</sup> *BCA*, 26.04.1933, Fon: 30 18 1 2, Yer: 35-30-11, Dosya No: 169-59.

<sup>6</sup> *BCA*, 26.01.1945, Fon: 30 10 0 0, Yer: 163-140-19, Dosya No: 172.

malzemelerle müttefiklerine yardım yapmış ve malzemeleri paraya çevirmiştir.

Türkiye de bu amaçla Amerikan malzemelerini incelemek, gerekli görülenleri almak amacıyla Ortadoğu ülkelerine Tümgeneral Sırrı Seyrek başkanlığında bir heyet göndermiştir. Seyrek’in bu seyahati ve görevi nedeniyle resmi yazışmalara geçen ifade, “*Ortaşarktaki Amerikan malzemesinden lüzumlu görülenleri satın almağa memur edilen*” şeklinde olmuştur.<sup>7</sup>

Türkiye’nin, Amerika devleti ile özellikle 12 Mart 1947 tarihli Truman Doktrini kapsamında askeri, siyasi ve ekonomik bakımdan kalıcı ilişkiler geliştirmesi<sup>8</sup> doğal olarak ulaşım ve haberleşme alanına da yansımıştır. 1947 yılından itibaren Amerikalı uzmanlar, Türkiye Cumhuriyeti’nin önemli devlet kurumlarında üst düzey yönetici olarak görev almıştır. 1948 yılında ise Amerikan Ordusu’ndan emekli olan General Charles D. Young, Ulaştırma Bakanlığı’nda müşavir olarak çalışmaya başlamıştır. Bu general, ayrıca Amerika’da demiryollarında ikinci genel müdürlük görevini de yapmış biri idi.<sup>9</sup> Amerika ile geliştirilen sıkı ilişkiler, birçok uzmanın gelerek Türkiye’de önemli konumlarda görev alması sonucunu doğurmuştur.

Cumhuriyet Halk Partisi (CHP), iktidarını devam ettirdiği son dönemlerde de ulaştırma ve haberleşme alanında yatırımlara devam etmekte idi. Bu amaçla 1950 yılında hem Amerika’ya mühendis gönderip, bu mühendislerin eğitimlerini yükseltmelerini sağlamış,<sup>10</sup> hem de Amerika’dan konunun uzmanlarını getirmek suretiyle eğitim verilmesinin yolunu açmıştır. Bu bağlamda Posta İdaresi’nde aynı yola defalarca başvurulduğu ve 1948-1950 arasında yoğun bir çalışma trafiğinin yaşandığı görülmektedir. Bu uygulamada özellikle Amerikan Uluslararası Telefon ve Telgraf Şirketi’nin mühendisle-

<sup>7</sup> BCA, 11.04.1946 Fon: 30.10.00, Yer: 61-413-28, Dosya Ek: 63, s.1-2; BCA, 08.12.1946, Fon: 30 10 0 0, Yer: 52-345-3, Dosya No: 46.

<sup>8</sup> <https://history.state.gov/milestones/1945-1952/truman-doctrin> (Son erişim tarihi: 01.11.2015). Truman Doktrini, Türkiye’nin bir yönüyle Amerika ile bütünleşmesi sonucunu doğurmuştur. Ekonomik saha büyük ölçüde Amerikalılara açılmıştır. Türkiye’de ulaşım ve haberleşme alanında Amerikan etkisinin 1947’den itibaren büyük oranda artmasının, bu doktrin sonrası gelişen ilişkilerle doğru orantılı olduğu ifade edilebilir.

<sup>9</sup> BCA, 11.10.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 117-65-18, Dosya No ve Sayı: 27-421.

<sup>10</sup> BCA, 21.04.1950, Fon: 30 18 1 2, Yer: 122-40-1, Dosya No ve Sayı: 76-1591.

rinin değerlendirildiği ortaya çıkmıştır.<sup>11</sup> Bunun yanında diğer özel Amerikan şirketlerinin de katkısı görülmektedir.

1950 senesine gelindiğinde, Amerikalılar ile geliştirilen ulaşım-haberleşme destek ilişkisinin karayolu, demiryolu, denizyolu, havaalanları ve diğer konularda da aynı hızda devam ettiği görülmektedir. 1950 yılının ilk dönemlerinde yaşanan iktidar değişiminin bile bu hızı kesmediği görülmektedir.<sup>12</sup> 1950'den sonra ülkede iktidar olan Demokrat Parti (DP) döneminde, Amerika ile ilişkilerin daha da yükselerek devam ettiği ortaya çıkmıştır.

1946-1950 yılları arasında, Türkiye'de yapılan ulaşım ve haberleşme yatırımlarında daha çok Amerika'yı görmek mümkündür. Özellikle 1947 yılından itibaren Türkiye'nin Batı ittifakı tarafında yönünü belirlemesi bunu oldukça artırmıştır. Bu yıllar, sadece ulaşım ve haberleşmede alanında değil, ekonominin genelinde de aynı etkiyi göstermiştir. Hatta siyasette bile bu etkinin belirgin olarak görüldüğü ifade edilmektedir.<sup>13</sup> Bu dönem ile ilgili ekonomik konularda uzman olan bilim insanı Çağlar Keyder daha çarpıcı bir tespitte bulunmakta ve Türkiye'de yapılan bütün yatırım planlarının Amerikalı uzmanlarca hazırlandığını öne sürmektedir.<sup>14</sup>

### **1) Karayolu-Köprü-Demiryolu Yapım ve İşletmelerinde Amerikan Desteği**

Cumhuriyetin ilk dönemlerinde karayollarından daha ziyade demiryollarının ön plana çıkartıldığı görülmektedir. Bunda ülkenin sahip olduğu olanakların önemli bir etkisi vardı. Ayrıca Osmanlı Devleti'nden kalan bir demiryolu alt yapısı ve birikimi mevcuttu. Türkiye Cumhuriyeti'nin demiryolları alanındaki en önemli yabancı sermayeli yatırım projesi Amerikan özel sektörüne aittir. Osmanlı Devleti döneminden kalma bir proje olan "Chester Projesi", 9 Nisan 1923 tarihinde TBMM'de kabul edilmesine rağmen uygulanma olanağı bulamamıştır. Önemli derecede Amerikalılara ayrıcalık tanıyan bu proje İngiltere ve Fransa tarafından engellenmiş ve Amerikalı-

<sup>11</sup> BCA, 29.11.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 121-84-19, Dosya No ve Sayı: 27-411.

<sup>12</sup> BCA, 24.05.1951, Fon: 30 18 1 2, Yer: 125-36-3, Dosya No: 27-571.

<sup>13</sup> Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)*, Ankara, Yurt Yayınları, 1982, s.438-446.

<sup>14</sup> Çağlar Keyder, *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, 3. Baskı, İstanbul, İletişim Yayınları, 1993, s.159-161.

ların Türkiye üzerinde imtiyaz elde etmesinin yolu böylece kapatılmıştır. Döşenecek demiryollarının 20 km etrafındaki bütün doğal zenginliklerin Amerikalılarca 99 yıl işletilmesi planlanmıştı. Bu proje, özellikle Musul’un Lozan Antlaşması ile Türkiye toprakları dışında kalması nedeniyle, temel hedefi bu yöredeki petrol kaynakları olan Amerikalılarca uygun bulunmayarak rafa kaldırılmıştır.<sup>15</sup>

Türkiye Cumhuriyeti’nin demiryollarında bundan sonraki rotası kendi olanakları ve dış yardım ile bir çalışma yürütme olmuştur. Bu bağlamda 1926 yılında Türkiye’de demiryolları inşaat işlerinde Amerikalıların çalıştırıldığı görülmektedir.<sup>16</sup> Amerika’daki modern demiryollarında çalışan teknisyen ve mühendislerin Türkiye’de istihdamı uygulaması yapılmıştır.<sup>17</sup> Amerikalıların çalışmak için gruplar halinde geldikleri bu inşaatlardan, birçok bölgede yoğun bir çalışmanın sürdürüldüğü anlaşılmaktadır. Bir süre sonra, Amerikalıların demiryollarının işletme idaresinde de çalıştıkları ortaya çıkmıştır. Bu amaçla 1933 yılında Amerikalılar gerek inceleme, gerekse işletme çerçevesinde demiryolları ile sıkı çalışma durumu içerisinde olmuşlardır. 1934 yılında ise çalışma süreleri bir yıl daha uzatılarak faaliyetlerine aynen devam etmişlerdir.<sup>18</sup>

1935 yılında özel sektör bağlamında da “Şark Demiryolu Şirketi” Amerika’dan malzeme alımında bulunmuştur.<sup>19</sup> Demiryollarında millileştirme çalışmaları uzun zaman aldığı için bazı hatlar farklı şirketler tarafından işletilmekte idi.

