

**İkinci Dünya Savaşı'nın Akabinde  
Türkiye'de Turizmi Canlandırma Çabaları**  
Efforts for the Revival of Tourism in Turkey  
After World War Two

**Erol EVCİN\***

| Makale Bilgisi       | Article Info                 |
|----------------------|------------------------------|
| Başvuru: 9 Ocak 2016 | Recieved: January 9, 2016    |
| Kabul: 20 Eylül 2016 | Accepted: September 20, 2016 |

**Özet**

*Turizm faaliyetleri, bütün ülkeleri yakın etkisi altına alan İkinci Dünya Savaşı nedeniyle tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de durma noktasına gelmiştir. Savaşın yarattığı olumsuz etkilere rağmen turizm savaş sırasında sarsılan ülke ekonomilerine canlılık kazandırmak ve dünya barışına hizmet etmek üzere dikkate alınan başlıca konular arasında yer almış, bu kaynaktan olabildiğince istifade etmek ABD ve Avrupa ülkeleri gibi Türkiye için de öncelikli hedeflerden birini teşkil etmiştir. Böylece savaşın akabinde iç ve dış turizm faaliyetlerini, hareketliliğini ve gelirlerini artırmak amacıyla devletin ilgili organları tarafından birtakım tedbirler alınmış, ülkenin tarihi ve tabii zenginliklerini değerlendirmek, seyahat ve konaklama faaliyetlerini teşvik etmek ve kolaylaştırmak amacıyla siyasi, iktisadi, sosyal ve kültürel alanlarda önemli çalışmalar yapılmıştır.*

*Bu çalışmada; İkinci Dünya Savaşı'nın turizm açısından yarattığı olumsuz etkileri asgari düzeye çekebilmek, turizm faaliyetlerine ivme kazandırarak iktisadi kalkınmayı desteklemek ve ülkenin uluslararası imajına katkı sağlamak üzere savaşın akabinde Türkiye'de devlet organları, gönüllü ve hususi teşekküller tarafından yapılan çalışmalar ele alınmıştır.*

**Anahtar Kelimeler:** Turizm, Turist, İkinci Dünya Savaşı, Basın-Yayın Umum Müdürlüğü, Propaganda, Seyahat, Konaklama.

---

\*Dr./Kültür ve Turizm Uzmanı, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı,  
erol.evcin@kulturturizm.gov.tr

### **Abstract**

*Tourism activities came to a stop all around the world and also in Turkey due to World War Two which closely influenced all countries. Despite the adverse effects created by the war, tourism is included in major matters considered to revive the economy of countries shaken during the war and to serve the world peace and benefiting from this source has become one of the primary goals of Turkey, similar to USA and European countries. Thus, after the war, some precautions were taken by the related organs of the states for the purpose of increasing internal and external tourism activities, movements and incomes, and many important works were done in political, economical, social and cultural fields for the purpose of evaluating the historical and natural richness of the country and promoting and facilitating the travel and lodging activities.*

*In this study, the works done in Turkey after the war by state organs, volunteering and private entities to minimize the adverse effects created by World War Two from the point of tourism, to support economical development by accelerating tourism activities and to provide contribution to the international image of the country are dealt with.*

**Key Words:** *Tourism, Tourist, World War Two, General Directorate of Press and Publication, Propaganda, Travel, Accommodation.*

### **Giriş**

1939 yılının Eylül ayında Almanya'nın Polonya'yı işgal etmesiyle başlayan ve tüm dünyayı yakın etkisi altına alan İkinci Dünya Savaşı, 1945 yılının Eylül ayı itibariyle resmen sona ermiştir. Bununla birlikte savaşın askeri, siyasi, iktisadi, sosyal ve kültürel alanlarda yarattığı olumsuz etkiler hemen ortadan kalkmamış, bu durum turizm alanında da etkilerini hissettirmeye devam etmiştir.<sup>1</sup>

Altı yıllık savaş sürecinde dünyada turizm faaliyetleri ile tanınan ülkeler ya savaş sahası hâline gelmiş ya da muharip ülkelerle çevrili kalmıştır. Bu nedenle tüm dünyada turizm faaliyetleri durma noktasına gelmiş, insanlar birçok ülkede yurt dışına çıkmak bir yana yurt içinde bile seyahat etme imkânı bulamamıştır. Savaşın sona ermesine rağmen yayılmacı dış politika anlayışını devam ettiren Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB)'nin işgal ettiği ülkeler dışında, uluslararası ilişkiler gün geçtikçe artmaya

---

<sup>1</sup> Örnek verilecek olursa şehirleri harap olan İngiltere ve Fransa'da savaş sonrasında otel bulma sorunu ortaya çıkmış, insanlar dünyanın rahat bir köşesi olarak gördükleri ABD'ye akın etmiş, böylece orada da benzer sorunlar ortaya çıkmaya başlamıştı (Mazhar Osman Uzman, "Harpten Sonra Seyahat", *TOK Belleteni*, S.60, Ocak 1947, s.23); Savaşın yeni çıkmış 1945 yılı Paris'i bile hayat pahalılığı, yeme-içme sıkıntıları, benzin kısıtlamaları, şekerin karta bağlanması gibi bir dizi sıkıntı ile karşı karşıya kalmıştı (Nazım Poroy, "Gene Turizm", *TOK Belleteni*, S.94-95, Kasım-Aralık 1949, s.4-5).

ve normale dönmeye başlamıştır. Savaş süresince iktisadi hayatları temelinden sarsılan Belçika, İsveç, İsviçre, Norveç, Hollanda, Danimarka, İngiltere, Fransa, İtalya gibi ülkeler dış ticaret muvazeneleri için önemli bir gelir kaynağı durumunda olan turizm sanayinden istifade etmek yoluna gitmişlerdir. Böylece hızlı bir şekilde kalkınmanın etkili bir aracı olarak turizme daha fazla önem verilmiş ve savaş biter bitmez zevk, eğlence, dinlenme, eğitim ve sağlık amaçlı seyahatlere, bunların gerek ülke içinde, gerek ülkeler arasında teşkilatlandırılmasına ivme kazandırılmıştır.<sup>2</sup> Bu çalışmalara altyapı hazırlamak üzere 1941 tarihli Atlantik ve 1942 tarihli Birleşmiş Milletler (BM) beyannameleri, iare ve icar sözleşmeleri ile Birleşmiş Milletler'e üye ülkeler arasında savaş sonrasında dünya ticaretine engel olan sınırlamaların kaldırılması, yüksek gümrük vergilerinin indirilmesi ve dünya para politikalarında istikrar sağlamak amacıyla 1944'te ABD merkezli olarak "Milletlerarası Para Fonu"nun teşkil edilmesi turizm faaliyetlerinin ve yatırımlarının teşviki konusunda önemli adımlar olmuştur.<sup>3</sup> Bu çerçevede bahsi geçen ülkeler seyahat mevzuatlarını yeniden gözden geçirmek ve pasaport, vize, ikamet, seyrüsefer ve döviz işlerinde seyahatleri kolaylaştıracak tedbirler almak suretiyle savaş nedeniyle sekteye uğrayan turizm faaliyetlerini tekrar canlandırmaya çalışmışlardır.<sup>4</sup> Bu faaliyetlerin yanı sıra savaş sonrasında iktisadi dengeleri sağlamak üzere ABD'nin Avrupa ile işbirliğini temele alan "Marshall Planı"nda da turizm çalışmalarına yer verilmiş, bu münasebetle ABD vatandaşlarının plana dâhil ülkelere rahat bir şekilde seyahat edebilmelerini sağlamak, bu ülkelerdeki turistik müessese ve vasıtaların gelişmesini kolaylaştırmak ve teşvik etmek amacıyla "Avrupa Ekonomik İşbirliği İdaresi Ticaret ve Tediyeler Dairesi" nezdinde "Turizmi Geliştirme Şubesi" kurulmuştur. Nitekim Marshall Planı'ndan yararlanan Avrupa ülkelerinin iç ve dış turizm faaliyetlerine ivme kazandırmak üzere ABD'den önemli faydalar sağladıkları görülmüştür.<sup>5</sup>

Halk sağlığına, teknik gelişmelerin ve kültürel değerlerin yayılmasına, milletlerarası bağların kuvvetlenmesine hizmet etmek suretiyle medeni bir ihtiyaç hâline gelen turizm<sup>6</sup> savaş sonrasında dünyanın yeniden yapılanma ve barış dönemine geçiş sürecinde önemli rol oynayan maddi ve manevi tetikleyicilerden biri olmuştur. Bu suretle turizm sanayinin geliştirilmesine, turizm hareketlerinin daha geniş kitlelere mâl edilmesine gayret gösterilmiş ve bu şekilde seyahatler gitgide daha demokratik bir şekil almaya

<sup>2</sup> "TTOK 1945 Senesi Raporu", *TTOK Belleteni*, S.52, Mayıs 1946, s.3.

<sup>3</sup> Hâzım Atıf Kuyucak, "Turizm Nedir?", *Ulus*, 21.03.1945, s.2 ve 5.

<sup>4</sup> "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", *TTOK Belleteni*, S.87, Nisan 1949, s.3-4; TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu", *TTOK Belleteni*, S.76, Mayıs 1948, s.4.

<sup>5</sup> Suad Yurdkoru, "Ege Turizm Cemiyeti", *TTOK Belleteni*, S.89, Haziran 1949, s.8.

<sup>6</sup> Selâhattin Çoruh, *Türkiye'de Turizm*, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı, Ankara, 1965, s.10.

başlamıştır.<sup>7</sup> Seyahat, konaklama, yeme-içme, eğlence faaliyetleri ve satın aldığı eşyalar için harcadığı paralarla bir hizmet ve emtia sarfiyatçısı durumunda olan turistler aynı zamanda ülkeler arasında iyi niyet, uzlaşma ve barış elçisi olarak görülmüştür.<sup>8</sup> Bu şekilde az sayıdaki varlıklı turistlerin yerini orta sınıf turistlerin kitlesel turizmi almaya başlamış, değişen turizm talepleri nedeniyle turist çeken ülkelerdeki turistik hizmetlerin, gelirleri sınırlı turistlerin bütçelerine göre ayarlanması gerektiği ortaya çıkmıştır.<sup>9</sup>

Savaş, çevre ülkelerden resmi yollarla veya sığınmacı olarak gelen turist ve varlıklı göçmenleri barındırmak ve savaş sonrası iktisadi koşullara hazırlanmak açısından Türkiye gibi tarafsız ülkelere önemli fırsatlar yaratmıştır. Nitekim savaş ekonomisinden barış ekonomisine geçiş çabalarının görüldüğü söz konusu dönemde bu durumdan istifade eden İsviçre, İspanya, Portekiz ve İsveç gibi tarafsız ülkelerin turizm faaliyetlerinden ciddi faydalar sağladıkları görülmüştür.<sup>10</sup> Buna karşılık savaş sonrasında SSCB'nin Montrö Sözleşmesi'ni değiştirmek için Türkiye'ye nota vermesi, bu suretle ortaya çıkan siyasi tehditler ve değişen dünya dengeleri nedeniyle Türkiye kaynaklarının büyük bir kısmını askeri ihtiyaçlara ayırmaya devam etmiş, bu durum ülkedeki turizm faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemiştir.<sup>11</sup>

Savaş sonrasında dünya ekonomisine ve sosyo-kültürel hayata yön veren başlıca unsurlar arasında yer almaya başlayan turizm konusunda Türkiye'de tarihi süreci ele alan araştırmaların yeterli olduğunu söylemek mümkün görünmemektedir. Bu nedenle Türkiye için her yönüyle geçiş özelliği gösteren savaş sonrası dönemdeki turizm faaliyetlerinin ele alınması ülkenin sosyo-iktisadi tarihi açısından önem arz etmektedir. Bu çerçevede İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'deki turizm faaliyetlerini ele alan bu çalışma kapsamında Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nden, Cumhuriyet, Ulus, Akşam, Vakit ve Tanin gibi dönemin önde gelen basın organlarından, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu (TTOK) Belleteni gibi kaynak mahiyetindeki süreli yayınlardan ve birçok telif-tetkik eserden istifade edilmiştir. Söz konusu dönemde etkin görevlerde bulunan devlet adamlarının ve basının önde gelen isimlerinin konuya ilişkin görüşleri de metin içinde yansıtılmıştır. İncelenen dönem, konunun önemi ve genişliği nedeniyle savaşın resmen bittiği 1945 yılı Eylül ayı ile Basın-Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü'nün kurulduğu 1949 yılı Haziran ayı arasındaki süreç ile sınırlandırılmıştır.

<sup>7</sup> "TTOK 1945 Senesi Raporu", *TTOK Belleteni*, S.52, Mayıs 1946, s.3.

<sup>8</sup> Suad Yurdkoru, "Ege Turizm Cemiyeti", *TTOK Belleteni*, S.89, Haziran 1949, s.9.

<sup>9</sup> Hüsnü Sadık Durukal, "Harp Sonrası Turizm Hareketleri", *TTOK Belleteni*, S.94-95, Kasım-Aralık 1949, s.3.

<sup>10</sup> "TTOK 1945 Senesi Raporu", a.g.d., s.3.

<sup>11</sup> "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.3.

### 1. Devlet Teşkilatında Turizm

Başbakanlık'a bağlı olarak 1943'te kurulan Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü (BYUM) gerek savaş içinde gerekse savaş sonrasında Türkiye'de turizm alanında faaliyet gösteren en yetkin idari organ olmuştur. Bu birim, kuruluşundan itibaren yaptığı radyo yayınları, hazırladığı film, dergi ve broşürlerin yanı sıra ülke içindeki mıntika müdürlükleri ve yabancı ülkelereki ataşelikleri aracılığıyla halkın yurt içinde ve dışında gelişen olaylar hakkında bilgilendirilmesi, yabancı basının takip edilmesi ve Türkiye'nin yabancı ülkelere tüm yönleriyle tanıtılması konusunda önemli hizmetlerde bulunmuştur. BYUM'nin yurt dışı teşkilatı olarak Bakanlar Kurulu kararıyla 1944'te Bern, 1945'te Londra, Washington, Moskova, Sofya, Tahran, 1946'da Paris, Roma, Kahire, 1947'de ise New York Basın Ataşeliği kurulmuş, bu suretle ülkenin dünya sahinindeki tanıtım ve propaganda çalışmaları geniş çaplı olarak devam ettirilmeye çalışılmıştır.<sup>12</sup> BYUM basın ve yayın çalışmalarının yanı sıra bünyesindeki "Turizm Dairesi" aracılığıyla turizm ile ilgili konularda mevzuat düzenlemeleri yapmak, resmi veya hususi surette faaliyet gösteren kurum ve kuruluşları desteklemek ve turizmin gelişmesini teşvik edici çalışmalarda bulunmak üzere faaliyetlerde bulunmuştur.<sup>13</sup>

Başbakanlık bünyesindeki bu faaliyetlerin yanı sıra metnin içinde ilgili bölümlerde temas ettiğimiz üzere Milli Eğitim, Maliye, Ticaret, Gümrük ve Tekel Bakanlıklarının da söz konusu süreç içinde doğrudan ya da dolaylı olarak turizm faaliyetlerini teşvik etmeye ve geliştirmeye yönelik çalışmaları olmuştur. Ayrıca bu dönemde TBMM bünyesinde sayısı 50'ye varan milletvekilinin "TBMM Turizm Grubu"nda yer alarak ülkedeki turizm çalışmalarına katkı sağladığı anlaşılmaktadır.<sup>14</sup>

İkinci Dünya Savaşı sırasında Almanya ve İtalya'da turizm teşkilatı söz konusu ülkelere hüküm süren totaliter rejimlere göre şekillenmiş, bu durum devletçi bir anlayış çerçevesinde bir kısım ülkelere birlikte Türkiye'ye de sirayet etmiştir. Bununla birlikte 1944'ten itibaren turizm işlerinin

<sup>12</sup> BCA, 030.01.104.651.41.

<sup>13</sup> "Basın ve Yayın", *Ulus*, 29.10.1945, s.4; "Geçen Bir Yılda Basın ve Yayın Genel Müdürlüğü", *Ulus*, 28.10.1947, s.4; "Basın ve Yayın Müdürlüğü'nün Çalışmaları", *Vakit*, 29.10.1947, s.8.

<sup>14</sup> Bu milletvekillerinin arasında Hamdullah Suphi Tanrıöver, Fikret Silay, Mahmut Nedim Gündüzalp, Nazım Poroy, Ali Fuat Cebesoy, Kazım Özalp, Celâl Bayar, Recep Peker, Behiç Erkin, Yusuf Kemal Tengirşenk, Tefik Fikret Silay, Mahmut Nedim Gündüzalp, Feridun Fikri Düşünsel, Adnan Adıvar, Asım Us, Refik Ahmet Sevengil ve Cihad Baban gibi faal birçok önemli isim bulunmaktaydı ("TTOK 1946 Senesi 8 inci İçtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.55-56, Ağustos-Eylül 1946, s.3; "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.3).

Hükümetçe daha çok hususi ve milli teşebbüslerin inisiyatifine bırakılması ve Hükümet'in yalnız program ve kontrol işleriyle iştiغال etmesi yönünde bir eğilim oluşmaya başlamıştır. Turizm politikasının iktisadi önemi nedeniyle turizm alanındaki teşebbüslerin planlanması hususunda istifade edilmek üzere 1948'de Türkiye'ye davet edilen mütehasıslardan İtalyalı Prof. Mariotti ile bu dönemde Türkiye'ye gelen Amerikan ekonomi ve maliye mütehasıslarının da ülkenin kalkınması için turizme önem verilmesi ve bununla ilgili olarak hususi teşebbüslerin teşvik edilmesi konusu üzerinde ittifakla durdukları görülmüştür.<sup>15</sup>

Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren Türkiye'de turizm anlayışının yerleşmesinde önemli rol oynayan TTOK'ya bu dönemde Maliye Bakanlığı ile Milli Emlak Müdürlüğü'nün desteğiyle Tophane Kasrı tahsis olunmuş<sup>16</sup> ve bu kurumun Türkiye Cumhuriyeti Hükümetlerine turizm faaliyetlerinin geliştirilmesi konusundaki irşat, ikaz ve telkinleri devam etmiştir. Ancak, devletin bu dönemde turizm işlerindeki yetkinliği BYUM vasıtasıyla doğrudan kendi eline almaya başlamasıyla TTOK'nın turizm faaliyetlerindeki etkin rolünün gittikçe azaldığı görülmüştür.

## 2. Ulaştırma Faaliyetleri ve Seyahat Vasıtaları

İkinci Dünya Savaşı yıllarında yeni ulaştırma vasıtaları üretilmediğinden, ithal edilemediğinden ve yetersiz durumda olan eskileri de yıpranmış olduğundan Türkiye'de ulaştırma faaliyetlerinde savaşın akabinde çeşitli sıkıntılarla karşılaşmıştır. Bu dönemde savunma yükünün Türkiye ekonomisi üzerindeki ağırlığı nispeten hafiflemiş olmakla birlikte bir yandan ülke topraklarına yönelen tehditler nedeniyle dış güvenlik tedbirlerini üst düzeyde tutma zorunluluğu diğer yandan üretim ve ulaştırma bakımlarından esaslı bir gelişme gösteremeyen dünya ekonomisindeki sıkıntılar Türkiye ekonomisini olumsuz yönde etkilemeye devam etmiştir.<sup>17</sup> Buna rağmen savaş sonrasında ülke sathında turizm faaliyetlerini tetiklemek ve hızlandırmak üzere ulaşım vasıtaları ve yollar konusunda önemli gelişmeler kaydedildiği görülmektedir. 1946 yılı Ağustos ayında Başbakan Recep Peker TBMM'de okuduğu Hükümet programında: “Ulaştırma

<sup>15</sup> “TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu”, a.g.d., s.3.

<sup>16</sup> “TTOK 1946 Yılı Faaliyet Raporu”, *TTOK Belleteni*, S.63-64, Nisan-Mayıs 1947, s.8; Karaköy'de Mustafa Paşa Camii avlusundaki Reisülküttap İsmail Efendi'nin metruk durumdaki Fevkâni Mektebi 1946'da TTOK tarafından Vakıflar İdaresi'nden kiralanarak tarihi özelliklerine göre onarılmış, kurum başkanı Reşit Saffet Atabinen'in hediye ettiği 3.000 civarındaki kitap buraya nakledilmiş ve taş mektep TTOK Arşivi ve Kitaplığı olarak kullanılmaya başlanmıştır (“Galata'da Kemankeş Kara Mustafa Paşa Camii Avlusu'nda TTOK Arşivleri ve Kitaplığı”, *TTOK Belleteni*, Mart 1949, S.86, s.3-6.).

<sup>17</sup> Esat Tekeli, “İktisadi ve Mali Durumumuza Bakış”, *Vakit*, 20.10.1947, s.5 ve 8.

*işlerini; milli savunma, emniyet ve ekonomi kudreti üzerinde en tesirli bir unsur sayan Hükümetimiz, demiryolları, denizyolları ve havayolları nakliyatında ve PTT hizmetlerinde güven, düzen, sürat ve tam verimi sağlamayı prensip olarak daima göz önünde tutacaktır.*"<sup>18</sup> diyerek dış politikada Türkiye'ye yönelen tehditlere rağmen ulaştırma ve iletişim faaliyetlerinin geliştirilmesi hedefinden sapılmayacağını dile getirmiştir. Ulaştırma Bakanı Şükrü Koçak da savaş yıllarında edinilen tecrübelerden hareketle ulaştırma faaliyetlerinde kullanılacak yedek malzemeden ağır sanayiye kadar bütün ihtiyaçların yurt içinde yapılabilmesi için çaba sarf edildiğini belirtmiştir.<sup>19</sup>

Bu dönemde Sovyet Rusya'nın nüfuzunu Türkiye'ye ve Balkanlara doğru genişletme emellerine karşı alınan tedbirlerden biri de 1947'de ilan edilen "Truman doktrini" olmuş ve Türkiye bu münasebetle ABD askeri yardımlarından mütevazı bir şekilde yararlanmaya başlamıştır. Bu çerçevede "Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası"ndan (I.B.R.D.) James M. Barker'ın, "20. Yüzyıl Tetkik Bürosu Fonu" tarafından finanse edilen ve Amerika Hükümeti ile yakın ilişki içinde bulunan M. W. Thornburg'un, "ABD Askerî Yardım Kurulu"ndan General Lunsford Oliver'in, "ABD Yardım Misyonu" Başkanı Horace Bride'in başkanlıklarındaki çeşitli heyetler Türkiye'nin ekonomisi ve ulaştırma politikaları hakkında görüş ve önerilerde bulunmak ve ABD yardımlarına altyapı hazırlamak üzere Türkiye'ye gelmişlerdir. Bu heyetler Türk Hükümeti'ne ve ABD'de sorumlu oldukları birimlere konuyla ilişkili raporlar sunmuşlardır.

Dönemin ulaştırma politikalarını yansıtan bu bilgilerden hareketle savaş sonrasında en çok tercih edilen ulaşım şekli olarak turizm faaliyetlerine ciddi katkılar sağlayan demiryolları ilk ele alacağımız konu olacaktır. Savaş yıllarında oldukça yıpranan demiryollarının ithalat güçlükleri nedeniyle yenilenememiş olması savaş sonrası taşıma kapasitesinde ciddi bir artış yaşanmasına engel olmuştur. Türkiye'de bu dönemde hâlihazırda yabancı şirketlerin elinde bulunan 405 km'lik demiryolu ve bunların her türlü imtiyazı 1948 yılı itibarıyla tamamen Devlet Demiryolları İdaresi'ne (DDYİ) intikal etmiştir. Bununla birlikte 1945'te 7.515 km olan demiryolu uzunluğu, 1950'de ancak 7.671 km'ye ulaşabilmiştir. 1947 yılı Ekim ayında Adapazarı'nda bir vagon üretim fabrikasının temeli atılmıştır.<sup>20</sup> 1945'te lokomotif sayısı 803, yolcu vagonu 1.069 ve yataklı vagon sayısı hiç mesabesinde iken ABD, İngiltere, Çekoslovakya ve Avusturya'dan satın alınanlarla birlikte 1950'de lokomotif sayısı 1.016'ya, yolcu vagonu 1.238'e

<sup>18</sup> "Hükümetin Beyannamesi", *Ulus*, 15 Ağustos 1946, s.4.

<sup>19</sup> Şükrü Koçak, "Ulaştırma Politikamız", *İktisadi Yürüyüş*, C.9, S.198, 16 Nisan 1948, s.2.

<sup>20</sup> Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaştırma Politikaları (1923-1960)*, AKDHYK Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2013, s.187, 191-192.

ve yataklı vagon sayısı ise 125'e; 1946'da demiryolları ile yurt içinde taşınan yıllık yolcu sayısı 47.589.116 iken 1950'de bu rakam 52.062.484'e çıkmıştır.<sup>21</sup> İstanbul şehri tramvaylarının 1945'te taşıdığı 92.192.275 yolcu sayısının<sup>22</sup> ise 1949'da 97.692.843'e çıktığı görülmektedir.<sup>23</sup> Toros Ekspres Katarı'nın ve 1947'den itibaren Türkiye hudutları içinde sefere başlamasıyla Semplon Ekspresi'nin yataklı veya yolcu vagonları ile Bulgaristan'dan ve Yunanistan üzerinden yabancı ülkelerden Türkiye'ye tren ile 1946-1949 yılları arasında toplam 12.958 yolcu taşındığı anlaşılmaktadır.<sup>24</sup>

Bu dönemde SSCB tehdidi de dikkate alınarak Elazığ-Muş-Tatvan ile Narlı-Karkamış demiryolunun inşasına, Erzurum-Sarıkamış hattının da genişletilmesi çalışmalarına girişilmiş ve bu faaliyetler 1950'ye kadar büyük ölçüde tamamlanmıştır. Demiryolları inşaatı İran hududuna, Maraş'a ve Gaziantep'e doğru ilerlemiştir.<sup>25</sup> Ülkeye demir yolu ile gelen turistlerin indirimli fiyatlardan yararlanmalarını sağlamak ve bu suretle ülkeye gelen turist sayısını artırmak üzere DDYİ 1946 yılı Mart ayından itibaren yurt dışından gelen turistler için "adi tarife" uygulamasını başlatmıştır.<sup>26</sup> 1947'de İstanbul'da toplanan Demiryolları Konferansı'nın turistik hareketliliği artırmak üzere kabul ettiği tarife tadilatı ile de 15 ile 50 kişi arasındaki gruplara refakat edenlere parasız bilet verilmesi ve hariçten gelen ve harice giden yolculara esas tarife üzerinden %27 ve grup seyahatleri için bu ücretler üzerinden ayrıca %20 oranında indirim kabul edilmiştir.<sup>27</sup> 1949'da bu indirimlerin kapsamı genişletilerek özellikle grup hâlinde Türkiye'ye gelen turistlere ve yurt dışına gidecek veya ülkeden geçecek yolculara tarifelerde %40'lara varan tenzilatlar uygulamaya geçirilmiştir.<sup>28</sup>

Merkezi Roma'da bulunan uluslararası turizm teşkilatı "Societe Anonyme Pier Busseti Viagi et Crociere" söz konusu dönemde İstanbul'da "Oriente-Espresso Şirketi"ni Türkiye için umumi acente olarak tayin etmiş, bu suretle İtalya'ya yapılacak yolculuklar için tren bileti temini imkânı sağlanmıştır.<sup>29</sup> Bu dönemde Türkiye'ye gelen Yataklı Vagonlar Şirketi

<sup>21</sup> İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, AKDYYK Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2013, s.189 ve 177.

<sup>22</sup> "TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu", a.g.d., s.3-4.

<sup>23</sup> TTOK 26 ncı Mesai Yılı raporu", a.g.d., s.6.

<sup>24</sup>TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu, a.g.d., s.3-4; TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu", a.g.d., s.4. "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.5; TTOK 26 ncı Mesai Yılı raporu", a.g.d., s.5.

<sup>25</sup> As, a.g.e., s.188-189.

<sup>26</sup> "Seyyah Celbi İçin", *Cumhuriyet*, 13.2.1946, s.2; "TTOK 1946 Yılı 3 üncü Birleşim Tutanağı", TTOK Belleteni, Nisan 1946, S.51, s.4-5.

<sup>27</sup> "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.5.

<sup>28</sup> TTOK 26 ncı Mesai Yılı raporu", a.g.d., s.5.

<sup>29</sup> İtalya İçin Turizm", *Cumhuriyet*, 4.6.1949, s.2.



