

# İKİ SAVAŞ ARASI DÖNEM TÜRK-AMERİKAN İLİŞKİLERİNE YENİ BİR SOLUK: CURTISS-WRIGHT ŞİRKETİ İLE YAPILAN İŞ BİRLİĞİ VE TÜRK HAVACILIĞINI GELİŞTİRME ÇABALARI

## A NEW BREATH FOR TURKISH-AMERICAN RELATIONS IN THE INTERWAR PERIOD: COOPERATION WITH CURTISS-WRIGHT COMPANY AND EFFORTS TO IMPROVE TURKISH AVIATION

Atakan ESEN\*, Sabit ÇETİN\*\*

Geliş Tarihi/Received:06.11.2020

Kabul Tarihi/Accepted:25.12.2020

ESEN, Atakan, ÇETİN, Sabit, (2021), "İki Savaş Arası Dönem Türk-Amerikan İlişkilerine Yeni Bir Soluk: Curtiss-Wright Şirketi ile Yapılan İş Birliği ve Türk Havacılığını Geliştirme Çabaları", Belgi Dergisi, S.21, Pamukkale Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, Kış 2021/1, ss. 89-123.

### Öz

Birinci Dünya Savaşı henüz devam ederken, Amerika'nın, Almanya'ya savaş açması nedeniyle dolaylı olarak kesilen Osmanlı İmparatorluğu-Amerika Birleşik Devletleri (ABD) diplomatik ilişkileri, savaştan sonra da uzunca bir süre rayına oturtulamamıştır. Özellikle Lozan Müzakereleri esnasında Türk-Amerikan heyetleri arasında imzalanan antlaşmaların Amerikan Senatosu'nda onaylanmaması, iki devletin ilişkilerini resmi kanaldan geliştirebilme imkânına ket vururken belirli bir süre ancak Amiral Bristol gibi tanınmış şahsiyetlerin çabalarıyla yol alınmaya çalışılmıştır. Mevcut durum, 1927 yılındaki nota teatisi [modus vivendi] ile kısmen çözümlenirken, ilk büyükelçilerin atanması ve sonrasında gerçekleştirilen diplomatik çabalar, iki devlet arasında ekonomik ve siyasi alanda yeni bir sürecin başlamasına katkı sağlamıştır. ABD ile olumlu ilişkilerin kurulmaya çalışıldığı bu süreç, Türkiye'nin aynı zamanda askeri ve sivil havacılık kabiliyetini geliştirmeye çalıştığı bir döneme tekabül etmiştir. Yeni uçak ve motor temini, havayolu taşımacılığının yeniden düzenlenmesi gibi havacılık alanındaki mal ve hizmet arayışı, ilişkilerin hızla geliştiği bir süreçte gözlerin okyanus ötesine çevrilmesine yol açmış ve yapılan girişimler ilk meyvesini, Türk Hükümeti ile Amerikan Curtiss-Wright Şirketi arasında yapılan iş birliği anlaşması ile vermiştir. 23 Kasım 1931 tarihli anlaşma gereğince Kayseri Tayyare Fabrikasının Amerikalı uzmanların nezaretinde tekrardan faaliyete geçirilmesi, Amerika'dan sipariş edilen bir kısım uçağın imalat ve montaj işlemlerinin fabrikada gerçekleştirilmesi, ülkede motor üretim imkânlarının incelenmesi ve havayolu taşımacılığının yeniden düzenlenmesi konularında mutabakat sağlanmıştır. Curtiss-Wright Şirketi ile yürütülen yedi senelik işbirliği süresince 54 uçak envantere dâhil edilmiş, çalışanlara yurt içi/dışı eğitimler verilmiş ve sivil hava taşımacılığının temelleri atılmıştır. Bu çalışmada, genellikle iki savaş arası dönem hava harp sanayisinin gelişimi kapsamında daha çok teknik yönüyle ele alınan Curtiss-Wright Şirketi ile yapılan iş birliği, aynı dönem iki ülke arasında gelişen ilişkiler bağlamında da ele alınarak konuya ilişkin bütüncül bir perspektif ortaya konulmaya çalışılacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Curtiss-Wright Şirketi, Havacılık Sanayisi, Türk-Amerikan İlişkileri, İki Savaş Arası Dönem.

\*Dr.Öğr.Üyesi, Milli Savunma Üniversitesi, Hava Harp Okulu, esenatakan@hotmail.com, (<https://orcid.org/0000-0003-2046-9618>)

\*\*Dr.Öğr.Üyesi, Milli Savunma Üniversitesi, Hava Harp Okulu, cetinsabit@gmail.com, (<https://orcid.org/0000-0002-8259-2016>)

**Abstract**

While the First World War was still going on, The Ottoman Empire-United States of America (US) Relations were interrupted indirectly due to the US's declaration of war against Germany and couldn't be settled for a long time after the war. Due to the disapproval of agreements signed between Turkish-American delegations during the Lausanne Negotiations, two states were refrained from advancing their relations through the official channel and for a certain period, only the efforts of well-known figures such as Admiral Bristol were attempted for the progress. Thanks to the note exchange [modus vivendi] in 1927, the current situation was partially resolved and with the appointment of the first ambassadors and subsequent diplomatic efforts, a new economic and political period started between the two states. The period which it is tried to establish positive relations with US, corresponds with the time that Turkey strive for improving military and civilian aviation capability. The search for goods and services in the aviation field, such as the supply of new aircraft and engines, the reorganization of airline transportation, led the eyes to move beyond the ocean in the context of rapidly developing relations, and the initiatives made the first fruit with the cooperation agreement between the Turkish Government and the American Curtiss-Wright Company. In accordance with the agreement dated November 23, 1931, a consensus was reached on the re-activation of the Kayseri Aircraft Factory under the supervision of American experts, the production and assembly of some aircraft ordered from the U.S in the factory, the examination of engine production possibilities in the country and the reorganization of airline transportation. During nearly seven years of cooperation with the Curtiss-Wright Company, 54 aircraft were included in the inventory, employees were provided with domestic/international training, and the foundations of civil air transport were laid. In this study, the cooperation with the Curtiss-Wright Company, which is mostly dealt with technically in the context of the development of the aerial war industry in the interwar period is examined in terms of the relations between the two countries in the same period, and a holistic perspective on the subject is tried to be revealed.

**Keywords:** *Curtiss-Wright Company, Aviation Industry, Turkish-American Relations, Interwar Period.*

## Giriş

Osmanlı İmparatorluğu ile Amerika Birleşik Devletleri (ABD) arasındaki resmi ilişkiler, 1830 yılında imzalanan “Ticaret ve Seyr-i Sefain Antlaşması” ve yine 1874 yılında imzalanan “Suçluların İadesi Antlaşması” ile başlamıştır. Sonraki süreçte gerek söz konusu anlaşma hükümlerince hayata geçirilen uygulamalar gerekse de maslahatgüzar seviyesinde sergilenen dostane çabalar neticesinde iki ülke arasındaki ilişkilerde olumlu bir hava yakalanmıştır. Öte yandan Amerika’nın Monroe Doktrini gereğince siyasi ilişki/iş birliği konusunda kendisini geri planda tutması, bu girişimlerin uzunca bir süre ticaret, üretim ve eğitim danışmanlığı gibi belirli alanlarla sınırlı kalmasına yol açmıştır. Dahası Amerika’nın Osmanlı topraklarındaki misyonerlik faaliyetleri, Ermeniler konusundaki tutumu, kendi vatandaş ve firmaları lehine imtiyaz elde etme çabalarında gösterdiği aşırılıklar ve son olarak Trablusgarp Savaşı esnasında Osmanlı’nın silah talebini reddetmesi, Birinci Dünya Savaşı’na girilirken Osmanlı İmparatorluğu nezdinde ABD’ye ihtiyatlı yaklaşılmasına yol açmıştır.<sup>1</sup>

Birinci Dünya Savaşı patlak verip de Osmanlı İmparatorluğu savaşa dâhil olduğunda; ABD, Osmanlı’ya karşı tarafsızlığını korumuş ve özellikle imparatorluk topraklarındaki vatandaşlarının emniyeti ve ticari ilişkilerinin muhafazası için ılımlı bir politika izleme yolunu seçmiştir. Osmanlı da, Amerika ile ilişkilerinde aynı minvalde ve olabildiğince dikkatli bir politika izlemiş, savaşta olduğu devletlere bir yenisini daha eklememek adına gereken özeni göstermiştir. Bununla birlikte 1917 yılı Nisan ayına gelindiğinde ABD’nin Almanya’ya savaş ilan etmesiyle Amerika’ya karşı bir hamle yapma zorunluluğu ortaya çıkmış, Osmanlı Devleti de direkt olarak savaş ilanı yerine, “diplomatik ilişkileri kesme” formülünü devreye sokmuştur.

Mütareke Döneminde diğer batılı müttefiklerine nazaran Türkiye konusundaki en objektif ve anlayışlı tavrı sergileyen devlet ABD olmuştur. Yunanlıların Anadolu’da yapmış olduğu zulümler ve tahribat, Amiral Bristol başkanlığındaki heyetin hazırladığı raporda yer alırken, King-Crane ve General Harbord başkanlığındaki Amerikan heyetlerince Türkiye’ye gerçekleştirilen ziyaretlerden edinilen olumlu intibalar, açık biçimde ifade edilmekten kaçınılmamıştır. ABD’nin bu ilgisinin temelinde Türkiye’de olup bitenleri (Ermenilerin durumu, Müttefiklerin Anadolu’daki emelleri, ulusal kurtuluş hareketinin temel dinamikleri) anlamlandırma çabasının etkisi göz ardı edilemeyeceği gibi Türkiye tarafında da bu ilginin karşılıksız bırakılmadığını söylemek mümkündür. Zira ABD Başkanı Wilson’un belirlemiş olduğu 14 prensipten, Türkiye ile ilgili olan 12. prensipte yer alan “İmparatorluğun Türk olan bölümlerinin güvenceli egemenliğinin sağlanmasına” yönelik ifadeler; diğer müttefiklerin hazırlamış olduğu Anadolu’yu parçalama niyetindeki planlar düşünüldüğünde, bir bakıma “tutamak” vazifesi görmüştür.<sup>2</sup>

Millî Mücadelenin başarıya ulaşması sonrası Lozan’da gerçekleştirilen barış müzakerelerine ABD gözlemci olarak katılmıştır. Bununla birlikte gerek İtilaf Devletleri heyetleri, gerekse de Türk heyeti kendi tezleri doğrultusunda ABD temsilcisini kendi yanlarına çekebilmek için önemli çaba sarf etmiştir. Özellikle İsmet Paşa’nın, Avrupa’nın klasik diplomasisine ve emperyalist emellerine bulaşmamış Amerika’yı bazı ekonomik

1 Fahri Armaoğlu, *Türk-Amerikan İlişkileri 1919-1997*, Kronik Kitap, İstanbul, 2017, s.25-26; Gürbüz Arslan, “Diplomatik İlişkilerin Kesilmesinden Stratejik Ortaklığa Giden Süreçte Türk-Amerikan İlişkileri (1917-1945)”, *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, S.2, 2018, s.3-5.

2 İsmail Soysal, “Türk Amerikan Siyasal İlişkilerinin Ana Çizgileri”, *Belleten*, C.XLI, S.162, Nisan 1977, s.258-259.

imtiyazlar<sup>3</sup> ve açık kapı ilkesini kullanarak gerektiğinde Türkiye'nin yanında pozisyon aldirmaya çalıştığı açıkça görülmektedir.<sup>4</sup> Amerika ise Türkiye'nin bu politikasına ihtiyatlı yaklaşmayı tercih etmiş, açık veya örtülü destek yerine ikili görüşmelerle, bir yandan geçmişten gelen bazı ayrıcalıklarının muhafaza edebilme, diğer yandan da barış antlaşmasının imzalanmasından sonra yeniden tesis edilecek diplomatik ilişkilere zemin hazırlamanın yollarını aramıştır. Nihayetinde İtilaf Devletleri ile Türkiye arasında bir antlaşmanın imzalanacağını kesinlik kazanıncaya kadar Amerika söz konusu politikasını devam ettirmiş ve ancak 6 Ağustos 1923 tarihinde iki devlet arasında bir antlaşma imzalanabilmiştir. 1917 yılında savaş nedeniyle kesilen diplomatik ilişkilerin yeniden tesisini öngören bu [genel] antlaşmaya ek olarak, yine aynı tarihte suçluların iadesine yönelik bir diğer antlaşma daha imzalanmıştır.<sup>5</sup>

Lozan'da iki devletin temsilcileri arasında imza edilen antlaşmalar, Türk tarafında memnuniyetle karşılanmıştır. Çünkü Lozan sonrası süreçte Türkiye'nin dış politikada en çok ihtiyaç duyacağı şeylerden birinin, dostane ilişkiler içindeki batılı bir devlet olacağı düşünülmektedir. Bu düşüncede ne kadar haklı olunduğu ise Musul başta olmak üzere Lozan'dan arda kalan sorunların çözüm sürecinde görülecektir. Öte yandan antlaşmanın imzası sonrası oluşan pozitif ortam, çok geçmeden yerini karamsarlığa bırakacaktır zira Amerika'daki Ermeni lobisi, antlaşmanın Senato'da onaylanmaması için yoğun bir propaganda faaliyetine çoktan girişmiştir. Esasında Türkiye'nin sağlıklı bir diplomatik ilişki kurma amacıyla 1920'li yıllarda Arnavutluk, Macaristan, Polonya, Almanya, Avusturya, Çekoslovakya, Estonya, Hollanda, İsveç vd. ülkelerle imzaladığı dostluk antlaşmalarından çok da farklı olmayan Türk-Amerikan Genel Antlaşması, barış görüşmelerinden kendi istekleri doğrultusunda bir Ermeni yurdu çıkartamayan Amerika'daki Ermenilerin başlıca hedefi haline gelmiştir. "Ermenistan Bağımsızlığı için Ermeni Komitesi" adlı cemiyet adını süratle "Lozan Antlaşmasına Karşıt Amerikan Komitesi"ne çevirirken daha sonra diğer örgüt, gazete ve muhalefetteki Demokrat Parti ileri gelenlerinin de desteğiyle Türkiye'ye karşı yıllarca sürececek yeni bir kampanyanın fitili ateşlenmiştir.<sup>6</sup> Nihayetinde söz konusu lobi faaliyetlerinin etkisiyle antlaşma Senato'da onaylatılamamış ve 1927 yılına kadar iki ülke arasındaki ilişkiler alışıldık usullerden farklı şekilde yürütülmeye çalışılmıştır.