1941 yılında Devlet Demir Yolları İdaresi’nin ihtiyaçlarının bir kısmı Amerika’dan karşılanmıştır. Bu amaçla özellikle gerekli görülen “*Holorid Sistemi Delikli Kart Makinesi*”nin, yıllık 55.000 dolar karşılığı olan 95.000 lira bedel ile kiralanması yoluna gidilmiştir.<sup>20</sup>

<sup>15</sup> İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2001, s.26-28.

<sup>16</sup> **BCA**, 21.03.1926, Fon: 30 18 1 1, Yer: 18-21-7, Dosya No ve Sayı: 88-41.

<sup>17</sup> Seyfi Yıldırım, “Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler”, **Cumhuriyet Dönemi Demiryolları Sempozyumu**, (Yayına Hazırlayan: Mukaddes Arslan), Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2010, s.93-100.

<sup>18</sup> **BCA**, 04.01.1934, Fon: 30 18 1 2, Yer: 42-1-4, Dosya No ve Sayı: 243-154-2.

<sup>19</sup> **BCA**, 22.05.1935, Fon: 30 18 1 2, Yer: 55-41-12, Dosya No ve Sayı: 257-131-2.

<sup>20</sup> **BCA**, 07.03.1941, Fon: 30 18 1 2, Yer: 94-18-3, Dosya No ve Sayı: 155-243-2.

1944 yılında da hem demiryolu, hem de limanlar için önemli miktarda malzeme alımı yapılmıştır.<sup>21</sup>

1945 yılında demiryolu yapmak maliyetler açısından oldukça zorlaşmıştı. Dünya henüz savaş atmosferinin son demelerini yaşamakta idi. Buna rağmen devlet bu alandaki yatırımlarına eksiksiz devam etmiştir. Bu konuda dönemin Bayındırlık Bakanı mevcut zorluğu ve yapılan çalışmalarını Başbakanlığa şu sözlerle ifade etmiştir:

“Harbin bilhassa demiryolu inşaatında bizi maruz bıraktığı müşküllere ve pahalılığa rağmen Elazığ’dan Van istikametinde ilerletilmekte bulunan ve çok sarp güzergâhlardan geçmesi zaruri olan demiryolu inşaatımız yüksek malumları olduğu veçhile 70. kilometreye kadar ikmal edilmiş ve müteakip 64 kilometresi üzerinde birçok tünel ve köprü gibi yeni malzemeye muhtaç olan sınaî tesisata devam edilmekte bulunmuştur. Karabük’ten temine çalıştığımız raylara gelince istihsal kabiliyeti bu ihtiyacımızı karşılamamakla beraber feromangan bulunamaması yüzünden bu fabrikalardan halen az miktarda da olsa ray temini kabil olamamaktadır. Bu vaziyet karşısında yüksek müsaade ile 500.000 dolar karşılığında İngiltere ve Amerika’dan ray getirme planlanmıştır.”<sup>22</sup>

Başbakanlığa sunulan bu rapor aynı zamanda önemli bir tespit içermektedir. Bu tespit, Karabük’te üretilen rayların henüz istenen kalitede olmadığı ve ihtiyacın Amerika’dan giderilmekte olduğudur. Buna eklenmesi gereken diğer ifade ise CHP iktidarının bu konuda belli bir kaliteye son derece önem verdiği gerçeğidir.

II. Dünya Savaşı’nın sonuçlanması ile yol ve köprü işlerindeki çalışmalar daha ön plana çıkmıştır. Özellikle karayollarında yapılan çalışmalar dikkat çekmektedir. Bu konuda Nafia Bakanlığı, yol ve köprü işleri üzerinde inceleme yaptırmak amacıyla Türkiye’den uzmanları Amerika’ya yollamıştır. 1945 yılında, bu amaçla birçok mühendis bu ülkeye gitmiştir. Bakanlar Kurulu kararı ile yollanan bu mühendisler daha rahat hareket etmeleri için de diplomatik pasaport verilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>23</sup> Yol ve köprü konusunda yapılan incelemeler bir süre sonra satın alma noktasına varmış ve yeni gidişler

<sup>21</sup> BCA, 28.12.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 107-88-8, Dosya No: 7.

<sup>22</sup> BCA, 28.05.1945, Fon: 30 10 0 0, Yer: 152-74-26, Dosya No: 152.

<sup>23</sup> BCA, 30.01.1945, Fon Kodu: 30 18 1 2, Yer: 107-95-20, Dosya No ve Sayı: 50/3.

bu amaca yönelmiştir. 1946 ve 1947 yılında yapılan seyahatler daha çok bu konuda olmuştur. Bu iki yılda gerçekleşen Amerika ziyaretleri hem demiryolları, hem de deniz yolları yöneticilerinin yapmış oldukları satın almalara konu olmuştur.<sup>24</sup> 1947 yılı, ayrıca Amerikalı uzmanların Türkiye’de çalışması açısından sık örneklere rastlanan bir yıl olarak da karşımıza çıkmaktadır.<sup>25</sup> Burada bilinmesi gereken durum karayollarının ön plana çıkarılmasıdır. Bu da Amerika’nın yardım programı çerçevesinde artık motorlu araçları Türkiye’ye sattığının bir göstergesidir. Türkiye’deki ulaşım sisteminin, Amerikan yardım programı çerçevesinde alınan otomobil vb. vasıtalarla uyumlu hale getirilmeye çalışıldığı görülmektedir.

Karayolunun ön plana çıkması demiryolları alanında yapılan çalışmalarını engellememiştir. CHP iktidarı bu yöndeki çalışmasını ak-satmamıştır. Demiryolu yapımında Amerika’dan hem malzeme, hem de uzman desteği yönüyle yararlanma daima söz konusu olmuştur. Bu alanda çalışmaların yoğunlaştığı yıllar olarak 1945 yılı sonrası karşımıza çıkmaktadır. Bu amaçla, hem Amerika’dan gelen uzmanların Türkiye’de kontrol yaptıkları, hem de Türk demiryolu müfettişlerinin bu ülkeye giderek gerekli çalışmalarda buldukları görülmektedir.<sup>26</sup> Demiryolu için ayrıca Amerikan ordusuna ait lokomotif, vagon, ray ve yol işlerine ait araçlar satın alınmıştır. Bu bağlamda, Devlet Demir Yolları (DDY) bazı yöneticilerinin Amerikan ordusuna ait adı geçen malzemelerin alınması için Suriye, Lübnan, Irak ve Mısır’a gitmeleri ve yerinde satın alma görüşmeleri yapmaları sağlanmıştır.<sup>27</sup> Bu ülkelerde bulunan İngilizlere ait malzemelerin de alınması konusunda yöneticilere yetki verilmiştir.

1947, Devlet Demir Yolları ile Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü’nün ihtiyaçları için Amerika’ya sipariş verdikleri bir yıl olmuştur. Bu amaçla Amerika’ya mühendis, uzman ve memurlar yollanmıştır. Bu kişiler, siparişi verilen lokomotif, yük vagonu, atölye tesisatı ve elektrik santralleri için Amerika’da temas-

<sup>24</sup> BCA, 13.11.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-71-20, Dosya No ve Sayı: 47-138.