Müdürü M. Margot Noblemaire ile Ulaştırma Bakanlığı yetkilileri arasında yapılan anlaşma ile Türkiye'de söz konusu şirkete ait servislerin ıslahı, uzun hatlarda yataklı üçüncü mevkiler ile büfelerin ihdası ve yeni vagonların ilavesi gibi konularda mutabakat sağlanmıştır.<sup>30</sup> Söz konusu süreç içinde SSCB'nin işgali altında bulunan Doğu Avrupa ülkelerinin sınırlarını kapamaları demiryolu seyahatlerinde olumsuz bir etki yaratmıştır. Bununla birlikte İngiltere, İsveç, Danimarka, Fransa, Hollanda, Belçika ve İsviçre gibi Orta ve Kuzey Avrupa ülkelerinin aralarında yaptıkları döviz ve gümrük anlaşmaları demiryolu seyahatlerini de kolaylaştırmıştır.<sup>31</sup> Savaş sonrasında yeniden tesis edilen Londra-İstanbul-Bağdat ekspresine talep artmış, bu şekilde Londra'dan sabah kalkan ekspres yolcularının 6 saat sonra Calais'e, 5 gün sonra da İstanbul'a gelebilmeleri mümkün olmuştur.<sup>32</sup> Avrupa hattında Türkiye çıkışlı seyahatlerde Sirkeci İstasyonu'ndan Sofya'ya kadar tren bileti almak mümkündür.<sup>33</sup> Ancak Sofya'dan Belgrat'a gidebilmek için ayrıca bilet almak ve tren değiştirmek gerekmekte idi. 1946 yılı itibariyle Belgrat'tan öteye hâlihazırda gidilememekte, Selanik ve Atina demir yolu ise henüz kapalı durumdaydı.<sup>34</sup> Bu dönemde Avrupa hattının Paris-Viyana-Peşte güzergâhı tamamlanmış, bunu Peşte ile Bükreş arasındaki hattın tamiri takip etmiştir. Hattın tamamlanmasıyla İstanbul-Sofya-Bükreş-Peşte-Viyana'nın birbirine bağlanması ve Londra'dan İstanbul'a kadar trenle seyahat imkânı sağlanmış olacaktı. Diğer yandan Viyana ile Prag arasındaki yolun da inşaatı tamamlanma aşamasına gelmişti. Böylece söz konusu şehirler ile Kuzey Avrupa arasındaki irtibat da sağlanmış oluyordu.<sup>35</sup> Meşrutiyet döneminde inşa edilen Edirne'deki demiryolu istasyonunun İkinci Dünya Savaşı sonrasında onarım çalışmaları tamamlanmış ve bu dönemde Yunan çete faaliyetlerinin durulmasıyla da Batı Trakya sınırlarında sekteye uğrayan aktarmasız Edirne servisleri tekrar başlamıştır. Ancak Edirne'den çıkan bu hatta Yunan hudut memurları tarafından gereksiz müdahalelerde bulunması bu seyahatleri olumsuz yönde etkilemeye devam etmiştir.<sup>36</sup> Bu dönemde bir taraftan Irak'a, diğer taraftan Suriye-Lübnan-Filistin ve Bağdat'a aktarma olmaksızın tren değiştirmeden gidilebiliyordu. Ancak İngilizler tarafından inşa edilmekle birlikte henüz sivil nakliyata açılmayan demiryolu hattı nedeniyle Trablusşam'da trenden inilmek,

<sup>30</sup> "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.4.

<sup>31</sup> "TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Rapor", a.g.d., s.3-4.

<sup>32</sup> "Londra-İstanbul-Bağdad Ekspresi Yeniden Tesis Edildi", *Cumhuriyet*, 13.12.1947, s.4.

<sup>33</sup> TTOK 1946 Yılı 4 üncü Birleşim Tutanağı, *TTOK Belleteni*, 1946, s.9.

<sup>34</sup> Kâmuran Çelebi, "Dış Memleketlerle Kara, Deniz ve Hava Bağlarımız", *TTOK Belleteni*, S.49-50, Şubat-Mart 1946, s.26.

<sup>35</sup> "TTOK 1946 Yılı 2 inci Birleşim Tutanağı", *TTOK Belleteni*, S.49-50, Şubat-Mart 1946, s.4.

<sup>36</sup> "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.4.

Hayfa'ya kadar yola otobüsle devam edilmek ve orada tekrar trene binilmek suretiyle Kahire'ye ulaşılabilirdi.<sup>37</sup>

Karayollarına değinecek olursak, savaştan sonra bütün dünyada otomobilin halk nakil vasıtası haline gelmeye başladığı; Amerika, İngiltere, Fransa ve Rusya fabrikalarının seri ve ucuz otomobil üretme çalışmalarına giriştikleri görülmüştür. Bu münasebetle batı ülkeleri otomobil ile seyahatlerin artacağını göz önüne alarak yol ağlarını ıslah etmeye başlamışlardır.<sup>38</sup> Savaştan sonraki dönemde Balkan ülkelerinde kurulan kapalı rejimlerin sınır kapılarını kapalı tuttıkları dönemler olmuş, bu nedenle gerileyen karayolu turizmi Türkiye turizmini olumsuz yönde etkilemiştir.<sup>39</sup> Savaş yıllarında askeri amaçlı olarak yeni yollar yapılmış olmakla birlikte savaş sonrasında bunların büyük bir kısmı bakım ve onarım zafiyeti nedeniyle kullanılmaz hâle gelmiştir. 1945 kışında Türkiye'den otomobilleri ile gelip geçen yolcular yolların seyahatlere müsait olmadığını iddia etmişler, bu husustaki şikâyetler iç ve dış basında Türkiye aleyhine propaganda konusu olmuştur.<sup>40</sup> Ülkedeki yol sorunlarını ele almak üzere 1945'te ABD'de karayolları üzerinde incelemelerde bulunan Vecdi Diker ve Vehbi Ekesan adlı mühendisler mevcut yolların ıslahını ve 15.000 km.lik yeni bir yol ağı yapılmasını öngören bir rapor hazırlamışlar<sup>41</sup> ve bu raporun öngördüğü program Bayındırlık Bakanı Cevdet Kerim İncedayı tarafından illere ve genel müfettişliklere tebliğ edilmiştir.<sup>42</sup> 1949 yılı itibariyle seyrüsefer işleri üzerinde tetkiklerde bulunmak üzere İtalya'ya, İsviçre'ye ve Fransa'ya giden Emniyet Müdürlüğü 6. Şube Müdürü Kemal Aygün de seyrüsefer işlerinin genel anlamıyla bütün Avrupa şehirlerinin belli başlı sorunlarından biri olduğunu gözlemlemiştir. Bununla birlikte Avrupa şehirlerinde yaşayan insanların şehir terbiyesinin seyrüsefer hakkındaki mevzuatın başarılı bir şekilde uygulanmasında önemli bir etkiye sahip olduğunu belirten Aygün, Türkiye'de de seyrüsefer kurallarına ve

<sup>37</sup> Kâmuran Çelebi, "Dış Memleketlerle Kara, Deniz ve Hava Bağlarımız", *TOK Belleteni*, S.49-50, Şubat-Mart 1946, s.26; Söz konusu dönem itibariyle, ülkelere yakınlığı nedeniyle Türkiye'nin Irak, Suriye, Mısır ve Amman'dan gelecek turistlerin doğal tercihleri arasında bulunduğu, ancak yolculukları kolaylaştırmak için güney ülkelerinden Toros ekspresi ile gelen yolcular için sıcak iklimin olumsuz etkilerini ortadan kaldırmak üzere soğuk hava tertibatlı vagonların hizmete sunulmasının bir gereklilik arz ettiği anlaşılmaktadır (Irak'ta milletvekilliği yapan ve tatilini Türkiye'de geçiren bir turist'in şikâyetlerini dile getiren söz konusu makale için bkz.; Cihad Baban, "Bir Misafirin Tenkidi", *TOK Belleteni*, S.80, Eylül 1948, s.9-10).

<sup>38</sup> "TOK 1945 Senesi Raporu", a.g.d., s.3.

<sup>39</sup> "TOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.3.

<sup>40</sup> "TOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Rapor", a.g.d., s.4.

<sup>41</sup> Vecdi Diker, *ABD Yol İşlerinde Yapılan Tetkikat Hakkında Rapor*, 20 Eylül 1945, s.45.

<sup>42</sup> As, a.g.e., s.268.

yasaklarına uyulması konusunda Avrupa standartlarını yakalamanın gereğine temasla yürürlükteki para cezalarını içeren seyrüsefer kanununun bu konuda olumlu bir gelişme olduğunu ifade etmiştir.<sup>43</sup>

“Washington 20. Yüzyıl Tetkik Bürosu” Müdürü Thournburg Türkiye'deki iktisadi tetkiklerini bitirdikten sonra, ülkede son derece yetersiz bir durumda bulunan karayollarının hızlı bir şekilde inşasına ve bu yollarda işleyecek taşıtlara ihtiyaç duyulduğunu ifade etmiştir.<sup>44</sup> Bu dönemde 5 milyon km yol ağına sahip olan ABD'den teknik konularda yararlanmak suretiyle ülkenin iktisadi şartlarına uygun modern bir yol teşkilatı kurmak ve yol ağının sürekli bakımını sağlamak üzere<sup>45</sup> ABD yetkilileri ile yapılan anlaşma neticesinde Amerikan Federal Yollar İdaresi Genel Müdür Yardımcısı H. E. Hilt başkanlığında mütehassıslardan oluşan bir heyet Türkiye'nin kara yollarını incelemiştir. Hilt tarafından 26 Şubat 1948 tarihinde Bayındırlık Bakanlığı'na sunulan raporda karşılıklı işbirliği ile Türk devlet yolları sisteminin başarılı bir şekilde işlemesi için karayollarının Bayındırlık Bakanı'na karşı sorumlu “Yollar Genel Müdürlüğü”<sup>46</sup> vasıtasıyla ele alınması, aşamalı inşa sistemi ile demir, deniz, kara ve hava ulaştırma işlerinde koordinasyon sağlanması ve Türkiye'de ulaştırma araçlarının toplu bir ulaştırma politikası ile sevk ve idare edilmesi tavsiye edilmiştir. Raporda ayrıca karayollarının üstünlüklerinden bahsedilmiş, yapılan çalışmalar neticesinde Ankara, İstanbul, İzmir, Konya, Mersin, Kayseri, Samsun, Trabzon, Diyarbakır ve Elazığ'da “karayolları bölge müdürlükleri” kurulması, yol yapım ve bakım hizmetlerinin bu müdürlükler aracılığıyla gerçekleştirilmesi öngörülmüştür.<sup>47</sup> Yol konusunda Türkiye ile ABD arasındaki işbirliğinin esas amacının Türkiye'de her mevsimde geçişe elverişli ve mümkün olduğu kadar uzun bir yol şebekesi kurmak olduğunu ifade eden Hilt'in raporu doğrultusunda Bayındırlık Bakanı Kasım Gülek'in inisiyatifıyla 9 yıllık bir yol programı hazırlanmıştır.<sup>48</sup> İlk aşamada 23 bin km yol yapılması hedeflenen program neticesinde Türkiye'de ulaşım

<sup>43</sup> Cemaleddin Bildik, “Seyrüsefer İşleri”, *TTOK Belleteni*, S.92, Eylül 1949, s.12-13.

<sup>44</sup> “TTOK 1947 Yılı 7 inci İçtımının Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.66, Temmuz 1947, s.3; Thornburg'un Türkiye'de ulaşım ve iletişim faaliyetlerine ilişkin görüş ve önerileri için ayrıca bkz.; “Thornburg'un Gözüyle Türkiye”, *TTOK Belleteni*, S.91, Ağustos 1949, s.3-5.

<sup>45</sup> “Yol Şebekemiz”, *TTOK Belleteni*, S.77-78, Haziran-Temmuz 1948, s.10.

<sup>46</sup> Karayolları hizmetlerini görmek üzere müstakil bir genel müdürlüğün kurulması işi 11 Şubat 1950 tarihi itibarıyla çıkarılan kanunla mümkün olabilmıştır (“Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun”, *Resmi Gazete*, 16 Şubat 1950, S.7434, Kanun No: 5539, Kabul Tarihi: 11.2.1950).

<sup>47</sup> Hilt, *Türkiye'nin Yol Durumu (ABD Devlet Yolları İdaresi Heyeti Başkanı H.E. Hilt tarafından Hazırlanan ve Bayındırlık Bakanı'na Sunulan Rapor)*, Ankara, Şubat 1948, s.12 vd.

<sup>48</sup> Bakanlar Kurulu'nun 8 Ağustos 1948 tarihli ve 3/7840 sayılı kararı.

politikası köklü bir değişikliğe uğramış, devletin demiryolları ile ulaşım faaliyetlerine verdiği öncelik karayollarına geçmiştir.<sup>49</sup> Bu şekilde iç ve dış turizm faaliyetleri de karayollarına önem verilmesi konusundaki gerekliliği koymuştur.<sup>50</sup> Masraflı olmakla birlikte, Anadolu’da eski medeniyetlerin kalıntılarına giden yolların yapımı, bakımı ve onarımı turizmin gelişmesini temin eden önemli unsurlardan bir olarak ortaya çıkmıştır.<sup>51</sup> Nitekim 1948 yılı Nisan ayındaki gezisi sırasında Hiltz, Efes ve Bergama tarihi şehirlerini birbirine bağlayan yolların yapımı için özel bir kanunla turistik yollar teşkilatının kurulmasını ve bölgede uygulanmakta olan “tahsisi varidat” prensibini takdire değer görmüştür. Bayındırlık Bakanlığı’nın yol çalışmaları kapsamında, bu tarihi kalıntılara giden yolların bir an önce modern ve asfalt yollar hâline getirilmesinin turizm faaliyetleri için de büyük yarar sağlayacağını belirtmiştir.<sup>52</sup> 18 Eylül 1945 tarihi itibarıyla Ege Bölgesi turizm çalışmaları hakkında fikir alışverişinde ve değerlendirmelerde bulunmak üzere İzmir’de bir araya gelen İzmir, Manisa, Aydın, Muğla ve Denizli vali ve milletvekilleri bu illerin çevresindeki turistik merkezleri birbirine bağlayan yolların yapımına öncelik verilmesi, bu yollarda turistler için rahat ve güvenli nakil vasıtaları tedarik edilmesi, dinlenme ve konaklama tesislerinin yapılarak yeme-içme ihtiyaçlarının giderilmesi gibi konularda işbirliği kararı almışlardır.<sup>53</sup> Takiben İzmir Valisi Şefik Soyer, İzmir’in turizm planları ile ilgili olarak Ankara’da yetkililerle kurduğu temaslarda bütçeye konulan ödenekle Ege bölgesindeki illerin düzenli bir şekilde işleyen yollarla birbirine bağlanması konusuna temas etmiş, Çeşme yolunun ve kaplıcalarının ıslahı ve tesisatı, bölgede turizme yönelik işlerde ilerleme kaydedebilmek için bir şirket kurulması çalışmalarının da devam ettiğini belirtmiştir.<sup>54</sup>

Vatandaşlar için yük teşkil eden mevcut yol vergisi 1949’da dolaylı vergiye dönüştürülmüştür.<sup>55</sup> Marshall yardımı çerçevesinde sağlanan makineler ile de 1948’den itibaren yol yapım ve bakım işlerinde makineli çalışma dönemine geçilmiş ve 1950 yılı itibarıyla yollar Edirne’den Kars’a

<sup>49</sup> *Yol Davamız, 9 Yılda 23.054 Km*, Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1948, s.2.

<sup>50</sup> Nazım Berksan, “Yol Programı ve Finansmanı”, *Ulus*, 8.12.1948, s.4.

<sup>51</sup> Ziya Çalıköğlü, “Turizmin Dayanaklarından Biri: Yol”, *Av ve Deniz*, S.7, Nisan 1946, s.42-43.

<sup>52</sup> “Amerika Yollar Müdür Muavini Yurduna Dönüyor”, *Cumhuriyet*, 28 Nisan 1948, s.4.

<sup>53</sup> “Ege Bölgesinde Turizm Çalışmaları”, *Tanin*, 19.9.1945, s.2; “İzmir’de Turizm”, *Tanin*, 29.9.1945, s.7.

<sup>54</sup> “İzmir Valisi Şehrimize Geldi”, *Cumhuriyet*, 11.12.1945, s.1 ve 3.

<sup>55</sup> “Yol İşleri İçin Benzinden Alınacak Vergi Hakkında Kanun”, *Resmi Gazete*, 18 Şubat 1949, S.7135, Kanun No:5336, Kabul Tarihi: 14/02/1949.

kadar otomobille seyahat edilebilir hale gelmiştir.<sup>56</sup> İstanbul, İzmit, İzmir, Bursa, Mersin gibi turizm potansiyeli ile dikkat çeken vilayetlerde yol tamirine özel önem verilmiş,<sup>57</sup> ulaşım imkânlarının son derece kısıtlı olduğu Van-Hakkâri ve Zap Vadisi bile yılın 8 ayında geçit verir hâle dönüştürülmüştür. Çoruh Vadisi ile Kelkit Vadisi'nden yararlanılarak Kuzeydoğu Anadolu'yu Orta Anadolu'ya bağlayan yollar ile 880 km'lik İskenderun-Erzurum yolu çalışmalarında önemli mesafeler kat edilmiştir. İskenderun-Malatya, Ankara-Adana, Ankara-Konya yollarında bakım ve ıslah çalışmalarıyla mesafeler kısaltılmıştır.<sup>58</sup> 1947'de Bursa valiliği tarafından şehir içindeki ana yollar ile Çekirge, Yenişehir, Gemlik yolları yapım ve onarım çalışmaları tamamlanmıştır.<sup>59</sup> Yapımına 1930'da karar verilen İstanbul-Edirne asfalt yolunun Lüleburgaz'a kadar olan 160 km.lik kesimi tamamlanmış, ancak diğer kısımları bitirilmeden mevcut yolların tekrar bozuk hâle geldiği, İstanbul-İzmit-Bolu-Ankara şosesinin bitmekle birlikte Haydarpaşa ile İzmit ve Düzce arasındaki yolun bakıma muhtaç bir vaziyet arz ettiği ve uluslararası usullere uygun yol işaretlerinin henüz ihtiyaçları karşılamaktan uzak olduğu anlaşılmaktadır. Bu dönemde Dışişleri Bakanlığı ve TTOK'nın girişimleri neticesinde otomobilli Suriye ve Lübnanlıların Türkiye'ye kolaylıkla girmeleri için savaş yıllarında kaldırılmış olan "geçiş karnesi uygulaması" tekrar geçerli hâle getirilmiştir.<sup>60</sup> 1945'te 43.511 km olan karayolları uzunluğu 1950'de 47.080 km'ye,<sup>61</sup> 1946'da 10.245 olan motorlu kara nakil vasıtası sayısı 1950'de 26.400'e çıkmıştır.<sup>62</sup> 1946-49 yılları arasında İstanbul, Yayladağı, İskenderun, Ayındeli (Cilvegözü), İzmir ve Kapıkule gümrüklerinden toplam 426 araç beynelmilel otomobil karnesiyle Türkiye'ye giriş yapmıştır.<sup>63</sup> 1949 itibariyle İstanbul'da bulunan hususi otomobil sayısı 2.092'ye, taksi 2.484'e, otobüs 120'ye, motosiklet ise 415'e çıkmıştır.<sup>64</sup> Dünya sathında akaryakıt fiyatlarının yanı sıra gemi yük taşıma ücretlerinin (navlun) ve sigorta primlerinin ucuzlaması ise Türkiye'deki seyahat hareketliliğini olumlu yönde etkilemiş, satış miktarı tedricen artırılan benzinin vesika ile satış usulü 1946 yılı Şubat ayından itibaren kaldırılmıştır. Ülke ihtiyaçlarını

<sup>56</sup> *Karayolları Tarihi*, Karayolları genel Müdürlüğü, Ankara, 2007, s.87.

<sup>57</sup> "TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu, a.g.d., s.4.

<sup>58</sup> *As, a.g.e.*, s.276.

<sup>59</sup> "TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu", a.g.d., s.4 ve 9.

<sup>60</sup> "TTOK 1946 Senesi 8 inci İçtmanın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.55-56, Ağustos-Eylül, s.4.

<sup>61</sup> *Karayolları Tarihi*, s.84.

<sup>62</sup> *As, a.g.e.*, s.266-267.

<sup>63</sup> "TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu", a.g.d., s.4; "TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu", a.g.d., s.4; "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.5-6; "TTOK 26 ncı Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.6.

<sup>64</sup> "TTOK 26 ncı Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.6.

karşılacak şekilde lastik ithali söz konusu olmuştur. Bir süre Hükümet'in sıkı kontrolü altında satışa çıkarılan otomobillerin satışı konusunda da serbestlik getirilmiştir.<sup>65</sup> Bununla birlikte ülke ekonomisinde bütçe açığının görüldüğü bu dönemde Anadolu'nun arızalı yollarına rağmen ülkeye bol ve lüks otomobil ithalatı ve birçok nahiye ve kasabada bile lüks otomobillerin dikkate değer bir şekilde artış göstermesi eleştiri konusu olabilmıştır.<sup>66</sup>

Savaşın yarattığı tahribat neticesinde uluslararası deniz nakil vasıtalarının toplam tonajlarının düşmesi, tersanelerin henüz savaştan önceki hallerine gelmekten uzak bulunması ve savaş sonrasında terhis olan dünyanın dört bir yanındaki askerlerin nakil işlerinin yarattığı yoğunluk nedeniyle deniz vasıtasıyla sivil ulaşım faaliyetleri elinde birkaç eski posta vapuru bulunan ülkelere münhasır kalmıştır.<sup>67</sup> Bu sıkıntılar Türkiye'yi de yakından etkilemiştir. Nitekim bu dönemde dünyanın belli başlı ülkelerine ait vapurların Beyrut'tan İstanbul'a üç saatte gelirken, İstanbul'a 40-45 km mesafede Yalova gibi önemli bir turizm beldesine üç buçuk saat gibi bir sürede gidilmesi, posta seferlerinin günde bire düşürülmesi ve seyahat ücretlerindeki pahalılık deniz yolcuları için sorun teşkil etmekteydi.<sup>68</sup>

Başbakan Recep Peker, 1946'da Meclis'te okuduğu "Hükümet Programı"nda deniz sanayisinin geliştirilerek hızlı bir şekilde gemi yapabilecek hâle getirilmesi hususuna temas etmiştir. Bunun yanı sıra söz konusu programda, savaşın getirdiği zorluklar nedeniyle şahıslara ait deniz taşıtlarına uygulanan seyrüsefer sınırlamalarının ve yük taşıma ücretlerinin üzerine konulmuş olan kısıtlamaların iç nakliyattan başlayarak kaldırılması, liman ve iskelelerin donanımlarının sağlanması, serbest şilepçiliğin teşvik edilmesi gibi denizyolları ulaştırmacılığını hareketlendirmeye yönelik konulara da yer verilmişti.<sup>69</sup> Dönemin tanınmış gemi mühendisi Naci Ark, hızlı yolcu gemilerinin seyahat rahatlığı açısından önemine değindiği bir yazısında Mudanya hattında işlemeye başlayan "Trak" ve "Sus" tipi gemilerin bölgedeki yolcu sevkiyatını hızlandırdığı ve yolcu taşıma kapasitesini artırdığını beyan etmiştir.<sup>70</sup> 1945'te Ereğli Limanı'nın yenilenmek üzere ihale edilmesiyle liman inşası konusunda önemli bir adım atılmış, bu adımı "Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası"ndan (IBRD)

<sup>65</sup> "TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu", a.g.d., s.4.

<sup>66</sup> Şevket Evliyagil, "Anadolu'da Lüks Otomobiller", *TTOK Belleteni*, S.91, Ağustos 1949, s.5.

<sup>67</sup> "TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu", a.g.d., s.3-4.

<sup>68</sup> Burhan Felek, "Yalova'nın Derdleri", *Cumhuriyet*, 9.10.1948, s.3.

<sup>69</sup> "Hükümetin Beyannamesi", *Ulus*, 15 Ağustos 1946, s.4; "Hükümetin Beyannamesi", *Cumhuriyet*, 2 Eylül 1946.

<sup>70</sup> Abidin Dav'er, "Sürat Asrındayız Sürat İsteriz!", *Cumhuriyet*, 11.7.1946, s.2.

kredi temin çabaları ile liman inşası konusundaki mevzuatı güncelleme çalışmaları takip etmiştir. 1946'da ortaya çıkan liman yapım programına göre İstanbul, İzmir, Mersin, Samsun, Giresun, Trabzon, Hopa, Antalya, İskenderun ve Bandırma limanları ilk olarak ele alınacak limanlar arasında yer almıştır. Savaş sonrasında Devlet Deniz Yolları İdaresi (DDYİ) tarafından Avrupa ve ABD'den satın alınan büyük tonajlı gemilerle birlikte DDYİ açık denizlerde yük ve yolcu taşımacılığı yapabilecek niteliğe kavuşmuştur. Böylece Ticaret filosundaki deniz taşıtı sayısı 1946'da 2.069 iken 1950'de 2.197'ye çıkmıştır.<sup>71</sup> Akdeniz'de savaştan önceki tonaj miktarlarını az çok muhafaza eden DDYİ komşu ülkelerin vesait darlığından ülke lehine istifade etmesini bilmiş ve mevcut birkaç vapuru tamir ve tadil ile Kıbrıs'ın Larnaka limanı ile Mısır üzerinden savaş döneminde kaldırılmış olan<sup>72</sup> Doğu Akdeniz seferlerine, 1946 yazından itibaren de gidiş Pire-Napoli-Marsilya, dönüş Cenova ve Pire üzerinden olmak üzere Batı Akdeniz seferlerine tekrar başlamıştır.<sup>73</sup> Her on beş günde bir yapılan bu seferler Güneysu ve Aksu vapurlarıyla gerçekleştirilmiştir.<sup>74</sup> 1947 yazında Mısır'da yaygınlaşan kolera hastalığı nedeniyle kısa süreli olarak tatil edilen Doğu Akdeniz seferleri sene sonunda tekrar başlamış, Filistin limanlarına da seferler düzenlenmiştir.<sup>75</sup> 1948 yılı Ekim ayı itibariyle DDYİ'nin 14 şilebi Avrupa ve Amerika'ya sefer yapmakta idi.<sup>76</sup>

Yolcu ve yük taşıma hizmetleri kapsamında savaş sırasında özel sektöre uygulanan sınırlamalar savaş sonrasında kaldırılmış ve müteşebbisler lehine alınmaya başlanan tedbirler çerçevesinde seyahat işletmecileri satın aldıkları gemilerle işletmelerinde kapasite artırımına gitmişlerdir. Bu gelişmeler seyahat faaliyetleri konusunda özel sektörde de belirgin bir hareketlenmenin yaşanmasına neden olmuştur. Bu konuya temas eden Ulaştırma Bakanı Kemal Satır, savaş sırasında yolcu gemilerinin askeri nakliye gemilerine ya da hastane gemilerine dönüştürülmesi nedeniyle savaşın bitiminde konforlu yolcu gemisi yokluğunun hissedilmeye başlandığını ve savaştan sağlam çıkan gemilerin sahiplerinin bu gemileri büyük masraflarla tekrar yolcu gemisine dönüştürerek sefere soktuklarını ifade etmiştir.<sup>77</sup> Bu dönemde "Fratelli Sperco İstanbul ve İzmir Vapur Acentaları", "Koniklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij N.V. (K.N.S.M.) Hollanda Krallığı

<sup>71</sup> As, a.g.e., s.482 ve 499.

<sup>72</sup> "İstanbul'a Gelecek Mısırlılar", *Cumhuriyet*, 15.3.1949, s.2.

<sup>73</sup> As, a.g.e., s.509.

<sup>74</sup> Kâmuran Çelebi, "Dış Memleketlerle Kara, Deniz ve Hava Bağlarımız", *TTOK Belleteni*, S.49-50, Şubat-Mart 1946, s.26.

<sup>75</sup> "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.5.

<sup>76</sup> As, a.g.e., s.509.

<sup>77</sup> *TBMM ZC*, D.8, C.23, C.1, 33. Birleşim, 23.01.1950, s.274-282.

Vapur Şirketi/Amsterdam”, “Armenent Ignazio Messina et Cie. Cenova”, “Compagnia Italiana Turismo (C.I.T.)” şirketlerinin Avrupa ve Türkiye arasında yolcu ve eşya nakli yaptıkları, ayrıca kara ve denizyolları seyahat biletleri ve otel tedariki işleriyle de meşgul oldukları anlaşılmaktadır.<sup>78</sup> Yine bu dönemde İstanbul’da bürosu bulunan “Societe de Navigation Ignazio Messina et Company”, “Fratelli Sperco Vapur Acentası” vasıtasıyla “Pace Lüks Turizm Vapuru” ile İstanbul-Napoli-Cenova hattında seferler yapmaktaydı.<sup>79</sup>

DDYİ vasıtasıyla deniz yolu ile 1946 yılı içinde Türkiye kıyılarından yabancı ülkelere 16.491 yolcu nakledilmişken, bu sayı 1949 yılı itibariyle 19.000’e yükselmiş, 1946’da yurt içi hatlarda taşınan yolcu sayısı 1.5 milyon civarında iken bu sayı 1949’a kadar yükseliş göstermekle birlikte söz konusu yılda 1.291.000’e düşmüştür. 1946’da Marmara, Boğaziçi ve Haliç’i kapsayan İstanbul şehir hatlarında 44.045.271 yolcu taşınmışken, 1949’da bu sayının 50.134.000’e yükseldiği görülmektedir.<sup>80</sup> Söz konusu süreç içinde TTKO bünyesinde faaliyet şubelerinden olarak “Turizm Deniz İşleri Komitesi” teşkil edilmiş ve bu birim özel olarak denizcilik turizmine yönelik faaliyetlerle ilgilenmiştir.<sup>81</sup>

Savaş sonrasında deniz ve kara taşımacılığı konusunda devam eden sıkıntılara ve zorluklara karşılık hava taşımacılığı hizmetlerinde hızlı bir gelişmeden söz etmek mümkün görünmektedir. Diğer ulaşım vasıtalarının artan talep karşısında yetersiz kalması, yeni hava meydanlarının açılması, uçak sayısının çoğalması, teknolojik gelişmelerle birlikte uçuş emniyetinin artması ve uçak yolculuklarına güvenin artması gibi nedenler hava yolculuklarına ilgiyi artırmıştır.<sup>82</sup> Başbakan Recep Peker 1946’da okuduğu Hükümet programında: “Uçaklarımızı çoğaltmak ve mükemmelleştirmek, alanlarımızı milletlerarası şartlara uygun bir seviyeye çıkarmak, hava hatlarına önemli istikametlerde her mevsimde işleyebilir bir kabiliyet vermek hedefimizdir.”<sup>83</sup> demiş, 1947 yılı Eylül ayında yeni Hükümet’i kuran Başbakan Hasan Saka ise parti programında: “Gerek yurtiçi ve gerekse yurt dışı hava seferlerini geliştireceğiz. Hava meydanları ve tesisleri yapacağız. Havacılığı çekici bir meslek hâline getireceğiz.”<sup>84</sup> ibarelerine yer vererek

<sup>78</sup> Örnek ilan için bkz.: *Cumhuriyet*, 28.11.1946, s.4 ve 5.12.1946, s.4.