Atatürk'ün "kültürlü ve uygar bir ülkede, bağnaz bir azınlığın, nasıl olup da aydın çoğunluğa istediğini empoze edebildiğini anlamıyorum" şeklindeki serzenişine sebep olan Senato vetosu, beklendiği üzere her iki tarafın devlet kademesinde de hayal kırıklığına yol açarken alternatif çözümleri de gündeme getirmiştir. Yapılacak yeni bir antlaşmanın benzer şekilde Senato'dan geri dönme ihtimali üzerine, sorunun karşılıklı nota teatisi [*modus vivendi*] yöntemiyle çözümlenmesine karar verilmiştir. 17 Şubat 1927 tarihinde gerçekleştirilen ve Senato'dan herhangi bir onay gerektirmeyen söz konusu nota teatisi ile 10 yıllık bir kesintiden sonra iki devlet arasındaki ilişkiler resmen başlatılmıştır. Amerika

3 Türk kamuoyunda "Chester İmtiyazı" olarak bilinen, Türk Devleti ile The Ottoman-American Development Company arasında imzalanan antlaşmayı bu kapsamda değerlendirmek mümkündür. Antlaşma hükümlerince şirket, Türkiye hükümetinden herhangi bir maddi destek görmeden Anadolu ve Musul-Kerkük-Süleymaniye Bölgesi'nde üç liman ve yaklaşık 4.400 km<sup>2</sup>'lik bir demiryolu hattı inşa edecek; karşılığında ise söz konusu limanlar, demiryolu hatları ve hatların 40 kilometrelik yan şeritleri içinde kalan bölgelerdeki petrol ve madenlerin 99 yıl süreyle işletim hakkına sahip olacaktı. Bige Sükan Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S.24, 1999, s.547.

4 Fahir Armaoğlu, "Amerikan Belgelerinde Lozan Konferansı ve Amerika", *Bellekten*, C. LV, S.213, 1991, s.483-484.

5 İsmail Köse, "ABD'de Türk-Amerikan Lozan Antlaşması'nın (6 Ağustos 1923) Onay Tartışmaları ve Onay Taraftarlarının Yayınlanmış Olduğu Kitapçık", *Erciyes Üniversitesi İİBF Dergisi*, Aralık 2014, s.132; Gürbüz Arslan, agm., s.10-11.

6 Bilal Şimşir, "Türk-Amerikan İlişkilerinin Yeniden Kurulması ve Ahmet Muhtar Bey'in Vaşington Büyükelçiliği (1920-1927)", *Bellekten*, C. XLI, S.162, 1977, s.305-307.

## iki Savaş Arası Dönem Türk-Amerikan İlişkilerine Yeni Bir Soluk: Curtiss-Wright Şirketi İle Yapılan İş Birliği ve Türk Havacılığını Geliştirme Çabaları

tarafından Joseph C. Grew, Türkiye tarafından ise Ahmet Muhtar Bey, ilk büyükelçiler olarak belirlenmişler ve aynı yıl içerisinde göreve başlamışlardır.<sup>7</sup> Özellikle Amerika'daki Ermeni lobileri tarafından şiddetle kınanan<sup>8</sup> bahse konu girişimlerle iki savaş arası Türk-Amerikan ilişkilerinde yeni bir sayfanın açıldığını söylemek mümkündür.

Amerika ile diplomatik ilişkilerin güçlüğü de olsa rayına oturtulduğu 1920'li yılların son periyodu, Türkiye'nin dış politikada atılım içerisinde olduğu bir zaman dilimidir. Zira Lozan'dan bakiye kalan Musul sorunu, Osmanlı Borçları sorunu gibi temel meseleler çözüme kavuşturulmuş, İngiltere ve Fransa gibi Avrupa siyasetinin iki başat aktörü ile ilişkilerin normalleşmesi de dolaylı olarak diğer ülkelerle olan ilişkileri pozitif biçimde etkilemiştir. Yukarıda da değinildiği üzere bu süre zarfında Avrupa ve İskandinav ülkelerinin birçoğu ile dostluk antlaşmaları imzalanırken, 1930'lu yılların hemen başında Yunanistan ile mübadele sorununun da halledilmesiyle dış politikada daha yapıcı ilişkilerin kurulabileceği bir dönemin kapısı aralanmıştır. Atatürk'ün akılcı ve gerçekçi dış politika stratejisinin gereği olarak yapılan hamleler, Türkiye'nin güvenilirliği ve saygınlığını arttırmakla birlikte zamanla bölge istikrarı açısından önemli bir aktör olarak ön plana çıkmasına katkı sağlamıştır. Bu gerek Türkiye, gerekse de bölge ülkeleri ve Avrupa açısından son derece önemli bir gelişmedir. Zira yakın gelecekte baş gösterecek Ekonomik Buhran ticari ilişkiler alanında; İtalya ve Almanya'nın revizyonist girişimleri ise politika ve güvenlik alanında karşılıklı iş birliğine her zamankinden fazla ihtiyaç duyulmasına yol açacaktır.

Avrupa ile ilişkilerde olumlu ivmelenmenin yaşandığı bu dönemde Amerika ile işlerin de yoluna sokulması, Türkiye açısından oldukça önemli bir gelişmedir. Amerika her ne kadar benimsediği dış politika stratejisi gereğince kendi kıtası haricindeki gelişmelere fazlaca müdahil olmamayı tercih etse de, daha sonra Türkiye'nin de dahil olduğu Briand-Kellog Paktı gibi organizasyonların hayata geçirilmesine katkı sağlayarak gerektiğinde Avrupa siyasetinin yönlendirilmesinde nasıl bir inisiyatif üstlenebileceğinin işaretlerini vermiştir. Ayrıca ticari ilişkiler alanında sahip olduğu potansiyelin herkes farkındadır. Bilindiği üzere Cumhuriyetin ilk yıllarında "ılımlı liberal" olarak ifade edilebilecek bir ekonomi politikası izlenmeye çalışılmış fakat gerek yapısal gerekse de konjonktürel koşullar nedeniyle ilk planda istenilen hedeflere tam anlamıyla ulaşılamamıştır. Amerika ile ilişkilerin geliştirilmesi özellikle Amerikan pazarından pay almak, yatırımcıları ülkeye çekmek ve teknik destek sağlanması açısından önemlidir. Esasında o dönem belirli şartlara uymak kaydıyla<sup>9</sup> ortam da buna müsaittir. Nitekim Büyükelçi Grew göreve başlar başlamaz birçok Amerikalı müteşebbis ihale ve imtiyaz için çoktan sıraya girmiştir. Büyükelçinin yoğun çabaları sonucunda daha görev süresinin ikinci yılı dolmadan 1 Ekim 1929 yılında Ticaret ve Seyr-i Sefain Antlaşması imzalanmış ve böylelikle Amerikalılara hem ticarete hem de gemicilikte "*en ziyade müsaadeye mazhar millet*" unvanı bahşedilmiştir.<sup>10</sup>

7 Şimşir, agm., s.324-331.

8 Amerika'daki Türkiye karşıtı propagandanın önde gelen isimlerinden Vahan Cardashian'ın nota teatisine gösterdiği tepki ve Ahmet Muhtar Bey'in Vaşington'daki faaliyetlerini engellemeye yönelik girişimleri için bkz. Ö. Kürşad Karacaçıl, "Amerika'da Tek Kişilik Lobi: Vahan Cardashian (1883-1934)", *Gazi Üniversitesi Akademik Bakış Dergisi*, C.8, S.16, Yaz 2015, s.111-113.

9 Trask'a göre 1927 sonrası resmi diplomatik ilişkilerin kurulması, Amerika'ya Türkiye ile ticaretini geliştirme imkânı sunsa da bunun bir ön koşulu vardı: Yatırımcıların Türk milliyetçiliğinin temel prensiplerine uyum kabiliyetine sahip olmaları. ABD, 1927-1939 yılları arasında Türkiye'nin iç ve dış ilişkilerine müdahil olmama adına son derece dikkatli davranmıştır. Zira Türk Hükümeti, Türk milliyetçiliği temelinde hayata geçirilen devrimlere karşı olumsuz bir tutum sergilemeyen ABD gibi ülkelerin temsilcilerine karşı nispeten daha müsamahakâr davranmıştır. R. R. Trask, "The United States and Turkish Nationalism: Investments and Technical Aid during the Atatürk Era", *The Business History Review*, Vol. 38, No. 1, International Government-Business Issue (Spring, 1964), p.60.

10 Armaoğlu, *Türk-Amerikan İlişkileri 1919-1997*, s.35; Ahmet Özgiray, "Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri Arasındaki Siyasi İlişkiler (1923-1938)", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. XV, S. 43, 1999, s.64.

1930'lu yıllarla birlikte iki ülke arasındaki ilişkiler iyiden iyiye hız kazanmıştır. Amerikalı iş adamlarının ve üst düzey bürokratların ülkeye ziyaretleri sıklıkla, Türkiye'den oluşturulan heyetler mali konular başta olmak üzere eğitim ve diğer idari konularda fikir alışverişinde bulunmak üzere sık sık Amerika'nın yolunu tutmuşlardır. 1920'li yılların ortalarında petrol (Standart Oil Company, Turkish Petroleum Company), bankacılık (American Express Company), meydan kökü işleme (MacAndrews and Forbes Company) tütün (R.J Reynolds, American Tobacco, Liggett and Meyers) sektörlerinde faaliyet gösteren ve yaklaşık 10-15 milyon dolarlık toplam yatırım hacmine sahip Amerikan firmalarına bir bir yenileri eklenmeye başlamıştır. 1927 sonrasındaki Ulen and Company of New York, American Oriental Bankers Corporation of Delaware ve Fox Brothers International Corporation of New York'un başarısızlıkla sonuçlanan girişimleri sonrası o döneme kadar ki en önemli ticari anlaşma, İsveç Kibrit Tröstünün bir şubesi olan Amerikan-Türk Yatırım Ortaklığı ile yapılmış ve yıllık yüzde 6,5 faizle 10 milyon dolarlık kredi karşılığında Türk kibrit tekeli 25 yıllığına şirkete verilmiştir. Yine Ford Motor Şirketi'nin İstanbul Serbest Bölgede yaptığı yatırımla ilk Türk Ford'ları Ocak 1930'dan itibaren üretilmeye başlanmıştır.<sup>11</sup> Bu dönemin en önemli girişimlerinden bir tanesi ise, bu araştırmaya da konu olan Türk havacılığını geliştirme çabaları ve bu kapsamda Amerikan Curtiss-Wright Şirketi ile yapılan iş birliğidir.

Gerçekten de Wright Kardeşlerin 1903 yılında gerçekleştirdiği ilk başarılı uçuşun üzerinden görece az bir süre geçmişken havacılığın baş döndürücü bir süratle gelişimi, başta Atatürk olmak üzere Türk yöneticilerinin de dikkatinden kaçmamış, hava araçlarının sivil ve askeri alanlarda gelecekte üstleneceği roller öylesine doğru tahmin edilmiştir ki Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte öncelikli işlerden biri Türk havacılığını kalkındırmak olmuştur. 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasıyla başlatılan hamleler uçak ve motor fabrikası teşkili, yeni uçak temini ile sivil havacılık hizmetlerinin düzenlenmesi çalışmalarıyla devam ettirilmiştir. İşte Curtiss-Wright Şirketi ile Türkiye'nin yolları da bu süreçte kesişmiştir.