<sup>25</sup> BCA, 11.04.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 113-24-05, Dosya No: 27-336; BCA, 30.06.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 114-46-14, Dosya No: 54-46.

<sup>26</sup> BCA, 31.08.1945, Fon: 30 18 1 2, Yer: 109-54-16, Dosya No ve Sayı: 47-3.

<sup>27</sup> BCA, 16.12.1946, Fon: 30 18 1 2, Yer: 112-78-15, Dosya No ve Sayı: 47-207.



larda bulunmuşlardır.<sup>28</sup> Bir süre sonra gerekli incelemeler yapılmış, Ankara'dan onay gelmesiyle satın alımlar gerçekleştirilmiştir.

Daha öncede vurgulandığı üzere, Truman Doktrini sonrası oluşan Türk-Amerikan yakın ilişkileri birçok alanda kendini göstermeye başlamıştır. Özellikle Türkiye'de karayollarının yapımı konusunda bu durum şaşırtıcı boyutta gözlenmektedir ve 1949 yılında en üst seviyelere çıkmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin Bakanlar Kurulu kararlarında ve yazışmalarında "*Amerikan Yol Heyeti*" adı verilen bir kuruma rastlanmaktadır. Bu kurum adına çalışan Amerikalı uzmanlara belli bölgelerde ve karayollarında seyahat izni verildiği, askeri yasak bölgelere girmelerinin onaylandığı görülmektedir.<sup>29</sup> Bu bağlamda, 1948'de iki farklı uzman heyetin<sup>30</sup> ve 1949 yılında yedi farklı uzman heyetle<sup>31</sup> birlikte yüzlerce Amerikalının Trakya Bölgesi dâhilinde çalışma yaptıkları anlaşılmaktadır. Bu gelişmeler, karayollarının ön plana çıktığını, demiryollarının ise geri planda kalmaya başladığını işaret etmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti'nde demiryolu-karayolu ekseninde yaşanan değişim açık olarak görülmektedir. 1923-1948 yılları arasında, ulaşım sorununa çözüm bulmada ana nokta olarak demiryolları belirlenmiş ve çalışmalara bu doğrultuda devam edilmişti. Demiryolları hükümet programlarında öncelikle ele alınmıştır. Bu bağlamda, yabancı şirketlerin işletmesinde olan demiryollarının millileştirilmesi esas alınmıştır.<sup>32</sup> Maddi olanaklar nedeniyle millileştirme çalışmalarının tamamlanması uzun zaman almıştır. İstanbul'un Avrupa kıtası tarafındaki banliyö trenlerinin millileştirilmesi ancak 1937 yılında sağlanabilmişti.<sup>33</sup> Millileştirilmenin tamamlanması ise 1948 yılını bulmuştu.<sup>34</sup> Fakat 1948 yılından sonra işler değişmiş ve demiryolu ulaşımı karayolunun gerisinde kalmıştır.

<sup>28</sup> BCA, 05.03.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 113-18-14, Dosya No ve Sayı: 47-226.

<sup>29</sup> BCA, 18.07.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 120-55-20, Dosya No ve Sayı: 54-84.

<sup>30</sup> BCA, 22.11.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 117-72-9, Sayı: 9; BCA, 08.01.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-83-4, Dosya No ve Sayı: 54-63.

<sup>31</sup> BCA, 04.02.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 118-95-4, Dosya No ve Sayı: 54-84.

<sup>32</sup> Yıldırım, a.g.e., s.48.

<sup>33</sup> Sedat Murat, Levent Şahin, **Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım**, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2010, s.212.

<sup>34</sup> Yurda Güven Bezaz, **Geçmişten Günümüze Haberleşme ve PTT Tarihi**, Ankara, Türkiye Haber-İş Sendikası Yayınları, 2007, s.182.

Amerika ile geliştirilen ekonomik ilişkiler ve dünyanın o dönem yakaladığı teknolojik seviye, demiryolu-karayolu arasındaki tercihi belirleyici boyutta olmuştur. Amerika ile yakın ilişkiler ve Amerikalıların Türkiye’ye yardım programı çerçevesinde, karayollarının üstünlüğünü ön plana çıkaran raporlar hazırlaması, bunda etkiliydi.<sup>35</sup> Türkiye’de karayollarının ön plana çıkması, Amerikalıların desteği ile 1947’den sonra daha belirgin hale gelmiştir.<sup>36</sup> Demiryolları konusunda Türkiye Cumhuriyeti’nin son derece kısıtlı olanaklarla ilk on yıl içerisinde yaptığı yatırım son derece dikkate değer ölçüdedir.

Cumhuriyet’in kuruluşundan 1950’ye kadar yapılan yoğun çalışmalar ve Adapazarı’nda bu konuda yapılmış olan 1947 tarihli büyük yatırıma rağmen, sonraki iktidar bu alandaki çalışmalarını devam ettirememiştir. 1950-1960 yılları arasında demiryolları büyük ölçüde ihmal edilmiştir. Karayolu haricinde diğer ulaşım yatırımlarında en az çalışma demiryollarında görülmüştür.<sup>37</sup> 1950-1960 yılları arasında ülkeyi yöneten Demokrat Parti (DP), ağırlığı bütünüyle karayollarına vermiştir. Karayollarında görülen bu hızlı gelişme, aynı zamanda Amerikan otomobillerinin ülkede yayılmasını hızlandırmıştır.

## 2) Otomobil ve Kamyonların Temininde Amerikan Desteği

Amerika’dan Türkiye’ye otomobil ithal edilmesinin başlangıcı 1928 yılına dayanmaktadır. Bu tarihte Amerikalıların ortak bir şirket kurulması talebi TBMM’de kabul edilmiştir.<sup>38</sup> Böylece Amerikan Ford otomobil şirketi Türkiye’ye giriş yapmıştır. Kabul edilen bu karardan sonra Amerikalılar, İstanbul’da bir montaj fabrikası kurulması görüşünü benimsemiş ve Amerikan otomobillerinin bu yolla Türkiye’ye girişinin daha uygun olacağını düşünmüşlerdir. Amerikalıların bu konuda Türk hükümeti ile yaptıkları görüşmeler sonuç vermiş ve konu TBMM’ye gelmiştir. 28 Ocak 1929 tarihli TBMM oturumunda, Amerikan Ford şirketinin Türkiye’de kuracağı montaj fabrikasının görüşmeleri yapılmıştır. Bu görüşmelerde dönemin Maliye Bakanı Şükrü Bey (Saraçoğlu) konu hakkında meclisi bilgilendirmiştir. Şükrü Bey, milletvekillerine bu fabrikanın ülkeye gelme-

<sup>35</sup> Yıldırım, a.g.e., s.48-49.

<sup>36</sup> Bezaz, a.g.e., s.182-183.

<sup>37</sup> Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2013, s.190-196.

<sup>38</sup> *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (TBMMZC)*, 01.12.1928, Onuncu İnikad, Cilt: 6, s.7.

sinin, belki gelecekte kendi otomobilimizi üretmemizde önemli bir başlangıç olabileceğini de ifade etmiştir. TBMM’de onaylanan anlaşma maddelerinden biri ise konuya daha da açıklık getirmektedir. Bu anlaşma ile sadece otomobil değil, kamyon, traktör ve tayyare<sup>39</sup> parçalarının getirilip montajının sağlanması kabul edilmiştir.<sup>40</sup> Böylece Türkiye Amerikan otomobilleri ile tanışmış ve montaj fabrikası kurulmuştur.