<sup>79</sup> Örnek ilan için bkz. *Cumhuriyet*, 12.8.1948, s.5 ve 24.8.1948, s.5.

<sup>80</sup> “TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu”, a.g.d., s.3-4; “TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu”, a.g.d., s.4; “TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu”, a.g.d., s.5; TTKO 26 ncı Mesai Yılı Raporu”, a.g.d., s.5.

<sup>81</sup> “TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu”, a.g.d., s.9.

<sup>82</sup> As, a.g.e., s.574.

<sup>83</sup> “Hükümetin Beyannamesi”, *Ulus*, 15 Ağustos 1946, s.4.

<sup>84</sup> “CHP Programı Tasarısı”, *Ulus*, 19 Ekim 1947, s.5.



havayolları ulaşımına verilen öneme temas etmiştir. Hükümet'in teşviki ile 1946 Nisanı'nda ABD Hükümeti ile Pan American World Airways, "Westinghouse Electric International" ve "J.G.White Engineering" şirketlerine mensup heyetler ile Türkiye'de yapılması öngörülen havaalanları konusunda görüşmeler yapılmıştır.<sup>85</sup> Yapılan görüşmeler neticesinde uluslararası standartlarda olmak üzere ilk aşamada Ankara, İstanbul ve Adana'da, daha sonra İzmir, Elazığ, Afyon ve Samsun hava alanı ve terminal binaları tesisatının, inşaatının ve aydınlatma işlerinin tamamlaması konularında anlaşmaya varılmıştır.<sup>86</sup> Bahsi geçen hava yolları işleri kamulaştırma ve inşa süreçlerinde yaşanan gecikmeler nedeniyle 1949 Nisanı'nda Ulaştırma Bakanlığı'ndan Bayındırlık Bakanlığı'na intikal etmiş ve hava ulaştırma hizmetleri için meydan, pist, hangar, işletme binaları ile bunlarla ilgili teçhizat ve tesisleri kapsayan kara ve deniz limanlarının yapılması, mevcut imkânların genişletilmesi, bu işler için gerekli kamulaştırma işlemleri ile etüt hizmetlerinin yapılması, gerekli taşıt ve makinelerin satın alınması Bayındırlık Bakanlığı'nın uhdesine verilmiştir.<sup>87</sup> Devlet Havayolları İşletmesi'ne ulaştırma çalışmaları kapsamında gerekli görülen noktalarda ıslah tedbirleri önermek üzere 1949 Haziranı'nda Türkiye'ye gelen ABD Havayolları Müfettişlerinden Hiram Broiles, Frank Rhody ve Cecil Fuller İstanbul, Ankara, Adana ve İzmir'de yaptıkları incelemeler sonucunda hazırladıkları raporda hava nakliyatının düzenli idaresi ve turizm işlerinin tanzimi ile Türkiye'nin Avrupa'da Fransa'dan sonra en büyük turist merkezi olabileceğini ifade etmişlerdir.<sup>88</sup>

Devlet Hava Yolları İşletme Müdürlüğü (DHMİM) bu yıllarda ABD'den alınan 22-28 yolcu kapasiteli 30 DC-3 ve 3 C-47 tipi uçağın filoya dâhil edilmesiyle Ortadoğu'nun en büyük havayolu işletmesi durumuna yükselmiştir. Esasen savaş ihtiyaçlarına göre yapılmış bu uçaklar Türk Hava Kurumu'nun "Etimesgut Uçak ve Motor Fabrikaları"nda yolcu uçağına dönüştürülmüştür.<sup>89</sup> 1945'te haftada üç kez işleyen Ankara-Kayseri-Gaziantep-Diyarbakır, Ankara-Elazığ-Van ve Ankara-Konya-Adana hatları,<sup>90</sup> 1946'da Bursa, Urfa, Malatya ve İskenderun hava limanları

<sup>85</sup> "Amerikan Yardımı", *Cumhuriyet*, 21 Nisan 1946, s.1-3.

<sup>86</sup> "Yurdumuzda Yapılacak 10 Yeni Havaalanı", *Cumhuriyet*, 25 Kasım 1947, s.1.

<sup>87</sup> "Bilumum Hava Meydan ve Limanları ile Bunlarla İlgili Bina ve Tesislerin Bayındırlık Bakanlığınca Yapılması Hakkında Kanun", *Resmî Gazete*, 15 Nisan 1949, S.7183, Kanun No:5367, Kabul Tarihi: 11/4/1949.

<sup>88</sup> TTOK 26 ncı Mesai Yılı raporu", a.g.d., s.5.

<sup>89</sup> *Dünden Bugüne Türk Hava Yolları (1933-1983)*, Haz.: İlyas Albayrak, Cen Ajans, İstanbul, s.57.

<sup>90</sup> "Uçak Seferleri", *TTOK Belleteni*, S.53, Haziran 1946, s.25

açılmıştır.<sup>91</sup> Aynı yıl ABD'den alınan Douglas tipi uçaklarla günlük Ankara-İstanbul seferlerine Bursa, Ankara-İstanbul-İzmir hattına ise Afyon eklenmiştir. Bir diğer yeni hat Samsun-Ankara-Adana-İskenderun hattı olmuştur. Bu hattın açılmasıyla Karadeniz ve Akdeniz hava yolu ile de birbirine bağlanmıştır.<sup>92</sup> Bu dönemde Ankara, İstanbul, Samsun ve İzmir hava hatlarına karşı hızlı bir talep artışı söz konusu idi.<sup>93</sup> Bu şekilde 1945'te hava yolları ile yıllık taşınan yolcu sayısı 18.221 iken, 1949'a gelindiğinde bu sayı 77.262'ye ulaşmıştır.<sup>94</sup> 12 Şubat 1947'de İstanbul-Atina seferi ile DHMİM'nin ilk yurt dışı seferi başlamış,<sup>95</sup> bunu 1949'da Lefkoşa ve Beyrut hatları takip etmiştir.<sup>96</sup> 1946'dan itibaren uçuşlarda "havacı kadın kamarot" kadrosuyla bayan personelin de yer almaya başladığı görülmektedir.<sup>97</sup>

Savaşı takiben ABD, İngiltere, Fransa, Hollanda ve İsveç menşeli hava yolu şirketleri büyük ve hızlı uçaklarla kıtalararası hatlar ihdas etmişler, bunların birçoğu Türk Hükümeti'nin gösterdiği seyahat kolaylıklarından istifade ederek Türkiye'ye de uğramışlardır.<sup>98</sup> Örneğin söz konusu dönem itibariyle dünyanın en büyük hava nakliyat şirketi durumunda olan Pan American World Airways Company'nin "uçak saray" adlı büyük yolcu uçağı Ankara'dan geçmesi planlanan havayolu güzergâhının etütlerini yapacak mühendis ve teknisyenler ile 25 Aralık 1945'te Ankara'ya gelmiştir.<sup>99</sup> Söz konusu şirket ile yapılan anlaşma gereği şirketin "Clipper Ekspres" uçakları 3 Şubat 1947'de Ankara-Londra-New York hattında "doğu uçak seferleri"ne başlamıştır.<sup>100</sup> Bu şirketin yüksek yolcu kapasiteli uçakları Yeşilköy'ün büyük uçakların inişine müsait olmaması nedeniyle belirli günlerde Ankara'ya inmekte idi. Bu dönemde Air France, Bristish Overseas Airways Corporation (BOAC), British European Airways (BEA), Cyprus Airways, KLM Royal Dutch Airlines, Pan American Airways (PAA), PAB Airwing, Scandinavian Airlines (SAS) ve Swissair gibi büyük hava yolu şirketleri yalnızca Yeşilköy'deki askeri uçakların kullanıldığı pist grubundan ibaret havaalanına sınırlı sayıda iniş gerçekleştirebilmekteydi.<sup>101</sup> Bu yıllarda para

<sup>91</sup> "Hava Yollarımız", *Cumhuriyet*, 9 Şubat 1946, s.1.

<sup>92</sup> "Yeni Hatlar", *Cumhuriyet*, 8 Nisan 1946, s.1.

<sup>93</sup> TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu, a.g.d., s.3-4.

<sup>94</sup> As, a.g.e., s.578.

<sup>95</sup> "Türk Uçaklarıyla Ankara-Atina Seferi Başlıyor", *Ulus*, 13 Şubat 1947, s.1.

<sup>96</sup> As, a.g.e., s.588.

<sup>97</sup> *Dünden Bugüne Türk Hava Yolları*, s.63.

<sup>98</sup> TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu, a.g.d., s.3-4.

<sup>99</sup> "TTOK 1946 Yılı 1 inci Birleşimi Tutanağı", *TTOK Belleteni*, Ocak 1946, S.48, s.15.

<sup>100</sup> Örnek ilan için bkz.; *Cumhuriyet*, 15.1.1947, s.6; 25.1.1947, s.4; 3 Şubat 1947.

<sup>101</sup> Bu durumu eleştiren Falih Rıfki Atay, uçakların bu alanlara iniş çıkışlarının tesadüflere bağlı olduğuna, bu nedenle İstanbul-Ankara arasında yolcuların trenle seyahat etmek durumunda kaldıklarına ve havaalanlarındaki yolcu dinlenme yerleri ile gümrük bürolarının

mübadelesi üzerindeki kontrolün gevşetilmesi gibi seyahatleri teşvik edici beklentilerle İngiliz Havayolları'nın İstanbul'a seferlerini artırmak istediği anlaşılmaktadır.<sup>102</sup> Sivil nakliyatın gelişme süresi içinde Türkiye'nin dış ülkeler ile hava bağlantısını kuvvetlendirmek konusunda İngiliz, Amerikan ve Fransız askeri birliklerinin uçakları da önemli rol oynamış, özel izinler almak suretiyle bunlarla söz konusu ülkelere, Ortadoğu ve Kuzey Afrika'ya, İran ve Hindistan'a gitmek mümkün olmuştur. BOAC'ye ait uçaklar Türkiye üzerinden haftada iki defa olmak üzere düzenli seferler yapmış, bunların güzergâhı Ankara-İstanbul-Kıbrıs-Kahire ve burada aktarma ile İngiltere veya ABD şeklinde olmuştur.<sup>103</sup> İlk sefer 7 Eylül 1946'da yapılmak üzere İstanbul-Londra arasında doğrudan hava postası ihdas edilmiştir.<sup>104</sup> Aynı yıl Haziran ayında İsveç ile Yunanistan üzerinden gerçekleştirilecek hava seferleri için mutabakat sağlanmıştır.<sup>105</sup> Bunları Fransa, İtalya, Norveç, Danimarka, Hollanda, İsviçre, Çekoslovakya, Yunanistan, Irak ve Lübnan ile yapılan hava nakliyatı anlaşmaları izlemiştir.<sup>106</sup> "KLM Hollanda Havayolları" 4 motorlu skymaster uçakları ile 1947 yılı Kasım ayından itibaren İstanbul-Roma-Paris-Amsterdam hattında düzenli seferlere,<sup>107</sup> "Swissair İsviçre Havayolları" ise 4 motorlu DC 4 uçağı ile Ankara-İstanbul-Atina-Cenevre arasında hususi seferlere başlamıştır. İstanbul-Malta-Londra hava postası ise "The Instone Air Lines 1946 (Malta) Ltd." tayyareleri vasıtasıyla ilk seferini 1947 yılı Ocak ayında yapmıştır.<sup>108</sup> Mısır Havayolları'nın da 30 Nisan 1949'dan itibaren Kahire-İstanbul arasında doğrudan seferlere başladığı görülmektedir.<sup>109</sup> İlk uçakla İstanbul'a gelen heyetin başkanı Mısır Eski Başbakanı Hüseyin Sırrı Paşa: "Bu hava hattının açılışı her iki memleket arasındaki kültürel, siyasi ve turistik münasebata faydalı olacaktır." diyerek hattın önemine temas etmiştir.<sup>110</sup> Bu dönemde Mısır'dan olduğu gibi havayolları vasıtasıyla İstanbul'a Arabistan, Suriye, Hicaz ve Irak'tan 3-4 saatte ve İran, Pakistan ve Hindistan'dan ise günübürlük gelmek mümkün hâle gelmiştir.<sup>111</sup> Refik Halit Karay İstanbul'un hava

---

uluslararası yolculuklar yapan yolcular için iyi bir izlenim uyandırmadığına temas etmiştir (Falih Rıfki Atay, "Dış Havayolları Açılırken", *Ulus*, 13 Şubat 1947).

<sup>102</sup> "Turistlere Çıkardığımız Müşkülât", *Cumhuriyet*, 14.1.1949, s.1 ve 3.

<sup>103</sup> Kâmuran Çelebi, "Dış Memleketlerle Kara, Deniz ve Hava Bağlarımız", *TTOK Belleteni*, S.49-50, Şubat-Mart 1946, s.26.

<sup>104</sup> "İstanbul-Londra Hava Seferleri", *Cumhuriyet*, 4 Eylül 1946, s.1.

<sup>105</sup> "İsveç İle Hava Seferleri İçin Anlaşma İmzaladık", *Ulus*, 27 Haziran 1946, s.1.

<sup>106</sup> *As, a.g.e.*, s.581.

<sup>107</sup> Örnek ilan için bkz.; *Cumhuriyet*, 19.10.1947, s.5.

<sup>108</sup> Örnek ilan için bkz.; *Cumhuriyet*, 25.1.1947, s.4.

<sup>109</sup> "Mısır'dan Bugün Gelecek Heyet", *Cumhuriyet*, 29.4.1949, s.2.

<sup>110</sup> "Mısır Hava Heyeti Dün Gitti", *Cumhuriyet*, .8.5.1949, s.2.

<sup>111</sup> Burhan Felek, "Otel Lazım", *Cumhuriyet*, 13.5.1949, s.2.

yolculukları için uluslararası bir merkez hâlini almaya başlaması konusunda: “Artık hava yolculuğu şehrimizi bir yol uğrağı yapmaktadır. Yarın turist uçakları dün vapurların göze alamadığını yapacak, İstanbul’a uğramadan Süveyş Kanalı arasından başka ülkelere kaymak zorunda kalmayacaktır. Hulasa uçağın en rahat ve süratli bir nakil vasıtası kesilmesi yurdumuzun bir şansıdır; bu şans biraz da İstanbul gibi bir şehrin o yurt içinde bulunmasından ileri geliyor. İstanbul bizi dünyaya tanıtmakta ve sevdirmekte mühim bir rol oynayacaktır” diyerek İstanbul merkezli hava yolları trafiğinin önemine temas etmiştir.<sup>112</sup> İstanbul’da bulunan “İstur Turizm ve Seyahat Bürosu” tüm seyahatler için olduğu gibi<sup>113</sup> Hac vecibelerini yerine getirmek üzere Arabistan’a gidecek yolcular için de İstanbul-Ankara-Cidde seyahatleri için gidiş dönüş biletleri temin etmekteydi.<sup>114</sup> 1949’da “Polonya Poznan Beynelmîlel Fuarı” ve “Hannover İhracat Sergisi” münasebetiyle olduğu gibi İstanbul’da “Antaş Havacılık ve Turizm A.O.” tarafından etkinliklere özgü gidiş dönüş şeklinde özel seferlerin de düzenlendiği görülmektedir.<sup>115</sup> 1948 yılı Aralık ayı itibariyle ülke içinde ve ülke dışına yolculuklar düzenlemek, sigorta ve nakliye kurumları acenteliği yapmak ve her türlü nakil vasıtalarına ait bilet satış işleriyle uğraşmak amacıyla merkezi İstanbul’da olmak üzere “Antaş Havacılık ve Turizm Anonim Ortaklığı” adlı şirketin kurulduğu<sup>116</sup> ve bu şirketin söz konusu dönem itibariyle önemli seyahat hizmetlerinde bulunduğu anlaşılmaktadır.

### 3. Konaklama Faaliyetleri

İkinci Dünya Savaşı’nı takip eden yıllarda Türkiye’deki konaklama faaliyetlerinin turizm açısından bir sorun teşkil etmeye devam ettiği, bu konuda yetkililer tarafından muhtelif çalışmalar yapılmasına rağmen sorununun tam olarak çözülemediği görülmektedir.

Amerikan Türkiye Yol Heyeti Başkanı M. Williams Türkiye’deki tetkikleri sırasında ülkedeki turizm ve otelcilik konusunda: “Memleketinizin yol davası kadar önemli bir davası daha vardır ki nazarı dikkatimi çekti. O da otel konusudur. Türkiye yakın bir istikbalde bir turist memleketi olacaktır. Yollara otomobil tamir atölyeleri ve rahat oteller kurmak memleketinize her şeyden fazla yardım edecektir.”<sup>117</sup> diyerek turizm

<sup>112</sup> Refik Halit Karay, “Hava Yolu ve İstanbul, *TTOK Belleteni*, S.70, Kasım 1947, s.15.

<sup>113</sup> 5.1.1949, s.5.

<sup>114</sup> Örnek ilan için bkz.; *Cumhuriyet*, 2.9.1947, s.5.

<sup>115</sup> Örnek ilan için bkz.; *Cumhuriyet*, 8.4.1949, s.2; 13.4.1949, s.5.

<sup>116</sup> *BCA*, S.3/8404, D:9-396, FK:30..18.1.2, YN:118.80..15, 14/12/1948.

<sup>117</sup> “Yol ve Otel Davası”, *Akşam*, 25.7.1948, s.2.

faaliyetlerine hizmet etmek üzere yollar üzerinde kurulmasında fayda gördüğü oteller hakkındaki görüşlerini ifade etmiştir. Bu dönemde Ayazpaşa'da Pan American World Airways Company ile ortak olarak 400-500 odalı büyük bir otel yapmak isteyen "The Middle East Company"nin müdürü otelcilik mütchassısı Don T. Moore ile devlet yetkilileri arasında Türkiye'deki otelcilik anlayışını ve sektörünü geliştirmek üzere müzakerelerde bulunduğu anlaşılmaktadır.<sup>118</sup> Turistlerin her şeyden evvel konforlu oteller aradığını belirten Moore'un dikkat çekici bir ifadesi de Türkiye'de söz konusu dönem itibariyle vapur vasıtasıyla seyahatlerin artması nedeniyle vapur kamaralarının konaklama taleplerini karşılamakta yetersiz kalan otellerin yerini tutabileceği yönündeki önerisi olmuştur.<sup>119</sup>

TBMM'de Bütçe görüşmeleri sırasında BYUM Müdürü Nedim Veysel İlkin de Türkiye'de otellerin yetersizliğinin ve yolların iyi durumda olmamasının yerli ve yabancı turistler için bir şikâyet konusu olduğunu vurgulamıştır.<sup>120</sup> BYGM Etüt Heyeti Reisi Süreyya Ergün Türkiye'de büyük çapta konforlu oteller yapılamadığına, eski palasların itibar görmediğine ve yenilerinin de ancak üçüncü sınıf Avrupa otelleri derecesinde olduğuna vurguda bulunmuştur. Diğer taraftan ülkenin hemen her şehrinde konaklama sorunları nedeniyle büyük sıkıntılar çekildiğini, refah seviyesi yükselen Türkiye'de seyahat eden titiz ve rahatına düşkün insan tipinin artık yabancılardan ibaret olmadığını ifade eden Ergün, otel, lokanta, gazino, plaj eğlence yerleri gibi turistik tesislerin gelecek devrin en kârlı işletmeleri hâline geleceğini, hususi sermaye ile teşebbüsün bu durumdan faydalanması gerektiğini belirtmiştir.<sup>121</sup>

Bu dönemde otellerden beklenen asgari şartlar İstanbul, Edirne ve Bursa gibi gelişmiş şehirlerde bile henüz temin edilememiş durumda idi. Konaklama sektöründe görülen bu ciddi sorunlar yerli ve yabancı turistlerin şikâyetlerine sebep olmaktadır.<sup>122</sup> Örneğin kaliteli sayılabilecek az sayıdaki otelin yanı sıra Beyoğlu'nda yüzlerce yabancıyı ve yerliyi ağırlayan pansiyonların çok azı tescilli idi. 1946 yılı itibariyle Taksim civarında tescilli ve işler vaziyetteki 6 pansiyonda ancak 52 kişi ikamet etmekte idi.<sup>123</sup> 1947'de yetkili karar organları tarafından İstanbul'da toplanması kararlaştırılan "Milletlerarası Ticaret Odaları Konferansı"nın bu toplantıya

<sup>118</sup> TTOK 26 ncı Mesai Yılı raporu", a.g.d., s.7.

<sup>119</sup> "Turizm Faaliyetimize Dair Bir Turistin Acı Tenkidleri", *Cumhuriyet*, 12.10.1948, s.1 ve 4.

<sup>120</sup> *TBMM ZC*, Dönem VII, Toplantı: 3, Birleşim 14, Oturum:1, 19.12.1945, s.188-189.

<sup>121</sup> Süreyya Ergün, "Türkiye'de Turizm Endüstrisi", *TTOK Belleteni*, S.57, Ekim 1946, s.16.

<sup>122</sup> "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.6.

<sup>123</sup> TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Rapor", a.g.d., s.5.

iştirak edecek 1.300 katılımcıyı ağırlayabilecek otellerin bulunmayışından dolayı İstanbul'da toplanmasından vazgeçilmesi<sup>124</sup> durumun vahametini göstermesi bakımından dikkat çekicidir. Şevket Rado da İstanbul'da senelerden beri lüks bir otelin inşa edilmemiş olduğunu, bu eksikliğin 1949'da İstanbul'da düzenlenen "Milletlerarası Patoloji Kongresi"nde delegelerin üçüncü sınıf otellere dağıtılması münasebetiyle bir kez daha gün yüzüne çıktığını, sermayedarların büyük ve modern otel kurmak niyetiyle belediyeye başvurmalarına rağmen otellerde ücret tarifesinin serbest bırakılması konusundaki tereddütlerin bu girişimcilerin cesaretini kırdığını belirtmiştir.<sup>125</sup> Bursa'da da benzer bir durumun söz konusu olduğuna temas eden Rado, buradaki otellerden ancak birkaçının kaplıca oteli vasfına sahip olduğuna, valinin teşvikiyle otelcilerin oda sayısını artırmaya çalıştıklarına, bu sorunun esasen devletin turizm politikası çerçevesinde Bursa, Yalova ve İstanbul gibi turistik bölgelere yardım etmesiyle çözülebileceğine işaret etmiştir.<sup>126</sup> Benzer sorunların birinci sınıf birkaç otelin dışında modern konaklama ve turistik standartlarda eğlence mekânlarına sahip olmayan İzmir'de de yaşandığı, normal dönemlerde bile dolu olan bu orta düzeydeki konaklama tesislerinin İzmir Fuarı döneminde ise tamamen yetersiz hâle düştüğü anlaşılmaktadır.<sup>127</sup>

Savaşın akabinde artan turist hareketliliğini karşılayabilmek üzere İstanbul Vali ve Belediye Reisi Dr. Lütfi Kırdar ile Hükümet'in desteğiyle müteahhit şirketler aracılığıyla Çırağan, Taksim ve Florya'da turistik otellerinin inşası fikrinin gündeme geldiği görülmektedir.<sup>128</sup> Bu şekilde Başbakanlık Turizm Dairesi tarafından ülkeye turist çekebilmek amacıyla valilik ve belediye makamlarına gönderilen yazılarla İstanbul'daki mevcut sarayların ve boş binaların incelenerek bunlardan otel haline getirilmeye uygun olanlarının tespiti istenmiştir. İçinde şehircilik mütehassısı Prost'un da bulunduğu belediye komisyonunun incelemeleri sonucunda mevcut

<sup>124</sup> Cemil Kaytaç, "Turizm İşinde Alınması Gerekli Olan Tedbirler", *Cumhuriyet*, 27.9.1946, s.4.

<sup>125</sup> Şevket Rado, "Seyyah Var, Otel Yok! Döviz Var, Alan Yok!", *Akşam*, 28.5.1949, s.2; Burhan Felek de İstanbul'da toplanan "Milletler arası Patoloji Kongresi"ne ve Mısır'ın eşraf ve ayanından Mısır uçağıyla gelen gelen misafirleri ağırlayacak güzel rahat ve ucuz otellerin bulunmaması konusuna temas ederek, bu durumun milletlerarası spor ve sanat toplantılarının ideal bir merkezi olmaya aday İstanbul için hayıflanacak bir vaziyet arz ettiğini ifade etmiştir (Burhan Felek, "Otel Lazım", *Cumhuriyet*, 13.5.1949, s.2).

<sup>126</sup> Şevket Rado, "Bursa'da Birkaç Gün", *Akşam*, 2.5.1948, s.3.

<sup>127</sup> Gökçe, "İzmir'de Turizm Cemiyeti Genişlerken 'Mim' Konacak Noktalar", *Tanin*, 21.2.1946, s.2.

<sup>128</sup> "Çırağan, Taksim ve Florya Otelleri", *Akşam*, 9.1.1946; "Seyyah Otelleri", *Akşam*, 13.11.1945, s.3; Çırağan Sarayı Yerinde Bir Otel Yapılacak", *Akşam*, 11.10.1945, s.1; "Seyyah Otelleri", *Akşam*, 13.11.1945, s.3.

binaların ileri ülkelerdeki gibi otel hâline getirilmesi işinin yeni bina inşa etmek kadar masraflı olacağı ve bu otelleri idare edecek ve buralarda çalışacak elemanların hâlihazırda mevcut olmadığı ortaya çıkmış, bu nedenle bu çalışmaların bir süre daha hayata geçirilemeyeceği anlaşılmıştır.<sup>129</sup> Bununla birlikte 1946'da Çırağan Sarayı, çıkan bir kanunla İstanbul Belediyesi'ne devredilmiştir.<sup>130</sup> Konuya ilişkin kanun tasarısı ile TBMM Bütçe Komisyonu raporunda buna gerekçe olarak; “*Otuz beş yıldan beri metruk bir hâlde olan Çırağan Sarayı arsasının ve büyük bir tarihî değeri bulunan bina enkazının İstanbul şehrinin turistik ihtiyacını karşılayacak bir otel hâline getirilmek üzere İstanbul Belediyesi'ne verilmesi için İstanbul Genel Meclisi'nin verdiği bir karar üzerine gerekli incelemelerin yapıldığı*” vurgulanmış, “*bu gayrimenkulün İstanbul Belediyesi'ne devredilerek İstanbul şehrinin turistik ihtiyacını karşılayacak bir otel hâline getirilmesi durumunda tarihî değerinin muhafazasının temin edileceği, bu suretle daha da güzelleşecek Boğaziçi'ne ve İstanbul'a yabancı turistlerin ilgisinin artacağı*” belirtilmişti. Nitekim 1943'te hazine tarafından İş Bankası'na satılan saray arsasının 38.735 metrekarelik kısmının bu gerekçe doğrultusunda İstanbul Belediye'sine devri öngörülmüştür.<sup>131</sup> Takip eden süreç içinde bu devir işlemine ilişkin kanun çıkmıştır.<sup>132</sup> Bu şekilde 1953'e kadar bir otel haline getirilmek şartıyla İstanbul Belediyesi'ne devredilen Çırağan Sarayı'nın tahvil planları Profesör Bonatz ve Sedat Eldem tarafından yapılmıştır.<sup>133</sup> Falih Rıfkı Atay: “*Boğaziçi'nin şöhretini duyan herkes bu sarayda oturmak, önündeki denizin ve arkasındaki parkın bir araya topladığı eşsiz ve rakipsiz zevklere kanmak isteyecektir.*” diyerek özellikle yabancı turistlerin celbi açısından bu teşebbüsü yerinde bir girişim olarak değerlendirmiştir.<sup>134</sup> Burhan Felek de Çırağan Sarayı harabelerinin restore edilerek bir saray-otel hâline çevrilmesine tarihi yapıların tamir ve tadil edilerek korunması açısından olumlu bir yaklaşım sergilemiştir.<sup>135</sup>

<sup>129</sup> “Otel Meselesi”, *Akşam*, 29.4.1949, s.3; “Seyyah Otelleri”, *Akşam*, 2.6.1949, s.3.

<sup>130</sup> “TTOK 1945 Senesi Raporu”, a.g.d., s.5.

<sup>131</sup> *Çırağan Sarayı'nın Bina ve Arsasıyla Birlikte İstanbul Belediyesi'ne Parasız Olarak Devri Hakkında Kanun Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu*, Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü Tetkik Müdürlüğü Sayı: 71-510 6/296, 29/1/1946,

<sup>132</sup> “Çırağan Sarayı'nın İstanbul Belediyesi'ne Devir ve Temlik Hakkında Kanun”, *Resmi Gazete*, 21 Şubat 1946, S.6238, Kanun No: 4872, Kanun Tarihi: 15/2/1946.

<sup>133</sup> “TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu”, a.g.d., s.6.

<sup>134</sup> Vâ-Nû, “Çırağan Sarayı Seyyahlara Hazırlanırken...”, *Akşam*, 21.12.1945, s.3; Çırağan Sarayı'nın otel olarak hizmete açılmasını Fikret Adil de: “*İstanbul'un turistik istikbali ve güzelliği için çok çekici bir fikir*” olarak değerlendirmiştir (Fikret Adil, “Çırağan Sarayı ve İstanbul'un İmarı Meselesi”, *Tanin*, 3.1.1946, s.4.