Türkiye'nin havacılık alanında Curtiss-Wright Şirketi ile yapmış olduğu iş birliğine ilişkin muhtelif çalışmalar literatürde mevcuttur. Özel olarak bu konuyu irdeleyen bir çalışma henüz gerçekleştirilmemiş olmakla birlikte mevcut çalışmaların önemli çoğunluğu söz konusu iş birliğini hava harp sanayinin veya sivil havacılığın gelişimi kapsamında daha çok teknik yönüyle ve kısıtlı bir kapsam dâhilinde ele almıştır.<sup>12</sup> Oysaki günümüzde olduğu gibi geçmişte de bu tarz girişimlerin bir teknik, bir de diplomatik boyutu vardır. Dolayısıyla söz konusu girişimin sadece bir boyutuyla incelenmesinin resmin tamamını görmek adına yetersiz olduğu düşünülmektedir. Bu noktadan hareketle, yapılan çalışmada Türk ve Amerikan kaynaklarına dayanarak Türkiye'nin iki savaş arası dönem havacılığı geliştirme çabaları ve gelişen Türk-Amerikan ilişkileri penceresinden Curtiss-Wright ile yapılan iş birliği irdelenmiştir.

#### A. Türkiye'de Modern Havacılığın Doğuşu ve Geliştirme Çabaları

Wright Kardeşlerin havadan ağır, kontrol edilebilir ve motorlu bir hava aracıyla, 17

11 Semih Bulut, *Atatürk Dönemi Türkiye-ABD İlişkileri (1923-1938)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara, 2010, s.135-136; Trask, a.g.m.,65-69.

12 Bu çalışmalardan bazıları için bkz. Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009*, Hava Basımevi ve Neşriyat Md.lüğü, Ankara, 2009, s.77-78; Ersan Bocutoğlu-Mehmet Dinçaslan, "1925-1950 Döneminde Türk Havacılık Endüstrisi ve İkinci Dünya Savaşı Sonrası Konjonktürün Türk Havacılık Endüstrisine Etkileri", *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.7, 2014, s.160; A. Fahimi Aydın, "Tayyareden Uçağa: Milli Hava Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar", *Karadeniz Araştırmaları*, S.31, 2011, s.78.

## iki Savaş Arası Dönem Türk-Amerikan İlişkilerine Yeni Bir Soluk: Curtiss-Wright Şirketi İle Yapılan İş Birliği ve Türk Havacılığını Geliştirme Çabaları

Aralık 1903'de Kitty Hawk/Kuzey Carolina'da gerçekleştirdikleri 12 saniyelik uçuş, modern havacılığın başlangıcı olarak kabul görmüştür. Bu ilk başarılı deneme, Batı Avrupa-Amerika ekseninde bu alanda zaten epeydir sürdürülen çalışmalara hız kazandırırken, henüz üzerinden altı yıl geçmeden Manş Denizi'nin geçilmesiyle, havacılığın mevcut dengeleri tümüyle değiştirmeye aday olduğunun sinyalleri net biçimde görülmeye başlanmıştır. Bu kapsamda düzenli ve kontrol edilebilir bir uçuş karakteristiğine sahip hava araçlarının, özellikle askeri anlamda sahip olduğu potansiyel, Avrupa'nın pek çok devleti gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda da gözlerden kaçmazken hava gücünün teşkiline ilişkin çalışmalar erken dönemlerden itibaren başlatılmıştır.

Özellikle askeri teknolojiler konusunda son derece duyarlı olan Mahmut Şevket Paşa'nın Harbiye Nazırlığı sırasında Türk havacılığının temellerinin atılmaya çalışıldığını söylemek mümkündür. Bu kapsamda; Paris ve Berlin Askeri Ataşelikleri vasıtasıyla söz konusu ülkelerde yaşanan gelişmeler yakından takip edilmiş, tayyarelerin de yer aldığı askeri manevralara<sup>13</sup> katılım sağlanmış, Genelkurmay Başkanlığı Kıttaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliğinin 2'nci Şubesine bağlı bir tayyare komisyonu teşkil olunmuş, pilotaj eğitimi için yurtdışına subay gönderilmiş ve Yeşilköy'de bir uçuş okulu tesis edilmiştir.<sup>14</sup>

Öte yandan Türk havacılığının çekirdeğini oluşturmak adına bu çalışmalar yürütülürken Trablusgarp Savaşı patlak vermiş; uçağın harp meydanlarında ilk kez kullanılması nedeniyle havacılık tarihi adına pek çok ilki barındıran bu savaş, Osmanlı Devleti'nin de bir an evvel uçak sahibi olması konusundaki çalışmalarına hız kazandırmıştır. Bununla birlikte o tarihlerde bütçeden uçak alımı için yeterli paranın ayrılması mümkün olmamış, çare olarak paranın bağış yolu ile toplanmasında karar kılınmıştır. Bizzat Mahmut Şevket Paşa'nın 30 altın vererek başlattığı kampanya, kendisi ve bütün Genelkurmay mensuplarının 6 aylık maaşlarının 1/4'ünü bağışlamasıyla genişletilmiş ve 20 Mart 1912 tarihinde Ceride-i Askeriye' de yayınlanan yazıyla tüm ordu mensupları bağış konusunda teşvik edilmiştir. Ordu bünyesinde başlatılan bu girişimin halkı da içine alacak şekilde genişletilmesi görevi Osmanlı Donanma Cemiyeti'ne verilirken Padişah Sultan Reşat da 1000 lira vermek suretiyle kampanyaya katılmış ve böylelikle hava gücünün, ilk uçaklarına kavuşması yolunda önemli bir kaynak sağlanmıştır.<sup>15</sup>

1912-1922 yılları arasındaki 10 yıllık savaş dönemi, Türk hava gücü adına konjonktürün de etkisiyle teşkilat, teçhizat ve doktrin anlamında önemli dönüşümlerin yaşadığı bir zaman periyodu olmuştur. Birinci Balkan Savaşı'nın başlamasıyla harekât görevleri için yeterli hazırlıklar henüz tamamlanamadan eldeki pilot ve uçaklar gelişi güzel bir şekilde cepheye sevk edilmiş, hava teşkilatının başında bulunan sorumlu subaylar da seferberlik planı gereğince başka görevlere atanınca hava teşkilatı başsız bırakılmıştır.<sup>16</sup> Savaşın sonra sağlıklı bir teşkilat yapısının oluşturulması adına, hava gücünün düzenlenmesi görevi Marquis De Gouy başkanlığında Fransız Heyetine verilirken, Birinci Dünya Savaşı süresince

13 1910 yılında Fransa'da düzenlenen Picardie Manevralarına Türk kurmay heyetinde yer alan Ali Fethi (Okyar) ve Mustafa Kemal de nezaret etmiştir. Mustafa Kemal, aynı tarihlerde Paris'te bulunan gazeteci Abidin Daver ile yaptığı görüşmede, uçakların gelecek savaşlarda oynayacağı önemli rollerden bahsetmiştir. Muhterem ERENLİ, "Atatürk ve Havacılık", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C.2, S.4, Kasım 1985, s.215-216.

14 Zekeriya Türkmen, "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, Mayıs 2013, s.33-35,45; Süreyya İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitabevi, İstanbul, 1947, s.21.

15 Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, C.I, Ankara, 2009, s.83.

16 İhsan Göymen, *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınlar Seri No:3, C.IX, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1969, s.6.

bu görevi Bnb. Erich Serno ve refakatindeki Alman havacılar devralmış; bu süre zarfında idari olarak Teşkilat-ı Havaiye Müfettişliğinden sırasıyla Umur-u Havaiye Şubesi, Umur-u Havaiye Müfettişliği ve Kuvay-ı Havaiye Müfettişliğine geçilmiştir. İstiklâl Savaşı esnasında ise havacılık faaliyetleri Genelkurmay Başkanlığı bünyesindeki Hava Kuvvetleri Şubesi tarafından yürütülmüştür.<sup>17</sup> Bu süreçte hava gücünün taktik ve operatif seviyelerdeki yükü ise önce 2-3 uçaklık müfrezeler, sonrasında ise yaklaşık her ordu bünyesinde en az bir tane olacak şekilde, daha kalabalık uçak mevcuduna sahip tayyare bölük ve kıtaatları vasıtasıyla karşılanmaya çalışılmıştır. Ocak 1918'e gelindiğinde hava gücünün, Almanların Yıldırım Orduları Grubu altında oluşturdukları Paşa Bölükleri bir tarafa konulduğunda 12 tayyare bölüğü, 3 deniz tayyare bölüğü, balon, uçaksavar, atış tanzim, meteoroloji üniteleri ile okul ve depolardan oluşan, önceki dönemlere nazaran hayli kapsamlı bir teşkilata sahip olduğu görülmektedir.<sup>18</sup> İstiklâl Savaşı'nda yine merkezi bir idare ve tayyare bölüklerinden oluşan teşkilat yapısı korunmuş fakat uçak mevcutlarındaki yetersizliklerden dolayı bu bölükler özellikle Sakarya Savaşı'na kadarki süreçte oldukça kısıtlı imkânlarla görevlerini sürdürmeye çalışmışlardır. Teçhizat alanındaki dönüşümde ise en önemli gelişme, şüphesiz envantere yeni katılan uçaklardır. Daha önce de değinildiği üzere 1911 sonrası Osmanlı, Avrupa ve özellikle yakın coğrafyadaki [kendine tehdit oluşturması muhtemel] devletlerle arasındaki makasın açılmaması adına uçak temin çalışmalarına öncelik vermiş ve Balkan Savaşları arifesinde önemli bir kısmı bağışlarla karşılanmış 14 uçaklık bir hava gücü oluşturulmuştur.<sup>19</sup> Balkan Savaşları müddetince çeşitli nedenlerle elden çıkan uçakların ikamesi hususunda gayret gösterilse de savaş hali nedeniyle istenen neticeler elde edilememiştir.<sup>20</sup> Bu süreçte yaşanan en ilginç gelişmelerden bir tanesi ise Macar Oszkar Asbôth'un Osmanlı askeri makamlarına sunmuş olduğu projedir. Asbôth, Balkan Savaşları henüz devam ederken, savaştan orduların hava gücünden yeterince istifade edemediğini gözlemlemiş ve bu doğrultuda etkin bir hava gücünün varlığına en çok ihtiyaç duyduğuna inandığı Osmanlı Devleti adına bir proje hazırlamıştır. Ordu bünyesinde havacılık birimlerinin kurulmasından uçak, malzeme teçhizat ihtiyacının nasıl karşılanacağına ilişkin özel hükümlerin yer aldığı proje, aynı zamanda bir pilot okulu ve sonradan uçak imal edebilecek kapasiteye ulaşacak uçak ve motor tamirhanesi tesis edilmesini de içermektedir. Bununla birlikte özellikle Fransızların konudan haberdar olması ve yürüttükleri lobi çalışmaları neticesinde projeyi hayata geçirmek mümkün olmamıştır.<sup>21</sup> Balkan Savaşlarının bitimiyle hem savaş süresince aksayan tayyare bağış kampanyalarına hız kazandırmak hem de İmparatorluğun farklı coğrafyalarındaki unsurlarının merkeze olan bağlılığını kısmen de olsa tazelemek amacıyla uzun mesafeli seferler düzenlenmiştir. Bunların en meşhuru Fransız havacıların Paris-İstanbul-Kahire hattında düzenlemiş olduğu başarılı uçuştan esinlenerek Enver Paşa'nın talimatıyla hayata geçirilen İstanbul-İskenderiye seferidir. Oldukça sıkıntılı safhalardan sonra Pilot Salim ve Rasit Kemal Bey'ler tarafından tamamlanabilen sefer sonucunda 7 tayyare alabilecek

17 Yavuz Kansu-Sermet Şensöz-Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Hv.K.K.İği Hava Basımevi ve Neşriyat Müd.lüğü, Ankara, 2006, s.181,219,354; Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler 2*, Hv.K.K.İği Hava Basımevi ve Neşriyat Müd.lüğü, Ankara, 2006, s.43.

18 Ole Nikolajsen, *Turkish Military Aircraft since 1912*, Scramble Dutch Aviation Society, 2007, s.13

19 Michael Paris, "The First Air Wars-North Africa and the Balkans 1911-1913", *Journal of Contemporary History*, Vol. 26, No. 1, January 1991, s.102

20 Uçak temininde önemli bir kaynak yaratılmasına vesile olan tayyare ianeleri, savaşın başlamasıyla birlikte bir bakıma eski popülaritesini yitirmiştir. Özellikle Birinci Balkan Savaşı esnasında alınan yenilgi ve sonrasında yaşanan göç krizi, halkın ilgisinin Şüheda İanesi, Hilal-i Ahmer İanesi vb. gibi kampanyalara kaymasına neden olmuştur. Emin Kurt, *Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2018, s.51.