Türkiye’de 1930’lu yıllarda otomobil ve kamyon ihtiyacı konusunda önemli bir talebin ortaya çıktığı görülmektedir. Bu bağlamda, 1932 tarihinde Amerika’dan önemli sayıda otomobil ve kamyon alındığı görülmektedir. Bu tarihte İstanbul’da montaja dayalı otomobil fabrikası kurulmuştu ve 400’e yakın çalışanı vardı. “*Günde 35 otomobil yapılıyor*” şeklinde atılan başlıkla, otomobil fabrikası dönemin gazetelerinde tanıtılıyordu.<sup>41</sup> Ancak Amerika’dan otomobil ithalatı buna rağmen devam etmiştir. Bu durum, artan ihtiyaçları bu fabrikanın karşılamakta zorlandığı sonucunu da doğurmaktadır. 1932 yılında alınanlara ek olarak, 1934 yılında yüksek miktarda bir alım daha gerçekleştirilmiştir. “*İstanbul’daki Ford Kumpanyası*”<sup>42</sup> tarafından Amerika’dan getirilmesine izin verilen 800 kamyon, 400 otomobil ve 400 ton yedek aksamın ithalatı Bakanlar Kurulu’nca onaylanmıştır.<sup>43</sup> Amerikan Ford firması dünyada otomobili seri üretimle üreten ve dünyaya satmaya başlayan ilk firma olarak bilinmektedir.

Amerika’dan Ford markalı otomobillerin haricinde, farklı marka araçların da satın alındığı anlaşılmaktadır. 1937 yılından itibaren CHP teşkilatları tarafından Amerika’dan ithal edilen otomobiller

<sup>39</sup> Zafer Orbay, “**Türkiye’de Havacılık ve Uçak Yapımı**”, İstanbul, Türk Bilim Tarihi Kurumu Yayınları, 2009, s.8. Amerika’da uçak sanayinde Ford otomobillerinin sahibi Henry Ford’un önemli katkısı olmuştur. 1926-1933 yılları arasında Amerikalı Bill Stout, Ford’un desteği ile alüminyum alaşımdan “Ford TRÍ-Motor” adlı uçak üretimini gerçekleştirmiştir. 195 adet üretilen bu uçak, daha sonra Ford’un otomotiv sanayine daha fazla ağırlık vermesi ile üretilmemiştir.

<sup>40</sup> **TBMMZC**, 28.01.1929, Otuz Birinci İnikat, Cilt: 7, s.83-94.

<sup>41</sup> **Cumhuriyet**, 3 Temmuz 1930, s.4.

<sup>42</sup> Amerikan Ford otomobillerinin Türkiye’ye girişi 1928 yılında distribütörlük yoluyla gerçekleştirilmiştir. Ford otomobilleri Türkiye’ye işadamı Vehbi Koç tarafından getirilmiştir. 1959 yılında ise Ford’un temini artık endüstriyel boyuta geçmiş ve Ford lisansı ile Türkiye’de otomobil üretiminin yolu açılmıştır. Bu konuda daha geniş bilgi için bkz. <http://www.ford.com.tr/ford-hakkında/kurumsal> (Son erişim tarihi: 08.11.2015).

<sup>43</sup> **BCA**, 09.07.1934, Fon: 30 18 1 2, Yer: 46-48-20, Dosya No ve Sayı: 257-104-2.

arasında daha çok Packard ve Jeep markalı araçların tercih edildiği görülmektedir. Aynı yıl (1937) ayrıca Cumhurbaşkanlığı’nın ihtiyacı için de 6 adet farklı model otomobil 15.000 lira karşılığında Amerika’dan alınmıştır.<sup>44</sup>

1930’lu yılların sonunda, Türkiye’nin otomobil ve kamyon ihtalatı devam etmiştir. 1939 yılında Amerika’dan yol makineleri ve kamyon temin edilmiştir.<sup>45</sup> Ulaşım konusunda yeni yollar inşasının yanında, mevcut yolları tamir amaçlı alınan bu araçlara ilave olarak, askeri amaçlı alımlar da yapılmıştır. 1940 yılında kolordu komutanlıkları için dört adet Amerikan otomobili 13.600 TL bedelle satın alınmıştır.<sup>46</sup>

1941 yılında Amerika’dan bu sefer yapılan alım, haberleşme alanına yatırım amaçlı olmuştur. Amerika’dan bir adet kamyon satın alınmış, ancak bu daha önce alınanlardan farklı bir amaçla kullanılmıştır. Anadolu Ajansı’nın ihtiyacını karşılamak için telsiz donanımlı bir kamyon ülkeye getirilmiştir.<sup>47</sup> II. Dünya Savaşı’nın devam ettiği esnada satın alınan bu aracın, iletişimde kolaylık sağlamak amacıyla alındığı değerlendirilmektedir.

1942 tarihinden itibaren Amerikan otomobillerinin partiler halinde Türkiye tarafından ithal edildiği görülmektedir.<sup>48</sup> Aynı yıl Amerika’dan önemli oranda kamyon alındığı da gözlenmektedir. Bu kamyonların alımını Washington Büyükelçiliği organize etmiş ve döviz transferinde aracılık etmiştir.<sup>49</sup>

1944 yılı, Amerikan otomobillerinin Türkiye’de boy gösterdiği bir yıl olmuştur. Farklı zamanlarda alımı yapılan Amerikan otomobillerinin ücretlerinin yanında, nakliye masrafları da ayrıca Türkiye tarafından ödenmiştir.<sup>50</sup> 1944 yılında Amerikan otomobili olan “Packard” markalı araçların alındığı görülmektedir.<sup>51</sup> Dönemin göz-

<sup>44</sup> BCA, 08.08.1937, Fon: 30 10 0 0, Yer: 1-7-5, Dosya No: 2; BCA, 19.06.1937-18.03.1950, Fon: 490 1 0 0, Yer: 1606-599-1, Dosya No: 13.

<sup>45</sup> BCA, 29.11.1939, Fon: 30 10 0 0, Yer: 153-80-22, Dosya No: 155.

<sup>46</sup> BCA, 19.01.1940, Fon: 30 18 1 2, Yer: 89-129-7, Dosya No ve Sayı: 236-70-2.

<sup>47</sup> BCA, 22.04.1941, Fon: 30 10 0 0, Yer: 85-560-7, Dosya No: 85.

<sup>48</sup> BCA, 12.12.1942, Fon: 30 18 1 2, Yer: 100-104-4, Dosya No ve Sayı: 249-181-2.

<sup>49</sup> BCA, 13.02.1942, Fon: 30 10 0 0, Yer: 48-309-13, Dosya No: 40.

<sup>50</sup> BCA, 10.06.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 105-38-17, Dosya No ve Sayı: 76-83.

<sup>51</sup> BCA, 18.02.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 104-11-6, Dosya No ve Sayı: 76-38.

de otomobili olabilecek görünümdeki bu otomobillerin, daha çok üst düzey devlet görevlilerinin kullanımına sunuldukları ifade edilebilir.

1947-1950 yılları arasında Türkiye'nin yoğun bir şekilde Amerikan otomobilleri tarafından doldurulduğu görülmektedir. Amerikan otomobillerinin yaygınlaşması o kadar büyük bir ölçekte olmuştur ki, CHP iktidarı partinin il teşkilatları adına Amerika'dan satın aldığı otomobilleri ilgili illere göndermiştir.<sup>52</sup> Packard markalı araçların yetkililer tarafından yakından incelendiği, arşiv kayıtlarında bu araçların ayrıntılı fotoğraflarının ve özelliklerinin yer aldığı broşürlerden anlaşılmaktadır.

### 3) Havaalanı Yapımında ve Hava Araçları Temininde Amerikan Desteği

Amerika'nın Türkiye'ye havacılık anlamında desteğinin belirgin olduğu nokta askeri alandadır. Askeri anlamda yapılan çalışmalar, özellikle II. Dünya Savaşı sonrası daha da belirginleşmiştir. Sivil havacılık alanında Amerikan desteği ise, askeri desteğe göre hep sınırlı kalmıştır. Bu aynı zamanda Türkiye açısından hava ulaşımı ve yatırımı alanında önemli bir gecikmeyi de ifade etmektedir. Bu konuda yapılan çalışmalar ancak 1930'lu yıllardan itibaren görünür olmuştur.