<sup>135</sup> Burhan Felek, “Milletlerarası Saray-Otel”, *Cumhuriyet*, 17.12.1945, s.3.

Bu dönemde otellerde oda fiyatları belirlenmiş olmakla birlikte pansiyonlar için belirli bir tarifinin yapılmamış olması konaklama faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemekteydi.<sup>136</sup> Savaş sonrasında eksikliği hissedilen konaklama tesisleri konusundaki yaklaşımların Türkiye’de turizm zihniyetine işaret eden önemli göstergelerden biri olduğuna işaret eden Vâlâ Nureddin,<sup>137</sup> Türkiye’deki otellerin ve lokantaların Avrupa’ya göre pahalılığı nedeniyle ortaya çıkan turist şikâyetlerini dile getirmiş, bu vesileyle 7 Eylül 1947’deki devalüasyon kararıyla vatandaşların yabancı paraları iki katı daha pahalı aldıklarına ve bunun turizm faaliyetleri konusunda yarattığı sorunlara vurguda bulunmuştur.<sup>138</sup> Ülkedeki otel ve lokantalardan yiyeceklere kadar yüksek fiyatlar Burhan Felek tarafından da eleştirilmiştir.<sup>139</sup>

Turizmi, savaş sonrasında milli kalkınma hamlesinin hızlandırılması konusunda önemli rol oynayacak unsurlardan biri olarak gören Falih Rıfki Atay, sıkıntılı iktisadi şartlara rağmen turizm sanayisinde yer alan otel, gazino gibi işletmelerin korunması için acele tedbir alınmasını salık vermiştir.<sup>140</sup> Turistik hareketliliğin ve faaliyetlerin istikrarının ilk önce otel meselesinin çözülmesine bağlı olduğunu belirten Hüsnü Sadık Durukal da, Türkiye’de otelcilik sanayinin kurulabilmesi için yapılacak otelleri en az beş sene her türlü vergiden muaf tutmak, hariçten getirtilecek tefriş ve tesis eşyasının gümrük resimlerini asgari düzeye çekmek gibi uygulamalarla yerli ve yabancı sermaye teşebbüslerine teşvikte bulunulması ve yabancıların konuya ilişkin uzmanlığından yararlanılması gerektiğini dile getirmiştir.<sup>141</sup> Şevket Rado, Türkiye’de devlet tarafından vergi ve gümrük muafiyeti sağlanması, yurt dışına döviz çıkarma izni verilmesi gibi girişimcilerin modern standartlarda otel inşa etmelerini kolaylaştırıcı tedbirlerin alınması hâlinde bu işlere ilgi gösterecek yerli ve yabancı büyük sermayedarların çıkabileceğini ifade etmiştir.<sup>142</sup>

Refik Halit Karay da İstanbul’un turist şehri olmak konusunda mesken eksikliklerine değinerek, bu arada nüfus fazlalığı nedeniyle kendi sakinlerinin ihtiyacını bile karşılamaktan uzak olduğunu belirtmiştir. Anadolu’daki zengin veya memur kesimin yaz aylarında akın ettiği İstanbul’un bir yaz şehri ve sayfiye yeri olarak ele alınması konusundaki

<sup>136</sup> “İstanbul’a Gelecek Mısırlılar”, *Cumhuriyet*, 15.3.1949, s.2.

<sup>137</sup> Vâ-Nû, “Turizm Bir Turizm İnkılâbını da İcap Ettirir”, *Akşam*, 19.12.1945, s.3.

<sup>138</sup> Vâ-Nu, “Avrupa’ya Seyahat ve Türkiye’de Otelcilik”, *Akşam*, 7.8.1947, s.3; Vâ-Nu, “Avrupa’ya Seyahat ve Türkiye’de Otelcilik”, *TTOK Belleteni*, S.67, Ağustos 1947, ss.19-20.

<sup>139</sup> Burhan Felek, “Bir Daha Kovulmazlar!”, *Cumhuriyet*, 2.3.1946, s.2.

<sup>140</sup> Falih Rıfki Atay, “Milli Kalkınmayı Hızlandırma”, *Ulus*, 25.3.1947, s.6.

<sup>141</sup> Hüsnü Sadık Durukal, “Turizm Konuları: Otel Meselesi”, *Akşam*, 1.3.1948, s.3.

<sup>142</sup> Şevket Rado, “Amerika, Fransa’ya Seyyah Göndermek İçin Dokuz Milyon Dolar Harcıyor”, *Akşam*, 10.10.1948, s.3.



gerekliliği dile getiren Karay, otel kadar mobilyalı meskenlerin inşası ve sayısının artırılması konusunda da resmi ve hususi teşekküllerin dikkatini çekmek istemiştir.<sup>143</sup> Turizm faaliyetlerinde başarılı olmanın otel, gazino, lokanta, bar gibi turizm hizmet vasıtalarında elde edilen başarıyla doğru orantılı olduğunu belirten Karay bu alanda: “*Garsonlar insan cemiyetine faydası dokunan belli başlı mesleklerden birine mensupturlar; çok faydalı ve lüzumlu unsurlardır.*” diyerek ülkede bu konuda görülen eksikliklerin giderilmesinin turizm faaliyetlerine önemli bir katkı sağlayacağını vurgulamıştır.<sup>144</sup> Nitekim, İstanbul Belediyesi İktisat Müdürlüğü ile “Otelciler ve Lokantacılar Cemiyeti”nin girişimleri ve TTOK’nın desteğiyle “Garsonluk ve Komilik Kursları” açılmıştır. 1947 yılının son ayları itibarıyla Taksim Belediye Gazinosu’nda, Park Otel’de ve Tokatlıyan’da düzenlenerek konaklama sektöründeki hizmet kalitesini yükseltmeyi amaçlayan bu kurslarda ilk aşamada yüze yakın garsonun günün belirli saatlerinde dört ay süreyle ders görmeleri planlanmıştır.<sup>145</sup> Bu kursların açılması bir otelcilik ihtisas mektebi açılıncaya kadar sağlayacağı faydalar nedeniyle Türk matbuatında olumlu bir gelişme olarak değerlendirilmiştir.<sup>146</sup> Kurslardan başarılı netice alınması nedeniyle Başbakanlık makamı İstanbul Belediyesi’nden turizme hizmet etmek üzere lokanta, gazino ve otel garsonlarının yetiştirilmesine yönelik söz konusu kurs faaliyetleri hakkında bir rapor istemiş ve bu faaliyetlerin diğer büyük vilayet belediyeleri tarafından da gerçekleştirilmesini istemiştir.<sup>147</sup> Savaşın bitmesine ve yolların açılmasına rağmen misafir ağırlayacak düzenli otellerin sayısının azlığı, mevcut otellerde işinin ehli müstahdem ve garsonun yokluğu, bir otelcilik okulunun açılması konusundaki gerekliliğin gün yüzüne çıkmaya başladığına işaret etmiştir.<sup>148</sup> Bunun yanı sıra söz konusu dönemde uzun zamandır gündemde olan “Türkiye Otel, Lokanta ve Gazinocular Birliği”nin kurulması için Ankara’da BYUM Turizm Dairesi Müdürü’nün başkanlığında bir

<sup>143</sup> Refik Halit Karay, “Otel ve Ev”, *TTOK Belleteni*, S.49-50, S.51, Nisan 1946, ss.24.

<sup>144</sup> Refik Halit Karay, “Otel-Lokanta-Gazino-Bar”, *Akşam*, 30.6.1946, s.4.

<sup>145</sup> TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu, a.g.d., s.5; TTOK 1946 Yılı 3 üncü Birleşim Tutanağı”, *TTOK Belleteni*, Nisan 1946, S.51, s.6; TTOK 1947 Yılı 2’inci İttimamın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.62, Mart 1947, s.6; TTOK 1947 Senesi 15 inci İttimamın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.71, Aralık 1947, s.7; Gülersoy ve diğerleri, a.g.e., s.51.

<sup>146</sup> TTOK 1947 Senesi 3. Müşterek İttimamın Zaptı”, S.63-64, Nisan-Mayıs 1947, s.11.

<sup>147</sup> “Garson Kursu”, *Akşam*, 1.8.1948, s.3.

<sup>148</sup>; “Bir Otelcilik Okulu Açmalıyız”, *Cumhuriyet*, 25.9.1946, s.2; Salâhattin Çoruh, “Garsonluk ve Otelcilik Okulları Açılmalı”, *Vakit*, 17.5.1947, s.2.

toplantı düzenlendiği ve söz konusu birliğe bir statü hazırlandığı anlaşılmaktadır.<sup>149</sup>

Bu dönemde Ankara'da Yenişehir'de yeni bir otel inşa edilmiştir.<sup>150</sup> Konya'da İstasyon Otelinin tahliye edilmesiyle Meram Köşkü otele dönüştürülmüş<sup>151</sup> ve bu şehirdeki eski Bağdat Otelinin yapılarak hizmete tekrar açılması konusunda Vali Şefik Soyer ile DDY İdaresi arasında mutabakat sağlanmıştır. Yine bu süreç içinde Hatay İl Daimi Encümeni'nin İskenderun Soğukoluk köyünde Özel İdare'ye ait olan turizm otelini pavyonu ve mobilyasıyla kiraya verdiği anlaşılmakta,<sup>152</sup> bu durum idari birimlerin turizm faaliyetlerini geliştirmek amacıyla hususi teşebbüslere sağladığı imkânlar hakkında bilgi vermektedir. Savaş sonrasında Türkiye'de bir kısım müteşebbisin girişimleriyle turizme ve otelciliğe yönelik şirketlerin kuruluşu olumlu bir gelişme olmuştur.<sup>153</sup> İstanbul'da Caddebostan'daki Ragıp Paşa Köşkü'nde 1945 yılı başlarında "Turistik Kurumlar Anonim Şirketi"nin kurulduğu anlaşılmaktadır. Ankara Palas'ın desteğiyle Ragıp Paşa Köşkü'nü kulüp olarak işleten şirketin amacı; "Turizme hizmet etmek üzere otel, pansiyon, lokanta, plaj ve kulüp tesis etmek, bunları işletmek, bina inşa etmek, kiraya vermek, turistik, ticari mali her nevi ithalat ve ihracat yapmak" idi.<sup>154</sup> Bu süreç içinde Sağlık Bakanlığı tarafından işletilen Yalova Kaplıcaları "Termal Limited Ortaklığı Şirketi"ne beş sene süreyle kiralanmıştır. Kaplıcalar bu suretle başlatılan tamir ve tadilat neticesinde yerli ve yabancı turistlere sağlık turizmi kapsamında hizmet vermeye devam etmiştir.<sup>155</sup> Yalova'daki "Termal Otel" de 1947'de eklenen yapı ve tesisatıyla her mevsim faaliyette bulunacak hâle getirilmiştir. İnşa edilen pavyonu, Avrupa'dan getirilen caz orkestrası, termal kulübü için tefriş edilen iki büyük salonu, tenis kortları ve ıslah edilen çocuk bahçesi ile bahsi

<sup>149</sup> "Otel, Lokanta ve Gazinocular Birliği", *Cumhuriyet*, 5.3.1947, s.3; "Otelciler Birliği'ne Biz de Katılacağız", *Ulus*, 4.3.1947, s.2; "TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu", a.g.d., s.5.

<sup>150</sup> "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.6.

<sup>151</sup> "TTOK 26 ncı Mesai Yılı raporu", a.g.d., s.7.

<sup>152</sup> "Hatay İl Daimi Encümeninden", *Cumhuriyet*, 1.3.1946, s.4.

<sup>153</sup> Mehmet Oluç, "Turizm Şirketleri Kurulurken", *Akşam*, 16.1.1946, s.6.

<sup>154</sup> BCA, FK: 30.18.1.2, Kutu No: 109, DN:69, Sıra No:17, 3/12/1945; "Turistik Kurumlar Şirketi", *Cumhuriyet*, 6.1.1946, s.2; "TTOK 1946 yılı 1 inci Birleşimi Tutanağı", *TTOK Belleteni*, Ocak 1946, S.48, s.17.

<sup>155</sup> Şevket Rado, "Yalova Kaplıcaları", *Akşam*, 14.5.1947, s.4; TTOK'nin 1947 Senesi 3. Müşterek İctimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.63-64, Nisan-Mayıs 1947, s.11

geçen otel, söz konusu dönem itibariyle talep gören konaklama tesisleri arasında yer almıştır.<sup>156</sup>

#### 4. Turizm Temalı Uluslararası İlişkiler ve Toplantılar

İkinci Dünya Savaşı sonrasında turizm faaliyeti ve propagandası bakımından gelecek dönemleri ciddi şekilde etkileyecek uluslararası toplantılar ve anlaşmalar yapılmıştır.

Bu dönemde turizmin dünya sathında artan önemine binaen birçok ülke için uluslararası toplantılara ev sahipliği yapmak bile başlı başına bir turizm faaliyeti olarak değerlendirilmiştir. Söz konusu toplantılara çoğunlukla aileleri ile gelen katılımcıların gezdirilmesi ve ağırlanması neticesinde ülkede bıraktıkları döviz ve ülkelere döndüklerinde yaptıkları turizm propagandası, büyük bütçeler ayrılarak yapılan propaganda faaliyetlerinden daha etkili olmaktadır. Bu konuda İstanbul'da 1947'de düzenlenen "Milletlerarası Demiryolları Konferansı"na iştirak eden heyetlerin devlet kurumları ve halk tarafından gösterilen yakın ilgi nedeniyle şehirden: "*teshir ettiğiniz kalbimizi burada bırakarak bu güzel şehrinizi terk ediyoruz.*" diyerek ayrılmaları ve içlerinden birçoğunun İstanbul'a ilk fırsatta tekrar gelecekleri vaadinde bulunmaları bu etkiye bir örnek teşkil etmiştir.<sup>157</sup>

Savaşın akabinde turizm ile ilgili faaliyetlere dair uluslararası ilişkilerde ve toplantılarda Türk turizm tarihi içinde önemli bir yeri olan TTOK'nın ağırlığının hissedildiği ve bu mecralarda Türkiye'nin daha çok TTOK yetkilileri tarafından temsil edildiği görülmektedir. Savaş sonrasında faaliyetlerini etkinleştiren Romanya ve Avusturya Otomobil Kulüpleri ile sıkı ilişkiler tesis etmeye başlayan TTOK,<sup>158</sup> beş senelik bir aradan sonra 1946 yılı Ocak ayı itibariyle aldığı mektuplar vasıtasıyla Yunan Turing ve Otomobil Kulübü ve İtalyan Turing Kulübü ile de haberleşme imkânı bulmuş, bu mektuplarda dostane ilişkilerin tekrar başlamasının söz konusu ülkeler arasında turistik ilişkilerin gelişmesine de hizmet edeceği belirtilmiştir. TTOK Monako'da kurulan "Beynelmilel Turizm Enstitüsü" (Institut de Tourisme International) ile turizm faaliyetlerini geliştirmek üzere iletişime geçmiş, ayrıca Hindistan ile turistik münasebetlerin başlaması için girişimlerde bulunmuştur.<sup>159</sup> Savaş sonrasında TTOK mensup olduğu

<sup>156</sup>Ercümen Ekrem Talu, "Yalova Bir Turist Şehri Hâlini Alıyor", *TTOK Belleteni*, S.65, Haziran 1947, ss.19-20.

<sup>157</sup> Hüsnü Sadık Durukal, "Milletlerarası Toplantıların Turizm ve Propaganda Bakımından Ehemmiyeti", *Akşam*, 2.11.1948, s.4.

<sup>158</sup> "TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu", a.g.d., s.7.

<sup>159</sup> "TTOK 1946 Yılı 2 nci Birleşim Tutanağı", *TTOK Belleteni*, S.49-50, Şubat-Mart 1946, s.11-12.

“Beynelmîlel Turizm İttifakı/BTİ” (Alliance Internationale de Tourisme/AIT), bu dönemde “Beynelmîlel Otomobil Federasyonu/BOF” (Fédération Internationale de l’Automobile) unvanını alan “Resmen Tanınmış Otomobil Klöbleri Beynelmîlel İttihadı (Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus) ve “Beynelmîlel Turizm Merkez Konseyi” (Conseil Central de Tourisme International) adlı üç büyük uluslararası turizm ve otomobilcilik merkez teşekkülü ile savaş sırasında gerçekleştirilemediği muhaberelelere tekrar başlamıştır. Söz konusu teşekküllerin savaş sonrası turizm münasebetleri şartlarının tespiti için toplanan kongrelerinde Türkiye’yi resmen temsil etmesi, davet edildiği fakat iştirak edemediği toplantılarda Türkiye adına görüş bildirmesi ve tekliflerde bulunması<sup>160</sup> TTOK’nın savaşın hemen akabinde uluslararası alandaki etkinliğine ve faaliyet alanı ile yetkilerinin genişliğine işaret eden örnekler olarak karşımıza çıkmaktadır. BYUM Turizm Dairesi’nin 1939’da “Beynelmîlel Turizm Merkez Konseyi”ne yaptığı üyelik talebi de bu konseye hâlihazırda üye olan TTOK’nın aracılığıyla olmuş, nitekim söz konusu teşkilatın 24 Haziran 1947’de toplanan kongresinde bu üyelik başvurusu oy birliğiyle kabul edilmiştir.<sup>161</sup>

10 milyon üyesi bulunan BTİ’nin Cenevre’de 1-5 Mayıs 1946 tarihinde 116 milli kulübün iştirakiyle toplanan kongresine Türkiye adına temsilci olarak Başkonsolos Fethi Denli katılmış, kongre, İttifak Reisi Cenevre Kantonu Nazırlarından Adrien Lachenal’in başkanlığında İsviçre Federal Hükümeti temsilcilerinin katılımı ile açılmıştır. Kongrede, ittifakın tesisinden beri umumi kâtipliği görevini ifa etmiş Belçikalı Duchaine’in yerine “İngiliz Automobile Association” Kâtibi Dunscombe Allen’in umumi kâtipliği tasdik edilmiştir. Ardından Atlantik Şartnamesi ile uyumlu olarak uluslararası turizmin geliştirilmesi için şahısların ve otomobil, uçak, bisiklet gibi ulaştırma vasıtalarının ülkeler arasında seyahatleri için döviz serbestliğinin sağlanması esasları üzerinde müzakerelerde bulunmuş ve ittifakın esas nizamnamesinde tadiller yapılmıştır.<sup>162</sup> BTİ’nin idare merkezi kongreden kısa bir süre sonra Londra’dan Cenevre’ye nakledilmiştir.<sup>163</sup>

<sup>160</sup> Uluslar arası turizm ve otomobilcilik teşekküllerinin Cenevre, Paris ve Londra Kongreleri’nde Türkiye’yi resmen temsil etmesi, bu dönemde Lizbon’da umumi heyeti toplanacak olan “Beynelmîlel Turizm İttifakı’nın Genel Sekreterliği”ne Türkiye adına toplantı gündemine ilişkin görüş bildirmesi, “Londra-İstanbul-Bağdat Yolu Konferansı Daimi Bürosu”nun İstanbul’a nakli hakkında teklifte bulunması ve Milano’da “Yollar ve Nakil Vasıtaları Kongresi”ne davet edilmesi bu konuda verilebilecek örnekler arasındadır (TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu, a.g.d., s.7).

<sup>161</sup> TTOK 1948 yılının 5 ve 6 ncı İçtimalarının Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.74, Mart 1948, s.3.

<sup>162</sup> “TTOK 1946 yılı 6 ncı Birleşim Tutanağı”, *TTOK Belleteni*, S.53, Haziran 1946, s.5.

<sup>163</sup> TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu”, a.g.d., s.6-7; “TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu”, a.g.d., s.8.

Davet edilen 50 ülkeden<sup>164</sup> 40 ülke temsilcisinin iştirakiyle ilk kez 1946 yılı Ekim ayında Londra'da toplanan "Birinci Beynelmlel Turizm Kongresi"nde Türkiye'yi Londra Basın Ataşesi temsil etmiş, kongrede turistlerin ülkeler arasında serbest geçişleri esasının teşvik edilmesi, pasaport ve vize muamelelerin kolaylaştırılması için tedbirler alınması konusunda tavsiye kararları alınmıştır.<sup>165</sup> Takiben 1947 yılı Ekim ayında Fransa Turizm Genel Komiseri M. İngrand'ın başkanlığında Paris'te toplanan "İkinci Beynelmlel Turizm Kongresi"nde ise turizmin milletlerarasında iktisadi muvazene ve kültürel zenginlik sebeplerinden biri olarak kabul edilmesinin hükümetlere tavsiye edilmesi, üniversite ve halk kitlelerinin turizmden istifadelerini temin çarelerinin aranılması, uluslar arası daimi bir turizm bürosu ihdası, "BM Sosyal Ekonomik Müşavere Heyeti Ulaştırma Komisyonu" ile düzenli olarak temaslarda bulunulması konuları görüşülmüştür.<sup>166</sup> Söz konusu toplantıda ayrıca merkezi Oslo'da olmak üzere Norveçli Lampe'in riyasetinde "Milli Turizm Teşekkülleri Beynelmlel Birliği" adıyla bir kurumun tesisine karar verilmiş ve bu resmi teşekkülün ilk kongresinin 1948'de Oslo'da toplanacağı bildirilmiştir.<sup>167</sup>

BOF'un 1946 yılı Haziran ayında Paris'te gerçekleşen kongresine Türkiye'yi temsilen TTOK Başkanı Reşit Saffet Atabinen katılmış, kongrede alınan kararlar ve ortaya çıkan talepler hayata geçirilmek üzere Bayındırlık, Ulaştırma ve Gümrük Bakanlıkları başta olmak üzere ilgili devlet kurumları ile paylaşılmıştır. Kongrede Atabinen, "BOF Merkez İdare Heyeti" ile "BOF Beynelmlel Turizm Komisyonu" üyeliklerine seçilmiştir.<sup>168</sup> Beynelmlel Turizm Komisyonu'nun 26 Haziran 1947 tarihli kararı gereğince milli kulüplerin ülkeleri dışındaki konaklama tesislerine "panonceau" (kapı levhası) vermelerinin<sup>169</sup> menedilmiş olduğu bildirilmiş, BOF ve BTİ başkanlarından ve bunların beşer üyesinden oluşan karma ve müşterek komisyonun çalışmalarına başlamasına, geçici olarak merkezin Londra'da bulunmasına ve "1947 Gümrük Konvansiyonu" ile 26 Nisan 1926 tarihli "Otomobil Seyrüsefer Mukaveleleri"nin yeniden gözden geçirilmesine karar

<sup>164</sup> "Milletlerarası Turizm Teşkilatları Konferansı", *Cumhuriyet*, 28.6.1946, s.3.

<sup>165</sup> "Dünya Turizm Konferansı'nda", *Ulus*, 3.10.1946, s.3.

<sup>166</sup> "TTOK 5 Kasım 1947'de Toplanan Müşterek İçtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.70, Kasım 1947, s.3.

<sup>167</sup> TTOK 17 Ocak'ta Toplanan 1948 yılı 1 inci İçtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.72, Ocak 1948, s.3.

<sup>168</sup> "TTOK 1946 Senesi 8 inci İçtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.55-56, Ağustos-Eylül 1946, s.3-4.

<sup>169</sup>Panonceau; otellerin turistik açıdan uluslararası standartlar çerçevesinde sınıflandırılmasına yarayan tescil işlemini ifade etmektedir. Türkiye'de "panonceau" verme yetkisi TTOK'ya aitti.

verilmiştir.<sup>170</sup> 1947’de Lizbon, Londra, Paris ve Brüksel’de toplanan BTİ ve BOF Kongreleri’ne yine TTOK’nın diplomatik temsilcileri ve muhabirleri vasıtasıyla katılım sağlanmıştır.<sup>171</sup> 1948 başlarında BOF, TTOK’ye ve diğer üyelerine gönderdiği mektuplar vasıtasıyla, üye ülkelere hariçten gelecek otomobillerin yapabilecekleri kaza ve zararlara karşı İsviçre’de uygulanmakta olan sigorta mevzuatının uygulanmasını ve her ülkede otomobil turizmini teşvik için bir “otomobil günü” tesisini tavsiye etmiş, dağıtılan “beynelmilel temsil kartları”nın kulüplerin işaretlerini taşımak suretiyle 1948’den itibaren geçerli olacağını belirtmiştir.<sup>172</sup> 1947 yılı Haziran ayında Milano’da toplanan “Otomobil ve Ulaştırma Kongresi”nin raporları ile kararları Türkiye’de de uygulamaya geçirilmek üzere TTOK yetkililerine gönderilmiştir.<sup>173</sup> 1948 yılı içinde Stockholm, Oslo, Paris, Londra, Stresa, Cenova, Roma ve Torino’da toplanan uluslararası turizm ve otomobil teşekküllerinin umumi kongrelerine ve merkez idare heyetleri toplantılarına davet olunmasına ve BYUM tarafından bu katılımların resmen onaylanmasına rağmen TTOK mensup olduğu bu uluslararası teşekküllerin kongrelerine bütçe imkânsızlıkları nedeniyle katılım sağlayamamıştır. Bununla birlikte TTOK söz konusu kongrelerde ele alınacak konulara dair talep ve temennilerini kongreleri düzenleyen uluslararası teşekküllerin merkezlerine göndermiş, hususi muhabirleri ve kongre büroları vasıtasıyla bu toplantıların sonuçları hakkında bilgi edinmiştir. Söz konusu kurumun turizm faaliyetlerinin geliştirilmesi konusunda ilettiği bir kısım teklifler bu toplantılarda kabul görmüştür. Avrupa’daki siyasi durumun netlik kazanmadığı bu dönemde cereyan eden uluslar arası toplantılarda gündeme gelen meseleler akademik çerçevenin dışına çıkamamış, bu münasebetle meselelerin çözümü konusunda karar ve uygulama aşamalarında zafiyet yaşanmıştır.<sup>174</sup>

Türk delegeleri ile BTİ ve BOF temsilcilerinin de katılımıyla 2-10 Şubat 1948 tarihlerinde Cenevre’de düzenlenen “Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Toplantısı”nın müzakere programında turizm meselesi de ele alınmıştır. Toplantıda ülkeler arasındaki ulaştırma faaliyetlerinde önemli ilerlemeler kaydedildiği, bununla birlikte konfor itibarıyla henüz istenilen seviyeye ulaşamadığı belirtilmiş ve Avrupa

<sup>170</sup> “TTOK 1947 Yılı 10 uncu Müşterek İçtimanın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.68, Eylül 1947, s.3.

<sup>171</sup> “TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu”, a.g.d., s.6-7.

<sup>172</sup> TTOK 1948 yılı 1 inci İçtimanın Zaptı”, a.g.d., s.3.

<sup>173</sup> “TTOK 5 Kasım 1947’de Toplanan Müşterek İçtimanın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.70, Kasım 1947, s.3.

<sup>174</sup> TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu”, a.g.d., s.6-7; “TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu”, a.g.d., s.8.

haricindeki turist hareketlerinin genişlemesine engel olan unsurların üye ülkelerdeki uluslararası turizm kurumları aracılığıyla incelenmesi kararlaştırılmıştır.<sup>175</sup> 12 Nisan 1949 tarihi itibarıyla kurulan “Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Turizm Komitesi”nin aynı yıl içinde düzenlenen toplantısında ise; turizm çalışma grubunun raporu, Kuzey Atlantik üzerindeki nakliye kapasitesinin artırılması, turist mevsiminin uzatılmasını teşvik tedbirleri, turistik reklam faaliyetlerinin mahiyeti, gümrük, vize ve pasaport kolaylıkları, Amerikan öğrenci gruplarının Avrupa’da yerleştirilmeleri ve gençlere yönelik pansiyon teşkili çalışmaları gibi konular ele alınmıştır.<sup>176</sup>

Savaşın ardından dünyadaki resmi turizm teşekküllerini bir araya getiren ve merkezini Cenevre olarak tayin eden “Resmi Turizm Teşekkülleri Milletlerarası Birliği” (Union Internationale des Organismes Officiels de Tourisme/UIOOT), Avrupa ülkelerinin turizm işleri için Marshall Planı’ndan yardım temin etmelerini sağlamak üzere gerekli hazırlıkları yapmak, bu konudaki ihtiyaçları tespit etmek ve ilgili yardım ve işbirliği idarelerinden taleplerde bulunmak üzere “Avrupa Turizm Komisyonu” adıyla bir teşkilat kurmuştur. Komisyon hususi sektöre ait otel, garaj, benzin, servis istasyonları ve dağıtım tesisleri gibi hizmet alanlarına ait ihtiyaçları karşılamak üzere faaliyete geçmiştir. Marshall Planı’ndan yardım gören Avrupa ülkelerinin ihtiyaçlarının genel bir plana bağlanması için 12 Ekim 1948’de Paris’te toplanan komisyona Türkiye de davet edilmiş ve temsilciler taleplerini komisyona iletmıştır.<sup>177</sup> Komisyon, BYUM Turizm Dairesi’ne gönderdiği yazı ile Türkiye’de turizm sanayisinin hacmine ait envanter bilgilerini istemiştir. Talep edilen bu bilgiler arasında turizm sanayisinin milli ekonomideki yeri ve bundan geçinen faal nüfus, turizme yatırılmış sermaye; dış, sosyal ve kültürel turizm; otel, lokanta, içkili mekân ve pastanelerin kapasitesi; demir, deniz, kara ve hava yollarının taşıma hacmi ve savaş durumu nedeniyle turizm ile ilgili sektörlerde meydana gelen değişiklikler gibi ayrıntılı başlıklar bulunmaktaydı.<sup>178</sup>

“Beynelmül Seyahat Acentaları Birliği”nin (Travels Association) 1946 yılı Ekim ayında düzenlenen kongresine Türkiye’den bir müşahitle katılım sağlanmış, toplantıya iştirak eden 40 ülke temsilcisi, turistlerin ülkeler arasında serbest geçişleri esasının teşvik edilmesi ile pasaport ve vize muamelelerinin kolaylaştırılması için tedbir alınması konusunda kararlar

<sup>175</sup> “TTOK 1948 Yılıın 5 ve 6 ncı İçtimaları...”, a.g.d., s.4.