21 George Hazai, "Macar Havacı Oszkar Asbôth'un Türk Havacılığına Ait Bir Projesi", *Çağın Yakalayan Osmanlı: Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri* (ed. E. İhsanoğlu ve M. Kaçar), İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, İstanbul, 1995, s.492-495.



miktarda bağış toplanmıştır.<sup>22</sup> Öte yandan kısa sürede sarf edilen önemli gayrete karşın Birinci Dünya Savaşı patlak verdiğinde Osmanlı hava gücü, 6'sı görev icra kabiliyetine sahip 11 uçakla, savaştan devletler arasında bu alanda en kısıtlı kapasiteye sahip olanlar arasındadır. Harbin hemen öncesinde Fransa'dan sipariş edilen 53 tayyarenin ancak 1 tanesi teslim alınmış ve gerisine el konulmuş; Almanya'dan gelen ilk yardımlarla 3 bölüklük bir hava gücü güçlkle teşkil edilebilmiştir.<sup>23</sup> Ülkede kurulu bir hava harp sanayisi olmadığı için harp süresince Almanya'dan uçak, yedek parça ve mühimmat temini konusu hayati bir hale gelmiş, özellikle Bulgaristan savaşa dâhil olup da Almanya ile kara bağlantısı sağlanana kadar lojistik faaliyetler oldukça maceralı bir şekilde yürütülmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda 12 Alman pilot ve 32 teknisyenle mukavele imzalanarak Macaristan'daki Mehadiye şehrine yakın bir bölgede uçuşa elverişli bir meydan ayarlanmış, buradan havalanan uçaklar Tuna Nehri üzerinden savaş halindeki Sırbistan sınır hattı boyunca Bulgaristan'ın Lom-Palanka şehrine ulaşmışlar ve burada tekrar sandıklanarak mühimmat ve yedek parçalarla birlikte tren yolu vasıtasıyla gizlice Edirne'ye sevk edilmişlerdir.<sup>24</sup> Yine Almanya'dan getirilen ilk parti bombalar bira fıçlarına yerleştirilmek suretiyle Türkiye'ye sokulmuş, aynı şekilde getirilmek istenen ikinci parti mühimmatlara ise Romen gümrük memurlarının biraları tatmak istemesi üzerine durumları ortaya çıktığı için el konulmuştur.<sup>25</sup> 1915'ten savaşın bitimine dek 469 uçak Osmanlı hava gücü saflarına katılırken, İtilaf güçlerine ait 13 uçak ele geçirilerek envantere dahil edilmiş ayrıca Almanlar tarafından Filistin Cephesi ve deniz tayyare gruplarında kendilerince kullanılmak üzere 245 uçak ülkeye nakledilmiştir. Savaşın bitimiyle birlikte bunlardan arda kalan ve çoğu gayri faal durumdaki 45 uçak Maltepe'deki depolarda muhafaza edilirken, 17 uçak Konya'ya nakledilmiş ve esasen yalnızca 2 tanesi görev icra kabiliyetine sahip bu uçaklarla Millî Mücadele'ye girilmiştir.<sup>26</sup> Millî Mücadelenin ilk safhasının gerek uçak gerekse de diğer yardımcı teçhizat konusunda oldukça sıkıntılı geçtiğini söylemek mümkündür. Bin bir güçlkle faal edilen sınırlı sayıda uçak, çatışmaya en yakın uygun araziye konuşlandırılarak etkin bir şekilde kullanılmaya çalışılırken yukarıda değinildiği üzere ancak Sakarya Savaşı sonrasında Fransız ve İtalyanlardan temin edilen uçaklarla havadaki güç dengesi tam anlamıyla sağlanabilmiştir. Büyük Taarruz' da özellikle düşmanın havadan keşif faaliyetlerinin önlenmesi ve harekâtın gizliliğinin sağlanması adına son derece önemli görevler icra eden bu uçaklardan savaş sonrasında bakiye kalanlar ve yine Yunanlılardan ele geçirilenler, yeni kurulacak Cumhuriyetin ilk hava gücünün oluşturacaklardır. 10 yıllık savaş süresince Osmanlı hava gücünün yaşadığı doktrinsel dönüşüme gelince ise bunun dünyadaki diğer örnekleriyle paralellik gösterdiğini söylemek mümkündür. Savaşın ilk periyodunda daha çok keşif ve atış tanzimi amacıyla "kısıtlı" kullanım alanına sahip uçaklar, muharebelerin siperler arasında kilitlenmesiyle bu kilidi açacak bir "anahtar" olarak görülmeye başlanmış; pervaneyle senkronize makineli tüfekler ve bomba atma mekanizmalarındaki gelişmelerle birlikte kullanım yoğunluğu taarruzî görevlere doğru kaymıştır. Böylelikle Balkan Savaşları'nda yalnızca düşman tertiplenmelerine yönelik keşif ve el yordamıyla iptidai şekilde yapılan bombardıman görevlerinden zamanla av-önleme, kara harekâtını destekleme ve taktik bombardıman gibi farklı görev tiplerine geçiş yapılmıştır. Savaşın sonunda, bir şekilde bu mücadelenin içerisinde yer almış diğer tüm ordular gibi Türk ordusu için de artık yadsınamaz bir gerçek vardır: Savaş öncesinde performans ve görev icra yeterliliği konusundaki şüpheler nedeniyle fazlaca hesaba

22 Süleyman Beyoğlu, "Türk Havacılığının Doğuş Yılları", *Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012 İstanbul*, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2015, s.7-8.

23 Ole Nikolajsen, *age.*, s.7,11; Beyoğlu agm., s.8

24 Ole Nikolajsen-Bülent Yılmaz, *Ottoman Aviation 1909-1919*, 2005, s.51-52.

25 Göymen, *age.*, s.256.

26 Ole Nikolajsen, *age.*, s.16-36.

katılmayan uçaklar, çatışma olgusunu 3. boyuta taşıyarak oldukça devrimsel bir gelişmenin mimarı olmuşlardır. Böylelikle gelecek harplerde hava gücünü hesaba katmaksızın bir zafer elde etmenin mümkün olmadığına farkına varılmış, bu da savaş sonrası askeri stratejileri derinden etkilemiştir.

İki savaş arası dönem kimilerine göre havacılığın altın çağıdır. Zira motor teknolojilerindeki gelişmeler, uçak tasarımlarında da dolaylı olarak dönüşümüne yol açmış, nihayetinde Birinci Dünya Savaşı'nın hızları nadiren 200 km/saati aşan, ahşap gövde ve kanat üzerine bez giydirilmiş, sabit iniş takımlı ve açık kokpitli çifte kanatlı uçakları yerlerini yavaş yavaş 500 km/saatinde hıza ulaşan, tamamen metal, jiroskopik uçuş kabiliyetine sahip, katlanır iniş takımlı ve kapalı kokpitli tek kanatlı uçaklara bırakmıştır.<sup>27</sup> Uçak yapı ve motorlarındaki bu gelişmeler ise gerek sivil gerekse de askeri havacılık alanında önemli atılımların yapılmasının yolunu açmıştır.

Savaştan büyük bir yıkım içinde çıkmasına karşın havacılığın sahip olduğu potansiyelin henüz erken dönemlerden itibaren farkında olan Almanya'da 8 Ocak 1919 tarihinde sivil havacılık faaliyetlerine onay verilmiş, bu doğrultuda Prof. Hugo Junkers tarafından tamamen taşımacılık maksadıyla tasarlanmış ilk uçak (F-13), 19 Haziran 1919 tarihinde başarıyla uçuşunu gerçekleştirmiştir. Daha bu başarının yankıları sürerken Atlantik Okyanusu, Amerikalı ve İngiliz havacılar tarafından hem gidiş, hem de gidiş-dönüş olmak üzere geçilmiş, 1919'un sonuna varmadan Avusturya Hava Kuvvetlerine mensup subaylarca İngiltere'den Avusturya'ya 28 günden daha kısa bir süre içerisinde havadan ulaşım sağlanmıştır. İngiltere ve Almanya öncülüğünde tesis edilmeye çalışılan planlı uçuş seferleri ise sonraki dönemde dünya havacılık sektörüne yön verecek Lufthansa, KLM, Air France, Imperial Airways ve Aeroflot gibi ticari havayolu firmalarının doğuşuna ön ayak olmuştur.<sup>28</sup>

Bu dönemin en popüler aktivitelerinden biri hiç şüphesiz hava yarışları olmuştur. 1919'da yeniden rağbet kazandırılan Schneider Kupası Yarışmaları, uluslar arasında bir rekabet ortamı yaratmış, her yıl daha da gelişmiş uçak tipleriyle yarışmaya katılan hava unsurları bir yandan rekor üstüne rekor kırarak hava kuvvetlerine gönüllü acemi üyeler kazandırma ve uçak siparişi konusunda reklam yaparken, diğer yandan da harekât ortamına benzer koşullar altında uçak motorlarını ve gövdelerini deneme şansına sahip olmuşlardır.<sup>29</sup> Bu dönem hava araçlarının askeri maksatlarla kullanımı konusunda da doktrinsel olarak önemli gelişmeler yaşanmıştır. Birinci Dünya Savaşı gibi uzun senelere yayılmış topyekûn bir çatışmanın tekrardan yaşanmaması, bunu engellemek mümkün değilse de olabildiğince hızlı şekilde kesin zaferin kazanılması adına, hava gücünün üstlenebileceği sorumlulukların tartışmaya açıldığı bu süreçte Gulio Douhet, Hugh Trenchard ve William Mitchell gibi hava gücü teorisyenleri fikirleriyle ön plana çıkmışlardır. Genel itibariyle, hava gücünün sürat ve menzil özellikleriyle düşman derinliklerine nüfuz edebilme kabiliyetinin üzerinde duran bu teorisyenlere göre konvansiyonel harplerde olduğu gibi ilk planda düşmanın satih kuvvetleri ile çatışmaya girmek yerine düşman derinliklerinde halkın savaşa azmini ayakta tutan ağırlık merkezleri hedef alınmalıdır. Böylelikle maddi ve manevi olarak ağır tahribat yaşayan halk, çatışmaların bir an evvel sonlandırılması adına gerektiğinde kendi siyasi otoritesi ile ters düşecek, bu da harbin kazanılması adına zemin hazırlayacaktır. Ortaya atıldığı ilk dönemlerde hayli tartışmalara

27 <https://www.britannica.com/technology/military-aircraft/Interwar-developments> (erişim tarihi 01.10.2020).

28 <https://www.flightglobal.com/flight-100-history-1919-1939/84424.article> (erişim tarihi 01.10.2020).

29 Robin Higham, *Hava Gücü Özlü Bir Tarih*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1983, s.78.

## İki Savaş Arası Dönem Türk-Amerikan İlişkilerine Yeni Bir Soluk: Curtiss-Wright Şirketi İle Yapılan İş Birliği ve Türk Havacılığını Geliştirme Çabaları

neden olan bu fikirler, 1936 yılında İspanya İç Savaşı ile başlayan ve İkinci Dünya Savaşı ile devam eden süreçteki “stratejik bombardıman” görevleri ile uygulama sahası bulmuştur.

Havacılık dünya sathındaki bu gelişmelerle farklı bir seviyeye evrilirken, yeni kurulan Türk Devleti de bu gelişmeleri yakından takip etmiş ve elindeki kısıtlı bütçeyi uygun şekilde kullanarak hava gücünü her an harbe hazır bir seviyeye ulaştırmaya gayret göstermiştir. Bu kapsamda henüz 1923 yılı Aralık ayında beş kişilik bir heyet, ikili ilişkilerin normalleşmesi ve uçak temini maksadıyla Fransa-İtalya-Almanya-İngiltere hattında bir ziyaret gerçekleştirilmiştir. Ziyaret sonucunda üzerinde karar kılınarak siparişi verilen uçaklar, 1924 yılı Mayıs ayından itibaren teslim edilmeye başlanırken, aynı dönem Fransız ve Avusturyalı eğitimciler eşliğinde 39 kişilik bir grup subay Gaziemir’de pilotaj eğitimine başlamıştır. Gerçekleştirilen bu ilk hamlelerle hava gücünün uçak ve pilot ihtiyacı bir şekilde giderilmeye çalışılırken teşkilat anlamında da barış dönemi faaliyetlerine uygun şekilde Albay Muzaffer Ergüder başkanlığında Hava Kuvvetleri Müfettişliği yapısına geçilmiştir.<sup>30</sup>

