

1925- 1950 DÖNEMİNDE TÜRK HAVACILIK ENDÜSTRİSİ ve İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI SONRASI KONJONKTÜRÜN TÜRK HAVACILIK ENDÜSTRİSİNE ETKİLERİ

Ersan BOCUTOĞLU¹
Mehmet DİNÇASLAN²

ÖZET

Bu çalışmanın amacı, 1925-1950 dönemi arasında Türk havacılık endüstrisinin genel durumunu ortaya koymak ve İkinci Dünya Savaşı sonrası oluşan uluslararası konjonktürün Türk havacılık endüstrisine etkilerini incelemektir. İkinci Dünya Savaşı sonrası oluşan uluslararası konjonktür; Truman Doktrini, Marshall Planı ve bu kapsamda Türkiye'ye gelen Thornburg, Hilts ve Barker gibi uzmanların raporları ile etkilerini Türkiye üzerinde hissettirmiştir. Söz konusu uluslararası konjonktür, doğrudan doğruya, Türkiye'nin izlemekte olduğu ithal ikameci sanayileşme politikasını hedef almış, Türkiye'de ağır sanayinin kurulmasını engellemeyi hedeflemiş ve bunda da başarılı olmuştur. Uluslararası konjonktürün Türk havacılık endüstrisi üzerindeki etkileri ise dolaylı bir etki olup, ithal ikameci sanayileşme politikası terk edilirken, bu politikanın önemli bir alt bileşeni olan havacılık endüstrisi de ortadan kaldırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Türk Havacılık Endüstrisi, İkinci Dünya Savaşı, Truman Doktrini, Marshall Planı, Hilts Raporu, Thornburg Raporu, Barker Raporu

TURKISH AVIATION INDUSTRY DURING 1925-1950 PERIOD and THE EFFECTS of POST - WORLD WAR II CONJUNCTURE on TURKISH AVIATION INDUSTRY

ABSTRACT

The aims of this paper are actually twofold: to overview general structure of Turkish aviation industry during (1925-1950) period and to analyze the effects of post-World War II conjuncture on the Turkish aviation industry. The international conjuncture dominating the World in the post-World War II era had worked through itself on Turkey via Truman Doctrine, Marshall Plan and the Hilts, Thornburg, Barker Reports prepared by the delegations that visited Turkey during that time. So-called international conjuncture had directly opposed to the Turkish industrialization policy depended on import substitution model and managed to prevent it. It can be concluded that the Turkish aviation industry as a sub-sector of import substitution industry was indirectly eliminated while the conjuncture had directly challenged the import substituted Turkish industrialization policy.

Keywords: Turkish Aviation Industry, Truman Doctrine, Marshall Plan, Hilts Report, Thornburg Report, Barker Report

¹ Prof. Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi, İktisat Bölümü, Ayrıntılı bilgi için: ersanbocutoglu.net
İletişim: ebocutoglu@ktu.edu.tr

² Arş. Gör., Karadeniz Teknik Üniversitesi, SBE, İktisat Anabilim Dalı, İletişim:
mehmetdincaslan@ktu.edu.tr

GİRİŞ

Trablusgarp Savaşı, I. Dünya Savaşı ve İstiklal Savaşı ile askeri teknolojilerin önemi ortaya çıkmış, bu amaçla, havacılıkla ilgili kurumsal altyapıyı oluşturma faaliyetlerine girişilmiş; ithalat, hibe, lisanslı üretim ve yerli üretim gibi politikalarla uçak endüstrisine ağırlık verilmiştir. Türk Hava Kurumu (THK), TOMTAŞ, Vecihi Hürkuş ile Nuri Demirağ'ın faaliyetleri, THK Etimesgut Uçak Fabrikası ve THK Gazi Uçak Motor Fabrikası bu faaliyetler arasında sayılabilir.

İkinci Dünya Savaşı öncesi ve savaş sırasında bu faaliyetleri gerçekleştiren Türkiye, savaş sonrasında yaşanan gelişmelerin etkisiyle elde ettiği kazanımlarını kaybetme durumuna düşmüştür. İkinci Dünya Savaşı öncesi dönemde dış ilişkilerde takip ettiği iki Bloğa eşit mesafeli, esnek, inisiyatif elinde tutan politikadan uzaklaşmak zorunda kalan Türkiye, bu hususta manevra kabiliyetini kaybetmiştir (Şahin, 2007: 98). Sovyet tehditlerinin de önemli etkileri sonucu Türkiye, Truman Doktrini ve Marshall Planı ile Batı Bloğuna yönelmiştir. Bu dönemde adı geçen planlar ve yardımlar kapsamında ABD'den gelen uzmanların direktifleri doğrultusunda, ağır sanayi hedefleri Türkiye'nin kalkınma planlarından çıkarılmış, Türkiye için tarım sektörünü önceleyen kalkınma politikası hedefleri belirlenmiştir. Bu bağlamda havacılık endüstrisinden de vazgeçildiği için, Türkiye'nin havacılıkta uzun mücadeleler sonucu elde ettiği birikim, İkinci Dünya Savaşı sonrası oluşan uluslararası konjonktürün önemli etkisi ve çeşitli iç sebeplerin de tetiklemesiyle yok olma aşamasına gelmiştir.

Bu makale, 1925-1950 döneminde Türk havacılık endüstrisinin gelişimini ana hatlarıyla ortaya koymayı, İkinci Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan konjonktürün Türk havacılık endüstrisine etkilerini değerlendirmeyi ve Türk havacılık endüstrisinin başarısızlığa uğramasında rol oynayan başlıca dış etkenleri ortaya koymayı amaç edinmektedir.

Bir kere daha vurgulanmalıdır ki makalede havacılık endüstrisi girişimlerinin sektöre uğramasında rol oynayan iç etkenler analiz dışı bırakılmış ve sadece uluslararası konjonktürün şekillendirdiği dış faktörlere odaklanılmıştır. Bu bağlamda Truman Doktrini, Marshall Planı ve bu kapsamda Türkiye'ye gelen uzmanların raporları ön plana alınmıştır.

Çalışma, zaman açısından 1925-1950 arası dönemle sınırlandırılmıştır. Böylece Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulduğu tarihten, İkinci Dünya Savaşı sonrası konjonktürde Türkiye'ye gelen uzmanların raporlarının son bulunduğu dönemin incelenmesi hedeflenmiştir.

Çalışma, giriş ve sonuç hariç, iki ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde; Türk havacılık endüstrisinin gelişimi başlığı altında Türkiye'de uçak sanayi alanında gerçekleştirilen özel ve kamu girişimlerine temas edilmekte; ikinci bölümde ise İkinci Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan konjonktürün Türk havacılık endüstrisi üzerindeki

doğrudan ve dolaylı etkileri üzerinde durulmakta, nihayet ulaşılan sonuçlar sonuç bölümünde özetlenmektedir.

1. 1925-1950 DÖNEMİNDE TÜRK HAVACILIK ENDÜSTRİSİNİN GENEL DURUMU

Osmanlı Devleti'nin özellikle 20. yüzyılın başlarında devlet öncülüğünde sanayileşme yönünde atılımları olmuş, ancak bu süreçte yapılan Trablusgarp, Balkan ve I. Dünya Savaşları bu atılımların önünde engeller oluşturmuştur. İstiklal Savaşı'nı kazanan Türkiye'nin kurucu kadroları da geçmişin muhasebesini yaparak asıl bağımsızlığın iktisadi alanda olması gerektiğinin farkına varmıştır. Nitekim Mustafa Kemal, siyasi ve askeri başarılar ne kadar büyük olursa olsun iktisadi zaferle taçlandırılmazsa bu başarıların sürekli olamayacağını ifade etmiştir (Türkiye İktisat Kongresi, 1981: 251).