<sup>176</sup> “Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Turizm Komitesi Kararları”, *TTOK Belleteni*, S.91, Ağustos 1949, s.12-14.

<sup>177</sup> “Turizm Bakımından İhtiyaçlarımızı Komisyona Bildirdik”, *Ulus*, 13.11.1948, s.2.

<sup>178</sup> “Milletlerarası Turizm Birliği’nin Sorduğu Sualler”, *Akşam*, 8.10.1948, s.4.

almışlardır.<sup>179</sup> Türk Hükümeti tarafından TTOK'nın da katılımıyla 14 Nisan 1947'de İsviçre'nin Cenevre kentinde toplanan "Beynelmielel Pasaport İşleri ve Hudut Muameleleri Kongresi"ne<sup>180</sup> ve aynı yıl "Gümrükler ve Kara Münakalat Kongreleri"ne katılım sağlanmıştır. İkinci Dünya Savaşı ve komünist ideolojiyi benimseyen SSCB'nin baskısı nedeniyle gümrük taahhütlerini yerine getiremeyen Doğu Avrupa ülkelerinin turizm ve otomobil kulüplerinin karşılaştıkları sorunları kaldırmak üzere, uluslararası bir gümrük konferansının toplanması ve ağırlık merkezi Avrupa'dan ziyade Asya'ya geçen "Londra-İstanbul-Bağdat-Kalküta Otomobil Daimi Büro Merkezi"nin İstanbul'a nakli, Türk yetkililerin bu toplantılardaki teklifleri arasında yer almıştır. Görüşmeler sırasında ayrıca Fransa, İtalya ve Yunanistan ile turizm faaliyetlerinin önünü açacak anlaşmalar imzalanmış, talebe teatisi konusunda görüşmeler yapılmış, siyasi karışıklıklar içindeki Filistin'den gelen motorlu taşıtlar konusunda gümrüklerin dikkatli olması gerektiği bildirilmiştir.<sup>181</sup>

ABD ile Türkiye arasındaki ticari ve turistik seyahatlerin geliştirilmesi için 1946 yılı itibariyle "Amerika Ticaret Nezareti Ticari ve Turistik Seyahat Ofisi" ile Türk yetkililer arasında resmi görüşmeler gerçekleşmiş ve bu çalışmalara katkı sağlamak üzere Ulaştırma, Ticaret, İçişleri, Dışişleri Bakanlıkları ile Başbakanlık BYUM konu hakkındaki görüş ve önerilerini beyan etmiştir. Esas olarak ülke turizminin bütünüyle geliştirilmesi için yol gösterici ifadeleri kapsayan bu görüş ve önerilerde, ülkenin tarihi ve tabii özelliklerinin meydana çıkarılması, yol, otel, eğlence yerleri yapılması, döviz kolaylıkları temini, propaganda neşriyatı, yabancı ülkelere reklam faaliyetlerine girişilmesi, seyahat acenteleri ile irtibat kurulması ve ulaştırma işleri konusunda olabildiğince kolaylık sağlanması gibi tedbirlerin gerekliliği ifade edilmiştir. Ayrıca Türkiye'de turizmi mühim bir döviz ve gelir kaynağı haline getirmek için mevzuat düzenlemeleri yapılması, turizm ticaretinde ileri olan ülkelerin incelenmesi ve turizm işlerinin Bakanlıklar arası bir komisyonda ele alınması da tavsiye edilen çalışmalar arasında yer almıştır.<sup>182</sup>

Balkan ülkelerinin temsilcileri ile 1946 yılı itibariyle "Balkan Ülkeleri Şimendiferler Kongresi" düzenlenmiştir. Bu kongrede karşılıklı seyahatlerle

<sup>179</sup> "TTOK İdare Heyeti'nin 8 Ekim'de Toplanan 1947 Yılı 12 nci İçtımamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.69, Ekim 1947, s.9; "TTOK 1947 Senesi 4 üncü Toplantısının Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.63-64, Nisan-Mayıs 1947, s.17.

<sup>180</sup> "TTOK 1947 Senesi 4 üncü Toplantısının Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.63-64, Nisan-Mayıs 1947, s.2.

<sup>181</sup> TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu", a.g.d., s.6-7.

<sup>182</sup> BCA, D:440124, FK:30..10.0.0, YN:268.806..5, 31/1/1947.



ilgili komşuluk münasebetlerini düzenlemek amacıyla Türkiye-Yunanistan ve Türkiye-Bulgaristan-Romanya arasında Yunanistan yolu ile eşya nakliyatı anlaşmasının yanı sıra Yunanistan ile mübadele edilecek vagon ve lokomotifler konusunda bir anlaşma imzalanmıştır. Ayrıca Yunanistan'dan geçen Edirne-Pityon demiryolu hattında Türk tarifesinin uygulanması kararı alınmıştır.<sup>183</sup> Bu kongrenin akabinde 1947 yılı itibarıyla "Bulgar Demiryolları İdaresi" ile yapılan görüşmeler neticesinde ise "Paris-Sofya Yataklı Vagon Treni"nin İstanbul'a kadar aktarmasız olarak gelmesi temin edilmiştir.<sup>184</sup> 1946 yılının ilk aylarında Beyrut'ta ve aynı yıl 18 Haziran'da Paris'te toplanan "Beynelmilel Şimendiferler ve Yataklı Vagonlar Kongreleri", demir yolları seyahatleri konusunda önemli kararların alındığı toplantılar arasında yer almıştır. Türkiye'yi DDYİ'nin temsil ettiği Paris'teki toplantıda, Londra-İstanbul ekspres katarlarının işletilmesi gündeme gelmiştir.<sup>185</sup> Bu münasebetle hâlihazırda Paris'ten Venedik'e kadar giden Semplen-Orient Ekspres treninin işletilmesi ve Belgrat ve Sofya üzerinden İstanbul'a ulaşması konularında karar alınmıştır. Böylece savaş öncesinde olduğu gibi Türkiye vasıtasıyla Mısır, Irak, İran ve Suriye'nin Avrupa ile karadan münasebetlerinin yeniden tesisi mümkün hâle gelmiştir. Bu durum Avrupa ile Ortadoğu arasında ticari, sanayi ve turistik hareketliliğin artırılmasına hizmet etmiştir.<sup>186</sup>

Bağdat'ta 1946 yılı Ocak ayında Türkiye, Irak ve Suriye delegelerinin katılımı ile düzenlenen "Demiryolu Konferansı"nın<sup>187</sup> devamı niteliğinde daha büyük çaplı bir etkinlik olarak 1947 yılı Mart ayında Türkiye, Mısır, Lübnan, Filistin, Hicaz, DHP, Cenup Demir Yolları İdaresi ve Kahire temsilcilerinin katılımıyla "Ortadoğu Kahire Şimendiferler Kongresi" düzenlenmiştir. Kongrede Semplon ve Toros ekspresleri vasıtasıyla Türkiye ile Mısır arasında önem arz eden Hayfa-Beyrut-Trablus hattının sivil nakliyata açılması ve bu suretle bir yandan Türkiye-Mısır diğer taraftan Irak-Mısır arasında doğrudan kara münasebetlerinin tesis edilmesi, uluslararası alanda vagon mübadelesi ve aktarmasız tren seferleri gibi meseleler görüşülmüştür.<sup>188</sup> Görüşmeler sırasında, İkinci Dünya Savaşı sırasında sadece askeri ihtiyaçlar için kullanılan Hayfa-Beyrut-Trablus hattının

<sup>183</sup> "TTOK 1946 Yılı 2 inci Birleşim Tutanağı", *TTOK Belleteni*, S.49-50, Şubat-Mart 1946, s.4.

<sup>184</sup> "TTOK 1947 Yılı 5 inci İçtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.65, Haziran 1947, s.5.

<sup>185</sup> "TTOK 1946 yılı 6 ncı Birleşim Tutanağı", *TTOK Belleteni*, S.53, Haziran 1946, s.11.

<sup>186</sup> "Milletlerarası Semplon Konferansı'nın Kararları", *Akşam*, 21.7.1946, s.4.

<sup>187</sup> "TTOK 1946 Yılı 2 inci Birleşim Tutanağı", *TTOK Belleteni*, S.49-50, Şubat-Mart 1946, s.4.

<sup>188</sup> "TTOK 1947 Senesi 4 üncü Toplantısının Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.63-64, Nisan-Mayıs 1947, s.18.

Lübnan Hükümeti'ne ait kısmındaki kısıtlamaların kaldırılarak yolcu ve eşya nakline en kısa zamanda açılması konusunda mutabakat sağlanmıştır. Süveyş Kanal İdaresi'nin savaş yıllarında El Ferdan Köprüsü'nü kanal nakliyatını zorlaştırdığı gerekçesiyle kaldırmak istemesi kabul görmemiş ve doğrudan tren nakliyatını sağlayan bu köprü'nün muhafaza edilmesi için gerekli tedbirlerin alınması yönünde karar verilmiştir. Artan hava nakliyatı talepleri ile rekabet edebilmek üzere Toros ekspresine hiç olmazsa savaştan önceki hızının kazandırılması, hudutlarda pasaport ve gümrük işlemlerinin neden olduğu tren bekleme sürelerinin kısaltılması, ortak çalışmalarda verimin artırılması için Mısır ve Filistin Demiryolları İdareleri'nin "Milletlerarası Demir Yollar Birliği"ne katılması, Toros treni güzergâhındaki demir yolları idareleri tarafından alınacak yolcu ve eşya ücretlerinin tespit edilmesi gibi kararlar alınmıştır.<sup>189</sup> Kongre kararları gereğince Hayfa ve Trablus arasındaki hat bakım ve onarım çalışmaları neticesinde seferlere açılmış, böylece Londra'dan kalkan uluslararası bir ekspres İstanbul yolu ile Kahire'ye kadar ulaşma imkânına kavuşmuştur.<sup>190</sup> 9-18 Ekim 1947 tarihinde İstanbul'da Yıldız Sarayı'nda toplanan "Ortaşark Demiryolları Birliği Konferansı", "Beynelmilel Şimendiferler/Demiryolları Kongresi", "Avrupa Ozer ve Aktarmasız Servisler Konferansı" ve "Milletlerarası Büyük Trenler Ticari Konferansı" ile beraber yürütülmüştür. Bu konferanslara Türkiye'nin ev sahipliğinde Almanya, Avusturya, Belçika, Bulgaristan, Danimarka, Finlandiya, Fransa, İngiltere, Yunanistan, Irak, İtalya, Lübnan, Lüksemburg, Norveç, Filistin, Hollanda, Polonya, İspanya, Portekiz, Romanya, İsveç, İsviçre, Suriye, Çekoslovakya, Yugoslavya ve Sovyet Rusya temsilcileri katılmış, tren tarifeleri ve aktarmasız servisler bu toplantıların ana konusunu teşkil etmiştir.<sup>191</sup> Kongrede Hayfa-Beyrut-Trablus hattının yolcu ve eşya trafiğine açılması ve bu hat vasıtasıyla İstanbul-Kahire arasında Nil ekspresinin seferlere başlaması meselesi görüşülmüş, netice itibarıyla Nil ekspresi ve bu vasıtayla Toros ekspresinin Kahire'ye kadar uzatılması konusu Filistin'deki siyasi karışıklıkların hâllinden sonraya bırakılmıştır. Nakliyattan doğacak hesapların tasfiyesi için Türkiye, Irak ve Suriye arasındaki muvakkat sözleşmelerle "takas bürosu" kurulmuş, Ortadoğu demiryolları üzerinde yataklı vagonlar işletilmesi, yük trenleri seferlerinin ve demiryolları edevatının mübadelesi şartlarının Filistin-Mısır ve Lübnan Hükümetleri'nin Avrupa Demiryolu Birliklerine katılmalarına kadar mevcut muvakkat sözleşmelerin hükümlerine tabi olması ve Ortadoğu demiryolları arasında aktarmasız "mesajeri" (özel taşınabilir mal) paketlerinin nakliyatının

<sup>189</sup> Hüsnü Sadık Durukal, "Kahire Şimendifer Konferansı", *TOK Belleteni*, S.65, Haziran 1947, s.18-19.

<sup>190</sup> "TOK 1947 Senesi 4 üncü Toplantısının Zaptı", a.g.d., s.18.

<sup>191</sup> "TOK 1947 Yılı 12 nci İctimamın Zaptı", *TOK Belleteni*, S.69, Ekim 1947, s.9.

Haydarpaşa'dan Halep'e ve Bağdat'a kadar DDYİ adına Yataklı Vagonlar Şirketi'nin yük vagonları ile yapılması kararlaştırılmıştır. Yine toplantı kararlarına göre Süveyş Kanalı üzerinde El Kantara mevkiindeki El Ferdan şimendifer köprüsünün satın alınması işi, İngiltere ve Mısır Hükümetleri arasındaki görüşmelerin neticesine göre şekillendirilecekti. Suriye, Filistin ve Ürdün Hükümetleri ortak sınırındaki El Hamam köprüsü sabotaj neticesinde tahrip olduğundan kesilen demir yolu ulaşımı Filistin Demiryolları İdaresi tarafından askıya alınmak istense de Hicaz Demiryolları Müdürlüğü'nün Suriye Hükümeti'nden aldığı destekle köprü'nün tamir edilmesi ve ulaşımına tekrar başlaması yönünde talepte bulunduğu görülmüştür.<sup>192</sup> Milletlerarası Demiryolları Konferansı'nın aldığı bu önemli kararların uygulanmasını takip etmek ve karşılaşılan sorunlara dair yeni kararlar almak üzere bir sonraki yıl 6-16 Kasım 1948'de Lehistan'ın Krakow şehrinde toplandıği görülmektedir.

Türkiye'yi temsilen TTOK üyesi Tokat milletvekili Nazım Poroy'un iştirak ettiği, 1947 yılı Nisan ayında Kahire'de düzenlenen "36'ncı Beynelmül Parlamentolar Kongresi"nde ise turizm ve pasaport meseleleri müzakere edilmiştir.<sup>193</sup> Turistik ve ticari amaçlı serbest dolaşımın milletlerarası ilişkiler ve milli ekonomiler açısından faydalarına vurguda bulunulan konferansta, 1946'daki "Birinci Beynelmül Turizm Kongresi"nde alınan kararlar gereğince seyrüseferlerin serbest olması için yapılan tavsiyelerin önemini temsilcilerin mensup oldukları Hükümetler nezdinde ısrarla ifade etmeleri kararlaştırılmıştır. Nitekim söz konusu kararları hayata geçiren İngiltere, Belçika, Hollanda ve Fransa Hükümetleri'nin uluslararası seyahat faaliyetlerini kolaylaştırmak konusunda kısa sürede ciddi ilerlemeler kaydettikleri anlaşılmaktadır.<sup>194</sup> 1948 yılı Eylül ayında ise Cenova'da İtalya ayanından Canepa'nın başkanlığında "Parlamentolar arası Seyahat Birliği" (Union Interparlementaire de Tourisme) adıyla faaliyete geçen kuruluş, düzenlediği toplantı neticesinde daimi bir büro kurmuş ve bir sonraki kongresine Türkiye'yi de davet etmiştir.<sup>195</sup>

Söz konusu dönemde belirli turizm türlerine yönelik uluslar arası toplantıların da düzenlendiği görülmektedir. 25 Ağustos-3 Eylül 1947

<sup>192</sup> Gelen misafirlerden İstanbul, Ankara ve Bursa'yı görmek isteyenlerin seyahatlerinde idari teşkilat ve ilgili belediyeler tarafından kolaylıklar sağlanmıştır (Hüsnü Sadık Durukal, "Ortaşark Demiryolları Birliği'nin İstanbul toplantısı ve Aldığı Kararlar", *TTOK Belleteni*, S.72, Ocak 1948, s.9-12).

<sup>193</sup> "TTOK 1947 Yılı 5 inci İçtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.65, Haziran 1947, s.4.

<sup>194</sup> "TTOK 1947 Yılı 6 ncı içtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.65, Haziran 1947, s.10.

<sup>195</sup> "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.8.

tarihinde Çekoslovakya’da içlerinde Türkiye’nin de yer aldığı 19 ülke temsilcisinin katılımıyla toplanan ve sağlık turizmini ele alan “Beynelmilel Kaplıcalar Kongresi/Marienbad Kaplıcalar Kongresi” bu etkinliklerden biri olmuştur. Bu kongrede kaplıca tedavisinin sosyal sigorta şartlarına dâhil edilmesi, kaplıca merkezlerinde bütün sene açık bulundurulacak hastaneler tesisi, kaplıcalara devam eden turistler için pasaport, vize ve döviz işlemlerinin kolaylaştırılması, 1947’de Peşte’de kurulan “Beynelmilel Kaplıcalar Federasyonu”nun ilgası ile yerine merkezi Prag’da olmak üzere yeni bir birliğin ve “Beynelmilel Kaplıca Enstitüsü”nün kurulması kararlaştırılmıştır.<sup>196</sup> Merkezi Londra’da olup, savaş yıllarında faaliyetlerini durduran “Milletlerarası Otelciler Birliği” (The Internationale Hotel Association)’nin de savaş sonrasında turizm faaliyetlerini canlandırmak ve yeni turizm hareketleri için konaklama faaliyetlerine ivme kazandırmak üzere gerekli tedbirleri almak amacıyla 1946’da bir toplantı düzenlediği görülmektedir. Bu toplantıya Türkiye’den Ticaret Bakanlığı’nın riyasetinde teşkil edilen bir heyet ile iştirak edilmiştir.<sup>197</sup> Söz konusu birliğe İstanbul’daki Cihan Palas Oteli ile Ankara Palas Oteli yetkilileri de üye olmuşlardı.<sup>198</sup> Birliğin resmi davetlerine rağmen 1947 ve 1948 yıllarındaki toplantılarına bütçe imkânsızlıkları nedeniyle Türkiye’den resmi bir katılımın olmadığı anlaşılmaktadır.<sup>199</sup>

Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Teşkilatı’na (UNESCO) bağlı “Dünya Müzeleri Beynelmilel Kongresi”ne 1946 yılı Kasım ayı itibariyle Türkiye adına TTOK temsilcilerinden Prof. Albert Gabriel katılmış ve bu kongrede; sergilerin teşhir ettikleri doküman ve materyalleri birbirlerinden ödünç almalarının teşviki, müzeler arasında müze eşyalarının, numunelerinin ve memurlarının uluslararası mübadeleleri, ücretsiz seyahatlerin teşviki, müzelerde görev alan memurları yetiştirmek üzere uluslararası bir sistemin kabulü üzerinde mutabık kalınmıştır.<sup>200</sup> 28 Haziran–3 Temmuz 1949 tarihinde Hamlin’in başkanlığında 28 ülkeden 130 delegenin iştirakiyle

<sup>196</sup> “TTOK 1947 Yılı 11 inci Müşterek İctimasının Zaptı, *TTOK Belleteni*, S.69, Ekim 1947, s.3; TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu”, a.g.d., s.6-7.

<sup>197</sup> “Londra’daki Otelciler Kongresi’ne Katılıyoruz”, *Ulus*, 15.8.1946, s.7; Söz konusu kuruluşun Türkiye’nin Londra Büyükelçiliği aracılığıyla gelen davet mektubuna, daha önce söz konusu kuruluşun düzenlediği iki uluslararası toplantıya katılmasına ve mesaisine rağmen TTOK tarafından katılım olmamıştır. TTOK öncelikle “Türkiye Turistik Oteller Birliği”nin kurulması ve bu münasebetle konu ile doğrudan ilgili olan söz konusu birliğin toplantıya katılmasının daha uygun olacağı yönündeki görüşlerini BYUM’ye bildirmiştir (“TTOK 1946 Senesi 8 inci İctimamının Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.55-56, Ağustos-Eylül, s.4).

<sup>198</sup> “Otelciler Birliği’ne Biz de Katılacağız”, *Ulus*, 4.3.1947, s.2.

<sup>199</sup> TTOK 1948 Yılı 5 ve 6 ncı İctimamının Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.74, Mart 1948, s.8; “TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu”, a.g.d., s.8.

<sup>200</sup> “TTOK 1946 Yılı 14’üncü İctimamının Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.59, Aralık 1946, s.11.

Paris'te toplanan “Birinci ICOM Milletlerarası Müzeler Konferansı”na ise Türkiye’yi temsilen Paris Büyükelçiliği Milli Eğitim Ataşesi Reşat Nuri Güntekin katılmış, toplantıda ırk ayrımcılığı taassubuyla mücadele etmek amacıyla müzelerin insanların birbirlerini daha iyi anlamalarını sağlama vazifelerine işlerlik kazandırılmaya çalışılmıştır. Müzelerde halka gösterilmesi uygun görülmeyen eserlerden bilim insanlarının ve sanatkarların yararlanmalarını temin etmek, nebatata ait dokümanların sergilenmesi ve milletlerarası mübadelesi için her ülkenin merkezinde bu dala ait teşkilat yapılması, tabiat tarihi müzelerinin uluslararası işbirliği ile geliştirilmesi ve bu alandaki araştırmacıların müze çalışmalarının kolaylaştırılması, müzelerin sanayiye yardım ve faydaları hakkında geniş bir neşriyat hareketine girişilmesi, Fransız, İngiliz ve ABD müzelerindeki Alman koleksiyonlarının muhafazasının temini, müzelerdeki eserlerden mümkün olduğu kadar fazla insanın yararlanmasının sağlanması yönünde kararlar alınmıştır.<sup>201</sup> Türkiye'nin müzecilik çalışmaları konusunda uluslararası alandaki varlığını gösteren bu iki toplantı ülkedeki müzecilik çalışmaları için de yol ve yön gösterici bir etkiye sahip olmuştur.

Bu yıllarda, Türkiye'nin de iştirakiyle 1944 yılı Aralık ayında imzalanan “Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi” hükümleri çerçevesinde turizm faaliyetlerini kolaylaştırmak üzere bazı ülkelerle ikili anlaşmalar imzalanmıştır. Türkiye savaş sonrasında ABD, Birleşik Krallık, İsveç, Fransa ve Çekoslovakya ile yaptığı ikili hava yolu nakliyatı anlaşmalarıyla bu ülkelerle karşılıklı olmak koşuluyla transit ulaştırma ve teknik hizmetler konusunda işbirliği içine girmiş ve bu şekilde Avrupa üzerinden milletlerarası yolcu, yük ve posta taşıma faaliyetleri başlamıştır.<sup>202</sup> Örneğin ABD ile hava nakliyatına dair yapılan anlaşmaya göre ABD-Hindistan hattındaki seferler Türkiye üzerinden gerçekleşecek, sefer yapan uçaklar İstanbul ve Ankara'ya da uğrayacaktı.<sup>203</sup> 19 Mart 1947'de Türkiye ve Hollanda Hükümetleri arasında imzalanan hava nakliyatı anlaşmasına göre de Hollanda hava hatları aracılığıyla Avrupa'dan Hindistan'a doğru yapılan

<sup>201</sup>Reşat Nuri Güntekin, “Birinci ICOM Milletlerarası Müzeler Konferansı”, *TTOK Belleteni*, S.87, Nisan 1949, s.14-16.

<sup>202</sup> “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Amerika Birleşik Devletleri Arasında Hava Ulaştırma Hattına Dair Olan Anlaşmanın Onanması Hakkında Kanun”, *Resmi Gazete*, 18 Mayıs 1946, S.6310, Kanun No:4885, Kanun Tarihi:13/05/1946; “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Birleşik Krallık Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Hattına Dair Olan Anlaşmanın Onanması Hakkında Kanun”, *Resmi Gazete*, 18 Mayıs 1946, S.S.6310, Kanun No:4886, Kanun Tarihi:13/05/1946, *Resmi Gazete*, 18 Mayıs 1946, S.6310; “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İsveç Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Hattına Dair Olan Anlaşmanın Onanması Hakkında Kanun”, *Resmi Gazete*, 19 Eylül 1946, S.6412, Kanun No:4954, Kanun Tarihi:16/09/1946.

<sup>203</sup>“TTOK 1946 Yılı 3 üncü Birleşim Tutanağı”, *TTOK Belleteni*, Nisan 1946, S.51, s.4.

yolculuklarda uçaklar bir ara güzergâh olarak Ankara ve İstanbul'a da inecekti. Bu hattan İstanbul ile Ankara arasında kısa mesafeli yolculuk yapmak isteyenler yararlanamayacak, hat yalnızca uluslar arası yolculuklara açık olacaktı.<sup>204</sup> Bütün bu anlaşmalara göre Türkiye ile söz konusu ülkeler arasında hava nakliyatının ekonomik ve hızlı bir şekilde geliştirilmesi amaçlanmıştı. Bu anlaşmalara ek olarak 1947'de Türkiye ile Irak arasında imzalanan "Dostluk ve İyi Komşuluk Anlaşması" çerçevesinde turizm işleri de ele alınmış, buna göre taraf devletler ülkelerinde turizmi geliştirmek amacıyla ortak propaganda yapmak, turistlerin ve turistik eşyaların gümrük ve kontrol işlemleri kolaylaştırmak, turizm propaganda malzemesinin gümrük resminden istisnasını ve bunların dağıtımını temin etmek, ikamet ve seyahat kolaylıkları sağlamak konusunda mutabık kalmışlardır. Bu hususların dışında iki ülke arasında otel, pansiyon ve lokanta fiyatları üzerindeki denetimlerin artırılması, turist ve öğrenci seyahatlerinin düzenlenmesi, seyahat biletleri satış ve turistik propaganda bürolarının kurulması, iki ülke arasında serbest dolaşım sağlanması ve turizme dair milletlerarası yükümlülükleri yerine getirmek üzere ortak teşebbüslerde bulunulması kararlaştırılmıştır.<sup>205</sup>

##### 5. Fuarlar, Sergiler ve Sosyal Etkinlikler

İkinci Dünya Savaşı sonrasında ulusal ve uluslar arası boyutta fuar ve sergi faaliyetlerinin yanı sıra bilimsel, sanatsal ve sportif etkinliklerle iç ve dış turizm hareketliliğinin artırılması ve Türkiye'nin ülke ve dünya sahinde etkin bir şekilde tanıtımının yapılması amaçlanmıştır.

Savaşın dünya sahinde yarattığı olumsuz etkiler nedeniyle geçmiş Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar uzanan İzmir Fuarı 1944-46 yılları arasında milli mahiyette açılmış, 1947'den itibaren yerli ve yabancı müessese ve firmaların yoğun talebi ile tekrar milletler arası bir nitelik almıştır.<sup>206</sup> Eğlence faaliyetlerinin zenginliği ile de dikkat çeken fuara, Avrupa'nın çeşitli ülkelerinden olduğu gibi Mısır'dan ve Lübnan'dan gelen yoğun ziyaretçi akını da dikkat çekmiştir.<sup>207</sup> İzmir'de her sene gelenek hâlinde düzenlenen diğer bir etkinlik "Bergama kermesi" olmuştur. 1946'da onuncu

<sup>204</sup> "TTOK 1947 Senesi 4 üncü Toplantısının Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.63-64, Nisan-Mayıs 1947, s.19.

<sup>205</sup> "Türkiye ile Irak Arasında İmza Edilen Dostluk ve İyi Komşuluk Antlaşması ile Bu Antlaşmaya Ek Protokol ve Sözleşmelerin Onanması Hakkında Kanun", *Resmi Gazete*, 12 Eylül 1947, S.6705, Kanun No:5130, Kabul Tarihi:5/9/1947.

<sup>206</sup> "Fuarda Çok Rağbet Gören Pavyonlar", *Akşam*, 20.9.1945, s.4; "İzmir Fuarı'nda Göze Çarpan Yenilikler", *Akşam*, 24.8.1946, s.3; "İzmir Fuarı ve Temin Ettiği Faydalar", *Akşam*, 14.3.1947, s.6.