Atatürk, 1 Mart 1924 tarihli Meclis Açılış konuşmasında “Ülkenin korunmasından söz ederken, askerlik dünyasında önemli ve etkili bir yeri olan hava kuvvetlerine yüce Meclisin özel ilgisini ve dikkatini çekerim” ifadesiyle hava kuvvetlerinin ülke savunması açısından önemini yinelerken<sup>31</sup> yaklaşık bir yıl sonra cumhuriyet dönemi Türk havacılığının geliştirilmesinde önemli sorumlulukları üstlenecek Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur (16 Şubat 1925). Atatürk’ün himayesi, İsmet İnönü’nün fahri başkanlığında kurulan cemiyetin ilk başkanı, Atatürk’ün eski yaveri Bolu Mebusu Cevat Abbas (Gürer) Bey’dir.<sup>32</sup> Cemiyetin amacı, nizamnamesinin ikinci maddesinde şu şekilde tarif edilmiştir: Türkiye’de tayyareciliğin askeri, iktisadi, sosyal ve siyasi önemini tanıtmak ve bu maksatla tayyareciliğin ihtiyacı olan personel ile malzemeyi sağlayarak Türk gençliğindeki tayyarecilik aşkını arttırmak.<sup>33</sup> Bu amaç doğrultusunda süratle çalışmalara başlayan cemiyet, ilk iş olarak Balkan Harbi öncesinde başlatılan fakat sonradan sekteye uğrayan bağış faaliyetlerini tekrardan canlandırmayı hedeflemiştir. Elde edilen bağışlarla kısa vadede hava kuvvetlerinin güçlendirilmesi için uçak temin edilirken uzun vadede bu uçakları üretecek bir fabrika tesis edilmeye çalışılacaktır. Basın yayın organları, el ilanları ve cemiyetin resmi yayın organı Kartal Mecmuası aracılığıyla halk kampanyaya katılmaya teşvik edilirken bir taraftan da cemiyetin gelir kalemlerini arttırmaya yönelik önlemler alınmıştır. Bu kapsamda kurban derisi toplama görevi ve bazı madenlerin işletilmesi sorumluluğu Cemiyet’e bırakılmış ayrıca tayyare piyangosu adı altında nakit para ödüllü çekilişler düzenlenmiştir. Söz konusu girişimler kısa süre içerisinde ilk meyvelerini verirken altı aylık süreç içerisinde 2000 lira, Cumhuriyetin Onuncu Yıldönümü olan 1933 yılında ise toplamda 53 milyon liralık bir kaynak yaratılmıştır. 1940 yılına gelindiğinde satın alınmak suretiyle Hava Kuvvetlerine bağışlanan uçak sayısı 343 olacaktır.<sup>34</sup>

Cumhuriyetin ilk yıllarında havacılık alanında yürütülen politikalarda ve bunun gereği olarak gerçekleştirilen kaynak taksiminde önceliğin askeri ihtiyaçların karşılanmasına verilmesi oldukça doğaldır. Zira devletin bekası açısından hava gücünden beklentiler yüksektir. Bununla birlikte sivil taşımacılık hizmetleri de göz ardı edilmemiştir. Ankara’nın

30 Ole Nikolajsen, *age.*, s.42.

31 [https://www.tbmm.gov.tr/tarihce/aturk\\_konusma/2d2yy.htm](https://www.tbmm.gov.tr/tarihce/aturk_konusma/2d2yy.htm) (erişim tarihi 04.10.2020).

32 Demo Ahmet Aslan, “Tayyare Cemiyeti’nin Propaganda Faaliyetleri ve Tayyare Bayramları”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.14, S.3, Ocak 2014, s.141-142.

33 *Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi*, İktisat Matbaası, Ankara, 1341, s.1.

34 Deniz Kurt-Yavuz Pehlivan-Erdal Korkmaz, *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951*, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, C.II, Ankara, 2020, s.42-43,46.

bir an önce dünya ile bağlantısının sağlanmasına katkı sağlayacak bu hizmetlerin gerçekleştirilmesi adına ilk girişim *Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne (CFRNA)*' den gelmiş ve henüz Mudanya Mütarekesi'nin imzalandığı tarihte varılan anlaşma gereğince şirkete Prag-Viyana-Budapeşte-Bükreş hattını İstanbul'a (Yeşilköy) kadar uzatması yönünde imtiyaz verilmiştir.<sup>35</sup> Sonraki yıllarda benzer imtiyazlar Brindisi-Atina-İstanbul (Büyükdere) hattında İtalyan *Aero Espresso Italiana (AEI)* ve Berlin-İstanbul hattında Alman *Lufthansa* şirketlerine de tanınmıştır. Bununla birlikte İtalya-Türkiye örneğinde olduğu gibi gerek ülkeler arası dönemsel anlaşmazlıklar gerekse de şirketlerin talebi veya Türk hükümetinin kararı üzerine söz konusu imtiyazların genellikle süresinden önce sonlandırıldığı görülmektedir.<sup>36</sup>

Bu dönem yalnızca taşımacılık alanında değil aynı zamanda epeydir arzulanan uçak ve motor fabrikası kurma konusunda da arayış içerisinde girildiği görülmektedir. Bu kapsamda sermaye ve teknik destek konularında iş birliği yapılacak ülke olarak Fransa ve Almanya seçenekleri üzerinde durulurken 1924 yılında imzalanan dostluk anlaşması ile ibre Almanya'dan yana kaymıştır. Esasen Almanya, Versay Antlaşması'nın hava gücüne yönelik getirdiği kısıtlamaları aşabilmek ve böylelikle elindeki harp sanayisi kabiliyetini bir şekilde muhafaza etmek maksadıyla iki savaş arası dönemde yurt dışında fabrika kurma konusunda zaten isteklidir. Daha önce Danimarka, Amerika Birleşik Devletleri ve Rusya'da kurulan fabrikalara Türkiye'de de bir yenisinin eklenmesi, iki ülke arasındaki ilişkilere katkı sağlayacağı gibi Alman hava sanayisinin de "hazır" tutulması adına olumlu bir gelişme olacaktır.

Almanya ile imzalanan dostluk antlaşmasının ticari konuları kapsayacak şekilde de genişletilmesine özel önem atfeden Kemalettin Sami Paşa, 1925 Mart ayı içerisinde Berlin Büyükelçiliğine atandıktan sonra harp sanayisi alanında Türkiye'ye fayda sağlayabileceğini öngördüğü Junkers, AEG, Telefunken ve Siemens gibi şirketler hakkında bir rapor hazırlamıştır. Raporda Junkers firmasının çalışan sayıları ve aylık üretim kapasitesi hakkında bilgi verilirken, firmanın Türkiye'de bir uçak fabrikası kurma konusunda istekli olduğunun altı çizilmiştir.<sup>37</sup> 1925 yılı Haziran ayı içerisinde ise Albay Tevfik Bey başkanlığında oluşturulan bir heyet ticari faaliyetler hakkında görüşmelerde bulunmak üzere Almanya'ya bir ziyaret gerçekleştirmiş ve Reichsverband der Deutschen Industrie himayesinde çok sayıda sanayiciyle bir araya gelinmiştir. Tevfik Bey, bu süre zarfında ziyaret ettiği Junkers Flugzeugwerke A.G. firmasının yetkililerine uçak, motor ve bazı uçak parçalarını imal edecek bir fabrikanın tesis edilmesini arzuladıklarını ve bu konuda istekli olacak firmaya, fabrika faaliyete geçene kadarki sürede uçak alım konusunda tekel olma hakkı tanınacağını ifade etmiştir.<sup>38</sup> Firma yetkililerince olumlu şekilde karşılanan teklif,

35 Ercan Haytaoğlu, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Ticari Havayolu Taşımacılığında İmtiyazlı İlk Şirket: Aero Espresso Italiana (1924-1935)", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, S.28, 2018, s.81-82.

36 Burada bahsi geçen firmalar, ilk planda İstanbul'a kadar uzattıkları rotalarını, sonrasında genellikle Türkiye'nin iç kesimlerini de dâhil edecek şekilde Ortadoğu ve Asya'ya kadar genişletmeyi amaçlamışlardır. Ticari olduğu kadar siyasi yönü de göz ardı edilemeyecek bu genişletme planları, sebeplerinin bazılarını ileride de değinileceği üzere Türk hükümeti tarafından fazlaca destek görmemiş, bu durum da firmalarda zaman zaman isteksizliğe neden olmuştur. Nihayetinde verilen taahhütler yerine getirilmeyince de hükümet anlaşmaları feshetme/yenilememe yoluna gitmiştir. Abdullah Nergiz, *Türkiye'nin Sivil Havayolu Taşımacılığının Gelişimi ve "Havayolu Devlet İşletme İdaresi" (1933-1956) Dönemi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2019, s. s.18-27.

37 Fatih Dervişoğlu, "İstikbalini Göklere Arayan Ülke ve Türk Havacılık Sahasında Alman Menfaatleri Işığında Bir Ortaklık: Tomtaş", *Cumhuriyet International Journal of Education*, C.III, S.3, 2014, s.70-71.

38 Werner E. Braatz, "Junkers Flugzeugwerke A.G. in Anatolia, 1925-1926: An Aspect of German-Turkish Economic Relations", *Tradition: Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie*, 19 Jahrg, Jahresheft, 1974, s.32-33.

## İki Savaş Arası Dönem Türk-Amerikan İlişkilerine Yeni Bir Soluk: Curtiss-Wright Şirketi ile Yapılan İş Birliği ve Türk Havacılığını Geliştirme Çabaları

Türk hava harp sanayisi için de yeni bir kapının aralanmasına fırsat vermiştir. Müteakip süreçte Türk ve Alman hükümetleri nezdinde görüşmeler sıklaşırken, şirketin kuruluş ve faaliyet esaslarını içeren metin üzerinde uzlaşma sağlanmaya çalışılmıştır. Nihayetinde 15 Ağustos 1925 tarihinde Türk Hükümeti adına Maliye Vekili Hasan Bey, Junkers Uçak Şirketi adına da Direktör Hans Sachsenberg'in imzalarıyla bir sözleşme metni imzalanmıştır. Buna göre Kayseri'de, Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) adıyla bir şirket kurulacak ve her iki tarafın (Türkiye Cumhuriyeti ve Junkers Uçak Şirketi) eşit katılımıyla 3.360.000 liralık bir yatırım sermayesi sağlanacaktır. Bu sermaye katılım payı haricinde, Junkers Şirketi'ne üretilen uçak başına patent ücreti ve kâr payı verilecektir. 40 yıl süreyle geçerli olacak ve ilk planda yılda 250 uçağın üretilmesi hedeflenen sözleşmenin yine 10'uncu maddesine göre bu fabrikaya ek olarak bir de motor fabrikası kurulması karara bağlanmıştır<sup>39</sup>

6 Ekim 1926 günü büyük bir törenle açılan fabrikanın ilk yıl bakım, ikinci yıl ise uçak imal kabiliyetine kavuşması planlanmış, bu kapsamda Junkers A-20, F-13 ve G-23 tipi uçaklar işlem görmek amacıyla kısa bir süre içerisinde fabrikaya sevk edilmiştir. Öte yandan büyük ümitlerle açılan ve o an için Cumhuriyet Türkiye'sinin en önemli sanayi yatırımlarından biri olarak kabul edilen fabrikada işler planlandığı gibi gitmemiş, özellikle Junkers Şirketi'nin diğer ülkelerdeki fabrikalarında yaşadığı finansal sorunlar ve Alman hükümetinden beklediği desteği görememesi çeşitli aksaklıklara yol açmıştır. Nihayetinde verilen taahhütler yerine getirilemeyince de TOMTAŞ, 1928 Mayıs ayı içerisinde faaliyetlerini durdurmak zorunda kalmıştır.<sup>40</sup> Sonrasında fabrikada tekrardan iş başı yapılamazken, 27 Kasım 1929 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında; şirketin tesis, müstemilat ve Junkers' de olan hisselerinin toplam 1.768.000 lira karşılığında Türk Tayyare Cemiyeti tarafından satın alınması yönünde karar alınmıştır.<sup>41</sup>

### B. Türkiye'nin Curtiss-Wright Şirketi ile Yollarının Kesişmesi

Görüldüğü üzere havacılık alanındaki gelişmelerden geri kalmama adına, Osmanlı'nın son döneminden itibaren yapılan çalışmalar, Cumhuriyetin ilk yıllarında da devam ettirilmiş ve her an harbe hazır bir hava gücünün varlığı ülkenin bekası ile eş tutulmuştur. Bu süre zarfında bütçeden ayrılan kısıtlı kaynaklar ve yardım kampanyalarıyla bir yandan acil ihtiyaçlar giderilmeye çalışılırken, halkta da havacılık bilinci uyandırmak adına ciddi emek sarf edilmiştir. Öte yandan 1920'li yılların sonuna gelindiğinde henüz hedeflenen seviyenin altında kaldığını söylemek mümkündür. Yurtdışından satın alınan uçaklar vasıtasıyla hava birliklerinin uçak mevcutlarındaki iyileştirmeler ilk planda göze çarpsa da bunların henüz ne nitelik ne de nicelik olarak büyük devletlerin hava filolarıyla mukayese edilemeyeceği açıktır. Dahası milli bir harp sanayisinin eksikliğinin savaş zamanı nelere mâl olduğu bilindiği için önemli fedakârlıklar yapılarak Kayseri'de bir uçak fabrikası kurulmak istenmiş fakat bundan da istenen sonuçlar elde edilememiştir. Ülke içerisinde sivil havayolu taşımacılığının tesisi ise kısa/orta vadede hep ulaşılmak istenen hedefler arasında yer almakla birlikte, yabancı havayolu şirketlerine verilen imtiyazlarla ancak yurtdışı ile İstanbul arasındaki bağlantı sağlanabilmiştir. İşte bu noktada Türk-Amerikan ilişkilerindeki 1927 sonrası olumlu seyir, havacılık alanında da kendini ispatlamış Amerikalı bir şirket ile iş birliğine gidilmesi yolunda ümitleri yeşertmiş ve böylelikle Curtiss-Wright Şirketi ile yollar kesişmiştir.