Sanayileşme alanında Türkiye, 1925-1950 döneminde önemli ilerlemeler kaydetmiş olup, havacılık endüstrisi de bu alanda yer almaktadır. Havacılık endüstrisi, Türkiye'nin esasında uçağın kullanılmaya başladığı 1903 yılından beri ilgisini çekmektedir. Bu ilgiye paralel olarak Türkiye, gerek kamu ve özel sektör teşebbüsleri, gerekse de bağış ve hibe uçakları ile yabancı mühendislik bilgisinden istifade etme yolunda çeşitli yöntemleri uygulama alanına koymuştur. Aşağıda bu yöntemlerin uygulama alanına intikal ettiği girişimlere temas edilmektedir.

1.1. Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu - THK)

İstiklal Savaşı'nın kazanılmasından sonra Türkiye, her alanda olduğu gibi havacılık alanında da yeniden yapılanmaya gitmiş, bunun ilk meyvesi 16 Şubat 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti'nin (TTC) kurulması ile alınmıştır. Mustafa Kemal'in, "İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan devletler yarınlarından asla emin olamazlar" ifadesi bu cemiyetin açılışında kayıtlara geçmiştir (Güneşen, 2003: 16, 20).

TTC'nin ilk genel başkanlığına, Rize milletvekili Fuat Bey seçilmiştir. Atatürk döneminde altı büyük kongre yapılmış ve bu dönemler içerisinde Fuat Bey, genel başkanlık görevini sürdürmüştür. Fuat Bey, I. Büyük Kongre'de Türk Havacılığının meydana getirilmesi için yapılması gereken işleri; "pilot yetiştirmek için sivil bir okul açmak, bu yolla aerodinamik ve malzemeye ait muayeneleri yapabilecek, motorların arızalarından anlayacak, gerekirse planlarını hazırlayabilecek mühendisleri yetiştirmek, uçak yapımı için özel laboratuvar yapmak, askeri ve milli bir gözlem teşkilatı kurmak, halka gerekli şekilde havacılığı öğretmek ve tanıtmak maksadıyla gerekli yayın teşkilatını kurmak, Türk Hava Yollarını (THY) kurmak, Hava Spor Kulüplerini açmak" olarak sıralamıştır (Yüceer, 2004: 10-11).

TTC, 1935 yılında Türk Hava Kurumu (THK) adını almış ve aynı yıl içerisinde sivil havacılık okulu mahiyetinde olan Türkkuşu'nu kurmuştur (THK, 2014). Bu dönemde açılan kampanyalar sonucu halkın zekât, fitre ve sadakaları ile bazı hayırseverlerin bağışladığı paralarla satın alınan uçaklar Türk Hava Kuvvetleri'nin güçlenmesine önemli

katkıda bulunmuştur (Aydın, 2011: 52). THK, kuruluşunda belirtilen hedefleri 1950 yılına kadar geçen süreçte gerçekleştirmiştir.

1.2. Kayseri Uçak Fabrikası (TOMTAŞ)

TTC kurulduktan hemen sonra bir uçak fabrikası da kurulmak istenmiştir. Fakat Türkiye’de bu girişimin altından kalkacak yeterli sermaye ve teknik eleman eksikliği vardır. Buna karşın Birinci Dünya Savaşı’nı müteakip, mağlup Almanya’nın uçak ve harp sanayi Versailles Antlaşması (11 Kasım 1918) ile kısıtlanınca, Almanya içinde faaliyet gösteremeyen Alman firmaları, başka ülkelerde fabrikalar kurarak üretimlerine devam etme eğilimine girmişlerdir. Cumhuriyetin kuruluş yıllarında güçlü bir ordu ve hava kuvvetlerine ihtiyaç bulunmaktadır. Sermaye ve teknik eleman eksikliği nedeniyle, yabancı sermaye ile ortak bir girişim zorunluluk halini almıştır. Berlin Büyükelçisi Kemaleddin Sami Paşa da Alman makamlarıyla iki ülke arasındaki yakın ekonomik işbirliği fırsatlarını ele almış ve bu meyanda Junkers firması ile görüşmelere başlamıştır (Uçar, 2012: 75).

Alman Uçak üretiminde Junkers firması çok iddialı ve güven duyulan bir isimdir. 1925 yılında Atina’da da bir uçak fabrikasının açılmasının dengeleri bozabilme ihtimali nedeniyle de 1925 yılı yaz aylarında Türkiye ile Junkers firması arasındaki görüşmeler tamamlanmıştır. Firma ile yapılan anlaşmaya göre, sermaye tutarı yaklaşık 3,5 milyon TL (7 milyon Mark) olacak ve taraflar arasında eşit katılım sağlanacaktır (Yalçın, 2008: 73). Türk-Alman ortaklığı olan şirketin adının, Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) olması kararlaştırılmıştır. TOMTAŞ’ın resmi açılışı devlet töreniyle 6 Ekim 1926’da olmuştur (Yalçın, 2010). Fabrikanın her türlü teçhizatı ve personelinin bir kısmı Almanya’dan getirilmiş olup, personel ihtiyacı 5 mühendis, 120 Alman ve 240 Türk işçisi ile karşılanmıştır (Taşkesen, 2006: 75).

Fabrika bünyesinde patenti Junkers firmasına ait uçakların parça montajı ve bazı parçalarının üretimi yapılmıştır. Ancak faaliyetlerin başında Türk tarafında Almanlarla birlikte çalışacak yeterli teknik bilgiye sahip, mühendis ve teknisyen kadrosu mevcut olmadığından ortaklık anlaşmasından yeterince faydalanılamamıştır (Uçar, 2012: 82). TOMTAŞ’ın faaliyetleri ise uzun soluklu olamamıştır. Bunun nedenleri arasında, fabrikada çalışan Alman ve Türk işçileri arasındaki ücret farkı ve Junkers firmasının anlaşma gereği doğan yükümlülüklerini yerine getirmemesi vardır. Bu nedenle şirket, 28 Haziran 1928 yılında lağvedilmiştir (Güneşşen, 2003: 22). TOMTAŞ’ın tasfiye sürecinde, Junkers firması belirli bir bedel karşılığı haklarından feragat etmiş ve hisselerini TTC’ne devretmiştir. TOMTAŞ, Kayseri Uçak Fabrikası adı altında 1931’de Milli Müdafaa Vekâletine (MMV) bağlı olarak yeniden açılmıştır.

Junkers tecrübesinden sonra, uçak sanayiinde bu dönemde büyük gelişmeler gösteren ABD’deki Curtiss şirketi ile MMV arasında 1932’de Hawk ve Fledling tipi uçak yapılması konusunda anlaşma sağlanmıştır. Fabrikada 1936’da Alman Gotha 145 tipi, 1937’de Polonya PZL-23 tipi, 1939’da İngiliz Miles ve Magister tipi uçaklar üretilmiştir

(Yalçın, 2010). Kayseri Uçak Fabrikası'nda TOMTAŞ dönemi de dâhil olmak üzere 1926-1941 yılları arasında yedi ayrı tipte yaklaşık 212 adet uçak imal edilmiştir (Yavuz, 2013: 38). İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile birlikte, üretimden ziyade onarım ve bakım işleri ön plana çıkmıştır. Fabrika birçok değişim geçirdikten sonra günümüzde Kayseri Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı olarak faaliyetini sürdürmektedir. Pervaneli uçakların fabrika seviyesi bakım, onarım ve imalat işlemleri burada yürütülmektedir (Yalçın, 2010).

TOMTAŞ'ın faaliyetlerinden Türkiye'nin çeşitli kazanımları olmuştur. Bunlardan birisi de fabrikada çalışan yerli personelin eğitimidir. Bu konuda TOMTAŞ, Junkers firmasının Dessau'daki ana fabrikasına teknisyenler göndererek eğitim almalarını sağlamıştır. Zaman şartlarına göre, bu durum Türkiye için büyük kazanımdır (Uçar, 2012: 81).

1.3. Vecihi Hürkuş (1896-1969)

Atatürk döneminde havacılık alanında ilk sivil girişimci, I. Dünya Savaşı ve İstiklal Savaşı'nda görev alan Türk pilotu Vecihi Hürkuş'tur. Hürkuş, 25 Haziran 1926'da, Yunanlılardan kalan ve elde mevcut uçak aksamını bir araya getirerek ilk sivil uçağı üretilip, amatörce uçurmuştur (Dervişoğlu, 2010: 52). TTC'nin kurulmasında da rol alan Hürkuş, TOMTAŞ'ın test pilotluğunu da yapmıştır (Yavuz, 2013: 45).