<sup>207</sup> "İzmir Fuarı", *Akşam*, 16.9.1948, s.4.

yılı münasebetiyle yoğun ziyaretçi talebine uğrayan bu etkinlik için İzmir, Bursa ve İstanbul'dan ek ulaştırma vasıtaları temin edilmiş,<sup>208</sup> devam eden yıllarda da milli oyunlar, tiyatro temsilieri, kıyafet baloları ve Kozak yaylalarında düzenlenen eğlenceler kermesin başlıca programını oluşturmuştur.<sup>209</sup> İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Dr. Lütfi Kırdar'ın çabaları neticesinde Harbiye'de teşkil edilen "Spor ve Sergi Sarayı" 1-31 Ekim 1949 tarihleri arasında "İstanbul Sergisi"ne ev sahipliği yapmış, şehre özgü bir yapı arz eden bu sergiyi 700.000 civarında kişi ziyaret etmiş ve bu münasebetle şehirde önemli bir turizm hareketliliği meydana gelmiştir. Etkinlik, devlet müesseselerinin propaganda sergileri, hususi firmalarının numulerinin teşhiri ve lunapark eğlenceleriyle ticari, turistik ve kültürel özellikleri bir arada barındırmıştır.<sup>210</sup>Bu dönemde Trakya Genel Müfettişliği tarafından sınır bölgesinde senenin belirli aylarında Türk-Bulgar ve Türk-Yunan fuarlarının açılması gündeme getirilmiş ve bu etkinliklere hizmet üzere Karaağaç'ta orta dereceli oteller ve pavyonlar yaptırılmıştır.<sup>211</sup>

Yurt içinde düzenlenen söz konusu fuar ve sergi faaliyetlerinin yanı sıra devlet tarafından yurt dışında da benzer nitelikteki turizm etkinliklerine iştirak edildiği görülmektedir. 1948'de açılan Uluslararası Marsilya Fuarı'na Türkiye ile Fransa arasındaki ticari ve turistik ilişkileri artırmak üzere iştirak edilmiştir. Sabık Turizm Müdürü Vedat Nedim Tör ile Ticaret Bakanlığı yetkililerinden Targan Çarıklı başkanlığındaki resmi heyetin hazırlıklarını yaptığı tanıtım pavyonunda Türkiye'den ihraç edilecek ürünler sergilenmiş ve pavyonda Türkiye'yi tanıtıcı dokümanların yer aldığı turizm kısmı da yer almıştır.<sup>212</sup> Pavyonun ön tarafında Türk kırmızısına boyanmış harflerle yazılan: "*Türkiye, asırlık bir dostluğun pavyonu*" ibaresi ziyaretçilerin memnuniyetine sebep olmuş, Marsilya basınında Türk pavyonu övgü dolu sözlerle anılmıştır.<sup>213</sup> Türkiye'nin belli başlı ihraç ürünlerinin sergilendiği 1949'daki Milano Sergisi'nde ise teşhir edilen ürün çeşidinin azlığına rağmen Türk pavyonu serginin dikkat çeken bir köşesinde yer almış, açılış

<sup>208</sup>"TTOK 1946 Yılı 2 inci Birleşim Tutanağı", *TTOK Belleteni*, Şubat-Mart 1946, S.49-50, s.9.

<sup>209</sup> "Bergama Kermesi", *Akşam*, 29.5.1948, s.2.

<sup>210</sup> "İstanbul Sergisi'nin Bilançosu", *Türk Ekonomisi*, S.79, Ankara, Ocak 1950, s.8.

<sup>211</sup>"TTOK 1946 Yılı 2 inci Birleşim Tutanağı", *TTOK Belleteni*, Şubat-Mart 1946, S.49-50, s.9.

<sup>212</sup> "Marsilya Fuarında Türk Pavyonu Hazırlanıyor", *Cumhuriyet*, 19.8.1948, s.4; "Marsilya Fuarında Türk Pavyonu", *Ulus*, 19.8.1948, s.4.

<sup>213</sup> Şevket Rado, "Marsilya Sergisi'nde, Vedat Nedim Tör Türk Pavyonu'nu Anlatıyor", *Akşam*, 3.10.1948, s.4; Şevket Rado, "Marsilya Sergisi'nde, En Çok Beğenilen Pavyon Türk Pavyonu Oldu", *Akşam*, 20.9.1948, s.3.

bu pavyonun önünde yapılmış ve İtalya Cumhurbaşkanı Türk pavyonu ile özel olarak ilgilenmiştir.<sup>214</sup>

Lizbon ve Monte Carlo'da 1946'da düzenlenen "Turistik Afiş Sergileri"ne TTOK tarafından iştirak edilmiştir.<sup>215</sup> Yine TTOK'dan temin edilen tanıtım materyalleriyle 1947'de ABD'de "Queen's College Türk Öğrenciler Birliği" tarafından fotoğraflarla Türkiye'yi gösteren ve tanıtan bir sergi açılmıştır.<sup>216</sup> 1949 yılı Mayıs ayında Paris'te açılan "Milletlerarası On Sekizinci Havacılık Sergisi"nde Türkiye de yer almış, sergi binasının birinci katında bulunan Türk köşesinde Türk Hava Kurumu fabrikasında imal edilmiş olan bir planör ile "okul", "turizm" ve "yolcu" uçakları maketleri teşhir edilmiştir.<sup>217</sup>

Bu dönemde ülkenin kültür ve turizm faaliyetlerine katkı sağlamak üzere İngiltere'de şehrin itibar gören mevkilerinden birinde satın alınan bir binada "Londra Türk Halkevi" açılmış, ancak idaresine yeterli tahsisat ayrılamaması ve idari zafiyetler nedeniyle bu kuruluş kısa bir zaman sonra etkinliğini yitirmiştir.<sup>218</sup>

Paris'te ve Brüksel'de 1948 yılı Ağustos ayında TTOK üyelerinden Prof. Albert Gabriel ile Prof. A. Müfit Mansel'in katılımıyla gerçekleşen "Byzantinologie ve Şarkiyat Kongreleri",<sup>219</sup> MEB ile İngiliz Kültür Heyeti'nin çalışmaları ve Türk ve İngiliz bestecilerin iştirakiyle Ankara'da 11-17 Nisan 1948 tarihinde düzenlenen "Türk-İngiliz Müzik Festivali"<sup>220</sup> ve yine bu dönemde MEB ve Beden Terbiyesi Umum Müdürlüğü'nün mesaisiyle Kayseri'de Erciyes Tekir Yaylası'nda açılan "Kayak Öğretim Merkezi"<sup>221</sup> savaş sonrasında Türkiye'de iç ve dış turizmi yakından ilgilendiren bilimsel, sanatsal ve sportif faaliyetler arasında yer almıştır.

## 6. Yayın Faaliyetleri

Savaşın akabinde Avrupa'dan veya ABD'den gelen turistlerin Türk elçilik ve konsolosluk memurlarından Türkiye hakkında yeterli malumat alamadıklarından şikâyet etiklerine sıklıkla rastlanmakta idi. Benzer şekilde

<sup>214</sup> Kemal Zeki Gençosman, "Kusurlarımızın Uzaktan Görünüşü", *Ulus*, 20.3.1949, s.3.

<sup>215</sup> TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu, a.g.d., s.7.

<sup>216</sup> TTOK 1947 Yılı 2'inci İctimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.62, Mart 1947, s.7.

<sup>217</sup> "Milletlerarası Havacılık Sergisinde Türk Köşesi", *Cumhuriyet*, 5.5.1949, s.3.

<sup>218</sup> Haluk Durukal, "Londra Halkevi", *Cumhuriyet*, 8.9.1948, s.1 ve 4.

<sup>219</sup> "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.8.

<sup>220</sup> "İngiliz-Türk Müzik Festivali", *TTOK Belleteni*, S.75, Nisan 1948, s.20; "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", *TTOK Belleteni*, S.87, Nisan 1949, s.8.

<sup>221</sup> "TTOK 1946 Yılı 2 inci Birleşim Tutanağı", *TTOK Belleteni*, Şubat-Mart 1946, S.49-50, s.9.



turizm işleri ilgili taşra memurlarının da yeterli donanıma sahip olmamaları, ülkenin turizm ve tanıtma propagandası bakımından zafiyet teşkil ediyordu.<sup>222</sup> Dahası Türkiye'ye gelen yabancıların ziyaret ettikleri ya da etmek istedikleri turistik yerler hakkında kendilerine bilgi verebilecek görevli ya da gönüllü bulmakta zorluk çektikleri, bu durumun ülkenin doğru bir şekilde tanınmasına engel teşkil ettiği anlaşılmaktadır. Bu nedenle çoğu zaman yabancı matbuatta Türkiye'deki ikamet ve seyahat şartları hakkında olumsuz intibalar uyandıran, yalan yanlış ve abartılı yazıların çıktığı görülebilmektedir. Yabancı ülkelerde Türkiye ve Türkler hakkında yayımlanan kitap ve makalelerde de Türkiye'yi bir Ortadoğu ülkesi gibi gösteren yanlış bilgilere tesadüf edilebilmekteydi. Başbakanlık, Dış İşleri Bakanlığı, İstanbul Valiliği ve Belediyesi ile TTOK yetkilileri tarafından ilgili kişi ve kurumlara imkânlar doğrultusunda söz konusu yanlış bilgilere ilişkin düzeltme mektupları gönderilmesine ve sorunların çözümü için çaba sarf edilmesine rağmen<sup>223</sup> bu konuda çok da başarı sağlanamamıştır.

Bu dönemde dünya turuna çıkan New York'taki Lexington Oteli'nin sahibi Charles Rochester'in Pan Amerikan uçağı ile Türkiye'ye indikten sonra Cumhuriyet gazetesi muhabirine verdiği beyanatta, Türkiye'nin her turist gelmesi icap eden bir ülke olduğuna temas etmesi kamuoyunda memnuniyet uyandırmıştır. Bununla birlikte ülkenin tanıtımı konusunda ciddi eksikliklerin bulunduğunu belirten Rochester, bu eksiklikleri gidermek üzere Amerika'daki büyük otellere afişler ve turistik kitaplar gönderilmesini tavsiye etmiştir.<sup>224</sup> Turistik yayın faaliyetlerinin yetersizliği konusunda bir serzeniş de Türkiye'nin tanıtımı konusunda yabancıların Türklere göre daha fazla gayret gösterdiğini iddia eden Alaettin Güneysu'dan gelmiştir. Yazar, İngiliz matbuatında Türkiye'nin güzelliklerine, idari teşkilatına ve kültürel faaliyetlerine değinen "The Asiatic Reiew" adlı dergiye atıfta bulunarak, bu tür yayımların İngiliz halkında Türkiye'yi ziyaret etme arzusu uyandırdığını dile getirmiş ve bundan dolayı modern Türkiye'yi ve Türk insanını dünyaya geniş çaplı olarak tanıtacak neşriyata ihtiyaç duyulduğunu belirtmiştir.<sup>225</sup> Bu dönemde Refik Halit Karay'ın da vurguladığı üzere İstanbul gibi turistik bir şehirde bile yabancı turistlerin seyahatlerini kolaylaştıracak, onları yönlendirecek güncel ve pratik bir İstanbul haritası ile rehberinin bulunmaması, tanıtıcı yayınlar konusundaki ciddi eksikliklere işaret etmiştir.<sup>226</sup>

<sup>222</sup> TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu", a.g.d., s.6.

<sup>223</sup> TTOK 1948 Yılı 3 üncü Müşterek İçtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.73, Şubat 1948, s.7; TTOK 1948 yılının 5 ve 6 ncı İçtimamının Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.74, Mart 1948, s.4.

<sup>224</sup> "Amerikalı Bir Otelcinin Bizi Görüşü", Cumhuriyet, 18.2.1947, s.3.

<sup>225</sup> Alâeddin Güneysu, "Türkiye'yi Tanıtanlar", *TTOK Belleteni*, S.57, Ekim 1946, s.26.

<sup>226</sup> "İstanbul Şehri Haritası", *TTOK Belleteni*, S.53, Haziran 1946, s.19.

Bunların yanı sıra ülke tanıtımına yönelik yayın faaliyetleri kapsamında olumlu gelişmeler de görülmüştür. 1946'da İstanbul merkezli olarak basın çalışmalarına ve turizm propaganda faaliyetlerine hizmet etmek üzere France-Presse Ajansı Mümessili André Clot'un başkanlığında "Yabancı Basın Türkiye Muhabirleri Cemiyeti" kurulmuştur.<sup>227</sup> Bahsi geçen dönemde Sovyet tehdidine karşı Türkiye ile ABD arasında cereyan eden yakın ilişkiler turizmi de kapsayacak şekilde basında sıklıkla yer almaya başlamış,<sup>228</sup> bu çalışmalara katkı sağlamak üzere 1948 yılı başlarında New York'ta "Türk Haberler Bürosu" açılmıştır.<sup>229</sup>

Savaş sonrasındaki yıllarda Hükümet'ten aldığı desteğe rağmen TTOK'nın gerek kurum belletenini yayımlamak gerekse Türkiye'yi tanıtan broşür, prospektüs, afiş gibi tanıtım materyallerini basturmak konusunda maddi anlamda sıkıntıya düştüğü, buna karşılık Maliye Bakanlığı'nın maliyet fiyatına kâğıt temin etmek suretiyle kuruma destek vermeye devam ettiği görülmüştür. Bu şekilde Hariciye ve Ticaret Bakanlıklarına, BYUM'ye, Ticaret Odalarına veya TTOK'ya başvuran yabancılara Türkiye'yi tanıtıcı turizm malzemelerinin yanı sıra ülkedeki seyahat ve konaklama faaliyetlerine ilişkin bilgi verilmiştir.<sup>230</sup> Savaş sonrasında Avrupa'da açılan Prag, Paris, Lyon, Londra, Edinburgh, Milano, Venedik Fuarları'na afiş ve turistik malzeme gönderen TTOK,<sup>231</sup> Monako Prensligi'nde açılan afiş sergisine de Türkiye'yi tanıtan seçilmiş dört afişle katılım sağlamıştır.<sup>232</sup> Çekoslovakya'nın "Brno ve Olmov Ticaret ve Sanayi Odaları"nın düzenledikleri sergi için talep ettikleri Türkiye'nin ticaret, sanayi ve turizm faaliyetlerine ait afiş ve tanıtım materyalleri yetkililer tarafından karşılanmıştır.<sup>233</sup> Benzer şekilde 1947 yılı Ekim ayında Amerika'da tertip edilen "Cleveland Talebe Birliği Sergisi"ne TTOK tarafından Türkiye'yi tanıtan dokümanlar gönderilmiştir.<sup>234</sup>

<sup>227</sup> "TTOK 1946 yılı 11 inci İçtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.57, Ekim 1946, s.8.

<sup>228</sup> "Amerika Türk Davasını Sonuna Kadar Benimsemiş Sayılır", *Cumhuriyet*, 18.2.1947, s.1 ve 2.

<sup>229</sup> "TTOK 1948 Yılı 1 inci İçtimamın Zaptı, a.g.d., s.8; TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu", *TTOK Belleteni*, S.76, Mayıs 1948, s.6.

<sup>230</sup> "TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu", a.g.d., 5 ve 7.

<sup>231</sup> "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.8.

<sup>232</sup> "TTOK 1947 Yılı 5 inci İçtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.65, Haziran 1947, s.5.

<sup>233</sup> "Çekoslovakya'dan İstenen Reklam ve Afişler", *Cumhuriyet*, 27.11.1947, s.2.

<sup>234</sup> "TTOK 5 Kasım 1947'de Toplanan Müşterek İçtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.70, Kasım 1947, s.3.

## 7. Ağırlama Faaliyetleri

TTOK bu dönemde Türkiye'yi ziyarete gelen turistlere, Amerikan ve İngiliz parlamento üye ve heyetlerine, donanma mürettebatına ve yabancı ülkelere bazı neşriyat ve hediyelerle beraber belgesel nitelikte İstanbul'u resmeden broşürlerden, Türkiye'nin şehirlerarası otomobil yollarını gösteren "La Turquie en Auto" broşürlerinden ve İstanbul-Ankara yollarının güncel haritalarından Türkçe ve İngilizce lisanlarında onbinlerce bastırarak dağıtımını yapmıştır.<sup>235</sup> 1946 Nisanı'nda ABD donanması ile İstanbul'a gelen Cumhurbaşkanı M. Truman'ın şahsi temsilcisi S.E. Wedell, Oramiral Hewitt ve Akdeniz Filosu Komutanı Amiral Yardımcısı James'e, TTOK Reisi tarafından İstanbul şehri ile Türklerin Amerikalılarla tarihi münasebetleri hakkında bilgiler içeren notlar ve eserler hediye edilmiştir.<sup>236</sup> Bu dönemde 3.000 kadar Amerikalı denizci Türkiye'yi ziyaret etmiş, Türkiye ve Türk İnkılâbı hakkında fikir edinmeleri için BYUM tarafından hazırlatılan İngilizce broşürler yolculuğa çıkmalarından önce söz konusu askerlere dağıtılmıştır. Amerikalı subay ve erlerin bu ziyaretin ardından: "*Biz Türkleri büsbütün başka türlü sanıyorduk. Aldanmışız. Sizi hiç tanıyamıyorduk. Hâlbuki birçok bakımlardan biz Amerikalılara ne kadar benziyormuşsunuz.*" şeklinde görüş bildirmeleri dikkat çekmiştir.<sup>237</sup> Amerikan Missouri Zırhlısı'nın İstanbul'u ziyareti sırasında mürettebata Büyükelçilik vasıtasıyla Reşad Ekrem Koçu'nun tarihi eserlerinden 5.000 adet dağıtılmıştır.<sup>238</sup> 1946 yılı Kasım ayında Amerikan Akdeniz Filosu Kumandanı Amiral Beari ve Amiral Yardımcısı Perry'in kumandasında İzmir ve Marmaris limanlarına nezaket ve istirahat ziyaretlerine gelen Randolph, Fargo ve Ferry savaş gemilerinin zabıtlarına İzmir civarı ile ilgili turistik malzeme gönderilmiştir. Amerikan subaylarından 60 kişilik bir heyet Selçuk'ta Efes harabeleri ile Aydın'ın İsa Bey Camii'ni, İzmir Müze Müdürü'nün eşliğinde gezmişlerdir.<sup>239</sup> Aynı şekilde New York'taki Türk Haberler Bürosu Müdürü Ahmet Şükrü Esmer'in talebi üzerine Türkiye'ye seyahat etmek isteyen Amerikalılara verilmek üzere Türkiye'ye ait İngilizce broşürler gönderilmiştir.<sup>240</sup> Hıristiyanların 1949'daki mukaddes yıl ritüelleri münasebetiyle Hıristiyanlığın Anadolu'daki izleri hakkında bilgi veren TTOK yayımları, Papalık Murahhaslığı, muhabir kulüpleri ve acenteler

<sup>235</sup> "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.8; "TTOK 1947 Yılı 5 inci İhtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.65, Haziran 1947, s.5; TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu", a.g.d., s.6; "TTOK 1947 Yılı 5 inci İhtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.65, Haziran 1947, s.5.

<sup>236</sup> "TTOK 1946 Senesi 5 inci İhtimamın Zaptıdır", *TTOK Belleteni*, S.53, Haziran 1946, s.5.

<sup>237</sup> "Kendimizi Tanıtmak Lüzumu", *Cumhuriyet*, 11.4.1946, s.2.

<sup>238</sup> "TTOK 1946 yılı 11 inci İhtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.57, Ekim 1946, s.8.

<sup>239</sup> "TTOK 1946 Yılı 15'inci İhtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.60, Aralık 1946, s.3.

<sup>240</sup> TTOK 1948 Yılı 5 ve 6 ncı İhtimalarının Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.74, Mart 1948, s.4.

vasıtasıyla birçok ülkeye dağıtılmıştır.<sup>241</sup> Bu dönemde Türkiye’de bulunan Mısır, Suriye, Lübnan ve Macar spor ekiplerine, talebelerine ve izleyicilerine turistik materyal hediye edilmiştir.<sup>242</sup> İstanbul’da Yıldız Sarayı’nda 1947’de toplanan “Ortaşark Demiryolları Birliği Konferansı” ile Beynelmül Şimendiferler/Demiryolları Kongresi” üyelerine Ulaştırma Bakanlığı’nın talebi üzerine İstanbul ve Türkiye’ye dair güncel ve tarihi bilgiler içeren prospektüs, kitap ve afişler gönderilmiştir.<sup>243</sup> Antakya’da tanıtım faaliyetlerinde bulunan Tüccar George N. Karayusu’ya turistik malzeme gönderilmiş,<sup>244</sup> Vedat Nedim Tör ile Şevket Rado tarafından resimlerle zenginleştirilmiş tanıtıcı yazıları içeren Bursa broşürü de şehrin turistik tanıtımına hizmet eden neşriyat içinde yer almıştır.<sup>245</sup>

Bu dönemde Aziz Ogan’ın “Türk Müzeciliğinin 100’üncü Yıl Dönümü” münasebetiyle telif ettiği kitap ile TTOK Müdürü Said N. Duhani’nin “Beyoğlu’nun Sosyal Topografisi” ve Prof. Albert Gabriel’in “Boğaziçi Hisarları ve Yedikule” adlı eserleri, tarih ilmine olduğu kadar turizme de hizmet eden belgesel mahiyetteki eserler olmuştur.<sup>246</sup> İngiltere Büyükelçisi’nin refikası Lady Kelly’in Anadolu’da yaptığı seyahatlerini edebi bir dille anlattığı “Landscapes of Anatolia” adlı eseri de İngilizce ve Fransızca olarak neşredilmiştir.<sup>247</sup>

Başbakan Yardımcısı Mümtaz Ökmen, TBMM 1947 yılı BYUM Bütçe görüşmeleri sırasında: “Yapılan çalışmalar neticesinde BYUM’nin Türkiye radyolarının yabancı dillerdeki yayınlarıyla Türkiye’nin propagandasını yaptığını, fotoğraflar ve filmlerle milleti ve Cumhuriyetin feyizli eserlerini tanıttığını” belirterek, “bu film ve fotoğrafların birçok büyük ülkenin merkezinde olumlu tesirler yarattığına” temas etmiştir.<sup>248</sup> Nitekim bu

<sup>241</sup> “TTOK 26 ncı Mesai Yılı Raporu”, a.g.d., s.4.

<sup>242</sup> “TTOK 1946 yılı 11 inci İçtimamın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.57, Ekim 1946, s.8.

<sup>243</sup> “TTOK 1947 Yılı 11 inci Müşterek İçtimamın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.69, Ekim 1947, s.4.

<sup>244</sup> “TTOK 1947 Yılı 5 inci İçtimamın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.65, Haziran 1947, s.5.

<sup>245</sup> “Bursa’yi Öğrenmek İsterseniz”, *Cumhuriyet*, 23.3.1949, s.2; Bu dönemde ülkenin tanıtımında önemli rol oynayan tanıtım kartpostallarında eski fotoğrafların basımının yapılması bir eleştiri konusu olmuştur. BYUM’nin bünyesinde bulunan Türkiye’nin güzelliklerine ait fotoğrafların kullanılması, yetkililere bir tavsiye olarak basın aracılığıyla duyurulmuştur (“Kartpostal”, *TTOK Belleteni*, S.91, Ağustos 1949, s.6); Vefa Birsen’in bu dönemde başarılı Arjantin örneğinden hareketle Türkiye’yi yabancılara tanıtmak için posta pullarının önemli bir vasıta olduğunu belirtmesi de dikkat çekicidir (Vefa Birsen, “Türkiye’yi Ecnobilere Tanıtmak için Güzel Bir Vasıta: Posta Pulu”, *TTOK Belleteni*, S.83, Aralık 1948, ss.18).

<sup>246</sup> “TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu”, a.g.d., s.6.

<sup>247</sup> “Memleketimiz Hakkında Güzel Bir Eser”, *TTOK Belleteni*, S.84, Ocak 1949, ss.19.

<sup>248</sup> “Mümtaz Ökmen’in Verdiği Cevaplar”, *Ulus*, 20.12.1946, s.1 ve 3.

dönemde BYUM Müdürü Nedim Veysel İlkin'in çalışmalarıyla Türkiye'yi tarihi, tabii ve kültürel özellikleri ile tanıtmaya ve propagandaya yönelik başta Arapça ve İngilizce olmak üzere çeşitli dillerde 23 film yapılmış, Adana, Tarsus, Maraş, Bolu ve İstanbul yolu çekimlerinin de bulunduğu bu filmlerden bir kısmı 1946'da Londra, Berlin, Washington, Roma, Kahire, Bağdat, Beyrut, Kalküta, Bükreş ve Kudüs'te gösterilmiştir.<sup>249</sup> Benzer şekilde 1947'de Türkiye'nin muhtelif bölgelerinin fotoğrafları ve filmleri çekilmiş, ülkede meydana gelen önemli olayların, kültürel çalışmaların ve törenlerin film çekimleri yapılmıştır. Bunların kopyaları yurt içinde halka gösterildiği gibi yabancı dillere de çevrilmiş, bir kısmı da ABD, İsviçre, Fransa, İngiltere gibi ülkelere gönderilmiştir.<sup>250</sup>

Bu yıllarda Laddy Kelly, Prof. Albert Gabriel, P. Burguière, Ullein-Révicky, Ernest Mamboury, Refik Halit Karay, Ahmet Emin Yalman ve Burhan Felek gibi birçok yerli ve yabancı yazar tarafından önde gelen basın organlarında ve dergilerde turizme dair özlü makaleler kaleme alınmış, bu durum idari mercilerde ve halk nezdinde turizm bilincinin yerleşmesine katkı sağlamıştır.<sup>251</sup> 1945 yılı sonlarında turizm, av, deniz, balık, otomobil, tayyare, binicilik sporu ve bahçe ziraatı meraklılarına yönelik olarak çıkan "Av ve Deniz" adlı mecmua ile 1949'da turizm ve seyahat vasıtaları mevzuatı hakkında halkı aydınlatmak ve yabancı turistlere de Türkiye lehinde propaganda yapmak amacı doğrultusunda yayına başlayan "Taşıt ve Turizm" adlı dergi, dönemin önemli süreli yayınları arasında yer almıştır.<sup>252</sup>

Tanıtım faaliyetleri kapsamında söz konusu dönemde yapılan yayım çalışmalarının yanı sıra ağırlama faaliyetlerine de değinmekte fayda vardır. Bu dönemde "İstanbul Belediyesi Turizm Şubesi" hazırladığı gezi programı sayesinde, aktarmalı uçakla İstanbul'a uğrayan ziyaretçilere, iki saat gibi kısa bir süre içinde şehrin görmeye değer belli başlı yerlerini gezdirilebilmiştir. Örneğin, 1948'de Hollanda uçağıyla Tahran'a seyahat eden 35 yolcu, bu program kapsamında İstanbul'da kısa bir süre içinde Yerebatan Sarayı, Sultan Ahmet ve Süleymaniye Camileri ile Kapalı Çarşı'yı gezme imkânı bulmuşlardır. İstanbul'a gelen Anzak heyeti<sup>253</sup> ve Cenova'dan "Ignazio Messina & Co. Vapur Acentesi"nin İtalyan bandıralı

<sup>249</sup> "Propaganda İşi", *Cumhuriyet*, 14.12.1946, s.2; "Vaşington'da Bir Haber Bürosu Kurulacak", *Vakit*, 9.12.1946, s.3.

<sup>250</sup> "Geçen Bir Yılda Basın ve Yayın Genel Müdürlüğü", *Ulus*, 28.10.1947, s.4.

<sup>251</sup> "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.8.

<sup>252</sup> Bu derginin idarecilerinin, turizme hizmet eden özgün konuları ele almaları ve ülke dışında da yayın yapmaları nedeniyle CHP'den abonelik talebiyle destek istedikleri görülmüştür (BCA, FK:490..1.0.0, Kutu No: 1351, DN:488, Sıra No:1, 6/8/1949).

<sup>253</sup> "Şehrimize Gelecek Seyyahlara Kolaylık", *Cumhuriyet*, 29.4.1948, s.2.

Pake adlı vapuru ile Türkiye ile Yunanistan'ı kapsayan seyahat programı kapsamında çoğu İtalyan olmakla birlikte içlerinde Belçikalı, Amerikalı ve Fransızların da bulunduğu 65 kadar turist de yine aynı şekilde İstanbul'un tarihi ve tabii yerlerini gezebilmişlerdir. Bu kısa süreli fakat kapsamlı gezi programı turistlerin memnuniyetine sebep olmuştur.<sup>254</sup> Bu yıllarda söz konusu şubenin şehri gezen üniversite öğrencilerine de yetkilileri aracılığıyla bilgi verdiği anlaşılmaktadır.<sup>255</sup>

Türkiye'ye gelen tanınmış turistler ise devlet ve TTOK yetkilileri tarafından mevcut imkânlar doğrultusunda ağırlanmışlar ve bu anlamda ülkenin turistik tanıtım ve propaganda faaliyetlerine katkı sağlamıştır.<sup>256</sup> TTOK Türk-Yunan Komitesi Başkanlığı görevini ifa etmekte olan Reşat Saffet Atabinen vasıtasıyla söz konusu komitenin eski başkanı Zarifi ile Atina Milletvekili N. Kraniotakis'in önyak olmasıyla 1946'da Türkiye'yi ziyarete gelen Yunanlı gazetecilerle temas kurulmuş ve bu ziyaretçilere Türkiye'ye ait turistik neşriyat hediye edilmiştir.<sup>257</sup> Türk Basın Birliği, içlerinde Yunanlıların ve İngilizlerin de bulunduğu birkaç grup yabancı gazeteciye eşleriyle Türkiye'ye davet etmiş, bu ziyaret ve gezi programı kapsamında misafirlere İstanbul, Ankara, Bursa ve İzmir şehirlerinde ağırlanmışlardır.<sup>258</sup> Türkiye'ye ziyarete gelen Yunanlı gazeteciler münasebetiyle Nadir Nadi, turizm sahasında Türkler ile Yunanlıların ortak çalışma içine girmelerinin iki ülke arasındaki ilişkilerin gelişmesine hizmet edeceğine işaret etmiştir.<sup>259</sup> Söz konusu dönem itibariyle dünya sathında tanınan birçok ismin de Türkiye'ye geldiği ve ağırlandığı görülmektedir. 1947 yılı başında Maverayı Ürdün Kralı Emir Abdullah'ın İstanbul'u ziyareti, belediye ve İstanbul'u Sevenler Derneği tarafından memnuniyetle karşılanmıştır.<sup>260</sup> İngiltere'deki British Council'in Umum Müdürü General Ronald Adams, doğu ülkelerine yaptığı seyahat sırasında Ankara ve İstanbul'u da ziyaret etmiş, yetkililerin nezaretindeki bu ziyaret kamuoyunda ilgi ile takip edilmiştir.<sup>261</sup> 1948'de İstanbul'a gelen Atina Deniz Ataşesinin babası General Sunderland ve refikası ile ABD'deki "MacFadden International Publications Şirketi"nin başkanı Bay ve Bayan Carroll Rheinström yetkililer tarafından karşılanmış ve bu misafirlere Türkiye'yi

<sup>254</sup> "Dün Şehrimize Gelen Turist Kafilesi", *Cumhuriyet*, 16.8.1948, s.1 ve 3.