Amerika'ya sivil havacılık alanında ilk ziyaretlerden biri 1929 yılında gerçekleşmiştir. Bu tarihte "*Türk Tayyare Heyeti*" adıyla oluşturulan heyet Amerika'ya bir inceleme gezisi gerçekleştirmiştir. Tayyare Heyeti, Amerika'da Harbiye, Bahriye ve Ticaret Nazırları ile Erkan-ı Harbiye Reisi ve resmi tayyare müesseselerini ziyaret etmiştir. Bu inceleme gezisinden her iki tarafın da çok memnun kaldığı görülmektedir. Özellikle Türkiye'nin Washington Büyükelçisi bu memnuniyeti ve görülen ilgiyi Ankara'ya bildirmiştir.<sup>53</sup>

1932 yılında hava hatlarının tesisi için özel bir Amerikan şirketi ile bir yıllık anlaşma imzalanmıştır. Bu konudaki ilgili yazışmalarda;

<sup>52</sup> BCA, 19.06.1937-18.03.1950, Fon: 490 1 0 0, Yer: 1606-599-1, Dosya No: 13. BÜRO. CHP teşkilatları ve müfettişlikleri için alınan otomobillerin 1949 ve 1950 tarihinde oldukça yoğun bir şekilde alındığı ortaya çıkmıştır. Bu durum, araçların yaklaşan genel seçimler dolayısı ile bütün ülkeyi dolaşmak ve en ücra noktalara ulaşmak için kullanılmak istenmesi şeklinde yorumlanabilir.

<sup>53</sup> BCA, 29.08.1929, Fon: 30 10 0 0, Yer: 267-801-7, Dosya No: 440.

“Amerikan körtisrayt şirketi<sup>54</sup> tarafından görevlendirilenler tayyare ve hava hatları üzerinde tetkikata başlamışlardır” ifadeleri geçmektedir. İlk etapta bu görevliler İstanbul, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Diyarbakır, Adana, Gaziantep, Urfa, Mardin ve İzmir sahalarında çalışma yapmışlardır.<sup>55</sup>

1933 yılı Türk havacılık tarihi açısından önemli bir olaya sahne olmuştur. Kayseri’de bulunan “Kayseri Tayyare Fabrikası”, Amerika için “Mektep Tayyareleri”nin üretildiği bir yer olmuştur. Fabrikada 58 Türk, 1’i mühendis 3’ü teknisyen 4 Amerikalı, 1932 yılında başladıkları işte bir yıl içinde büyük mesafe aldıklarını, kaporta aksamını tamamen bitirdiklerini beyan etmişlerdir.<sup>56</sup> Türk havacılık tarihindeki bu çok önemli gelişme, uçak sanayinin o dönem geldiği ciddi boyutu göstermesi açısından son derece dikkate değerdir. Ancak bu durumun devam ettirilemediği ve dört yıl sonra Amerika’dan 40 adet Vultee uçağının alındığı görülmektedir.<sup>57</sup> Amerika’dan yapılan bu doğrudan alım, mevcut çalışmaların tamamen bitmesini sağlamıştır. Amerika açısından, ortak üretimde daha ileri bir teknolojik aşamaya geçilmek istenmediği, Türkiye açısından ise yerli üretim uçakların yüksek ücretlere mal olduğu, doğrudan satın alınanların ise oldukça uygun fiyattan temin edildiği değerlendirilmektedir.

Türkiye, 1944 yılında Amerika’da düzenlenen sivil havacılık kongresine devlet olarak davet edilmiştir. Amerikan Büyükelçiliği’nin yapmış olduğu bu davet hakkında Dışişleri Bakanı Hasan Saka, Başvekâleti bilgilendirmiştir. İlgili onay alınınca da bu önemli organizasyona Türkiye katılmıştır.<sup>58</sup> 1943 ile 1945 yılları arası II. Dünya Savaşı dönemi olduğu için askeri amaçlı ziyaretler daha çok yapılmıştır. Askeri öğrenciler ve subayların eğitim amaçlı ziyaretleri bu yıllarda daha fazla karşımıza çıkmaktadır.<sup>59</sup>

Sivil havacılık bağlamında, Türkiye yolcu uçaklarının büyük bir kısmını Amerika’dan sağlamıştır. Türkiye’de bir dönem “C.47-A tipi Douglas” marka yolcu uçakları kullanılmıştır. 1947 yılında bu uçaklardan bazılarının motorlarının arızalanmaları üzerine yine Ameri-

<sup>54</sup> Curtiss-Wright Corporation.

<sup>55</sup> BCA, 16.02.1932, Fon: 30 10 0 0, Yer: 59-398-6, Dosya No ve Sayı: 61.

<sup>56</sup> BCA, 14.02.1933, Fon: 30 10 0 0, Yer: 59-398-9, Dosya No: 61.

<sup>57</sup> BCA, 23.11.1937, Fon: 30 10 0 0, Yer: 59-399-7, Dosya No: 61.

<sup>58</sup> BCA, 10.10.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 106-72-1, Dosya No ve Sayı: 47-48-3.

<sup>59</sup> BCA, 03.04.1945, Fon: 30 10 0 0, Yer: 46-297-43, Dosya No: 43.

ka'dan tedarik yoluna gidilmiştir.<sup>60</sup> Amerikan “*Douglas*” marka uçakların 1937 yılında alınmaya başlandığı ve Ulaştırma Bakanlığı emrinde 1947 tarihi itibari ile 33 adet bulunduğu anlaşılmaktadır.<sup>61</sup> Bu uçakların motor, telsiz revizyon ve diğer ihtiyaçlarının daha çok 1947 yılında ortaya çıktığı görülmektedir.

Türkiye'nin sivil havacılığına Amerika'nın katkısı sadece uçak temini alanında olmamış, havaalanı yapımında da bu işbirliği görülmüştür. Havaalanı inşaatlarında ve düzenlemelerinde Amerikalı uzmanlar çalıştırılmıştır. Meydan, pist, hangar ve işletme tesislerinin yaptırılmasında Amerikalı uzmanlardan faydalandığı ve bu uzmanların tüm askeri yasak bölgelere girmesine izin verildiği ayrıca ortaya çıkmıştır. İzmir, Yeşilköy ve Erzurum havaalanlarının düzenlenmesi bu kapsamda gerçekleştirilmiştir.<sup>62</sup> Havayolları Devlet İşletme İdaresi'nde Amerikalıların 1930'lu yıllardan itibaren çalışmaya başladığı görülmektedir. Bu yıllarda daha çok pilot ve makinist olarak çalışan Amerikalılara da rastlamak mümkündür. Örneğin, Başbakan İsmet İnönü ve Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün imzaladığı 20 Eylül 1934 tarihli Bakanlar Kurulu kararnamesinde, Havayolları Devlet İşletme idaresi emrinde 1 Ağustos 1934 tarihinden itibaren ve altı ay müddetle bir Amerikalı pilot ve makinistin işe alındığı görülmektedir.<sup>63</sup> Bu durum, Türkiye'nin havacılık alanında yetişmiş uzman olarak özellikle pilot ve makiniste ihtiyaç duyduğunu göstermektedir. Sonraki dönemde de havacılık sektöründe önemli sayıda Amerikan özel şirket uzmanlarının istihdam edildiği görülmektedir. 1947 yılında Amerikan “*Westinghouse*” firmasından 11 kişinin, “*G. G. White*” firmasından 23 kişinin bu amaçla Türkiye'ye girişine onay verilmiştir.<sup>64</sup> Bu onayı veren Cumhurbaşkanı imzalı Bakanlar Kurulu kararında; “*İmzalanan sözleşmeler gereği*” ifadesi geçmektedir.