Hürkuş, 21 Nisan 1932'de ilk Türk Sivil Havacılık Okulu'nu kurmuştur. İki kız olmak üzere 12 öğrenci kaydolduğu okulda 27 Eylül 1932'de eğitim ve öğretime başlanır. Okulun gayesi Türk gençliğini havacılığa alıştırmak, tayyareci kuşaklar yetiştirerek Türkiye Cumhuriyeti hava ordusunun yedek gücü olmaktır. Bu okulda, ilk Türk kadın pilotu Bedriye Gökmen de yetişmiştir. Vecihi Sivil Tayyare Okulu parasal sorunlardan ve yetiştirdiği öğrencilerin diplomalarına denklik verilememiş olmasından kapanmıştır (Hürkuş, 2008: 6,8).

Hürkuş 1933 yılında, Kadıköy'de kurduğu fabrikada kendi projesi ilk Türk spor-eğitim uçağı Vecihi-XIV, XV, XVI tipinde uçaklar imal etmiştir (Yavuz, 2013: 46).

Hürkuş, 29 Kasım 1954'de Hürkuş Hava Yolları'nı kurdu. Türk Hava Yolları'nın seferden kaldırdığı uçaklardan sekizini Ziraat Bankası kredisiyle satın aldı. Çeşitli güçlükler, kazalar ve sabotajların meydana gelmesi sebebiyle Hürkuş Hava Yolları'nın uçakları uçuştan men edilmiştir (Hürkuş, 2008: 9).

1.4. Nuri Demirağ (1886- 1957)

Atatürk döneminde havacılık alanındaki son bireysel girişimci Nuri Demirağ'dır. 1886 yılında Sivas'ın Divriği ilçesinde doğan Nuri Demirağ, Cumhuriyet'ten önce çeşitli memuriyetlerde bulunduktan sonra ticarete atılmış ve ilk işi sigara kâğıdı imalatı olmuştur. Cumhuriyet döneminde ise devletin demiryolu inşası ihalelerinde düşük fiyat önererek bu alanlardaki yabancı tekeli kırması ve sermaye birikiminin büyük kısmını bu süreçte gerçekleştirmiştir. Çimento fabrikası ihalesinde önerdiği düşük fiyatlar ile de bir

başka tekelin kırılmasına vesile olmuştur. Atatürk döneminde Keban Barajı ve Boğaz Köprüsü ile ilgili projeler üretmiş, fakat bunları hayata geçirememiştir. Demirağ, İnönü ve Menderes dönemlerinde ise daha çok siyasi düşünceleri ve projeleri ile gündeme gelmiştir. İnönü'nün Cumhurbaşkanı olduğu dönemde ise kendine ait uçak fabrikasının kapatılması sonucu Demirağ kalkınma ve sanayileşme davasını, kurmuş olduğu Milli Kalkınma Partisi (MKP) aracılığıyla sürdürmeye çalışmıştır. MKP, çok partili hayata geçişte ilk muhalefet partisi olmuş, ülkenin sosyo-ekonomik sorunlarına getirdiği çözüm önerileriyle de siyasi hayatta önemli bir işlevi yerine getirmiştir (Dinçaslan, 2012: 148-149).

Nuri Demirağ'ı Türkiye'nin sanayileşme sürecinde önemli kılan husus, hiç şüphesiz onun uçak sanayii girişimidir. THK'nun 1935 yılında, planör ve uçak imalatı için ihale açması üzerine, Demirağ da kendi imkânları ile Eskişehir'de iki kişilik uçak imal eden Mühendis Selahattin Alan ile ortak olarak bu ihaleye girmişler ve ihaleyi kazanmışlardır (Yıldız ve Kenaroğlu, 2011: 53).

İhaleyi kazanan Demirağ, THK'na taahhüdünü yerine getirmek üzere, 17 Eylül 1936'da etüt atölyesi, uçak fabrikası ve hava alanı inşaatı için harekete geçmiştir.

Uçak fabrikasında süratle başlatılan imalat çalışmaları sonunda, 12 adet Nu. D.36 tipi uçak kısa sürede teslimata hazır hale getirilmiştir. Buna karşılık THK, deneme sürüşünde bir uçağın kaza geçirmesi nedeniyle, uçakların sözleşmedeki nitelikleri taşımadığını ileri sürerek uçak alımından vazgeçmiştir. Nuri Demirağ'ın THK'na açtığı davada bilirkişiler, Demirağ'ın ürettiği Nu.D.36 uçaklarının sözleşmedeki şartlara sahip olduğu yönünde karar vermelerine rağmen, THK, kararında ısrar etmiştir.

Siparişlerin alımından vazgeçen devlet, Demirağ'a bu dönemde fabrikasını yaşatmak amacıyla Hava Kuvvetleri tarafından Lysander uçaklarının kanat, gövde ile bazı parçalarının onarım işlerini vermiştir ve siparişler 1942 yılına kadar devam etmiştir. Nuri Demirağ'ın uçak fabrikası, talep yetersizliği nedeniyle 1944 yılında devletçe istimlak edilmiştir (Taşkesen, 2006: 82).

Nuri Demirağ, bu gelişmelerden dolayı MMV'ni eleştirmiş, MMV'nin uçak endüstrisini körelttiğini ve şahsi teşebbüse karşı olduğunu ileri sürmüştür. MMV ise bu eleştirileri reddetmiştir (BCA, 1944a: 6085).

Nuri Demirağ, THK tarafından uçak siparişlerinden vazgeçilmesi üzerine bu uçaklarla Gök Okulu'nu kurmuştur. Gök Okulu'nda yetişen bir pilot olan Mehmet Kum; açıklamalarında, Atatürk'ün vefatından sonra işlerin biraz tersine döndüğünü ve THK'nun uçakları yetersiz bularak teslim almadığını vurgulamıştır. Kum, bu olaylara öğrencisi olduğu Gök Okulu'nda şahit olduğunu belirtmiştir. Kum, devletin bu uçakları reddinin teknik olmayan sebeplere dayandığını, yine de devletin, kabul etmediği uçaklarla Gök Okulu'nda yüzlerce gencin pilot olarak yetiştirilmesine rıza göstermesinin, en azından engel olmamasının da hatırlanması gereken bir husus olduğuna değinmiştir. (Yıldız ve Kenaroğlu, 2011: 53). 1944 yılında faaliyetlerine son verilen Gök Okulu ile ilgili

MMV'nin raporunda bu okulun Genelkurmay Başkanlığından izin alınmadan açıldığı da belirtilmektedir (BCA, 1944a: 6085).

Gök Okulu tecrübesinden sonra, 11 Ekim 1944 tarihinde ilk yerli yolcu uçağı olan ve motoru hariç bütün parçaları Demirağ'ın Beşiktaş'taki uçak fabrikasında imal edilen Nu. D.38 adlı uçak piyasa arz edilmiştir. İstanbul-Ankara arasını 1 saat 15 dakikaya indiren bu uçaklara (Şakir, 1947: 139), İspanya, İran ve Irak'tan da talepler olmuş ise de devletçe uçakların satışına izin verilmemiştir (Yalçın, 2009: 766).

Demirağ tecrübesi üzerinde ayrıntılı akademik çalışmaların yapılmasını gerektiren Lakatoscu bir bilimsel araştırma programı olarak araştırmacıların ve akademisyenlerin ilgisini beklemektedir.

1.5. THK Etimesgut Uçak Fabrikası

İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasından sonra Türkiye, başta Almanya'dan ve Doğu Avrupa ülkelerinden olmak üzere çok sayıda ilim adamını ülkeye kabul etmiştir. Bir kısım uçak mühendisi ve teknik eleman bu kapsamda Türkiye'ye gelmiş ve yaptıkları incelemeler sonucunda, Türkiye'de uçak üretilebileceğine karar vermişlerdir (Yalçın, 2008: 95-96).