39 Muzaffer Deniz, "Başarısızlıkla Sonuçlanan Bir Girişim: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)", *Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.II, S.1, Haziran 2018, s.125-127.

40 Deniz Akpınar, "Kayseri Tayyare Fabrikası", *Tarih Okulu Dergisi*, S.31, Eylül 2017, s.218, 219; Fatih Dervişoğlu, *agm.*, s.77-78.

41 Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA) 30.18.1.2/6.57.15 (27.11.1929).

Esasen 1929 yılında Orville ve Wilbur Wright Kardeşlerin sahibi olduğu Wright Havacılık Şirketi ile birleşerek Curtiss-Wright bünyesine dahil olmasından çok daha önceleri, Curtiss Uçak ve Motor Şirketi ile ilk ilişkiler kurulmuştur. Osmanlı Devleti'nin uçak arayışı içerisinde olduğunu bilen şirketin sahibi Glenn Curtiss, 9 Eylül 1913 tarihinde Harbiye Nezareti'ne hitaben kaleme aldığı mektubunda 80-100 beygirlik motoruyla saatte 120 km hıza ulaşan ve birkaç yolcu ile 1000 millik mesafeyi kat edebilen deniz tayyarelerinin ordular için oldukça mükemmel bir cihaz olduğundan bahsetmiş, dayanıklılığı da oldukça iyi olan bu hava aracını 7.000 dolar veya 36.400 frank karşılığında temin edebileceğini ifade etmiştir.<sup>42</sup> İmparatorluğun o esnada içinde bulunduğu maddi durum düşünüldüğünde bu meblağlarda yüklü bir alım yapması mümkün gözükmemektedir. Buna karşın Curtiss Şirketi işin peşini bırakmamış ve Amerikalı meşhur pilot John Dale Cooper reklam amacıyla İstanbul'a Curtiss F tipi bir uçak getirmiştir. Cooper'ın bu uçakla 1 Haziran 1914 tarihinde Küçükçekmece Gölü'nden Kadıköy'e Donanma Cemiyeti yararına gerçekleştirdiği uçuş, aynı zamanda Türk deniz havacılığının ilk uçuşu olacaktır. Uçak sonrasında 2.200 altın lira karşılığında Deniz Tayyare Mektebi adına satın alınmış ve 1915 yılına kadar kullanılmıştır. Gerçekleştirilen bu satış, Amerika adına da Ortadoğu ile yapılan ilk uçak ticareti olma özelliğini taşımıştır.<sup>43</sup>

Savaş yılları ve sonrasında iki ülke arasındaki ilişkilerdeki kopukluk, savaş öncesinde kurulmuş olan bu ticari ilişkinin geliştirilmesine haliyle mâni olmuş, uçak temini konusunda Amerika seçeneğinin yokluğunda ise Fransız, Alman ve İngiliz pazarı çoğunlukla rağbet görmüştür. Bu esnada Curtiss Şirketi savaş süresince toplamda 21 bin personeliyle yaklaşık 10 bine yakın uçak üreterek dünyanın en büyük uçak şirketi haline gelmiş, elde edilen bu başarı savaş sonrasındaki yenilikçi tasarımlarla geliştirilerek Curtiss uçaklarının havacılık camiasında ayrıcalıklı bir konuma ulaşmasına yol açmıştır. Şirket 1920'li yıllarda Amerikan Silahlı Kuvvetleri için birçok üst düzey yarış uçağı imal ederken, 12 silindirlik su soğutmalı D-12 motoruyla artık hız konusundaki standartları tayin eder konumdadır. Üsteğmen James Doolittle, 1925 yılında Curtiss R3C-2 uçağıyla iki savaş arası dönemin en önemli havacılık aktivitesi olan Schneider Yarışlarını kazandığında saatte 374.1 km'lik hıza ulaşmıştır. (Henüz üç yıl önce yarışını kazanan uçağın ulaştığı hız yalnızca 234.3 km/saat'tir). Curtiss etkisi kısa zamanda Avrupa'ya da yayılmış ve başta İngiltere olmak üzere o dönemin birçok uçak imalatçısına ilham vermiştir. Şirket, 1929 yılında Wright Havacılık Şirketi ile birleşerek toplamda 70 milyon dolarlık bir sermaye ve 220 milyon dolarlık bir piyasa değerine erişmiştir.<sup>44</sup>

Curtiss-Wright Şirketi'nin Türkiye ile ilgili bilinen ilk teması, birleşmeden kısa bir süre önce, şirket temsilcisi Mr. Mario Calderera'nın Mart 1929'da yaptığı ziyarete dayanır. Ziyaretin gerçekleştirildiği dönemin en önemli özelliği, Büyük Buhran öncesinde Amerikan sermayesinin normalin üstünde bir bolluk yaşayarak hararetle yatırım fırsatlarını kolladığı bir zaman periyoduna tekabül etmesidir. Yapılan görüşme sonucunda şirket temsilcisinin edindiği intiba, sonraki süreçte uçak satışı ve ticari havacılığın geliştirilmesi konusunda Şirket'in Türkiye'ye özel önem vermesine yol açmıştır.<sup>45</sup> Bu kapsamda ilk olarak Türkiye temsilciliği konusunda Ahmet Emin Yalman ile anlaşılmış ve Türk havacılığını geliştirme

42 Stuart Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, İstanbul, 2002, s.34-35.

43 Kline uçuşun 1 Haziran 1914 tarihinde icra edildiğini, sonraki satışın ise 2.200 lira bedelle gerçekleştirildiğini ifade ederken, Leiser makalesinde uçuş tarihi olarak 14 Haziran 1914'ü, satış bedeli olarak da 2.190 lirayı esas almıştır. Kline, *age.*, s.52-54; Gary Leiser, "John D. Cooper and His Demonstration of a Curtiss Flying Boat in Istanbul, 1914: The First American Aircraft Sold to Turkey, *Turkish Historical Review*, S.8, 2017, s.38-48.

44 <https://www.britannica.com/technology/military-aircraft/Interwar-developments> (erişim tarihi 04.10.2020); <https://www.curtisswright.com/company/history/default.aspx> (erişim tarihi 04.10.2020).

45 The U.S. National Archives and Records Administration (NARA), 867.796 Curtiss/7 (11.03.1929).

## iki Savaş Arası Dönem Türk-Amerikan İlişkilerine Yeni Bir Soluk: Curtiss-Wright Şirketi İle Yapılan İş Birliği ve Türk Havacılığını Geliştirme Çabaları

konusunda ayrıntılı bir program hazırlanmıştır. Programa göre öncelikle Amerikan havacılığını, Türk havacılara tanıtmak üzere üç hava subayı Amerika'ya çağırılacak, bundan sonra ise Şirket'in Türkiye'ye satmayı düşündüğü avcı, keşif, yolcu ve eğitim uçaklarından oluşan bir filo, en tecrübeli pilotlar idaresinde Türkiye'ye gelecektir. İlişkilerin zemini bu şekilde hazırlandıktan sonra aşağıdaki esaslar üzerinde faaliyet gösterilecektir:

1. Curtiss uçaklarının ve Wright motorlarının Türkiye'ye satışı,
2. Türk hava yollarının kurulması ve idaresi için tekliflerin yapılması, bir hava meydanı şebekesinin kurulması,
3. Türkiye tarafından satın alınacak uçakların bir kısmının, Kayseri'de Amerikan ustaları ile Türk işçileri tarafından yapılması, Kayseri Fabrikasının tam bir uçak fabrikası haline gelmesi ve Wright uçak motorlarının da burada üretilebilmesi için Curtiss-Wright Şirketi ile Türk Hükümeti arasında devamlı iş birliğinin sağlanması.<sup>46</sup>

Yalman, üzerinde mutabık kalınan bu program doğrultusunda süratle hazırlıklara başlamıştır fakat havacılık alanında hiç tecrübesi yoktur. Dahası epeydir bu alanda faaliyet gösteren şirketlerin rızası olmadan bir şeyleri başarmak da oldukça zor görünmektedir. Yalman bu nedenle ilk iş olarak Fransız Breguet uçaklarının temsilcileri emekli subay Muhlis ve Hilmi Bey'ler ile görüşmüş ve belirli bir kâr payı karşılığında, birlikte hareket etme konusuna onları ikna etmiştir. Müteakiben Curtiss-Wright Şirketi'nin teklifi Ankara'ya iletilmiş ve buradaki işlemlerin takip edilmesi görevi Tatko'nun Ankara'daki vekili olan Malatya Milletvekili Mahmut Nedim Zapçı ile eski Yollar Umum Müdürü Yüksek Mühendis Akil Beylere verilmiştir.<sup>47</sup>

Curtiss-Wright Şirketi'nin teklifi, hükümet tarafından olumlu şekilde karşılanmış ve üç kişilik bir heyetin incelemelerde bulunmak üzere Amerika'ya gönderilmesine karar verilmiştir. Öte yandan gerek Şirket'in teklifinin hazırlanmasında gerekse de Türk tarafının kararının şekillenmesinde Amerikan Ticari Ataşesi Julian Gillespie'nin rolü göz ardı edilmemelidir. Karar, bizzat Bakan tarafından Gillespie'ye iletilirken, göstermiş olduğu çabalardan dolayı kendisine ayrıca teşekkür edilmiştir. Gillespie görüşme esnasında Bakan'ın oldukça keyifli ve neşeli olduğuna dikkat çekmiş, Driggs Ordonat Şirketi ile bir türlü gerçekleşmeyen uçaksavar silahı temini konusuna da değinen Bakan'ın, konuşmasının sonunda "*Eh, Gillespie, hiç olmazsa Amerikan havacılık sanayii ve uçak yapımcılarıyla iş yapmamızı dileyelim*" ifadesini kullandığını belirtmiştir.<sup>48</sup>

Hava Kurmay Binbaşı Şefik (Çakmak) Bey başkanlığında, Hava Kurmay Yüzbaşı Ferruh (Şahinbaş) Bey, Teğmen Kazım Bey'den oluşan inceleme heyetine sonradan Ahmet Emin Yalman ve Muhlis (Erdener) Bey de dâhil olmuş ve iki ay süren uzun bir deniz yolculuğunun ardından 1929 yılının yaz aylarında New York'a ulaşılmıştır. Heyet Amerika'da bulunduğu süre içerisinde mihmandar olarak görevlendirilen eski deniz binbaşısı ve yine kendilerine tahsis edilen Ford yolcu uçağı ile aralarında Vaşington, San Antonio, Los Angeles ve San Diego'nun da yer aldığı pek çok şehre gitmiş ve buralarda konuşlu olan havacılık tesisleri, başta Curtiss-Wright Şirketi'ninkiler olmak üzere detaylı biçimde incelemiştir.<sup>49</sup>

46 Ahmet Emin Yalman, *Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim-2*, (Haz. E.Şadi Erdinç), Pera Turizm ve Ticaret A.Ş., İstanbul, 1997, s.1035-1036.

47 *age.*, s.1037.

48 Oral Sander-Kurthan Fişek, *ABD Dışişleri Belgeleriyle Türk-ABD Silah Ticaretinin İlk Yüzyılı (1829-1929)*, Çağdaş Yayınları, İstanbul, 1977, s.224, 228.

49 Yalman, *age.*, s.1043; *The Aircraft Year Book for 1930*, Vol.12, D. Van Nostrand Company Inc, New York, 1930, s.297.