1950 yılında, CHP iktidarının son aylarında, Devlet Havayolları Genel Müdürlüğü emrinde Amerikalı uzmanların çalıştığı görülmektedir. Amerika'dan gelen motor revizyon uzmanı ile radyo tamir-ayar uzmanının sekiz ay süreyle Türkiye'de kalmasına ve ça-

<sup>60</sup> BCA, 11.04.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 113-24-7, Dosya No ve Sayı: 7-91.

<sup>61</sup> BCA, 06.01.1947, Fon: 30 10 0 0, Yer: 61-410-40, Dosya No ve Sayı: 62.

<sup>62</sup> BCA, 22.11.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 117-71-15.

<sup>63</sup> BCA, 20.09.1934, Fon: 30 18 1 2, Yer: 48-63-7, Dosya No ve Sayı: 2.

<sup>64</sup> BCA, 02.08.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 114-56-5, Dosya No ve Sayı: 27-355.

lışma yapmasına Bakanlar Kurulu kararı ile izin verilmiştir.<sup>65</sup> 1950 Nisan’da alınan bu karardan bir ay sonra ise Türkiye’de iktidar değişimi yaşanmıştır.

Amerika’dan havacılık alanında devletin dışında özel sektör de istifade etmek istemiştir. Bu girişimlerden en önemlisi ise uçak sanayinde yatırımları ile bilinen işadamı Nuri Demirağ’dır. Demirağ, 1939 yılında İstanbul Yeşilköy’de kuracağı tayyare stok, montaj ve tamir atölyeleri için Amerika’dan malzeme almak ve karşılığını döviz olarak ödemek için devletten izin istemiştir. Ancak dönemin Maliye Bakanı buna izin vermemiş ve döviz ödemesinin ancak ihracat yapılması şartı ile ödenebileceğine hükmetmiştir. Maliye Bakanı bu durumu ayrıca Başvekâlete bildirmiştir. Dönemin Milli Savunma Bakanı tarafından “*Bir seferberlik durumunda özel sektöre ait bu uçak fabrikasına ait malzemelere ihtiyaç olacağı*” şeklinde olumlu görüş belirtilmesine rağmen, bu proje başarılı olamadı.<sup>66</sup> Bunda, II. Dünya Savaşı döneminde, özellikle Amerika’da uçak sanayinin oldukça gelişme göstermesi ve yüzlerce bedelsiz uçağın Türkiye’ye verilmesinin önemli etkisi bulunmaktadır.<sup>67</sup> Böylece soyadını bizzat Mustafa Kemal Atatürk’ün verdiği ve uçak fabrikası kurmaya teşvik ettiği Nuri Demirağ’ın bu projesi sonuçta akim kalmıştır.

Türkiye, uçak ve havacılık konularındaki yatırımlarında bütünüyle Amerika’ya bağlı kalmıştır. Türk Hava Kurumu (THK) tarafından 1944 yılında Ankara Etimesgut’ta 14.000 m<sup>2</sup> kapalı alanda, 600 çalışanla uçak fabrikası kurulmuştu. Eğitim uçağı, ambulans uçağı, turistik amaçlı uçak üretimleri de büyük bir özveri ile yapılmıştı. Ancak bu devam ettirilememiştir. 1950 yılının başlarında, dönemin Başbakanı Şemsettin Günaltay kurumun kongresinde yaptığı konuşmada, “*Türk Hava Kurumu’nun esas görevi pilot yetiştirmektir. Kaldı ki gereken askeri ve sivil eğitim uçakları, Hava Kuvvetleri’nin ihtiyacı olan ileri eğitim, avcı, bombardıman ve nakliye uçakları ile hava yollarının ihtiyacını karşılayacak uçaklar Amerikan yardımı*

<sup>65</sup> BCA, 13.04.1950, Fon: 30 18 1 2, Yer: 122-36-9, Dosya No ve Sayı: 27-503.

<sup>66</sup> BCA, 27.11.1939, Fon: 30 10 0 0, Yer: 212-441-12, Dosya No: 257. Nuri Demirağ’ın Yeşilköy’de kurmuş olduğu uçak fabrikası daha sonra kapanmış ve bu özel müteşebbisin çabası başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

<sup>67</sup> Osman Yalçın, “Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayi Kurulmasına Tesirleri”, *Gazi Üniversitesi Akademik Bakış Dergisi*, Cilt 3, Sayı 6, Yaz 2010, s.191-212.



*ile gelmektedir. Ayrıca uçak fabrikasına ayıracak para da yoktur”* ifadelerini kullanmıştır. Bundan sonra buradaki tüm tesisler Makine Kimya Endüstrisi’ne (MKE) devredilmiştir. Bu olaydan sonra Türkiye’de iktidar değişimi yaşanmış ve DP iktidar olmuştur. Fabrikasının önde gelen beş mühendisi Cumhurbaşkanı Celal Bayar’ı ziyaret etmiştir. Ancak Bayar’da bu konuya olumlu destek vermemiştir.<sup>68</sup> Neticede Amerika’nın havacılık alanında verdiği destek, yerli sektör adına olumsuz gelişmeye sebep olmuştur. Burada bilinmesi gereken en önemli durum ise Amerika’nın özellikle 1947 tarihli Marshall Planı’ndan sonra Türkiye’ye askeri alanda bedelsiz yardımları adeta yağdırmasıdır. Havacılık alanı da bedelsiz bu yardımlardan payına düşeni almıştır. Bedelsiz yapılan bu yardımlar Türk devlet adamlarına kısa vadede çok cazip gelmiş ve gün kurtarılmıştır. Ancak uzun vadede hem bakım-onarımda Amerika’ya bağımlılık artmış, hem de yüksek masraflar büyük bir yük oluşturmuştur. Devam eden süreçte yerli sanayi adeta yokluğa mahkûm edilmiştir.

#### **4) Devlet Denizyolları ve Liman İşletmeleri Konusunda Amerikan Desteği**

Türkiye Cumhuriyeti, II. Dünya Savaşı öncesinde deniz ulaşımı ve haberleşmesi alanında daha çok Almanya ile ilişki içerisinde olmuştur. Gemi siparişlerinin büyük oranda bu ülke ile çözüldüğü görülmektedir.<sup>69</sup> Türkiye’nin denizcilik ve denizlerle ilgili Amerika ile işbirliği daha çok askeri alanda olmuştur. Ulaştırma ve sivil haberleşme konularında gerçekleşen yakın işbirliği ancak II. Dünya Savaşı’nın sonlarına doğru gerçekleşmiş ve sonrasında artarak devam etmiştir.

II. Dünya Savaşı’nın sonlarına doğru denizcilik alanında Amerikan etkisi ortaya çıkmaya başlamıştır. Türkiye bu alanda Amerikan denizciliğini inceleme ihtiyacı duymuştur. 1944 yılında Amerika’nın liman işletmelerini incelemek ve Türkiye için gerekli malzemeleri satın almak amacıyla bu ülkeye bir heyet gönderilmiştir.<sup>70</sup> Aynı yılın sonlarına doğru Amerika’dan, Türkiye Liman İşletmeleri’nin ihtiya-

<sup>68</sup> Zafer Orbay, a.g.e., s.41-42.

<sup>69</sup> Efdal As, a.g.e., s.445-468.

<sup>70</sup> BCA, 21.11.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 107-82-9, Dosya No: 47-55.

cı için yüklü miktarda malzeme satın alınmıştır.<sup>71</sup> Böylece denizcilik alanında Amerika ile belirgin bir ilişki geliştirilmiştir.

1946 yılında Amerika’dan önemli bir alım daha yapılmıştır. Bu alımda altı şilep, altı şehir hattı vapuru, altı Karadeniz tipi yolcu vapuru ve iki Marmara tipi yolcu vapuru birazı peşin para, birazı da bono karşılığı satın alınmıştır.<sup>72</sup> Bu alım öncesinde Amerika’ya hem hükümet kanadından, hem de denizcilik konusunda uzmanlar gitmişti.