Uzman heyetin aldığı kararlar doğrultusunda THK Etimesgut Uçak Fabrikası 1939 yılında kurulmuş ve 1941 yılında da faaliyete geçmiştir (Yavuz, 2013: 130). Başlangıçta 70 kişinin çalıştığı fabrika zamanla genişletilerek 113 mühendis ve teknisyenle 221 kişinin çalıştığı bir cesamete ulaşmıştır. İlk üretim, lisansı İngiltere'den satın alınan "Magister" okul tayyareleri ile başlamıştır. 1944'de 30 uçaklık ilk partinin üretimi tamamlanmıştır. 1944-1947 yılları arasında Etimesgut Uçak Fabrikası'nda pek çok farklı tip ve tasarımda uçak ve planör projesi hazırlanmıştır ve üretimi gerçekleştirilmiş (Yalçın, 2008: 95-97).

Bu dönemde THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nın ürettiği THK – 5 ambulans uçağı 1950 yılında Danimarka'ya ihraç edilmiştir (Yavuz, 2013: 187). Yine arşivlere göre bir başka gelişme THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nda üretilen mektep uçaklarına Fransa'nın da talip olmaya *niyetlenmesidir*. Buna göre; Fransız Kurtuluş Komitesi'nin Ankara'daki delegasyonun, Etimesgut Uçak Fabrikası'nda imal edilen mektep uçaklarından Yakın Doğu Fransız Hava Kuvvetleri için 100 adet kadar THK'na sipariş vermek arzusunda bulduklarını sözlü olarak ifade ettiği bildirilmiştir (BCA, 1944b: 64132M). Bu niyet bile tek başına, Türkiye'nin uçak sanayiinde ulaştığı seviyeyi göstermesi bakımından manidardır.

Yabancıların İkinci Dünya Savaşı sonunda Türkiye'den ayrılmaları, fabrikanın kapanma nedenleri arasında en önemli paya sahip bulunmaktadır. Bununla birlikte, Türkiye'den ayrılanların ülkelerine değil, Amerika'ya transfer edilmeleri ve uçak üretimine orada devam etmeleri manidar olan ikinci bir husustur. Türkiye'nin bu durumdan tesadüfen haberdar olduğu düşünülmektedir (Yalçın, 2008: 97). Uçak

üretiminde önemli başarılar sağlayan Etimesgut Uçak Fabrikası ve Uçak Motor Fabrikası 1952 yılında bir kanunla Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumuna (MKEK) devredilmiştir. MKEK'na devredilen Uçak Motor Fabrikası da 1954'te Traktör Fabrikası'na, Uçak Fabrikası 1968 yılında Tekstil Makineleri Fabrikası'na dönüştürülmüştür (Yavuz, 2013: 172, 187).

1.6. THK Gazi Uçak Motor Fabrikası

Polonya'nın Almanlar tarafından işgali üzerine Türkiye'ye iltica eden R.W.D. Tayyare Fabrikası mühendisleri 1940 yılında THK Başkanlığı'na müracaat ederek Türkiye'de bir havacılık sanayi kurmayı teklif etmişlerdir. Bu durum Başbakanlığa da arz edilmiştir. Polonyalı yetkililer tekliflerinde, 5 yıl içerisinde değişik tiplerde 810 adet uçak üretmeyi ve bunun 10 yıl içerisinde kendi desteklerine ihtiyaç kalmadan yapılabilecek duruma getirileceğini ve uçak motor fabrikasını kurmaya zemin hazırlayacaklarını taahhüt etmişlerdir. Fakat MMV bu girişime; Kayseri Uçak Fabrikası'nın bir sivil teşebbüse teslim edilemeyeceği, R.W.D. Fabrikasındaki Polonyalı yetkililerin kabiliyet eksikliği ve güven vermemesi gibi nedenlerden ötürü olumlu yanıt vermemiştir. Yine de THK, bu süreçte boş durmamış bu mühendislerden bir kısmını İngiltere ve Almanya'dan getirmiş, gelenlerden bir kısmı Etimesgut Uçak Fabrikası'nda çalışmış bir kısmı da Uçak Motor Fabrikası kurma çalışmalarında yer almıştır (BCA, 1948: F9).

Bu dönemde Türkiye Cumhuriyeti tarihinde küçük ve bireysel denemeler dikkate alınmaz ise, THK'nun Gazi Orman Çiftliği'nde 1945 yılında kurmuş olduğu THK Gazi Uçak Motor Fabrikası aynı zamanda Türkiye'nin ilk motor fabrikası olmuştur. Bu fabrika, 1948 yılında çalışmaya başlamıştır (Yalçın, 2008: 101-102).

Fabrika yılda 200 adet "De Havilland" ve "Gypsy Major" uçak motoru üretecek kapasitededir. 1950 yılında Amerika'da üretilen bütün uçakların sayısının 4314 olduğu ve bunlardan ancak 2040'nın güçlerinin 200 beygirden fazla olduğu dikkate alındığında Türkiye'nin attığı adımın önemli olduğu anlaşılmaktadır (Yalçın, 2008: 104).

THK Gazi Uçak Motor Fabrikasının da uzun ömürlü olmadığı görülmektedir. Bu dönemde Türkiye'nin kalkınmasında tarımın önemli bir sektör olabileceği savunulmuş ve Türkiye'de bir traktör fabrikasının kurulması zorunluluğu yetkililere kabul ettirilmiştir. Bu fabrikanın uçak ve motor fabrikası yerine kurulmasının kolaylıkları ortaya konularak yılların ürünü olan ve savunma için önemli atılım olan uçak ve motor fabrikaları traktör fabrikasına dönüştürülmüştür (Yalçın, 2008: 108). Nitekim THK Gazi Uçak Motor Fabrikası hakkında Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti'nin 1948 yılında yayınladığı rapor, uçak motor fabrikasının traktör fabrikasına dönüşme nedenini ortaya koymaktadır. Bu raporda, fabrikanın eksik ve atıl çalıştığı, gelecek için de ümit vadetmediği ifade edilmiştir. Ayrıca bu fabrikaya MMV ve Genelkurmay Başkanlığı da pek sıcak bakmamıştır. THK'nun buna rağmen işe giriştiği anlaşılmaktadır. Yine heyet raporunda, üstün bir sanayi kolu olan bir motor fabrikası kurulmasında fırsatlardan istifadeden ziyade ihtiyaç ve zaruretin asıl rolü oynaması gerektiği belirtilmiştir. Bu fabrikanın aslına

uygun olarak işletilmesi, bu sağlanamaz ise bazı ilave ve düzenlemelerle ileride kurulacak olan makine sanayi alanına çevrilmesi gerektiği ifade edilmiştir (BCA, 1948: F9). Aynı bir traktör fabrikası kurmak yerine mevcut uçak fabrikası yerine traktör fabrikasının kurulması dikkatleri çeken bir husus olmuştur (Yalçın, 2008: 108).

1.7. Türk Havacılık Endüstrisinin Gelişimi Üzerine Genel Bir Değerlendirme

1925-1950 döneminde Türk havacılık endüstrisinin temel birikimleri; Türk Hava Kurumu (THK), TOMTAŞ, Vecihi Hürkuş ile Nuri Demirağ'ın faaliyetleri, THK Etimesgut Uçak Fabrikası ve THK Gazi Uçak Motor Fabrikası'dır. Bu birikimlerin oluşmasında, gelişmesinde ve sona ermesinde çeşitli faktörlerin önemli etkisi olmuştur.

Türkiye'nin 1923-1945 arasındaki havacılık endüstrisi alanındaki girişimlerini her şeyden önce başlangıç seviyesindeki beşeri ve fiziki altyapı yatırımları olarak görmek gerekir. Bu dönemde ortaya konan havacılık endüstrisi çıktılarının çok iddialı, uluslararası arena rekabet gücü yüksek ürünler olduğu çıkarımında da bulunmamak gerekir. Bu bağlamda üretilen uçaklar genellikle başlangıç düzeyinde, motoru içeride üretilmeyen ve yapımı çok girift olmayan ürünlerdir. Bununla birlikte hem Demirağ'ın hem de THK'nun uçak fabrikalarının ürettiği uçaklara dış talep bulunması altı çizilmesi gereken bir başarıdır.