<sup>255</sup> "Üniversitelilerin Şehir İçindeki Tetkik Gezileri", *Cumhuriyet*, 17.12.1948, s.2.

<sup>256</sup> TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu, a.g.d., s.7.

<sup>257</sup> "TTOK 1946 yılı 11 inci İçtimanının Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.57, Ekim 1946, s.8.

<sup>258</sup> "TTOK 1946 Senesi 7 inci İçtimanının Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.54, Temmuz 1946, s.3.

<sup>259</sup> Nadir Nadi, "Türk-Yunan Dostluğu", 18.9.1946, *Cumhuriyet*, s.1 ve 3.

<sup>260</sup> "TTOK 1947 Yılı 1 inci içtimanının Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.61, Şubat 1947, s.3.

<sup>261</sup> TTOK 1947 Yılı 2'inci İçtimanının Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.62, Mart 1947, s.7.

tanıtın neşriyat hediye edilmiştir.<sup>262</sup> Bu dönemde Mısır'ın genç hükümdarı Kral Faruk'un kız kardeşi Prenses Faize ile eşi eski Hassa Müşiri Rauf Paşa'nın oğlu olan Bülend Bey İstanbul'un ziyaretçileri olmuşlardır. Prenses Faize'nin İstanbul'un tabii güzelliklerine hayran olduğu yönündeki beyanı basına yansımış, bu münasebetle şehri Ortadoğu'nun önemli bir sayfiye şehri hâline getirmek konusu basında tekrar gündeme gelmiştir.<sup>263</sup> Yine bu dönemde İsveç Kızılhaç Reisi'nin Türkiye Kızılay Derneği'nin misafiri olarak geldiği İstanbul'da tarihi abideleri turist olarak gezmesi ve bu ziyaretten memnuniyetini dile getirmesi önemli turizm hadiseleri arasında almıştır.<sup>264</sup>

## 8. Tarihi Eserlerin Korunması ve Müzecilik Faaliyetleri

Savaş sonrasındaki yıllarda Türkiye'deki tarihi anıtların sayımının ve kaydının yapılması, bunların bakım ve onarımları, hususi ellerdeki anıt binaların kamulaştırma yoluyla sürekli koruma imkânına kavuşturulması gibi konular kamuoyunun gündeminde yer almıştır. Bu münasebetle Yüksek Mimar Ali Saim Ülgen: *“anıtların kurtarılmasının hem milletin milli davalarına ve bu topraklara bağlılığını ispat edeceğini hem de turizm yoluyla milli servetin artırılarak ülkeye döviz sağlanmasına hizmet edeceğini”* vurgulamıştır.<sup>265</sup> Burhan Felek de bu dönemde yaptığı Bursa seyahati sırasında Çelebi Mehmet, Osman ve Orhan Gazi Türbeleri'ni ziyaretlere kapalı, harap, mezbelelik ve türbedarsız bir hâlde bulunduğunu ifade ederek: *“cahil halkın vaktiyle türbeleri bir put gede yapmalarına ve türbedarların elinde oyuncak olmalarına meydan bırakmamak laik bir devletin vazifesi olsa da bu vazife ecdadımızın kabirlerini, türbeleri ihmal etmemize, mezbele hâline koymamıza ve çocuklarımıza ziyaretten alıkoymamıza sebep midir? Ecdadını ve ecdadının mefahirini unutan ve onlara hürmette kusur eden milletler için felah olmaz.”* şeklindeki eleştirileriyle MEB'nin konuya eğilmesini istemiştir.<sup>266</sup> Hilmi Ziya Ülken ise söz konusu dönem itibarıyla Osmanlı dönemine ait abidelerin tamir edilmeye başlanmasını memnuniyet verici bir gelişme olarak değerlendirmiş, ancak bu konuda ağır davranılması nedeniyle birçok abidenin yıkılma tehlikesi ile karşı karşıya kaldığını vurgulayarak: *“Abidelerin üstüne titremeyen bir*

<sup>262</sup> TTOK 1948 yılının 5 ve 6 ncı İctimalarının Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.74, Mart1948, s.4.

<sup>263</sup> “Prenses Faize'nin Beğendiği İstanbul”, *Cumhuriyet*, 15.7.1948, s.2.

<sup>264</sup> İsveç Kızılhaç Reisi Dün Gece Geldi”, *Cumhuriyet*, 26.4.1948, s.1 ve 3.

<sup>265</sup> Ali Saim Ülgen, “Yurdumuzdaki Anıtların Değeri”, *TTOK Belleteni*, S.57, Ekim 1946, s.16.

<sup>266</sup> Burhan Felek, “Bursa'da Bir Müşahede”, *TTOK Belleteni*, S.57, Ekim 1946, s.20.

*neslin günahını zaman affetmez.*"<sup>267</sup> diyerek durumun vahametini ifade etmiştir.

Ülkedeki tarihi eserlerin korunmasına yönelik çalışmalar kapsamında milletvekillerinden Mahmud Nedim Gündüzalp, Nazım Poroy, Ziya Karamursal, Yusuf Razi ile Tarihçi Efdaleddin Tekiner, Prof. Prost, Aziz Ogan ve Ali Sami Yen'in katılımıyla gerçekleştirilen 14 Mart 1946 tarihli toplantı neticesinde Hükümet ve belediyenin yetki dairesi içinde olan tarihi eserler ile külliyelerin tespit olunarak, tek bir otoriteye bağlanması ve bunların söz konusu otoritenin denetimi altında ciddi bir bakıma ve kontrole tabi tutulmaları yönünde karar alınmıştır. Türk Tarih Kurumu'nun 24 Kasım 1945 tarihli umumi toplantısında ise Hamid Zübeyir Koşay, Reşit Saffet Atabinen, Aziz Ogan ve Eftaleddin Tekiner abidelerin restorasyonu konusunda ilim dünyasının dikkatini çekmek üzere etkin bir cemiyet kurulmasını önermişler, bu öneri Milli Eğitim Bakanı tarafından tasvip edilmiş ve bu mesele etrafında TTOK'nın milletvekili üyelerinin Ankara'da ortak teşebbüse geçmeleri kararlaştırılmıştır.<sup>268</sup>

Bu dönemde MEB, bünyesindeki Müzeler Umum Müdürlüğü'nün çatısı altında bulunan "Müzeler", "Kazı ve Yayın" ve "Anıtlar Şubeleri"nin başlıca işgal alanı Rumeli'de ve Anadolu'da bulunan tarihi eserlerin ortaya çıkarılması, tamiri ve müzelenmesi faaliyetleri ile de uğraşmıştır. Abide onarımları konusunda kontrolü sağlamak üzere MEB tarafından İstanbul'daki "Eski Eserleri Koruma Encümeni" yetkilendirilmiştir.<sup>269</sup> Bu suretle söz konusu süreç içinde Fatih Sultan Mehmet dönemi eseri Çinili Köşk, Galata Mevlevihanesi, Kuyucu Murad Paşa Medresesi, Mahmud Paşa Türbesi, Fatih Türbesi ve Tabhane onarılmıştır.<sup>270</sup> Bakanlar Kurulu kararıyla 1946'da Galata Mevlevihanesi bakım ve onarım giderleri devlet bütçesinden karşılanmak ve müze olarak kullanılmak şartıyla MEB'ye tahsis edilmiştir.<sup>271</sup> Müzeler Umum Müdürü Hamit Zübeyir Koşay ile TBMM Bütçe Encümeni Reisi Mahmut Nedim Gündüzalp'in destekleriyle eski eserlerin onarımı için savaşın akabinde devlet bütçesinden ayrılan meblağ ile Edirne Arasta ve Ali Paşa Çarşıları, Bursa Türbeleri ve Muradiye Tarihî Evi, Ankara'da Mahmud Paşa Bedesteni, Topkapı Sarayı müştemilatından bir kısmı, İstanbul'da Mahmud Paşa, Hekimoğlu Ali Paşa ve Bâlâ Süleyman Ağa Türbeleri, Ayasofya Sıbyan Mektebi'nin onarımları yapılmıştır. Yine

<sup>267</sup> Hilmi Ziya Ülken, "Abidelerimiz", *TTOK Belleteni*, S.90, Temmuz 1949, s.6-7.

<sup>268</sup> TTOK 1946 Yılı 4 üncü Birleşim Tutanağı, *TTOK Belleteni*, 1946, s.9.

<sup>269</sup> TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu", a.g.d., s.6.

<sup>270</sup> "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.7.

<sup>271</sup> BCA, 18/11/1946, FK.30..18.1.2., YN.112.72.19; "TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Rapor", a.g.d., s.6-7.



bütçeden tahsis edilen paralarla Niğde'de Akmedrese, Tire'de Yahşi Bey Camii, Afyon'da Gedik Ahmet Paşa Medresesi ile diğer acil onarımlar gerçekleştirilmiştir.<sup>272</sup>

Eski dini abidelerin onarımında Vakıflar Umum Müdürlüğü'nün de önemli katkıları görülmüştür. Bu şekilde İstanbul'da Beylerbeyi, Fatih, Davut Paşa, Murat Paşa, Rumi Mehmet Paşa, Hızır Bey (Hacı Hatun), Hekimoğlu Atik Ali Paşa, Şebsefa Camileri ilk aşamada ele alınarak tamiri yapılan eserler arasında yer almıştır.<sup>273</sup> Edirne'de Selimiye, Afyon'da Gedik Ahmet Paşa, Amasya'da Yıldırım, Giresun'da Şebinkarahisar, Kastamonu'da Nasrullah Yakup Ağa, Sinop'ta Alâeddin, Manisa'da Muradiye, Balıkesir'de Zağnos Paşa, Gebze'de Çoban Mustafa Paşa, Amasya'da Yürgeç Paşa, Manisa'da Ulucami, Giresun'da Kal'a, Tokat'ta Ali Paşa Camileri, Rumeli tarafında Pertev Paşa, Tekirdağ'da Rüstem Paşa, Gazi Alibey Camileri ile İstanbul'da Süleymaniye, Sünbül Efendi, Hırka-i Şerif, Mesih Paşa Camileri de Vakıflar Umum Müdürlüğü'nün onarım faaliyetlerine girdiği eserler arasındadır. Gebze'de Malkoç Bey, Kandıra'da Akçakoca ve Karamürsel Türbeleri'nin tamirâtı için de tahsisat ayrılmıştır. Bu çalışmalara ek olarak hayırseverler tarafından Yedikule'de Hacı Evhad ile Marpuçcular'da Çelebioğlu Alâeddin Camileri ile Kasımpaşa Camii Sebili'nin bakım ve onarım çalışmaları yapılmış,<sup>274</sup> hususi girişimciler tarafından da Tophane Kasrı ve Kemankeş Kara Mustafa Paşa Mektebi tamir edilmiştir.<sup>275</sup>

Kurumun teşvikiyle Fatih Camii Külliyesi'nden Akdeniz ve Karadeniz Medreseleri ile cami bölümlerinin imarı belediye tarafından kabul edilmiştir. Bu çalışmalara ek olarak Rumeli Hisarı'nın muhafazası sağlanmış, Fatih Sultan Mehmet dönemine ait mimari eserlerin ve tarihi alanların TTOK üyesi Nuri Ebussud tarafından cetvelleri oluşturulmuş ve bu bilgiler TTOK Belleteni'nde yayımlanmıştır.<sup>276</sup> TTOK'nın girişimleriyle Bursa'da Yeşil Türbe, Osman ve Orhan Gazi Türbeleri ile Muradiye'de Sultan Murat'ın doğduğu evin tamiri yapılmıştır. Kurumun bünyesinde faaliyet gösteren İstanbul'u Sevenler Grubu ise Türk abidelerini koruma hassasiyetiyle İstanbul'da tarihi eserlerin tamirine yardım etmiştir.<sup>277</sup> Bu grup, Vakıflar Umum Müdürlüğü'nden sembolik bir ücretle kiraladığı Kemankeş Mustafa haziresindeki mektebi tamire başlamış, buradaki bir kısım çeşmeleri

<sup>272</sup> TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Rapor, a.g.d., s.6.

<sup>273</sup> "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.7.

<sup>274</sup> TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Rapor, a.g.d., s.6-7.

<sup>275</sup> TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu", a.g.d., s.6.

<sup>276</sup> "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.7.

<sup>277</sup> TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu", TTOK Belleteni, S.76, Mayıs 1948, s.5-6, 9.

temizlettirmiş, tarihi ve tabii alanlar ve anıtlar üzerinde yaptırdığı tetkiklerin sonuçlarını ilgili makamlara bildirmiş ve bunlara zarar verenler hakkında adli mercilere şikâyetle bulunmuştur. Grubun önerileri doğrultusunda Vakıflar Umum Müdürlüğü Kasımpaşa Camii'ni, İstanbul Milli Emlak Müdürlüğü de Tophane Kasrı'nı tamir için bütçelerinden tahsisat ayırmışlardır. Bu dönemde İstanbul'u Sevenler Grubu ile ortak çalışma yapma konusunda mutabakat sağlayan "Adaları Güzelleştirme Cemiyeti" de<sup>278</sup> plajda inşası düşünülen küçük bir otel için beton büfe, mutfak ve müstahdem odası, iki vapur iskelesi inşa ettirmiş, Büyükkada ve Heybeliada sokakları ile parklarının ağaçlandırılması ve bakım çalışmaları, buralara elektrik ve su getirilmesi gibi turizm faaliyetlerine katkı sağlayacak çalışmalar yapmıştır.<sup>279</sup>

1944 yılı Aralık ayında kurulan "Konya Eski Eserleri Koruma Cemiyeti" iki sene içinde Selimiye ve Kapu Camileri'ni, Akşemseddin, Üç Kızlar ve Şeyh Aliman Türbeleri'ni, ayrıca halkın yardımları ile Selçuklu dönemi eserlerinden Sultan Zevle, Abdülâziz, Zenturi, Beyhekim Mescitleri'ni tamir ettirmiştir. Bu süreç içinde "İlgün Eski Eserleri Sevenler Derneği" tarafından Tarihi Lala Mustafa Paşa Camii'nin onarımı yapılmış, "Konya İmar Derneği"nin çalışmalarıyla da Alaeddin Tepesi turistik açıdan planlaması yapılacak ilk alanlar kapsamına dâhil etmiştir.<sup>280</sup>

Bu dönemde Anadolu toprakları dışında kalan Türk abidelerinin Çeçen ve Kırım Cumhuriyetleri sınırları içinde Ruslar, Balkanlar'da ise Osmanlı izlerini silmekle iftihar eden Dimitroff ve Tito gibi diktatörlerin talimatlarıyla sistematik bir şekilde tahrip edilmekte olduğu görülmüş, bunlara karşı ilgili ülkelerdeki Türk Büyükelçilikleri vasıtasıyla imkânlar dâhilinde tedbir alınmaya çalışılmıştır. Ayrıca Sofya'da müze olarak kullanılan ve savaş sırasında bombardıman nedeniyle tahrip olan Ulu Camii gibi eserlerin tamiri gerçekleştirilmiştir.<sup>281</sup> Türk abidelerinin tahribatı konusunda benzer bir endişenin müttefik kuvvetlerce Yunanistan'a resmen devredilen Rodos başta olmak üzere On İki Ada için de ortaya çıktığı anlaşılmaktadır.<sup>282</sup>

<sup>278</sup> TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Rapor, a.g.d., s.6-7.

<sup>279</sup> "Adaları Güzelleştirme Cemiyeti", *Akşam*, 20.10.1945, s.4; Adaları Güzelleştirme Cemiyeti'nin Faaliyeti", *Tanin*, 18.10.1945, s.3.

<sup>280</sup> "TTOK 1946 Yılı 2 inci Birleşim Tutanağı", *TTOK Belleteni*, Şubat-Mart 1946, S.49-50, s.9; "TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu", *TTOK Belleteni*, S.63-64, Nisan-Mayıs 1947, s.6.

<sup>281</sup> "TTOK 1946 Senesi 8 inci İçtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.55-56, Ağustos-Eylül 1946, s.5; "TTOK 1946 Senesi 9 uncu İçtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.57, Ekim 1946, s.4.

<sup>282</sup> TTOK 1948 yılının 5 ve 6 ncı İçtimamının Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.74, Mart 1948, s.3.

Savaş sonrasında İstanbul'da Topkapı Sarayı, Türk ve İslâm Eserleri Müzesi, Askeri Müze ile Yerebatan ve Binbirdirek Mahzenleri'nin tamir çalışmaları nedeniyle yabancılara verilen özel izinler dışında ziyaretlere kapalı oldukları,<sup>283</sup> bu yapıların ancak 1948 yılı Nisan ayı itibariyle tekrar ziyarete açılabilirdiği anlaşılmaktadır.<sup>284</sup> İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Dr. Lütfi Kırdar, 1945 yılı Kasım ayında Topkapı Sarayı Müzesi'nde yaptığı basın toplantısı münasebetiyle gazetecilere sarayı gezdirmiş ve ata yadigarı olan Topkapı Sarayı'nın MEB'nin desteğiyle yürütülen tamir ve tanzim çalışmaları hakkında bilgi vermiştir.<sup>285</sup> "Eski Eserleri Koruma Encümeni" ise bu süreç içinde Topkapı Sarayı'nın Fatih Sultan Mehmet dönemine ait kısımlarını tamir ettirmek suretiyle önemli bir hizmet ifa etmiştir.<sup>286</sup> Topkapı Sarayı Müzesi Müdürü Tahsin Öz, bu süreç içinde sarayın hazine, silah, çin porselenleri, gümüş, resim ve işleme dairelerinin tanzim edildiğini, bu sayede binlerce eşya satın alındığını, hatta bazı Türk sanat eserlerinin yabancı ülkelerden iadesinin sağlandığını dile getirerek, müzenin mimari açıdan olduğu kadar sanat eserleri, yazma eserler ve arşiv malzemesi yönünden de dünya müzelerini aşan bir görünüm arz ettiğini belirtmiştir.<sup>287</sup> İstanbul Arkeoloji Müzeleri de bu dönemde Türkiye'nin en büyük ilim müesseselerinden biri hâline gelmiş ve Avrupa'nın birinci sınıf müzeleri arasında yer edinmiştir. Müze, yayımladığı çeşitli lisanlardaki kataloglar, rehberler ve süreli yayınlar ile dikkat çekmiştir.<sup>288</sup>

Bu dönemde Hamit Zübeyir Koşay'ın teşebbüsleriyle: "*İstanbul dâhilinde mevcut tarihi ve mimari kıymeti haiz abideleri ve müştemilatını ve tevabiini koruma, onarma ve yaşatma*" amacıyla "Eski Eserleri Koruma ve Onarma Derneği" kurulmuştur.<sup>289</sup> Dernek büyük bankalardan aldığı nakdi yardımla Yüksek Mimar Saim Ülgen'in denetimi altında tamiri aciliyet arz eden yapılarla ilgilenmiştir.<sup>290</sup> 1946 yılı Nisan ayı itibariyle MEB'nin destek ve himayesi ile "Türkiye Anıtlarının Korunması ve Onarılmasına Yardım Derneği" kurulmuştur.<sup>291</sup> Milli Eğitim Bakanı Hasan Ali Yücel'in

<sup>283</sup> Muhlis Ete, "İstanbul ve Turizm", *TTOK Belleteni*, S.69, Ekim 1947, s.15-16.

<sup>284</sup> "Topkapı Müzesi'ni Ziyaret Günleri", *Akşam*, 29.5.1948, 3.

<sup>285</sup> "Topkapı Sarayı Yeni Baştan Tamir Gördü", *Ulus*, 14.11.1945, s.5; "Topkapı Sarayı", *Akşam*, 14.11.1945, s.2.

<sup>286</sup> "TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu", a.g.d., s.7.

<sup>287</sup> Tahsin Öz, "Topkapı Sarayı Müzesi", *TTOK Belleteni*, S.59, Aralık 1946, s.17.

<sup>288</sup> Aziz Ogan, "Türk Müzeciliğinin Yüzüncü Yıl Dönümü II", *TTOK Belleteni*, S.62, Mart 1947, s.21.

<sup>289</sup> "TTOK 1947 Yılı 2'inci İctimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.62, Mart 1947, s.6.

<sup>290</sup> "TTOK 1946 Yılı Faaliyetine Dair Raporu, S.63-64, *TTOK Belleteni*, Nisan-Mayıs 1947, s.6.

<sup>291</sup> "TTOK 1946 Senesi 8 inci İctimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.55-56, Ağustos-Eylül 1946, s.4.

başkanlığına, TBMM İkinci Başkanı ve Türk Tarih Kurumu Başkanı Şemsettin Günaltay'ın ikinci başkanlığına, Eski Eserler ve Müzeler Umum Müdürü Hamit Zübeyr Koşay'ın genel sekreterliğine seçildiği<sup>292</sup> derneğin amacı: “*Hangi devirden kalmış olursa olsun Milli Eğitim Bakanlığı'ndaki kütüğe geçmiş ve ya geçmeye değer görülmüş anıtlarının ömürlerinin uzatılmasına, onarılmasına, kazı ve ören yerlerinin düzenlenmesine, tarihi hatıralarla dolu yerlerin ve manzaraların korunmasına yardım etmek ve bu eserleri tanıtmaya ve sevdirmeye çalışmak.*” idi. Dernek kısıtlı mali imkânlarına rağmen ilk olarak Ankara'da Ahi Şerafettin ve Hacı Bayram Türbeleri ile İstanbul'da Amcazade Hüseyin Paşa Yalısı gibi üç önemli Türk anıtının bakım ve onarımını sağlamıştır.<sup>293</sup> Derneğin 1948'de İstanbul'da Divan yolunda bir şubesi açılmıştır.<sup>294</sup>

Bakanlar Kurulu kararı ile 1946 yılı itibariyle genel menfaatlere yararlı derneklerden sayılan İzmir merkezli “Ege Turizm Cemiyeti”nin<sup>295</sup> ele aldığı başlıca konular arasında ise Çeşme, İzmir ve Bergama'ya ulaşan yollar gibi bölgede önem arz eden turistik yolları iyi bir hâlde bulundurmak, turizm sanayisi teşvik kanunu taslağını hazırlayarak TBMM'ye sunmak ve bölge turizmi ile ilgili toplantılara iştirakle mevcut sorunların çözümü için uğraşmak yer almıştır.<sup>296</sup> Cemiyet faal bir yapı arz etmiştir. Marshall Yardım Planı İdaresi'nin Türkiye'ye gönderdiği turizm mütehassısı Charles White'a İzmir, Bergama ve Çeşme'deki tetkikleri sırasında cemiyet temsilcileri tarafından eşlik edilmiş, Türkiye'nin turistik cazibe ve kıymetleri bakımından önemi, İstanbul'un ve Batı Anadolu'nun bu konudaki üstünlükleri, turistik faaliyetlerin önünü tıkayan engeller ve bunların çözüm yöntemleri hakkında bilgi alışverişinde bulunulmuştur. White'ın Hükümet'e de sunduğu raporda bu bilgilerin dikkate alındığı görülmüştür.<sup>297</sup> Cemiyetin Denizli Şubesi'nin 1948'de “Pamukkale Günü” adıyla Hiyerapolis Tiyatrosu'nda düzenlediği programda ise tarih ve turizme dair konuşmalar, temsiller ve milli oyunlar yer almış ve bu etkinliğe 10 binden fazla vatandaş

<sup>292</sup> “Türkiye Anıtlarının Korunması ve Onarılmasına Yardım Derneği”, *Ulus*, 24.4.1946, s.4.

<sup>293</sup> Remzi Oğuz Arık, “Türkiye ve Anıtları”, *TTOK Belleteni*, S.81-82, Ekim-Kasım 1948, s.4 ve 6; “Anıtları Koruma Derneği Bir Tebliğ Çıkarı”, *Mimarlık*, 1947, S.1-2, s.30-31; “Anıtları Koruma Derneği”, *Mimarlık*, 1948, S.1, s.43; Ayrıca bkz.; “TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu”, a.g.d., s.6.

<sup>294</sup> “TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu”, a.g.d., s.8.

<sup>295</sup> “Merkezi İzmir'de Bulunan Ege Turizm Derneği'nin Genel Menfaatlere Yarar Derneklerden Sayılması Hakkında Karar”, *Resmî Gazete*, 16 Mayıs 1946, S.6308, Karar Sayısı: 3/4130

<sup>296</sup> Suad Yurdkoru, “Ege Turizm Cemiyeti”, *TTOK Belleteni*, S.89, Haziran 1949, s.11-12.

<sup>297</sup> Suad Yurdkoru, “Ege Turizm Cemiyeti 1949 Yılı Faaliyet Raporu”, *TTOK Belleteni*, S.93, Ekim 1949, s.17-20.

katılım sağlamıştır.<sup>298</sup> Ege Turizm Cemiyeti'nin faaliyetlerini desteklemek amacıyla bu dönemde turistik yerlerin imarı için girişimlerde bulunmak ve turistlere seyahat ve konaklama faaliyetlerinde kolaylık sağlamak üzere "Ege Turistik Anonim Şirketi" adıyla bir turizm şirketinin kurulmasının düşünüldüğü anlaşılmaktadır. Bunun için 18 Ocak 1946 tarihinde İzmir Ticaret Odası'nda Vali, Belediye reisi, banka müdürleri ve tüccarın katılımıyla yapılan toplantıda şirketin çalışma alanını ve esaslarını tespit ile kuruluş için gerekli sermayeyi temin etmek üzere 14 kişilik bir komitenin seçilerek göreve başladığı görülmektedir.<sup>299</sup>

### Sonuç

Türkiye, İkinci Dünya Savaşı'na fiili olarak girmemekle birlikte savaştan yakın bir şekilde etkilenen ülkeler arasında yer almıştır. Türkiye'de seyahat ve konaklama gibi belli başlı turistik faaliyetler savaş koşullarının yarattığı mecburi kısıtlamalar ve güvenlik tedbirleri nedeniyle durma noktasına gelmiştir.

Bütün dünyada yaşanan benzer olumsuz gelişmelere rağmen turizm gerek savaş nedeniyle sarsılan ülke ekonomilerinin canlandırılması gerekse savaşın insanlar üzerinde yarattığı psikolojik sıkıntıların atlatılması konusunda kullanılan başlıca vasıtalarından biri olmuştur. Bu durum Türkiye için de bir fırsat telakki edilmiş ve ülkedeki turizm altyapısını geliştirerek ülkeyi ziyaret eden turist sayısını artırmak üzere yetkililer ve ilgililer tarafından çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Ancak savaş sırasında savaşa her an girebilme ihtimali, savaştan sonra ise SSCB'nin tehditleri Türkiye'nin sürekli teyakkuz hâlinde bulunmasına yol açmış, bu durum da ülkedeki turizm çalışmalarının hızlı bir gelişim çizgisi izlemesini engellemiştir. Ülkede turizm çalışmalarını yönlendiren temel idari organ durumundaki BYUM bünyesinde turizme yönelik olarak gerçekleştirilen faaliyetler, söz konusu olumsuz gelişmelerin de etkisiyle basın ve yayın işlerinin gölgesinde kalmıştır. Savaş sırasında yıpranan yolların ve seyahat vasıtalarının bakım ve onarımı, işleyemez hâle gelen konaklama tesisleri, yeni yol ve tesislerin yapılması gereği, iktisadi buhran içindeki ülkede başka bir soruna işaret etmiştir. Pasaport, vize ve döviz işlemlerinde savaş sırasında uygulanan kısıtlamaların, savaşın ardından hemen kalkması mümkün olmamıştır. Ülke sahinde turizm eğitimi

<sup>298</sup> "Pamukkale Günü Gezisi", 18.3.1948, *Ulus*, s.3; Ege Turizm Cemiyeti Denizli Şubesi", *Ulus*, 18.9.1948, s.3.

<sup>299</sup> "Turizm Şirketi", *Cumhuriyet*, 19.1.1946, s.3; "İzmir'de Kurulacak Turizm Şirketi", *Ulus*, 19.1.1946, s.2; "Yeni Bir Turizm Şirketi Kuruluyor", *Ulus*, 13.2.1946, s.5; "Ege Turizm Cemiyeti Toplantısı", *Tanin*, 19.2.1946, s.7; "Ege'de Turizm Anonim Şirketi Kuruluyor", *Tanin*, 18.1.1946, s.2.

konusundaki yetersizlikler dikkat çekmiştir. Ayrıca Çevre düzenlemesi ve temizliği gibi sorunlar İstanbul ve Bursa gibi önde gelen turistik şehirlerin başlıca sorunları arasında yer almıştır.