Diğer alanlarda olduğu gibi, denizcilik alanında da Amerika ile ilişkilerin yüksek seviyede artması Truman Doktrini sonrası olmuştur. Dönemin gazeteleri Amerika ile iyi niyet programı çerçevesinde yapılan görüşmeleri ve devamında yapılan 12 Temmuz 1947 tarihli askeri anlaşmayı birinci sayfalarından neşretmişlerdir.<sup>73</sup> Amerikan yardımı, 17 Temmuz 1947 tarihinde “*Amerika’nın Verdiği 10 Gemi*” başlığı ile kamuoyuna duyurulmuştur.<sup>74</sup> Askeri yardım programı çerçevesi dışında satın alınan bu ve benzeri yolcu gemi alımlarına ilave olarak, Türkiye kendi ihtiyaçları doğrultusunda denizcilik alanındaki yatırımlarına devam etmiştir. 1948 yılında, Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi Genel Müdürlüğü’nün ihtiyaçları için Amerika’dan yük gemisi ve tanker alımı gerçekleştirilmiştir.<sup>75</sup> Yine aynı yıl Amerika’dan İstanbul Şehir Hatları İşletmesi için yolcu vapurlarının alındığı görülmektedir.<sup>76</sup> Türkiye, askeri amaçlı alımların dışında Amerika’dan oldukça yüksek miktarda deniz ulaşımı vasıtaları tedarik etmiştir.

1949 yılında Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü’nün ihtiyaçlarında kullanılmak üzere Amerika’dan altı gemi satın alınmıştır.<sup>77</sup> Bu gemileri Türkiye’ye getirmek için aynı yıl 56 uzman kişi ABD’ye yollanmış ve gemilerin getirilmesi sağlanmıştır.<sup>78</sup> Amerika’dan birçok gemi alınmış ve Denizyolları İşletmesi’nin hizmetine sunulmuştur. Ancak bu dönemde özellikle şehir hat-

<sup>71</sup> BCA, 28.12.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 107-88-8, Dosya No ve Sayı: 3-1964-7.

<sup>72</sup> BCA, 29.11.1946, Fon: 30 18 1 2, Yer: 112-75-2, Dosya No ve Sayı: 76-469.

<sup>73</sup> Cumhuriyet, 13 Temmuz 1947, s. 1.

<sup>74</sup> Cumhuriyet, 17 Temmuz 1947, s. 1.

<sup>75</sup> BCA, 08.01.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-85-9, Dosya No: 76-765.

<sup>76</sup> BCA, 08.01.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-85-8, Dosya No: 76-765.

<sup>77</sup> TBMMZC, 06.06.1949, Dönem: 8, Cilt: 20, Toplantı: 3, 102. Birleşim, s.316.

<sup>78</sup> BCA, 05.05.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 119-40-2, Dosya No ve Sayı: 47-443.

ları vapurlarının Hollanda'ya özel sipariş usulü yaptırılması kabul edilmiştir.<sup>79</sup> Amerika'dan alınan gemilerin ve Hollanda'dan alınan vapurların ödemelerinin çok uzun vadelerle yapıldığı görülmektedir.

1949 yılı, ayrıca Türkiye Liman İşletmeleri'nde çalıştırılmak üzere Amerikalı uzmanların Türkiye'ye geldiği bir yıl olmuştur.<sup>80</sup> Aynı yıl içinde çok sayıda askeri amaçlı liman ve deniz üs ziyaretleri gerçekleştirilmiştir.<sup>81</sup> Bununla birlikte sivil deniz ulaşımı ve haberleşme alanında Amerika ile yapılan işbirliği ve satın almalar askeri bütüncü çok gerisinde kalmıştır. Bu durum askeri işbirliği seviyesinin oldukça yüksek oranda gelişmesinin bir sonucudur.

### Sonuç

Türkiye Cumhuriyeti 1923'te kuruluşundan itibaren ulaşım ve haberleşme alanında önemli yatırımlar gerçekleştirilmiştir. Bu konuda yapılan yatırımları hep ülkenin öncelikleri belirlemiştir. Cumhuriyet kurulunca yoğun bir şekilde askeri alanın dışına taşınmış ve yatırımlar farklı alanlara kaydırılmıştır. Ancak bu konuda Osmanlı'dan devralınan olumsuz mirasın ağırlığı başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere tüm kurucu kadroyu yoğun ve hızlı bir çalışma temposu içerisinde sokmuştur.

Ülkenin hızlı bir şekilde kalkınmaya olan gereksinimi başta ulaşım ve haberleşme alanında önemli çalışmalar yapmayı zorunlu kılmakta idi. Bu itici gücün de etkisiyle ulaşım ve haberleşme yatırımları büyük bir hızla başlamıştı. Ancak bunu yaparken ülkenin tüm dinamiklerini harekete geçirmenin yanında, yabancı bir ülkenin desteğine ihtiyaç duyulmuştu. Yabancı destek mevcut şartlar açısından bir zorunluluk idi. Amerika, gerek askeri ve gerekse teknoloji birikimiyle dünyada dikkat çeken bir devlettir. I. Dünya Savaşı'ndan neredeyse hiç yıpranmadan çıkmasının yanında, güçlü ekonomik ve teknolojik yapısı ile diğer devletlerden bir adım öne çıkmakta idi.

Türkiye Cumhuriyeti, ABD ile sıcak ilişkiler geliştirme ve önemli yatırımlarda işbirliği yapma yolunu izlemiştir. Cumhuriyet'in kuruluşundan 1945 yılına kadar ulaşım ve haberleşme alanında ilişkiler normal seyirde devam etmiş ve Amerika'dan önemli miktarlar-

<sup>79</sup> BCA, 08.01.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-85-8, Dosya No ve Sayı: 76-765.

<sup>80</sup> BCA, 03.11.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 120-81-1, Dosya No: 27-472.

<sup>81</sup> BCA, 15.12.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 121-90-3, Dosya No: 54-88.

da malzeme satın alınmıştır. Bunun yanında, karşılıklı ziyaretlerle birlikte Amerikalıların Türkiye’de incelemelerde bulunmaları ve önemli devlet kurumlarında istihdam edilmeleri gerçekleşmiştir. 1945 yılında II. Dünya Savaşı’nın sonuçlanması, Türkiye’nin Batı ittifakı tarafında yönünü net olarak belirlemesi, iki ülke ilişkilerini daha önemli boyutlara taşımıştır. Özellikle 12 Mart 1947 tarihinde ilan edilen Truman Doktrini, Amerika’nın başta askeri olmak üzere ekonomi, ulaşım ve haberleşme alanlarında Türkiye ile daha yakın ilişkisini doğurmuştur. İlişkiler 1947 yılından 1950 yılına kadar artan bir ivmeyle devam etmiştir. Bu sürede Türkiye büyük ölçüde Amerika’dan sağlaması gerekenleri temin etmiş, ulaşım ve haberleşmede önemli mesafeler kat etmiştir. Cumhuriyetin kuruluşundan 1950 yılına kadar, Amerika Türkiye’nin ulaşım ve haberleşme alanında ortak çalışma yaptığı en önemli devlet olmuştur.

1950 yılına kadar Amerika ile devam eden bu ilişkiler ulaşım ve haberleşme alanında önemli bir stratejik gelişmeyi sağlamıştır. 1950-1960 arasındaki dönemde de Amerika ile işbirliği her alanda artarak yoluna devam etmiştir.

## **Kaynakça**

### **I. Arşiv Kaynakları**

#### **Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)**

21.03.1926, Fon: 30 18 1 1, Yer: 18-21-7, Dosya No ve Sayı: 88-41.

06.05.1926, Fon: 30 18 1 1, Yer: 19-31-15.