Türk havacılık endüstrisinin gelişiminde dikkate alınması gereken bir başka husus, Türkiye'nin izlediği sanayileşme politikasıdır. Bu meyanda Türkiye, uluslararası arenada özellikle de sanayileşmenin finansmanı hususunda dengeli bir politika izlemiştir. Nitekim Birinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı'nda (1933-1937) Rusya ve İngiltere'den; uçak imalatı ve tedarikinde Fransa, Almanya, İngiltere ve ABD'den istifade edilmesi bunun göstergeleridir. Buna karşın işbirliği yapılan ülkelerin de kendi açılarından önemli kazanımları olmuştur. Versailles Antlaşması gereği ülke içerisinde harp sanayi üretimi yasaklanan Almanlar, bu yolla, teknik bilgilerini kullanma imkânı elde etmişlerdir. Türkiye ile işbirliği yapan ülkelerin temel amaçları arasında; iktisadi kazanç elde etme, yeni kurulan bir ülkede nüfuz sahibi olma ve İkinci Dünya Savaşı öncesi Türkiye'yi saflarına kazanma hedefleri dikkat çekmektedir.

Türkiye'de havacılık endüstrisi ile ilgili girişimlerde, özellikle dış finansmandan ve yabancı ülkelerin teknik-mühendislik birikimlerinden istifade edilmiştir. İki dünya savaşı arasındaki dönemde, ülkeye gelen yetişmiş bilim insanları bazı alanlarda Türkiye'nin sosyo-ekonomik gelişmesine katkıda bulunmuşlardır. İkinci Dünya Savaşı'nın çıkma ihtimali, dış finansman imkânlarını ortadan kaldırdığı için, İkinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı yürürlüğe konamamıştır. Bu durum havacılık alanındaki girişimlerin sekteye uğramasında önemli bir etken olmuştur. İkinci Dünya Savaşı döneminde (1939-1945) Türkiye, devlet eliyle bir havacılık endüstrisi oluşturmaya çalışmış ise de, bu dönemde hibe olarak verilen uçaklar ve Lend-Lease (ödünç verme-kiralama) yardımları bu çabaların etkisini kırmıştır.

Savaş sonrası dönemde Truman Doktrini ve Marshall Planı kapsamında Türkiye'ye gelen yetkililer; Türkiye'nin havacılık endüstrisi yatırımlarını da içeren 1945 ve 1947 İktisadi Kalkınma Plan'larından ağır sanayi unsurlarının çıkarılması durumunda Türkiye'ye yardım edebileceklerini belirtmişlerdir. 1947 Planında bu doğrultuda yapılan düzeltmeler sonucunda Türkiye, Avrupa İktisadi İşbirliği Teşkilatı'na dâhil edilmiştir.

2. İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI SONRASI KONJONKTÜRÜN TÜRK HAVACILIK ENDÜSTRİSİNE ETKİLERİ

İkinci Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan uluslararası konjonktürün Türk havacılık endüstrisine etkileri doğrudan olmayıp, ABD'nin Türkiye'nin izlediği ithal ikameci sanayileşme politikasına itirazlarının sonucu olarak ortaya çıkan dolaylı bir etkidir. ABD'nin Türkiye'ye dayattığı tarım ve madencilik sektörü ağırlıklı kalkınma stratejisinin sonucu olarak, ithal ikameci sanayileşme politikası gündemden düşürülmüş, bu politikanın temel bileşenlerinden biri olan yerli havacılık endüstrisi de böylece akamete uğratılmıştır.

Birinci Dünya Savaşının acı tecrübelerini hafızasında tutan genç Türkiye Cumhuriyeti, İkinci Dünya Savaşına girmemek için mümkün olan bütün çabaları göstermiş ve savaşın doğrudan yıkımının dışında kalmayı başarmıştır. Bununla birlikte, savaş sonrası ortaya çıkan "Soğuk Savaş" konjonktüründe, SSCB'ne karşı güvenliğini sağlamak amacıyla ABD önderliğindeki Batı Bloğu'na yönelmesi, kendine yeterli bir Türkiye kurmayı hedef alan ithal ikameci sanayileşme politikasının sonunu getirmiştir. Aşağıda bu durum izah edilmektedir.

İkinci Dünya Savaşı tüm dünyayı etkileyen önemli sonuçlar doğurmuştur. ABD, bu dönemde süper güç olarak İngiltere'nin mirasını üstlenmiş, müttefiklerine çeşitli yardımlarda bulunarak onları safına çekmeye çalışmıştır. Bu çalışmalara en açık örnek, ABD'nin İkinci Dünya Savaşı'nın başından itibaren müttefiklerini Lend-Lease yardımlarıyla ekonomik ve askeri bakımdan desteklemesidir. Başkan Roosevelt'in, 29 Aralık 1940 tarihinde yaptığı bir konuşmada Lend-Lease yardımının tarafsız ülkelere de verilebileceği yönünde açıklamada bulunması üzerine, Türkiye, ABD'den yardım alabileceği yönünde umutlanmıştır. Nitekim Roosevelt, Savaş Bakanı'na 23 Mart 1941 tarihinde gönderdiği mektubunda Türkiye'nin Amerika'nın güvenliği ve çıkarları açısından önemli olduğunu belirtmiş ve bu ülkeye de Lend-Lease yardımlarının yapılması yolunda talimat vermiştir. Böylece ABD ve Türkiye ilişkilerinde yeni bir dönem başlamıştır. Yeni dönemde ABD, Türkiye'yi Lend-Lease yardımı kapsamına alarak müttefikler blokunda tutmak istemiştir (Gürbüz, 2010: 144-145).

İkinci Dünya Savaşı süresince İngiltere, Türkiye'yi kendi safına çekebilmek amacıyla çeşitli girişimlerde bulunmuştur. Churchill'in Türkiye'yi müttefik saflarında harbe sokabilmek için 30 Ocak 1943 tarihinde Türkiye'ye gelmesi ve Adana'da İsmet İnönü ile iki gün süren görüşmeler yapması bu girişimler arasındadır. Churchill ile yapılan görüşmelerde, havacılık endüstrisini de kapsayan bazı konularda anlaşılmıştır. Bunlar genel olarak, Türk ordusunun modern silahlarla teçhiz edilmesi ve eksiksiz savaşa

girmesi için gerekli olan alt yapı, teçhizat, kadro, ilave yeni durumlar ve gerekli olan bütün işlerin değerlendirilmesini kapsamaktadır (Yalçın, 2011: 708-709, 713).

Türkiye'nin savaş sürecinde ABD ve İngiltere ile yakınlaşması sonucunda, Lend-Lease yardımlarıyla birlikte, ABD'nin Türk Hava Kuvvetleri'nin güçlendirilmesinde doğrudan ve dolaylı katkıları olmuştur. 1942-1945 yılları arasında Türkiye, İngiltere'den 57 bombardıman uçağı, Amerika'dan 24 adet PP-40D Kitty Hawk savaş uçağı ve 72 adet Martin Baltimore-187 bombardıman uçağı satın almıştır (Gürbüz, 2010: 146). Hem satın alınan hem de hibe edilen bu uçaklarla yerli üretimin sıkıntıya girdiği açıktır.

İkinci Dünya Savaşı konjonktüründe bu gelişmeler yaşanırken, savaş sonrasında ABD ve SSCB süper güç olarak farklı kutupların iki güçlü aktörü olarak ortaya çıkmıştır. Savaş döneminde sanayi üretimini %170 artıran ABD, ihracat pazarları bulmada sıkıntıya düşmüştür. ABD'nin başlıca ihracat pazarları olan Avrupa ülkeleri ise savaştan harap olarak çıkmıştı. Bu sebeple dünyada barışı sağlamak ve uluslararası ticareti kolaylaştırmak için ABD'nin bazı kurumların oluşumuna öncülük etmesi gerekmiştir. Bu kurumlar; Birleşmiş Milletler (BM), Uluslararası Para Fonu (IMF), Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (daha sonra Dünya Bankası adını almıştır – IBRD veya WB), Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (daha sonra OECD adını almıştır) ve Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü (NATO)'dür (Tekeli ve İlkin, 2004: 365-366).