Heyete gösterilen yoğun ilgi, faaliyetlerinin Amerikan basını tarafında da takip edilerek çekilen fotoğrafların gazete sütunlarına sürekli biçimde yansıtılması, Türk Dışişleri nezdinde de memnuniyetle karşılanmıştır. Ziyaretin Türk-Amerikan ilişkilerine önemli katkılar sağlayacağını değerlendiren Bakanlık, aynı ilgi ve alanının Türk basınına da gösterilmesinin gerekliliğine inanmış ve bu kapsamda Matbuat Umum Müdürlüğü'ne gerekli tebligat yapılmıştır.<sup>50</sup> Heyet, Türkiye dönüşü sonrası detaylı şekilde hazırladıkları sonuç raporunu Genelkurmay'a verirken Yalman'a göre gezi süresince Türkiye ile Curtiss-Wright Şirketi'nce kurulması düşünülen, kurulan ve yedi yıl devam eden işbirliğinin zeminini hazırlamak için her şey yapılmıştır.<sup>51</sup>

Gerçekten de inceleme gezisi, Türk hükümet yetkililerine Curtiss-Wright Şirketi ile işbirliği yapma konusunda olumlu etki yaratmıştır. ABD'nin Türkiye Büyükelçisi Joseph C. Grew, ABD Dışişleri Bakanlığı'na göndermiş olduğu 12 Mart 1930 tarihli yazıda, Türk askeri yetkililerin Amerikan uçaklarına yönelik olumlu yaklaşımında, Amerika'ya gönderilen Türk havacılık heyetinin başkanlığını yapmış Binbaşı Şefik Bey'in raporunun önemli etkisi vardır. Gizli kaynaklardan edinilen bilgilere göre Curtiss ve diğer Amerikalı şirketlerin imalat yöntemlerinin detaylı bir şekilde ele alındığı raporda; Curtiss Şirketi'nin finansal kaynaklar ve teknik personel yeterliliği anlamında Türk havacılık programını yürütebilecek yegâne firma olduğu ifade edilmiştir. Bununla birlikte Şefik Bey tarafgir görünmemek adına Curtiss yönünde bir tavsiyede bulunmamıştır. Büyükelçi'ye göre muhtemelen Şefik Bey'in ifadelerinin Curtiss lehine yarattığı pozitif etki sebebiyle Dornier-Wahl'ın uçak tedariki konusunda Türk hükümetine sunduğu teklif ret olunmuştur.<sup>52</sup>

Bu dönem Türkiye'de görev yapan diğer birçok Amerikalı bürokrat gibi Büyükelçi Grew de ikili ilişkilerdeki bahar havasının iyimserliği içerisindeydi. Yazısının devamında ifade ettiği şekliyle mevcut konjonktür başta havacılık sektörü olmak üzere Amerikan firmalarına Türkiye'de pek çok alanda önemli yatırım fırsatları sunmaktadır. Geçmişte Fransızların CFRNA, Almanların ise Junkers kanalıyla yapmış oldukları başarısız girişimler de hesaba katılırsa Amerikan firmaları isteksiz davranmadığı takdirde diğer firmaların iş yapabilmesi zordur.<sup>53</sup> Öte yandan bu görüşün kısmen haklılık payı içerse de fazlaca iyimser olduğunu kabul etmek gerekir. Zira ekonomik krizin yavaş yavaş kapıda belirdiği tarihlerde Türkiye açısından yapılacak ticaretin döviz cinsinden maliyet boyutu da giderek önem kazanmış, bu da farklı alternatiflerin her zaman masada hazır tutulması konusunda zorlayıcı bir unsur olmuştur. Örnek vermek gerekirse Amerika'ya inceleme heyetinin gönderildiği tarihlerde Genelkurmay Başkanı Yardımcısı Mirliva Kenan Bey başkanlığında bir diğer heyet de hava manevraları ve sonrasındaki tayyare sergisinde incelemelerde bulunmak üzere İngiltere'ye gönderilmiştir.<sup>54</sup> Yine Curtiss-Wright Şirketi ile görüşmelerin devam ettirildiği bir süreçte, ihtiyaca binaen Fransa'dan 2 adet Loire-Gourdou-Leseurre baskın tayyaresi ve 12 adet Breguet 19; Çekoslovakya'dan ise 8 adet Smolik-16 alınmasında tereddüt edilmemiştir.<sup>55</sup>

Türk havacılık heyeti tarafından gerçekleştirilen Amerika ziyareti sonrası Curtiss-Wright Şirketi'nin yol haritasına göre ikinci aşama Curtiss Hava Filosunun Türkiye'yi ziyaretidir. Esasen havacılığın ilk gelişim evresinin tamamlanıp, uçakların önemli bir ticari meta haline geldiği dönemlerden itibaren bu tarz ziyaret maksatlı uçuşlar, ülkeler adına önemli bir propaganda vazifesi görmüştür. Daha önce değinildiği üzere Balkan Savaşları

50 BCA, 30.10.0.0/267.801.7 (29.08.1929).

51 Yalman, *age.*, s.1043.

52 NARA, 867.796 Curtiss/5 (12.03.1930).

53 NARA, agb.

54 BCA, 30.18.1.2/4.37.19 (03.07.1929).

55 BCA, 30.18.1.2 /9.14.1 (23.03.1930); 30.18.1.2 / 9.15.2 (23.03.1930).



## iki Savaş Arası Dönem Türk-Amerikan İlişkilerine Yeni Bir Soluk: Curtiss-Wright Şirketi İle Yapılan İş Birliği ve Türk Havacılığını Geliştirme Çabaları

sürerken Macar Ozskâr Asboth'un uçak fabrikası kurmak amacıyla proje geliştirmeye çalıştığı esnada Fransız Aeroclub tarafından tertiplenen üç uçaklık Paris-İstanbul rekor denemesi, dikkatlerin bir anda Fransız havacılara kaymasına neden olmuş, durumu fırsata çeviren Fransız Büyükelçisi'nin lobi faaliyetleri neticesinde de proje rafa kalkmıştır.<sup>56</sup> Curtiss-Wright Şirketi, oldukça önem verdiği bu tanıtım faaliyeti için 4 uçaklık bir filo oluşturmuştur. Uçaklardan biri o devrin en süratli avcı uçağı Hawk, ikincisi bir keşif uçağı, üçüncüsü altı kişilik Kingbird yolcu uçağı, dördüncüsü ise Fledling eğitim uçağıdır. 8 kişilik uçuş mürettebatı arasında ise Binbaşı Melvin Hall ve akrobasi pilotu Jimmy Doolittle gibi tanınmış şahsiyetler de yer almıştır.<sup>57</sup> 19 Mayıs 1930 tarihinde İstanbul'a ulaşan Curtiss-Wright Filosu, Yeşilköy'de resmi görevliler ve bazı hava subayları tarafından karşılanmış ve akşam, ziyaretin şerefine Pera Palas Otelinde bir yemek tertip edilmiştir.<sup>58</sup> Sonraki günlerde önce Eskişehir sonrasında ise Ankara'ya hareket eden filo, buralarda yapmış oldukları gösterilerde halkın yoğun ilgisiyle karşılaşmıştır. Ankara'daki gösterilere Başbakan İsmet Paşa, eşi Mevlibe Hanım, oğulları Ömer ve Erdal ile birlikte katılmış müteakiben yolcu uçağı ile Ankara üzerinde 20 dakikalık bir uçuş deneyimi yaşamışlardır. İsmet Paşa'nın uçuş sonrası dile getirmiş olduğu "Ankara'nın ne güzel ve ne derece mamur olduğunu görmek için tayyareden bakmalı" şeklindeki ifade, uçuştan duyduğu memnuniyeti anlamaya yeterlidir.<sup>59</sup> Curtiss-Wright Filosu, 1 haftalık ziyaret sonrasında 26 Mayıs 1930 tarihinde ülkeden ayrılırken Büyükelçi Grew'e göre bu ziyaret, ilişkilerin daha sağlam bir zemine oturmasına katkı sağladığı gibi iki tarafı tatmin edecek bir uzlaşmanın hayata geçirilmesi adına da fırsat yaratmıştır.<sup>60</sup>

1931 yılına gelindiğinde Curtiss-Wright Şirketi ile kurulan ilk temasın üzerinden neredeyse iki yıl gibi bir süre geçmiş, artık tanışma safhasından işbirliğini somut projelere dönüştürme safhasına gelinmiştir. Bununla birlikte Türkiye'nin gerek geçmiş tecrübeleri gerekse de ekonomik buhranın etkileri nedeniyle bazı çekinceleri vardır. Bu nedenle ABD Büyükelçisi vasıtasıyla Curtiss-Wright Şirketi'nin sağlamlığı konusunda Amerikan makamlarıyla temasa geçilmiş ve olası bir anlaşma durumunda Şirket'in üsteleneceği taahhütleri yerine getirip getiremeyeceği teyit ettirilmeye çalışılmıştır. ABD Dışişleri Bakanlığı göndermiş olduğu cevap yazısında endişeye gerek olmadığını, Şirket'in ABD Silahlı Kuvvetleri'nin iş yaptığı kuruluşlar arasında yer aldığını ifade etmiştir.<sup>61</sup> İki taraf arasında anlaşma öncesi son pürüzlerin giderildiği bir ortamda yaşanan ilginç bir olay ise bizzat Atatürk'ün havacılık ve Amerika-Türkiye ilişkilerindeki gelişmelere nasıl bir önem atfettiğini göstermesi bakımından önemlidir. Detay vermek gerekirse Amerikalı havacılar Boardman ve Polando, 28-30 Temmuz 1931 tarihleri arasında Cape Cod isimli uçaklarıyla New York'tan İstanbul'a durmaksızın 49 saat 8 dakikalık bir uçuş gerçekleştirerek bir uzun mesafe rekoru kırmışlar ve gösterdikleri bu başarı üzerine Atatürk tarafından Yalova'da ağırlanmışlardır.<sup>62</sup> Aynı tarihlerde Fransız General de Goys Mezeyrac başkanlığında ve dünyaca ünlü havacı Dieudonnes Costes'in de içinde bulunduğu Fransız havacılık heyetine dahi aynı ilgiyi göstermeyen Atatürk, görüşme esnasında havacıları tebrik ederek övgü dolu sözler sarf

56 George Hazai, agm., s.495.

57 Yalman, age., s.1043.

58 "Amerikan Tayyarecileri Dün Şehrimize Geldiler", *Milliyet*, 20.05.1930, s.1,6.

59 "Amerika Tayyarecileri Dün Eskişehir'e Hareket Ettiler", *Milliyet*, 21.05.1930, s.1; "Amerikan Tayyarecilerinin İstikbali", *Milliyet*, 22.05.1930, s. 2; "İsmet Pş. Hz. Tayyare ile Ankara Üzerinde Uçtu", *Milliyet*, 25.05.1930, s.1,4.

60 "Amerikan Tayyarecileri Dün İstanbul'a Döndüler", *Milliyet*, 26.05.1930, s.1; NARA, 867.796 Curtiss/7 (11.03.1932).

61 NARA, 867.796/11 (09.10.1931).

62 "Bir Hamlede NevYork'tan İstanbul'a!..", *Cumhuriyet*, 31.07.1931, s.1,4; "Gazi Hz. Hava Kahramanlarını Kabul Ettiler", *Cumhuriyet*, 02.08.1931, s.1,6.

etmiştir.<sup>63</sup> Amerikan havacılarının bu rekor denemesi yerli ve yabancı basın tarafından ilgiyle takip edilirken 13 Ağustos 1931 tarihinde Bulgaristan'da yayınlanan La Bulgarie gazetesi, Amerikalı havacıların seyahatine ilişkin bilgileri "*İstanbul'un Kanatlı Konukları*" başlığıyla vermiş ve gösterilen yoğun ilginin sebebini; Türkiye'nin bu uçuş sayesinde adının duyurulmasına ve herhangi bir askeri pilotluk geçmişi olmayan bu iki gencin gösterdikleri cesaretin, Gazi tarafından yeni nesil Türk gençleriyle özdeşleştirilmesine bağlamıştır.<sup>64</sup> Yine gerek ABD'nin Ankara Büyükelçisi gerekse de Vaşinton Büyükelçiliği'nden alınan bilgilere göre Amerikalı pilot Boardman ve Polando'nun Cumhurbaşkanı seviyesinde görmüş oldukları ilgi, Amerika'da da memnuniyetle karşılanmış, Türkiye'ye yönelik haberler gazetelerin ilk sayfalarını süslerken, iki ülke arasındaki ilişkilere olumlu şekilde yansımalarının olacağı ifade edilmiştir.<sup>65</sup>

Türk hükümeti, ülkede tesis edilmesi planlanan uçak sanayisi konusunda hükümetle müşterek çalışacak sermayedar bir gruba, hava hatlarının da müştereken işletilmesi hakkının verilmesini ana prensip olarak belirlemiş ve bu prensip doğrultusunda 1931 yılı yaz aylarında müzakerelerin sonuçlandırılmasına yönelik son düzenlemelere başlamıştır. Öte yandan Türkiye ile Amerika arasındaki gelişen ilişkiler ve Amerikan firmalarının Türk havacılık sanayisinden pay alabilmek adına sergilediği rekabetçi tavrın, başta Almanya olmak üzere diğer ülkeleri rahatsız ettiği görülmektedir. 21 Temmuz 1931 tarihinde Alman Tayyare ve Motor Sanayisini temsil eden bir yetkili Milli Müdafaa Vekâleti ile temasa geçerek havacılık programı hakkında görüşme arzusu içerisinde olduklarını iletmiş, bu durum Genelkurmay Başkanlığı tarafından da "rekabet ortamının yaratılması " açısından olumlu karşılanarak gerekli teknik konuların görüşülmesine izin verilmiştir.<sup>66</sup> Milli Müdafaa Vekâleti, 12 Ağustos tarihinde Alman Tayyare ve Motor Sanayisi temsilcisine, 21 ve 25 Ağustos tarihlerinde ise aralarında Curtiss-Wright'ın da bulunduğu iki Amerikan Şirketine müzakere için tebligatta bulunmasına karşın<sup>67</sup> bu kez Almanya Büyükelçisi Rudolf Radolny devreye girmiş ve görüşme konusunda beklentilerinin karşılanmadığına ilişkin görüş bildirmiştir. Radolny tarafından Başvekil İsmet Paşa'ya gönderilen yazıya binaen, Radolny'nin kendi şirket temsilcisi ile arasındaki bilgi akışında sorun olduğunu söylemek mümkündür. Bununla birlikte şirket temsilcisine gösterilmeyen ilginin sebebi olarak, Lufthansa'nın Sarıgazi'de inşa etmeyi taahhüt ettiği fakat hala tamamlanamayan hava meydanını göstermesi ilginçtir. Görünen o ki, Radolny gerek bu çıkarımı gerekse de kendi temsilcilerinin kısa süre içerisinde çağırılmaması durumunda Avrupa-Asya arasındaki ulaştırma hattının tesisi konusunda farklı alternatiflerin değerlendirmeye alınacağı yönündeki ifadesi ile Türk hükümeti üzerinde baskı kurmaya ve böylelikle geçmişte Junkers, hâlihazırda ise Lufthansa Şirketi ile yaşanan olumsuz gelişmelerin, uçak sanayisinin kurulmasıyla ilgili yeni girişimlerde kendilerini dezavantajlı pozisyona düşürmesini engellemeye çalışmıştır.<sup>68</sup>