Bütün bu sorunlara karşılık savaşa giren ülkelere göre savaştan daha az etkilenen Türkiye kısmen avantajlı bir duruma yükselmiştir. Savaşın yarattığı tahribattan ve yıkımdan korunan tarihi ve tabii değerleri ile söz konusu dönemde revaçta olan sağlık turizmi konusundaki elverişli yapısı ülkeye önemli fırsatlar yaratmıştır. Bu süreç içinde Başvekâlet'e bağlı BYUM merkezli idari çalışmalar, MEB, Maliye, Ticaret, Ulaştırma, Gümrük ve Tekel Bakanlıkları ile Vakıflar Genel Müdürlüğü tarafından desteklenmiştir. TBMM'de teşkil edilen "Turizm Grubu" da turizm çalışmalarına milletvekillerinin etkin bir şekilde katılımını sağlamıştır. Turizm konusunda ülkeyi çağdaş standartlara taşıyabilmek amacıyla BYUM ve devlet destekli TTOK uluslararası kuruluşların içinde yer alarak, bu kuruluşlarca alınan kararların ülke sathında uygulanmasına yönelik çalışmalara girişmişlerdir. Savaş sonrasındaki dönemde turizm altyapı çalışmalarını desteklemeye yönelik olarak Truman Doktrini ve Marshall Planı çerçevesinde ABD'den maddi destek sağlanmaya ve Amerikalı mütehasıslardan yararlanılmaya başlanmıştır. Buna ek olarak tarihi ve tabii değerlerin turizm açısından kıymetlendirilmesi, korunması ve müzecilik çalışmaları, yurt içinde ve yurt dışında gerçekleştirilen fuar ve sergi faaliyetleri de turizm faaliyetlerini teşvik edici çalışmalar içinde yer almıştır. Savaş sonrası dönemde kurulan yakın ilişkiler neticesinde başta ABD'den olmak üzere Avrupa'dan ve Ortadoğu'dan tanınmış misafirlerin ve gazetecilerin Türkiye'de ağırlanması, ülkenin tanıtım faaliyetlerine katkı sağlamıştır. TTOK ve benzer mahiyetteki gönüllü teşekküller, ülkedeki turizm çalışmaları içinde yer almışlar, turizm alanında faaliyet gösteren hususi şirketler de turistik tesislerin inşası ve işletilmesi konusunda ciddi girişimlerde bulunmuşlardır.

Bu çalışmalar etkilerini kısa zamanda göstermeye başlamış, savaş sonrasında savaş yıllarına göre turizm faaliyetlerinde ve ülkeye gelen turist sayısında kısmi bir artış görülmüştür. Buna rağmen söz konusu dönem itibarıyla Türkiye'nin turizm bakımından dünya ile rekabet edebilir duruma geldiğini söylemek mümkün görünmemektedir. Bu anlamda savaş sonrasındaki yılları, Türkiye'de turizm açısından esaslı adımların atılacağı 1950'li yıllar için bir hazırlık aşaması ve geçiş süreci olarak değerlendirmek mümkündür.

## KAYNAKLAR

### 1.Arşiv Belgeleri

Yararlandığımız Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'ndeki belgelere ait klasör, gömlek, belge, dosya, fon kodu, yer numaralarını içeren tam referans bilgileri metin içindeki ilgili yerlerde verildiği için burada ayrıca belirtilmemiştir.

### 2.Resmi Yayınlar

“Bilumum Hava Meydan Ve Limanları İle Bunlarla İlgili Bina Ve Tesislerin Bayındırlık Bakanlığınca Yapılması Hakkında Kanun”, *Resmi Gazete*, 15 Nisan 1949, S.7183, Kanun No:5367, Kabul Tarihi: 11/4/1949.

“Çırağan Sarayı'nın İstanbul Belediyesi'ne Devir Ve Temlik Hakkında Kanun”, *Resmi Gazete*, 21 Şubat 1946, S.6238, Kanun No: 4872, Kanun Tarihi: 15/2/1946.

“Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş Ve Görevleri Hakkında Kanun”, *Resmi Gazete*, 16 Şubat 1950, S.7434, Kanun No: 5539, Kabul Tarihi: 11.2.1950.

“Merkezi İzmir'de Bulunan Ege Turizm Derneği'nin Genel Menfaatlere Yarar Derneklerden Sayılması Hakkında Karar”, *Resmî Gazete*, 16 Mayıs 1946, S.6308, Karar Sayısı: 3/4130.

*TBMM Zc*, D.8, C.23, C.1, 33. Birleşim, 23.01.1950, S.274-282.

*TBMM Zc*, Dönem Vıı, Toplantı: 3, Birleşim 14, Oturum: 1, 19.12.1945, S.181-183, 190.

“Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İle Amerika Birleşik Devletleri Arasında Hava Ulaştırılmalarına Dair Olan Anlaşmanın Onanması Hakkında Kanun”, *Resmi Gazete*, 18 Mayıs 1946, S.6310, Kanun No:4885, Kanun Tarihi:13/05/1946.

“Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İle Birleşik Krallık Hükümeti Arasında Hava Ulaştırılmalarına Dair Olan Anlaşmanın Onanması Hakkında Kanun”, *Resmi Gazete*, 18 Mayıs 1946, S.6310, Kanun No:4886, Kanun Tarihi:13/05/1946.

“Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İle İsveç Hükümeti Arasında Hava Ulaştırılmalarına Dair Olan Anlaşmanın Onanması Hakkında Kanun”, *Resmi Gazete*, 19 Eylül 1946, S.6412, Kanun No:4954, Kanun Tarihi:16/09/1946.

“Türkiye İle Irak Arasında İmza Edilen Dostluk Ve İyi Komşuluk Antlaşması İle Bu Antlaşmaya Ek Protokol Ve Sözleşmelerin Onanması Hakkında Kanun”, *Resmi Gazete*, 12 Eylül 1947, S.6705, Kanun No:5130, Kabul Tarihi:5/9/1947.

“Yol İşleri İçin Benzinden Alınacak Vergi Hakkında Kanun”, *Resmi Gazete*, 18 Şubat 1949, S.7135, Kanun No:5336, Kabul Tarihi: 14/02/1949.

### 3.Gazeteler

“Adaları Güzelleştirme Cemiyeti'nin Faaliyeti”, *Tanin*, 18.10.1945, S.3.

- “Adaları Güzelleştirme Cemiyeti”, *Akşam*, 20.10.1945, S.4.
- Adil, Fikret, “Çırağan Sarayı Ve İstanbul’un İmarı Meselesi”, *Tanin*, 3.1.1946, S.4.
- “Amerika, Fransa’ya Seyyah Göndermek İçin Dokuz Milyon Dolar Harcıyor”, *Akşam*, 10.10.1948, S.3.
- “Amerika Türk Davasını Sonuna Kadar Benimsemiş Sayılır”, *Cumhuriyet*, 18.2.1947, S.1 Ve 2.
- “Amerika Yollar Müdür Muavini Yurduna Dönüyor”, *Cumhuriyet*, 28 Nisan 1948, S.4.
- “Amerikalı Bir Otelcinin Bizi Görüşü”, *Cumhuriyet*, 18.2.1947, S.3.
- “Amerikan Yardımı”, *Cumhuriyet*, 21 Nisan 1946, S.1-3.
- Atay, Falih Rıfki, “Dış Havayolları Açılırken”, *Ulus*, 13 Şubat 1947.
- \_\_\_\_\_, “Milli Kalkınmayı Hızlandırma”, *Ulus*, 25.3.1947, S.6.
- “Basın Ve Yayın Müdürlüğü’nün Çalışmaları”, *Vakit*, 29.10.1947, S.8.
- “Basın Ve Yayın”, *Ulus*, 29.10.1945, S.4.
- “Bergama Kermesi”, *Akşam*, 29.5.1948, S.2.
- Berksan, Nazım, “Yol Programı Ve Finansmanı”, *Ulus*, 8.12.1948, S.4.
- “Bir Otelcilik Okulu Açmalıyız”, *Cumhuriyet*, 25.9.1946, S.2.
- “Bursa’yı Öğrenmek İsterseniz”, *Cumhuriyet*, 23.3.1949, S.2.
- “Chp Programı Tasarısı”, *Ulus*, 19 Ekim 1947, S.5.
- “Çekoslovakya’dan İstenen Reklam Ve Afişler”, *Cumhuriyet*, 27.11.1947, S.2.
- “Çırağan, Taksim Ve Florya Otelleri”, *Akşam*, 9.1.1946.
- “Çırağan Sarayı Yerinde Bir Otel Yapılacak”, *Akşam*, 11.10.1945, S.1.
- Çoruh, Salâhattin, “Garsonluk Ve Otelcilik Okulları Açılmalı”, *Vakit*, 17.5.1947, S.2.
- Dav’er, Abidin, “Sürat Asrındayız Sürat İsteriz!”, *Cumhuriyet*, 11.7.1946, S.2.
- Durukal, Haluk, “Londra Halkevi”, *Cumhuriyet*, 8.9.1948, S.1 Ve 4.
- Durukal, Hüsnü Sadık, “Milletlerarası Toplantıların Turizm Ve Propaganda Bakımından Ehemmiyeti”, *Akşam*, 2.11.1948, S.4.
- \_\_\_\_\_, “Turizm Konuları: Otel Meselesi”, *Akşam*, 1.3.1948, s.3.
- “Dün Şehrimize Gelen Turist Kafilesi”, *Cumhuriyet*, 16.8.1948, s.1 ve 3.
- “Dünya Turizm Konferansı’nda”, *Ulus*, 3.10.1946, s.3.
- “Ege Bölgesinde Turizm Çalışmaları”, *Tanin*, 19.9.1945, s.2.



- “Ege Turizm Cemiyeti Denizli Şubesi”, *Ulus*, 18.9.1948, s.3.
- “Ege Turizm Cemiyeti Toplantısı”, *Tanin*, 19.2.1946, s.7.
- “Ege’de Turizm Anonim Şirketi Kuruluyor”, *Tanin*, 18.1.1946, s.2.
- Felek, Burhan, “Milletlerarası Saray-Otel”, *Cumhuriyet*, 17.12.1945, S.3.
- \_\_\_\_\_, “Yalova’nın Derdleri”, *Cumhuriyet*, 9.10.1948, s.3.
- \_\_\_\_\_, “Bir Daha Kovulmazlar!”, *Cumhuriyet*, 2.3.1946, s.2.
- “Fuarda Çok Rağbet Gören Pavyonlar”, *Akşam*, 20.9.1945, s.4.
- “Garson Kursu”, *Akşam*, 1.8.1948, s.3.
- “Geçen Bir Yılda Basın ve Yayın Genel Müdürlüğü”, *Ulus*, 28.10.1947, s.4.
- Gençosman, Kemal Zeki, “Kusurlarımızın Uzaktan Görünüşü”, *Ulus*, 20.3.1949, S.3.
- Gökçe, “İzmir’de Turizm Cemiyeti Genişlerken ‘Mim’ Konacak Noktalar”, *Tanin*, 21.2.1946, S.2
- “Hatay İl Daimi Encümeninden”, *Cumhuriyet*, 1.3.1946, s.4.
- “Hava Yollarımız”, *Cumhuriyet*, 9 Şubat 1946, s.1.
- Hâzım Atıf Kuyucak, “Turizm Nedir?”, *Ulus*, 21.03.1945, s.2 ve 5.
- “Hükümetin Beyannamesi”, *Cumhuriyet*, 2 Eylül 1946.
- “Hükümetin Beyannamesi”, *Ulus*, 15 Ağustos 1946, s.4.
- “İstanbul’a Gelecek Mısırlılar”, *Cumhuriyet*, 15.3.1949, s.2.
- “İstanbul-Londra Hava Seferleri”, *Cumhuriyet*, 4 Eylül 1946, s.1.
- “İsveç İle Hava Seferleri İçin Anlaşma İmzaladık”, *Ulus*, 27 Haziran 1946, s.1.
- “İsveç Kızılhaç Reisi Dün Gece Geldi”, *Cumhuriyet*, 26.4.1948, s.1 ve 3.
- İtalya İçin Turizm”, *Cumhuriyet*, 4.6.1949, s.2.
- “İzmir Fuarı ve Temin Ettiği Faydalar”, *Akşam*, 14.3.1947, s.6.
- “İzmir Fuarı’nda Göze Çarpan Yenilikler”, *Akşam*, 24.8.1946, s.3.
- “İzmir Fuarı”, *Akşam*, 16.9.1948, s.4.
- “İzmir Valisi Şehrimize Geldi”, *Cumhuriyet*, 11.12.1945, s.1 ve 3.
- “İzmir’de Kurulacak Turizm Şirketi”, *Ulus*, 19.1.1946, s.2.
- “İzmir’de Turizm”, *Tanin*, 29.9.1945, s.7.
- “Kendimizi Tanıtmak Lüzumu”, *Cumhuriyet*, 11.4.1946, s.2.

- Karay, Refik Halit, "Otel-Lokanta-Gazino-Bar", *Akşam*, 30.6.1946, S.4.
- Kaytaz, Cemil, "Turizm İşinde Alınması Gerekli Olan Tedbirler", *Cumhuriyet*, 27.9.1946, S.4.
- "Londra-İstanbul-Bağdad Ekspresi Yeniden Tesis Edildi", *Cumhuriyet*, 13.12.1947, s.4.
- "Marsilya Fuarında Türk Pavyonu Hazırlanıyor", *Cumhuriyet*, 19.8.1948, s.4.
- "Marsilya Fuarında Türk Pavyonu", *Ulus*, 19.8.1948, s.4.
- "Mısır Hava Heyeti Dün Gitti", *Cumhuriyet*, .8.5.1949, s.2.
- "Mısır'dan Bugün Gelecek Heyet", *Cumhuriyet*, 29.4.1949, s.2.
- "Milletlerarası Havacılık Sergisinde Türk Köşesi", *Cumhuriyet*, 5.5.1949, s.3.
- "Milletlerarası Semplon Konferansı'nın Kararları", *Akşam*, 21.7.1946, s.4.
- "Milletlerarası Turizm Birliği'nin Sorduğu Sualler", *Akşam*, 8.10.1948, s.4.
- "Milletlerarası Turizm Teşkilatları Konferansı", *Cumhuriyet*, 28.6.1946, s.3.
- "Mümtaz Ökmen'in Verdiği Cevaplar", *Ulus*, 20.12.1946, s.1 ve 3.
- Nadir Nadi, "Türk-Yunan Dostluğu", 18.9.1946, *Cumhuriyet*, s.1 ve 3.
- OLUÇ, Mehmet, "Turizm Şirketleri Kurulurken", *Akşam*, 16.1.1946, s.6.
- "Otel Meselesi", *Akşam*, 29.4.1949, s.3.
- "Otel, Lokanta ve Gazinocular Birliği", *Cumhuriyet*, 5.3.1947, s.3.
- "Otelciler Birliği'ne Biz de Katılacağız", *Ulus*, 4.3.1947, s.2.
- "Pamukkale Günü Gezisi", 18.3.1948, *Ulus*, s.3.
- "Prenses Faize'nin Beğendiği İstanbul", *Cumhuriyet*, 15.7.1948, s.2.
- "Propaganda İş", *Cumhuriyet*, 14.12.1946, s.2.
- Rado, Şevket, "Bursa'da Birkaç Gün", *Akşam*, 2.5.1948, s.3.
- \_\_\_\_\_, "Marsilya Sergisi'nde, En Çok Beğenilen Paviyon Türk Paviyonu Oldu", *Akşam*, 20.9.1948, s.3-4.
- \_\_\_\_\_, "Seyyah Var, Otel Yok! Döviz Var, Alan Yok!", *Akşam*, 28.5.1949, s.2.
- \_\_\_\_\_, "Yalova Kaplıcaları", *Akşam*, 14.5.1947, s.4.
- "Seyyah Celbi İçin", *Cumhuriyet*, 13.2.1946, s.2.
- "Seyyah Otelleri", *Akşam*, 13.11.1945, s.3.
- "Seyyah Otelleri", *Akşam*, 2.6.1949, s.3.
- "Şehrimize Gelecek Seyyahlara Kolaylık", *Cumhuriyet*, 29.4.1948, s.2.

- TEKELİ, Esat, "İktisadi ve Mali Durumumuza Bakış", *Vakit*, 20.10.1947, s.5 ve 8.
- "Topkapı Müzesi'ni Ziyaret Günleri", *Akşam*, 29.5.1948, 3.
- "Topkapı Sarayı Yeni Baştan Tamir Gördü", *Ulus*, 14.11.1945, s.5.
- "Topkapı Sarayı", *Akşam*, 14.11.1945, s.2.
- "Turistik Kurumlar Şirketi", *Cumhuriyet*, 6.1.1946, s.2.
- "Turistlere Çıkardığımız Müşkülât", *Cumhuriyet*, 14.1.1949, s.1 ve 3.
- "Turizm Bakımından İhtiyaçlarımızı Komisyona Bildirdik", *Ulus*, 13.11.1948, s.2.
- "Turizm Faaliyetimize Dair Bir Turistin Acı Tenkidleri", *Cumhuriyet*, 12.10.1948, s.1 ve 4.
- "Turizm Şirketi", *Cumhuriyet*, 19.1.1946, s.3.
- "Türk Uçaklarıyla Ankara-Atina Seferi Başlıyor", *Ulus*, 13 Şubat 1947, s.1.
- "Türkiye Anıtlarının Korunması ve Onarılmasına Yardım Derneği", *Ulus*, 24.4.1946, s.4.
- "Üniversitelilerin Şehir İçindeki Tetkik Gezileri", *Cumhuriyet*, 17.12.1948, s.2.
- VÂ-NÛ, "Avrupa'ya Seyahat ve Türkiye'de Otelcilik", *Akşam*, 7.8.1947, s.3.
- \_\_\_\_\_, "Çırağan Sarayı Seyyahlara Hazırlanırken...", *Akşam*, 21.12.1945, s.3.
- \_\_\_\_\_, "Turizm Bir Turizm İnkılâbını da İcap Ettirir", *Akşam*, 19.12.1945, s.3.
- "Vaşington'da Bir Haber Bürosu Kurulacak", *Vakit*, 9.12.1946, s.3.
- "Yeni Bir Turizm Şirketi Kuruluyor", *Ulus*, 13.2.1946, s.5.
- "Yeni Hatlar", *Cumhuriyet*, 8 Nisan 1946, s.1.
- "Yol ve Otel Davası", *Akşam*, 25.7.1948, s.2.
- "Yurdumuzda Yapılacak 10 Yeni Havaalanı", *Cumhuriyet*, 25 Kasım 1947, s.1.
- 4.Telif-Tetkik Eserler, Makaleler ve Zabıtlar**
- "Anıtları Koruma Derneği", *Mimarlık*, 1948, S.1, Ss.43.
- Arık, Remzi Oğuz, "Türkiye ve Anıtları", *TTOK Belleteni*, S.81-82, Ekim-Kasım 1948, Ss.4 Ve 6. "Anıtları Koruma Derneği Bir Tebliğ Çıkardı", *Mimarlık*, 1947, S.1-2, Ss.30-31.
- As, Efdal, *Cumhuriyet Dönemi Ulaştırma Politikaları (1923-1960)*, AKDITYK Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2013.
- "Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Turizm Komitesi Kararları", *TTOK Belleteni*, S.91, Ağustos 1949, Ss.12-14.
- Baban, Cihan, "Bir Misafirin Tenkidi", *TTOK Belleteni*, S.80, Eylül 1948, ss.9-10.

- Bildik, Cemaleddin, “Seyrüsefer İşleri”, *TTOK Belleteni*, S.92, Eylül 1949, Ss.12-13.
- Birsen, Vefa, “Türkiye’yi Ecnebilere Tanıtmak İçin Güzel Bir Vasıta: Posta Pulu”, *TTOK Belleteni*, S.83, Aralık 1948, Ss.18.
- Çalıkoğlu, Ziya, “Turizmin Dayanaklarından Biri: Yol”, *Av Ve Deniz*, S.7, Nisan 1946, Ss.42-43.
- Çelebi, Kâmuran, “Dış Memleketlerle Kara, Deniz Ve Hava Bağlarımız”, *TTOK Belleteni*, S.49-50, Şubat-Mart 1946, Ss.26.
- Çırağan Sarayı’nın Bina ve Arsasıyla Birlikte İstanbul Belediyesi’ne Parasız Olarak Devri Hakkında Kanun Tasarısı Ve Bütçe Komisyonu Raporu, Başbakanlık Muamelet Genel Müdürlüğü Tetkik Müdürlüğü Sayı: 71-510 6/296, 29/1/1946.
- Çoruh, Selâhattin, *Türkiye’de Turizm*, Turizm Ve Tanıtma Bakanlığı, Ankara, 1965.
- Diker, Vecdi, *ABD Yol İşlerinde Yapılan Tetkikat Hakkında Rapor*, 20 Eylül 1945, Ss.45.
- Dünden Bugüne Türk Hava Yolları (1933-1983)*, Haz.: İlyas Albayrak, Cen Ajans, İstanbul, 1983.
- Durukal, Hüsni Sadık, “Harp Sonrası Turizm Hareketleri”, *TTOK Belleteni*, S.94-95, Kasım-Aralık 1949, Ss.3.
- \_\_\_\_\_, “Kahire Şimendüfer Konferansı”, *TTOK Belleteni*, S.65, Haziran 1947, Ss.18-19.
- \_\_\_\_\_, “Ortaşark Demiryolları Birliği’nin İstanbul Toplantısı ve Aldığı Kararlar”, *TTOK Belleteni*, S.72, Ocak 1948, Ss.9-12.
- Ergün, Süreyya, “Türkiye’de Turizm Endüstrisi”, *TTOK Belleteni*, S.57, Ekim 1946, Ss.16.
- Ete, Muhlis, “İstanbul Ve Turizm”, *TTOK Belleteni*, S.69, Ekim 1947, Ss.15-16.
- Evliyagil, Şevket, “Anadolu’da Lüks Otomobiller”, *TTOK Belleteni*, S.91, Ağustos 1949, Ss.5.
- Felek, Burhan, “Bursa’da Bir Müşahede”, *TTOK Belleteni*, S.57, Ekim 1946, Ss.20.
- “Galata’da Kemankeş Kara Mustafa Paşa Camii Avlusu’nda TTOK Arşivleri Ve Kitaplığı”, *TTOK Belleteni*, Mart 1949, S.86, Ss.3-6.
- Gülersoy Ve Diğerleri, *Ulusa Adanan Bir Cumhuriyet Anıtı Türkiye Turing Ve Otomobil Kurumu/1923*, Editör: Ali Y. Baltacıoğlu, Türkiye Turing Ve Otomobil Kurumu, Ankara 2009.
- Güneysu, Alâeddin, “Türkiye’yi Tanıtanlar”, *TTOK Belleteni*, S.57, Ekim 1946, Ss.26.

- Güntekin, Reşat Nuri, "Birinci ICOM Milletlerarası Müzeler Konferansı", *TTOK Belleteni*, S.87, Nisan 1949, Ss.14-16.
- Hilts, *Türkiye'nin Yol Durumu (ABD Devlet Yolları İdaresi Heyeti Başkanı H.E. Hilts Tarafından Hazırlanan ve Bayındırlık Bakanı'na Sunulan Rapor)*, Ankara, Şubat 1948.
- "İngiliz-Türk Müzik Festivali", *TTOK Belleteni*, S.75, Nisan 1948, Ss.20.
- "İstanbul Sergisi'nin Bilançosu", *Türk Ekonomisi*, S.79, Ankara, Ocak 1950, Ss.8.
- "İstanbul Şehri Haritası", *TTOK Belleteni*, S.53, Haziran 1946, Ss.19.
- Karayolları Tarihi*, Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara, 2007.
- Karay, Refik Halid, "Hava Yolu Ve İstanbul", *TTOK Belleteni*, S.70, Kasım 1947, Ss.15.
- \_\_\_\_\_, "Otel ve Ev", *TTOK Belleteni*, S.49-50, S.51, Nisan 1946, Ss.24.
- "Kartpostal", *TTOK Belleteni*, S.91, Ağustos 1949, Ss.6.
- Koçak, Şükrü, "Ulaştırma Politikamız", *İktisadi Yürüyüş*, c.9, S.198, 16 Nisan 1948, Ss.2.
- "Memleketimiz Hakkında Güzel Bir Eser", *TTOK Belleteni*, S.84, Ocak 1949, Ss.19.
- Ogan, Aziz, "Türk Müzeciliğinin Yüzüncü Yıl Dönümü II", *TTOK Belleteni*, S.62, Mart 1947, Ss.21.
- Öz, Tahsin, "Topkapı Sarayı Müzesi", *TTOK Belleteni*, S.59, Aralık 1946, Ss.17.
- Poroy, Nazım, "Gene Turizm", *TTOK Belleteni*, S.94-95, Kasım-Aralık 1949, Ss.4-5.
- Rado, Şevket, "Turizme İnanmıyoruz!", *TTOK Belleteni*, S.91, Ağustos 1949, Ss.5.
- Talu, Ercümen Ekrem, "Yalova Bir Turist Şehri Hâlini Alıyor", *TTOK Belleteni*, S.65, Haziran 1947, Ss.19-20.
- "Thornburg'un Gözüyle Türkiye", *TTOK Belleteni*, S.91, Ağustos 1949, ss.3-5.
- "TTOK 1948 yılı 1 inci İçtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.72, Ocak 1948, ss.3.
- "TTOK 1945 Senesi Raporu", *TTOK Belleteni*, S.52, Mayıs 1946, ss.3.
- "TTOK 1946 Senesi 5 inci İçtimamın Zaptıdır", *TTOK Belleteni*, S.53, Haziran 1946, ss.5.
- "TTOK 1946 Senesi 7 nci İçtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.54, Temmuz 1946, ss.3.
- "TTOK 1946 Senesi 8 inci İçtimamın Zaptı", *TTOK Belleteni*, S.55-56, Ağustos-Eylül 1946, ss.3-5.

- “TTOK 1946 Senesi 9 uncu İitimainın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.57, Ekim 1946, ss.4-7.
- “TTOK 1946 Yılı 1 inci Birleşimi Tutanağı”, *TTOK Belleteni*, Ocak 1946, S.48, ss.15-17.
- “TTOK 1946 yılı 11 inci İitimainın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.57, Ekim 1946, ss.8.
- “TTOK 1946 Yılı 14’üncü İitimainın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.59, Aralık 1946, ss.5-11.
- “TTOK 1946 Yılı 15’inci İitimainın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.60, Aralık 1946, ss.3.
- “TTOK 1946 Yılı 2 inci Birleşim Tutanağı”, *TTOK Belleteni*, S.49-50, Şubat-Mart 1946, ss.4-12.
- “TTOK 1946 Yılı 3 üncü Birleşim Tutanağı”, *TTOK Belleteni*, Nisan 1946, S.51, ss.4-6.
- “TTOK 1946 Yılı 4 üncü Birleşim Tutanağı”, *TTOK Belleteni*, 1946, ss.9.
- “TTOK 1946 yılı 6 ncı Birleşim Tutanağı”, *TTOK Belleteni*, S.53, Haziran 1946, ss.5-11.
- “TTOK 1946 Yılı Faaliyet Raporu”, *TTOK Belleteni*, S.63-64, Nisan-Mayıs 1947, ss.3-8.
- “TTOK 1947 Senesi 15 inci İitimainın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.71, Aralık 1947, ss.7.
- “TTOK 1947 Senesi 3. Müşterek İitimainın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.63-64, Nisan-Mayıs 1947, ss.11.
- “TTOK 1947 Senesi 4 üncü Toplantısının Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.63-64, Nisan-Mayıs 1947, ss.2-19.
- “TTOK 1947 Yılı 1 inci İitimainın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.61, Şubat 1947, ss.3.
- “TTOK 1947 Yılı 10 uncu Müşterek İitimainın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.68, Eylül 1947, ss.3.
- “TTOK 1947 Yılı 11 inci Müşterek İitimainın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.69, Ekim 1947, ss.3-4.
- “TTOK 1947 Yılı 12 nci İitimainın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.69, Ekim 1947, ss.9.
- “TTOK 1947 Yılı 2 nci İitimainın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.62, Mart 1947, ss.6-7.
- “TTOK 1947 Yılı 5 inci İitimainın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.65, Haziran 1947, ss.4-5.
- “TTOK 1947 Yılı 6 ncı İitimainın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.65, Haziran 1947, ss.10.

- “TTOK 1947 Yılı 7 nci İhtimamın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.66, Temmuz 1947, ss.3.
- “TTOK 1948 Yılı 1 inci İhtimamın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.72, Ocak 1948, ss.8.
- “TTOK 1948 Yılı 3 üncü Müşterek İhtimamın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.73, Şubat 1948, ss.7.
- “TTOK 1948 Yılı 5 ve 6 ncı İhtimalarının Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.74, Mart 1948, ss.3-4.
- “TTOK 24 üncü Mesai Senesi Raporu”, *TTOK Belleteni*, S.76, Mayıs 1948, ss.4-9.
- “TTOK 25 inci Mesai Yılı Raporu”, *TTOK Belleteni*, S.87, Nisan 1949, ss.3-9.
- “TTOK 26 ncı Mesai Yılı Raporu”, *TTOK Belleteni*, S.99, Nisan 1950, ss.4-7.
- “TTOK 5 Kasım 1947'de Toplanan Müşterek İhtimamın Zaptı”, *TTOK Belleteni*, S.70, Kasım 1947, ss.3.
- “Uçak Seferleri”, *TTOK Belleteni*, S.53, Haziran 1946, ss.25.
- Uzman, Mazhar Osman, “Harpten Sonra Seyahat”, *TTOK Belleteni*, S.60, Ocak 1947, Ss.23.
- Ülgen, Ali Saim, “Yurdumuzdaki Anıtların Değeri”, *TTOK Belleteni*, S.57, Ekim 1946, Ss.16.
- Ülken, Hilmi Ziya, “Abidelerimiz”, *TTOK Belleteni*, S.90, Temmuz 1949, S.6-7
- Vâ-Nû, “Avrupa'ya Seyahat Ve Türkiye'de Otelcilik”, *TTOK Belleteni*, S.67, Ağustos 1947, Ss.19-20.
- Yıldırım, İsmail, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, AKDITYK Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2013.
- Yol Davamız, 9 Yılda 23.054 Km*, Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1948.
- “Yol Şebekemiz”, *Ttok Belleteni*, S.77-78, Haziran-Temmuz 1948, Ss.10.
- Yurdkoru, Suad, “Ege Turizm Cemiyeti 1949 Yılı Faaliyet Raporu”, *TTOK Belleteni*, S.93, Ekim 1949, s.17-20.
- \_\_\_\_\_, “Ege Turizm Cemiyeti”, *TTOK Belleteni*, S.89, Haziran 1949, Ss.8-12.