Türkiye'nin savaş sonrası iktisat politikası arayışlarında, uluslararası konjonktür oldukça etkili olmuştur. SSCB'nin tehditleri sonucu Türkiye, savaş sonrası dönemde Batı Bloğu içinde yer alma tercihini netleştirmiş ve Batı'da kurulan yeni düzen içinde yer almak için siyasi, askeri ve iktisadi anlaşmalara katılma çabası içine girmiştir (Şahin, 2007: 98).

Türkiye'nin, Batı'da kurulan yeni düzen içinde yer almak çabaları, ABD'nin İkinci Dünya Savaşı sonrası uygulamaya geçirdiği Truman Doktrini ve Marshall Planı kapsamında değerlendirilmelidir. Türkiye'nin ekonomik yapısını değiştirmesi, sanayileşmeyi ve spesifik olarak da havacılık endüstrisini etkilemesi bakımından özel bir önem arz eden Truman Doktrini, Marshall Planı ve bunların Türkiye'de uygulanmasına zemin hazırlayan ABD'li farklı uzmanların oluşturduğu raporlar aşağıda ele alınmaktadır.

2.1. Truman Doktrini

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra SSCB, ABD ile birlikte oluşan iki kutuplu dünyada önemli bir süper güç haline gelmiştir. Nüfuz alanını artırma isteğinde olan SSCB, Türkiye için önemli bir tehdit unsuru oluşturmuştur. SSCB'nin Türkiye üzerindeki bu politikası 1945 yılında netleşmiş ve SSCB verdiği notayla Türkiye'den Boğazlarda üs ve doğu bölgelerinde toprak talep etmiştir. Türkiye, SSCB'nin bu taleplerine karşın Batı dünyasından destek aramaya yönelmiştir. Batı devletleri arasında, Türkiye'ye ihtiyacı olan desteği verecek ülke, savaştan dönemin en büyük gücü olarak çıkan ve Sovyetlerin yayılma politikasından rahatsızlık duymaya başlayan ABD olmuştur (Ertem, 2009: 378).

ABD, SSCB'nin yayılcı politikalarından endişe duymuş ve özellikle Orta Doğu ve Balkan politikaları için stratejik öneme sahip olan Türkiye ve Yunanistan'a yardım etmek için Kongre'yi toplamıştır (Gürbüz, 2010: 148). Başkan Truman, 12 Mart 1947'de Kongre'de yaptığı, daha sonra "Truman Doktrini" olarak anılacak olan tarihi konuşmasında, Türkiye'nin ABD ve Batı dünyası için taşıdığı önemin altını çizmiştir. Truman, Türkiye'nin Orta Doğu için taşıdığı öneme ve Türkiye'nin savaş ve savaş sonrası dönemde özellikle savunma alanında İngiltere ve ABD'den yardım talebine temas ederek, İngiltere'nin içinde bulunduğu güç durum nedeniyle, Türkiye'ye daha fazla mali ve iktisadi yardım yapamayacağından bahisle, ABD'nin bu konuda sorumluluk alması gerektiği hususunda Kongre'yi ikna etmeye çalışmıştır (Ertem, 2009: 387).

"Yunanistan ve Türkiye'ye Yardım Yasası" veya "Public Law 75" içinde şekillenen Truman Doktrini, 22 Mayıs 1947'de yürürlüğe girmiş ve ABD ile SSCB arasındaki "Soğuk Savaş"ı açıkça ilan etmiştir. Yasa, ABD Başkanı'na Türkiye ve Yunanistan'a mali yardımla birlikte malzeme, hizmet ve bilgi yardımı da yapma, bu arada askeri ve teknik uzmanlar gönderme yetkisini vermiş ve bunun için 400 Milyon dolarlık bir tahsisat ayırmıştır. Yardımın başlaması için gerekli antlaşma, Türkiye ile ABD arasında, 12 Temmuz 1947 tarihinde Ankara'da imzalanmıştır. Antlaşmanın 4. Maddesine göre, Türkiye'ye yardım olarak verilen malzemelerin mülkiyeti ABD'ne aittir ve bu malzemeler, verilme amacı dışında kullanılamayacaktır (Ertem, 2009: 389-390; Tekeli ve İlkin, 2004: 368). Böylece Türkiye, soğuk savaş döneminde Batı Bloğu içinde yer almıştır.

Truman Doktrini ile Türkiye'de özellikle CHP iktidarı; savaş yıllarında yıpranan prestijini düzeltmek, yapılan eleştirileri ortadan kaldırmak ve yükselen muhalefet karşısında tekrar güçlenmek için önemlice bir fırsat yakalamıştır. Savaş yıllarında borç verme ve kiralama yöntemi ile alınan harp malzemelerinin borçlarının önemlice bir kısmının silinmesi, kısa vadede siyasi iktidarın prestijini yükseltecek ekonomik iyileştirmeler yapma ihtiyacı, Türkiye'de siyasi gücü elinde bulunduranlar için yardımları daha da cazip kılmıştır (Kalyon, 2010: 13).

Truman Doktrini sonucu alınan yardımların Türkiye bakımından bazı sıkıntılara yol açtığı gözlemlenmiştir. Türkiye'ye antlaşma sonrası karşılıksız olarak 100 milyon dolarlık savaş artığı malzemenin verilmesi, üstelik verilen malzemenin bakım ve idamesi için yedek parçaların ABD'den temin edilmesi; iki problem doğurmuştur: İlk olarak, bakım ve idame için gerekli yedek parçalar bütçeye her yıl ilave bir yük getirmiştir. İkinci olarak ta, yedek parçanın yurt dışından gelmesi Türk Silahlı Kuvvetleri'ni de dışa bağımlı hale sokmuştur (Kalyon, 2010: 19).

2.2. Marshall Planı

5 Haziran 1947'de ABD Dışişleri Bakanı George Marshall'ın Harvard Üniversitesi'nde yaptığı Avrupa'nın kalkınmasının ABD'nin çıkarlarına uygun olduğunu

savunan konuşmasıyla açıklanan Marshall Planı, Truman doktrininin ekonomik alandaki yüzü olarak görülmüştür (Tekeli ve İlkin, 2004: 368-369).

Marshall, konuşmasında Avrupa'nın içinde bulunduğu duruma kısaca değindikten sonra, ABD'nin Avrupa uluslarını ortak bir imar plânı içinde bir araya getirme kararlılığını taşıdığını ifade etmiş ve SSCB de dâhil olmak üzere tüm Avrupa ülkelerini bu plâna dâhil olmaya davet etmiştir. Marshall Planı'nda üç nokta göze çarpmaktadır: Birincisi, Truman Doktrininden farklı olarak, Marshall Planında, Avrupa'nın ekonomik tamirine vurgu yapılmıştır. Yeni politika, açlık, fakirlik ve kaosla mücadeleyi hedef almakta olup, herhangi bir askeri yardımı kapsamamaktadır. İkincisi, Plan'da ulusal düzeyden, bütün Avrupa kıtasını kapsayan bölgesel düzeye çıkmıştır. Tek başına ülkeler değil, Avrupa kıtasında yer alan ülkeleri kapsayan bir bölge kapsama alanına alınmıştır. Nihayet, bu girişimi engellemeye kalkışacak olan hükümetler, siyasal partiler ya da grupların ABD'nin direnişiyle karşılaşacağı hususu planda açıkça ifade edilmiştir (Erhan, 1996: 278-279).