29.08.1929, Fon: 30 10 0 0, Yer: 267-801-7, Dosya No: 440.

16.02.1932, Fon: 30 10 0 0, Yer: 59-398-6, Dosya No ve Sayı: 61.

14.02.1933, Fon: 30 10 0 0, Yer: 59-398-9, Dosya No: 61.

26.04.1933, Fon: 30 18 1 2, Yer: 35-30-11, Dosya No: 169-59.

04.01.1934, Fon: 30 18 1 2, Yer: 42-1-4, Dosya No ve Sayı: 243-154-2.

09.07.1934, Fon: 30 18 1 2, Yer: 46-48-20, Dosya No ve Sayı: 257-104-2.

20.09.1934, Fon: 30 18 1 2, Yer: 48-63-7, Dosya No ve Sayı: 2.

22.05.1935, Fon: 30 18 1 2, Yer: 55-41-12, Dosya No ve Sayı: 257-131-2.

19.06.1937-18.03.1950, Fon: 490 1 0 0, Yer: 1606-599-1, Dosya No: 13. BÜRO.

08.08.1937, Fon: 30 10 0 0, Yer: 1-7-5, Dosya No: 2.

23.11.1937, Fon: 30 10 0 0, Yer: 59-399-7, Dosya No: 61.

27.11.1939, Fon: 30 10 0 0, Yer: 212-441-12, Dosya No: 257.

29.11.1939, Fon: 30 10 0 0, Yer: 153-80-22, Dosya No: 155.

19.01.1940, Fon: 30 18 1 2, Yer: 89-129-7, Dosya No ve Sayı: 236-70-2.

07.03.1941, Fon: 30 18 1 2, Yer: 94-18-3, Dosya No ve Sayı: 155-243-2.

22.04.1941, Fon: 30 10 0 0, Yer: 85-560-7, Dosya No: 85.

13.02.1942, Fon: 30 10 0 0, Yer: 48-309-13, Dosya No: 40.

12.12.1942, Fon: 30 18 1 2, Yer: 100-104-4, Dosya No ve Sayı: 249-181-2

18.02.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 104-11-6, Dosya No ve Sayı: 76-38.

10.06.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 105-38-17, Dosya No ve Sayı: 76-83.

10.10.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 106-72-1, Dosya No ve Sayı: 47-48-3.

21.11.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 107-82-9, Dosya No: 47-55.

28.12.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 107-88-8, Dosya No ve Sayı: 3-1964-7.

28.12.1944, Fon: 30 18 1 2, Yer: 107-88-8, Dosya No: 7.

26.01.1945, Fon: 30 10 0 0, Yer: 163-140-19, Dosya No: 172.

30.01.1945, Fon Kodu: 30 18 1 2, Yer: 107-95-20, Dosya No ve Sayı: 50/3.

03.04.1945, Fon: 30 10 0 0, Yer: 46-297-43, Dosya No: 43.

28.05.1945, Fon: 30 10 0 0, Yer: 152-74-26, Dosya No: 152.

31.08.1945, Fon: 30 18 1 2, Yer: 109-54-16, Dosya No ve Sayı: 47-3.

11.04.1946 Fon: 30.10.0 0, Yer: 61-413-28, Dosya Ek: 63, s.1-2.

29.11.1946, Fon: 30 18 1 2, Yer: 112-75-2, Dosya No ve Sayı: 76-469.

08.12.1946, Fon: 30 10 0 0, Yer: 52-345-3, Dosya No: 46.

16.12.1946, Fon: 30 18 1 2, Yer: 112-78-15, Dosya No ve Sayı: 47-207.

06.01.1947, Fon: 30 10 0 0, Yer: 61-410-40, Dosya No ve Sayı: 62.

- 05.03.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 113-18-14, Dosya No ve Sayı: 47-226.  
11.04.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 113-24-05, Dosya No: 27-336.  
11.04.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 113-24-7, Dosya No ve Sayı: 7-91.  
30.06.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 114-46-14, Dosya No: 54-46.  
02.08.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 114-56-5, Dosya No ve Sayı: 27-355.  
13.11.1947, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-71-20, Dosya No ve Sayı: 47-138.  
08.01.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-83-4, Dosya No ve Sayı: 54-63.  
08.01.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-85-8, Dosya No: 76-765.  
08.01.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 115-85-9, Dosya No ve Sayı: 76-765.  
11.10.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 117-65-18, Dosya No ve Sayı: 27-421.  
22.11.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 117-72-9, Sayı: 9  
22.11.1948, Fon: 30 18 1 2, Yer: 117-71-15.  
04.02.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 118-95-4, Dosya No ve Sayı: 54-84.  
05.05.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 119-40-2, Dosya No ve Sayı: 47-443.  
8.07.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 120-55-20, Dosya No ve Sayı: 54-84.  
03.11.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 120-81-1, Dosya No: 27-472.  
29.11.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 121-84-19, Dosya No ve Sayı: 27-411.  
15.12.1949, Fon: 30 18 1 2, Yer: 121-90-3, Dosya No: 54-88.  
13.04.1950, Fon: 30 18 1 2, Yer: 122-36-9, Dosya No ve Sayı: 27-503.  
21.04.1950, Fon: 30 18 1 2, Yer: 122-40-1, Dosya No ve Sayı: 76-1591.  
24.05.1951, Fon: 30 18 1 2, Yer: 125-36-3, Dosya No: 27-571.

## **II. Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerideleri (TBMMZC),**

- 01.12.1928, Onuncu İnikad, Cilt: 6.  
28.01.1929, Otuz Birinci İnikat, Cilt: 7.  
06.06.1949, Dönem: 8, Cilt: 20, Toplantı: 3, 102. Birleşim.

### III. Gazeteler

Cumhuriyet,

3 Temmuz 1930, 13 Temmuz 1947, 17 Temmuz 1947.

### IV. Kitap ve Makaleler

- As, Efdal: **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013.
- Bezaz, Yurda Güven: **Geçmişten Günümüze Haberleşme ve PTT Tarihi**, Türkiye Haber-İş Sendikası Yayınları, Ankara, 2007.
- Keyder, Çağlar: **Türkiye’de Devlet ve Sınıflar**, 3. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 1993.
- Murat, Sedat; Levent Şahin: **Dünden Bugüne İstanbul’da Ulaşım**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2010.
- Orbay, Zafer: **Türkiye’de Havacılık ve Uçak Yapımı**, Türk Bilim Tarihi Kurumu Yayınları, İstanbul, 2009.
- Sarıgöl, Gökhan: **Türkiye’de Ticari Havacılık Tarihi (1909-1967)**, D Yayınevi, İstanbul, 2009.
- Tezel, Yahya Sezai: **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, Yurt Yayınları, Ankara, 1982.
- Yalçın, Osman: “Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayi Kurulmasına Tesirleri”, **Gazi Üniversitesi Akademik Bakış Dergisi**, Cilt 3, Sayı 6, Yaz 2010, s.191-212.

- Yıldırım, İsmail: **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2001.
- Yıldırım, Seyfi: “Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler”, **Cumhuriyet Dönemi Demiryolları Sempozyumu**, (Yayına Hazırlayan: Mukaddes Arslan), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2010.

## V. Elektronik Kaynaklar

Aslan, Reşat, “Cumhuriyetin Kuruluşu ve İlk Onbeş Yılında PTT İşletmesi”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Mart 1990, Sayı:17, Cilt: VI. <http://www.atam.gov.tr/dergi/sayi-17/cumhuriyetin-kurulusu-ve-ilk-onbes-yilinda-ptt-isletmesi> (Son erişim tarihi: 10.11.2015).

<https://history.state.gov/milestones/1945-1952/truman-doctrine> (Son erişim tarihi: 01.11.2015).

<http://www.ford.com.tr/ford-hakkinda/kurumsal> (Son erişim tarihi: 08.11.2015).