Marshall Planı, Türkiye'nin döviz stoklarını yeterli ve ödemeler dengesini tatmin edici gördüğü için, ilk 15 ayda, yalnızca ABD'den kendi kaynakları ile makine almasında öncelik tanımıştır. Bu bağlamda Türkiye'nin taleplerini yansıtan "1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı" genellikle Marshall Planı dışında tutulmuştur. (Tekeli ve İlkin, 2004: 369). Dönemin Dışişleri Bakanı Necmettin Sadak ise, Türkiye'nin ihtiyaçlarını oluşturan hususların beş yıllık planlara dayandığını ifade etmiş, Marshall Planı'nın ise milli bir iktisadi kalkınma planı olmayıp, savaştan harap olarak çıkan Avrupa'nın yeniden inşa planı olduğunu ifade etmiştir (Tekeli ve İlkin, 1974: 12-13). Türkiye'nin Avrupa'nın yeniden inşasına, tarım ve madencilik sektörleri ile katkıda bulunabileceği görüşünün dış yardım çevrelerinde egemen olması, Türkiye'nin Marshall Planı kapsamına alınmasının temel nedeni olarak kabul edilebilir. Nitekim planın karayolu ağının geliştirilmesi ve traktör temini politikaları, tarım sektörünün geliştirilmesine yönelik olup, bu temel nedeni doğrular niteliktedir (Kepenek ve Yentürk, 2000: 93).

2.3. Hilts, Thornburg ve Barker Raporları

Marshall Yardım Programı çerçevesinde Türkiye'ye gelen ABD'li bazı uzmanlar; Türkiye'nin devletçi, müdahaleci iktisat politikasını eleştirmiş ve bir takım telkin ve önerilerde bulunarak hükümeti iktisat politikası değişikliğine sevk etmiştir. Türkiye'nin Marshall Yardım Programına alınması ve dış kaynak kullanabilmesi için devletçilikten vazgeçilmesi ve ekonomide liberalleşmeye gitmesi gerektiği açıkça ifade edilmiştir (Şahin, 2007: 99). Bu değerlendirmeler ışığında, Türkiye'ye gelen H. G. Hilts, Max Weston Thornburg ve James M. Barker gibi ABD'li uzmanlar ülkenin genel sosyo-ekonomik yapısını tetkik etmişler ve Türkiye'nin yeni iktisadi kalkınma planının oluşturulmasında etkili olmuşlardır.

Hilts Raporu (Güven, 1998), 1948 yılında ABD Federal Karayolları Örgütü Genel Müdür Yardımcısı Hilts'in başkanlığındaki bir heyetin Türkiye'deki araştırmalarına

dayanmaktadır. “Türkiye’nin Yol Durumu” başlığını taşıyan bu raporla Türkiye’de karayolunun yaygınlaştırılması amaçlamıştır. Aynı yıllarda Türkiye gibi diğer bazı az gelişmiş ülkeleri ziyaret eden başka ABD karayolları heyetlerinin de bu ülkelerde aynı yönde telkinlerde buldukları tespit edilmiştir. ABD’li uzmanların telkin ve yönlendirmeleri Türkiye’de olduğu gibi bu ülkelerde de etkili olmuş ve dünyanın en gelişmiş karayolları az gelişmiş ülkelerde kurulmuştur. Bolivya, Guatemala, El Salvador, Kolombiya, Nikaragua, Venezuela, Peru, Tayland gibi ülkeler buna örnek olarak verilebilir (Güven, 1998: 9, 19). Bu vesileyle ABD başta olmak üzere Batı, motorlu taşıt ürünleri ihracatını artırmış; zaten döviz sıkıntısı olan bu ülkelerde, otomotiv ve yedek parçaları ile petrole olan talebin artmasına neden olmuş ve kronik cari açıkların oluşmasına zemin hazırlanmıştır.

Thornburg’un 1948 tarihli “Türkiye Nasıl Yükselir?” (Thornburg, 1948) ve 1950 tarihli “Türkiye’nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Eleştirisi” (Thornburg, 1950) başlığını taşıyan iki raporu mevcuttur. Bu raporlar, ABD’de uzun yıllar California Standart Oil Şirketi’nin Mühendisler Meclisi Başkanlığını ve aynı şirketin Ortadoğu Şubelerinin Başkan Yardımcılığını yapmış olan Max Weston Thornburg tarafından hazırlanmıştır. Thornburg daha sonra ABD Dışişleri Bakanlığı’nda petrol danışmanlığına getirilmiştir (Güven, 1998: 25).

Thornburg’un 1948 tarihli “Türkiye Nasıl Yükselir?” adlı raporunda, Türkiye’nin sosyo-ekonomik yapısını etraflıca tasvir ettikten sonra, Türkiye’nin beş yıllık sanayileşme planlarını eleştiren Thornburg; Karabük demir-çelik fabrikasından övgüyle bahsetmekte fakat böyle bir fabrikanın hammadde ve enerji kaynakları yetersizliği ile sahile uzak olması gibi nedenlerle, ithal edilen çelikle rekabet edemeyeceğini belirtmiştir. Bu gibi yatırımları, kısa görüşlü askerî ve siyasî fikirlerin işlere hâkim olması ve ağır sanayinin gelişmesinin sunî bir şekilde hızlandırılması olarak değerlendiren Thornburg, oluşturulan bu kurumları gelişmiş Batı ülkelerindeki kurumlara şeklen benzediğini ve bunların bir göstereşi yansıttığını iddia etmiştir. Thornburg, böyle ağır sanayi yatırımlarına girişmeden önce eğitim, sağlık, altyapı gibi temel kurumların oluşturulmasını önermiştir (Thornburg, 1948: 6-9).

Thornburg, 1950 tarihli “Türkiye’nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Eleştirisi” adlı raporda ise, “hakikate uymayan projeler” başlığı kapsamında Türkiye’de Sümerbank ve Etibank’ın kurduğu fabrikaların ABD’li sermayedarlarca tavsiye edilemez girişimler olduğunu ifade etmiş; Türkiye’de uçak ve dizel motorları ve sair girift makinelerin üretimi için Ankara’da kurulan fabrikalar ile lokomotif üretimi gibi ağır sanayi yatırımlarını da bu kapsamda değerlendirilmiştir. Thornburg, bu gibi yatırımları düşünenlere ve planlayanlara ABD’lilerin iyi bir mesai arkadaşı olarak bakmayacağını ve bu tip projelere kaynak tahsis eden hükümetin de yabancı yatırımcılar için güven ortamı oluşturmayacağını vurgulamıştır (Thornburg, 1950: 136-137).

İkinci Dünya Savaşı sonrası oluşan konjonktürde Türkiye için değerlendirilmesi gereken bir başka rapor, Barker Raporu (Güven, 1998)’dur. Dünya Bankası Raporu

olarak da bilinen ve 1950 tarihli "Türkiye Ekonomisi" başlığını taşıyan bu Rapor, Raporu hazırlayan ABD'li heyetin başkanı James M. Barker'in adıyla anılmaktadır. 1949 Haziran ayında Türk Hükümeti, ABD'den bir heyetin Türkiye'ye gelerek ekonomik bir etüt hazırlamasını talep etmiştir. Dünya Bankası Barker'i bu heyetin başkanlığına getirmiştir. ABD heyeti, 1950 Mayıs seçimlerini izleyen ayda Türkiye'ye gelmiş ve Ankara'ya yerleşerek saha etütlerine başlamıştır. Raporun amacı; "Türk ekonomisi üzerinde geniş bir inceleme yapmak ve Dünya Bankası'ndan Türk hükümetine uzun vadeli politikalar konusunda önerilerde bulunmak " şeklinde ifade edilmiştir. Hilts ve Thornburg Raporlarında olduğu gibi Barker raporunda da, Türkiye'nin bir tarım memleketi olduğu ve kalkınmasındaki önceliği tarıma vermesi gerektiği görüşü sürekli telkin edilmektedir (Güven, 1998: 107-110).

Türkiye'de gerçekleştirilen yatırımlar arasında koordinasyonsuzluk olduğunu iddia eden Barker Raporu, Türkiye'nin zorunlu bir ihtiyacı olmaması, gerekli ham maddesinin ve teknik yetenek ve bilgi birikiminin bulunmamasına rağmen uçak motoru, suni ipek ve yün mensucat fabrikaları gibi çeşitli endüstriler kurduğunu, bunlardan özellikle uçak motor fabrikasının hiçbir şekilde savunulamaz olduğunu belirtmiştir (Güven, 1998: 113).

Raporda, her çeşit lüks mallar, ağır makine ve metal işleri endüstrisi, ağır kimya endüstrisi, selüloz ve kâğıt endüstrisi Türkiye'nin şu aşamada *geliştirmemesi* gereken endüstriler arasında sayılmaktadır (Güven, 1998: 115).

DEĞERLENDİRME ve SONUÇ

Bu çalışmada, 1925-1950 döneminde Türk havacılık endüstrisinin genel durumu ortaya konmuş ve İkinci Dünya Savaşı sonrası oluşan uluslararası konjonktürün havacılık endüstrisine etkileri incelenmiştir.

İkinci Dünya Savaşı sonrası oluşan uluslararası konjonktür; Truman Doktrini, Marshall Planı ve bu kapsamda Türkiye'ye gelen Thornburg, Hilts ve Barker gibi uzmanların raporları ile etkilerini Türkiye üzerinde hissettirmiştir. Söz konusu uluslararası konjonktür, doğrudan doğruya, Türkiye'nin izlemekte olduğu ithal ikameci sanayileşme politikasını hedef almış, Türkiye'de ağır sanayinin kurulmasını engellemeyi hedeflemiş ve bunda da başarılı olmuştur. Uluslararası konjonktürün Türk havacılık endüstrisi üzerindeki etkileri ise dolaylı bir etki olup, ithal ikameci sanayileşme politikası terk edilirken, bu politikanın önemli bir alt bileşeni olan havacılık endüstrisi de ortadan kaldırılmıştır.

Truman Doktrini ve bu doktrinin ekonomik prensiplerinin bir tür uygulama belgesi olan Marshall Planı, Avrupa'nın iktisadi tamirinde; Türkiye'ye karşılaştırmalı üstünlükler teorisi kapsamında, tarım ve madencilik sektörleri yardımı ile destekleme rolü vermiştir. Marshall Planı kapsamında Türkiye'ye gelen Hilts, Thornburg ve Barker gibi uzmanların raporları, Türkiye'de demiryolu ulaşımına karşı karayolu ulaşımının, sanayi sektörüne karşı tarım ve madencilik sektörlerinin geliştirilmesini salık vermiş, özellikle Thornburg

ve Barker Raporları, dolaylı olarak Türk havacılık endüstrisinin ortadan kaldırılmasında başat bir rol oynamıştır.

Soğuk Savaş konjonktüründe, bütün bu gelişmeler karşısında Türkiye'yi yönetenlerin çaresizliği, akılda tutulması gereken ibretlik bir örnektir. Tam da bu nedenle Türk havacılık endüstrisinin öyküsü Türkiye'nin genç kuşaklarına ayrıntılı olarak anlatılmalıdır.

KAYNAKÇA

AYDIN, Abdurrahman Fahimi (2011), Tayyareden Uçağa: Milli Havacılık Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar, *Karadeniz Araştırmaları*, (31), 51-84.

BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ (1944a), *Fabrikasına İş Verilmiyor Diye Şikâyet Eden Nuri Demirağ'a Şimdiye Kadar Verilen İşlerin Dökümü*, 6085, 30..10.0.0, 58.396..11.

BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ (1944b), *Fransız Kurtuluş Komitesi Delegatesinin, Etimesgut Uçak Fabrikası'nda Yapılan Okul Uçaklarından 100 Tane Sipariş Vermek İstedğine Dair Mektubu*, 62132M, 30..10.0.0, 61.410..24.

BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ (1948), *Türk Hava Kurumuna Ait Uçak Motoru Fabrikası Hakkında Hazırlanmış Rapor*, F9, 30..1.0.0, 100.619..5.

DELİORMAN, Necmettin (1957), *Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri*, İstanbul: Nu. D. Matbaası.

DERVİŞOĞLU, Fatih M. (2010), *Türkiye'nin Havacılık Efsanesi: Nuri Demirağ*, İstanbul: Ötügen Neşriyat.

DİNÇASLAN, Mehmet (2012), Türkiye'de Milli Burjuvazinin Girişimci Tipolojisi Olarak Nuri Demirağ ve Uçak Fabrikası Örnek Olayı, *Yüksek Lisans Tezi*, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon.

ERHAN, Çağrı (1996), Ortaya Çıkışı ve Uygulanışıyla Marshall Planı, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 51 (1), 275-287.

ERTEM, Barış (2009), Türkiye-ABD İlişkilerinde Truman Doktrini ve Marshall Planı, *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 12(21), 377-397.

GÜNEŞŞEN, N. Metin (2003), Cumhuriyetten Günümüze Türk Kara Havacılığı, *Yüksek Lisans Tezi*, Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara.

GÜRBÜZ, Vedat (2010), Türk-Amerikan İlişkilerinde İttifak Sürecinin Başlaması, *Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 13(19) , 139-170.

GÜVEN, Sami (1998), *1950'li Yıllarda Türk Ekonomisi Üzerinde Amerikan Kalkınma Reçeteleri*, Bursa: Ezgi Kitabevi.

KALYON, Levent (2010), Truman Doktrini Üzerine Bir Analiz, *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, (11), 7-26.

KEPENEK, Yakup ve YENTÜRK, Nurhan (2000), *Türkiye Ekonomisi*, İstanbul: Remzi Kitabevi.

ŞAHİN, Hüseyin (2007), *Türkiye Ekonomisi*, Bursa: Ezgi Kitabevi Yayınları.

ŞAKİR, Ziya (1947), *Nuri Demirağ Kimdir?*, İstanbul: Kenan Matbaası.

TAŞKESEN, Gökhan (2006), Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım, *Doktora Tezi*, İnönü Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya.

TEKELİ, İlhan ve İLKİN, Selim (1974), *Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı*, Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi İdari İlimler Fakültesi Yayınları.

TEKELİ, İlhan ve İLKİN, Selim (2004), *Cumhuriyetin Harcı, İkinci Kitap: Köktenci Modernitenin Ekonomik Politikasının Gelişimi*, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

THORNBURG, Max Weston (1948), *Türkiye Nasıl Yükselir?*, İstanbul: Kardeşler Basımevi.

THORNBURG, Max Weston (1950), *Türkiye'nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Tenkidi* (Çev: Nail Artuner), Ankara.

TÜRK HAVA KURUMU, Tarihçe, http://www.thk.org.tr/web2011/thk_sg2014.html. (Erişim Tarihi: 19.03.2014).

UÇAR, Emre (2012), Türk Havacılık Sanayiinde Kayseri Uçak Fabrikası'nın Yeri, *Kayseri Ticaret Odası Dergisi*, (10), 74-83.

YALÇIN, Osman (2008), Türk Hava Harp Sanayi Tarihi, *Doktora Tezi*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

YALÇIN, Osman (2009), Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957), *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, (44), 743-769.

YALÇIN, Osman (2010), Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Uçak Fabrikası Kurma Mücadelesinde İlk Girişim: Tayyare Ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) Ve Kayseri Uçak Fabrikası, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 26 (78).

YALÇIN, Osman (2011), İkinci Dünya Savaşında İsmet İnönü ve Churchill Arasında Yapılan Adana Görüşmesi, *Atatürk Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, (47), 701-731.

YAVUZ, İsmail (2013), *Mustafa Kemal'in Uçakları Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi (1923-2012)*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

YILDIZ, Arzu ve KENAROĞLU, Yüksel (2011), Havacılık Sanayimiz ve Unutulan Tarihi, *Mühendis ve Makina*, 52(614), 49-56.

YÜCEER, Saime (2004), Atatürk'ün Güvenlik Politikasına Bir Örnek: Türk Tayyare Cemiyeti-Bursa Örgütü, *Atatürkçü Bakış*, 2(3), 7-42.