Milli Müdafaa Vekâleti kanalıyla yürütülen müzakere süreci, 1931 yılı sonbahar aylarında neticelendirilmiş ve havacılık programının Curtiss-Wright Şirketi ile yürütülmesinde karar kılınmıştır. Şirket, mukavele taslağını 7 Ekim 1931 tarihinde gönderirken, Milli

63 Stuart Kline, "Rekortmenler Gazi'nin Huzurunda", *Uçak Teknisyenleri Derneği Dergisi (UTED)*, S.120, Kasım 2001, s.14-17; Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, s.129-130; "Gazi Hz.nin Nutukları", *Cumhuriyet*, 02.08.1931, s.1,6; "Büyük Reisimiz Diyor ki! Yüksek Hasletlerine Emniyetle Baktığım Türk Çocuklarından Daha Az Şey İstemem", *Milliyet*, 03.08.1931, s.1.

64 NARA, 867.796/24 (25.08.1931).

65 BCA, 30.10.0.0/ 267.801.17 (06.08.1931); 30.10.0.0 / 267.801.18 (07.08.1931).

66 BCA, 30.10.0.0/ 59.398.5 (06.09.1931).

67 BCA, 30.10.0.0/ 59.398.5 (12.09.1931).

68 BCA, 30.10.0.0/ 59.398.5 (20.08.1931).

Müdafaa Vekâleti de Hukuk Müşavirliği'nin değerlendirmesi, Şirket'e verilecek İngilizce/Türkçe cevap ve Genelkurmay Başkanlığı'nın muvafakat yazısını taslak metne ekleyerek Bakanlar Kurulu'nun onayına sunulmak üzere Başvekâlet'e ilemiştir. Vekâlet'in onay için gönderdiği kapak yazısında yer alan ifadeler, anlaşmaya hangi perspektiften bakıldığının anlaşılması bakımından önemlidir. Buna göre Curtiss-Wright Şirketi ile Kayseri Tayyare Fabrikası'nda tayyare ve motor imali, hava hatları ve genel havacılık işleri için yapılan müzakereler neticesinde beş-on senelik her türlü detayı içeren kapsamlı bir proje üzerinde uzlaşmamıştır. Çünkü her iki taraf da sonucundan emin olmadığı, daha detaylı inceleme ve tecrübeye muhtaç böyle önemli bir girişimden önce kendilerini güvenceye almadan bir taahhütte bulunmaktan kaçınmıştır. Bunun yerine teknik işleri, tayyare maliyet fiyatlarını, motor imal imkânını ve hava hatları işlerini incelemek üzere 1 senelik bir deneme evresi geçirmenin en uygun hal tarzı olduğuna karar verilmiştir. Vekâlet'in görüşüne göre bu anlaşmanın sağlayacağı en mühim faydalar ise şu şekildedir:

1. Kayseri Tayyare Fabrikası'nın idaresi devredilmeden Amerikan fenninden ve uzmanlarından istifade edilecek ayrıca lisans ve patent hakkı vermeden uçak imali gerçekleştirilecek,
2. Memleketin en zaruri ihtiyaçlarından olan hava hatlarının tesisi ve uluslararası hatlarla birleştirilmesi için gerekli olan inceleme ve tecrübeler yaptırılacak böylelikle emniyetli ve güvenli bir şekilde hava hatlarının faaliyete geçmesi sağlanacak,
3. Askeri hava garnizonlarının inşaat projeleri ve meydanların ıslah esasları incelenecek ve hazır hale getirilecektir.<sup>69</sup>

Curtiss-Wright ile yapılacak olan işbirliği konusu, Bakanlar Kurulu'nun 3 Kasım 1931 tarihli toplantısında görüşülmüş ve Hukuk Müşavirliği'nin belirttiği birkaç değişikliğin yapılması kaydıyla Milli Müdafa Vekâlet'ine sözleşmenin imzalanması için yetki verilmiştir.<sup>70</sup> Nihayetinde hayli uzun süren müzakereler neticesinde iki taraf arasındaki resmi sözleşme, 23 Kasım 1931 tarihinde imzalanabilmiştir. Esasa ilişkin 7 madde ve çalıştırılacak uzmanların alacağı azami ücret miktarlarını gösterir ek çizelgeden ibaret olan sözleşmeye göre ilk iş olarak 4 Amerikalı uzman, en geç üç ay içerisinde Türkiye'ye gelerek Kayseri'de 6 adet Fledling tayyaresinin imalatı için gerekli tedbirleri alacaklardır. Şirket tarafından bu esnada Türkiye'deki motor üretim imkânları incelenecek ve sözleşme imza tarihinden itibaren 1 yıl içerisinde netice hakkında rapor sunulacaktır. Vekâlet eğer 1931 yılı içerisinde bir uçak siparişi gerçekleştirirse, hükümet talep ettiği takdirde bu uçaklardan birer numune Kayseri'deki fabrikada, Amerikalı uzmanlar nezaretinde imal edilecektir. Sözleşmenin en detaylı kısmı hava hatlarının tesisi ile ilgilidir. Buna göre sözleşme imza tarihinden itibaren üç ay içerisinde Şirket tarafından yer tesisatları ve meydan ıslahı konusunda bir, hava hatları konusunda bir olmak üzere toplamda iki uzman personel Türkiye'ye görevlendirilerek belirlenen güzergâhlar üzerinde çalışmalara başlayacaklardır. Çalışmanın sonucuna göre tanzim olunacak raporun, hükümete verilmiş tarihinden itibaren üç ay içerisinde de uygun görülen hava hatlarının ilk tecrübe mahiyetinde işletilmesine yönelik tayyare, pilot ve makinistler, Şirket tarafından Hükümet emrine verilecektir. Yeterli düzeyde tecrübe elde edildikten sonra Hükümet'in tayin edeceği bir Türk kuruluş ile Şirket'in müşterek çalışması, ayrı bir mukavelenin konusu olacaktır. Uzman personelin ücretleri (hava hatları uzmanı hariç) de dahil olmak üzere bakım ve işletmeye ilişkin tüm

69 BCA, 30.18.1.2/41.92.3 (21.10.1931).

70 BCA, 30.18.1.2/24.72.17 (03.11.1931).

masraflar Hükümet tarafından karşılanacak, ayrıca Hükümet'in belirleyeceği miktarda uçağın kirası ikili görüşmelerle tespit edilerek Şirket'e ödenecektir.<sup>71</sup>

Görüldüğü üzere Curtiss-Wright Şirketi ile yapılan anlaşma, yürütülecek olan iş birliğinin yalnızca genel bir çerçevesini çizmektedir. İlk planda alınacak olan uçakların tipleri, miktarları, imal noktaları ve ücretleri gibi detay hususların iki taraf arasında yapılacak müteakip anlaşmalarla belirlenmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir. Bu kapsamda Milli Müdafaa Vekâleti 1932 yılı ocak ayı içerisinde 18 Hawk, mart ayı içerisinde ise 6 Hawk ve 6 Fledling uçağının alınmasını içeren iki farklı sipariş kaydı oluşturmuştur. Öte yandan süreci yakından takip eden Büyükelçi Grew'in bu alışverişin nasıl gerçekleşeceğine dair endişeleri vardır. Grew'e göre finansal sıkıntı içerisindeki Türkiye'nin, Amerika'dan sipariş edilen 18 uçağı hangi kaynaktan karşılayacağı belirsizdir. Bu tutara ek olarak Amerikalı uzmanların maaşlarının da ödenmesi gerektiğini hatırlatan Grew, geçmiş tecrübelerine binaen iyimser olmanın zor olduğunu ve bu belirsizliğin siparişlere ilişkin resmi sözleşme imzalanana kadar süreceğini ifade etmiştir.<sup>72</sup>

Büyükelçi Grew'in endişeleri, daha önceden Milli Müdafaa Vekâleti'nin oluşturmuş olduğu sipariş kayıtları üzerinden hazırlanan ve 10 Mayıs 1932 tarihinde imzalanan sözleşme ile boşa çıkmıştır. Sözleşmeye göre 419.000 dolar karşılığında 24 adet Hawk ve yine 52.000 dolar karşılığında ise 6 adet Fledling tayyaresi alınacak, bunlardan 12 tanesinin (6 Hawk, 6 Fledling) imalatı Kayseri'de yapılacaktır.<sup>73</sup> Böylelikle taraflar arasında çizilen çerçevenin içi yavaş yavaş doldurulurken gözler Amerika'da imal edilecek uçakların sözleşme süresi içerisinde teslimi, Kayseri'deki fabrikanın imalata hazır hale getirilmesi ve hava hatları ile ilgili raporun teslimine çevrilmiştir. Şirket, Kayseri'deki fabrikanın düzenlenmesi için daha önce Şili'de benzer bir görevi başarıyla icra etmiş, elindeki en yetenekli yöneticilerden S.C Coon'u görevlendirmiş ve Büyükelçiliğin 17 Haziran 1932 tarihli raporuna göre Coon, Kayseri'ye ulaşarak yönetimi devralmıştır.<sup>74</sup> Hava hatlarının keşfi ve yine bununla bağlantılı olarak uygun görülen güzergâhlardaki havalimanlarının konum ve tasarımı üzerine çalışacak Binbaşı William B. Robertson ve Mr. F.C Hulse ise uçak sipariş sürecinin devam ettiği esnada çoktan Ankara'ya ulaşarak faaliyetlerine başlamışlardır.

Aynı zamanda Şirket'in başkan yardımcılığı görevini de üstlenen Mr. Robertson, Ankara'ya varışını müteakip 10 gün boyunca, Milli Savunma Bakanlığında havacılık işlerinden sorumlu Müsteşar Yarbay Mecit Bey tarafından faaliyetin amacı, önemli şehirler ve güzergâhlara ilişkin bilgilendirilmiştir. Havadan icra edilecek keşif faaliyeti öncesinde 11 muhtemel güzergâhın arazi şekilleri, iklim koşulları incelenmiş; uçuş rotalarının başlangıç ve bitiş noktaları, asli ve tali (acil durum) meydanları harita üzerine işaretlenmiştir. Hazırlıklar tamamlandıktan sonra Robertson, F.C. Hulse, Tercüman Tekin Bey ve mihmandar hava subayı eşliğindeki 3 uçaklık Breguet kolu, 23 Şubat 1932 tarihinde ilk uçuşunu gerçekleştirmiştir. Sonraki süreçte 4.000 milin üzerinde uçulmuş ve 99 hava meydanı noktası belirlenmiştir. Nihayetinde uçuş güvenliği, elverişlilik ve ekonomiklik kriterleri esas alınarak etüt edilen 11 güzergâhtan sadece 5 tanesinin uygun olduğu sonucuna varılmıştır.<sup>75</sup>

71 BCA, 30.18.1.2/41.92.3 (21.10.1931).

72 NARA, 867.796 Curtiss/7 (11.03.1932).

73 NARA, 867.796 Curtiss/14 (17.06.1932).

74 NARA, agb.

75 NARA, agb.

## İki Savaş Arası Dönem Türk-Amerikan İlişkilerine Yeni Bir Soluk: Curtiss-Wright Şirketi İle Yapılan İş Birliği ve Türk Havacılığını Geliştirme Çabalarını

Oldukça detaylı biçimde hazırlanan raporun bir sureti, Amerikan Büyükelçiliği'ne de takdim edilirken, Büyükelçi Sherrill'in yürütülen faaliyetleri ilgi ile takip ettiği göze çarpmaktadır. Sherrill, Robertson'ın raporunu ek yaparak ABD Dışişleri'ne gönderdiği bilgilendirme yazısında hava keşfi ve muhtemel güzergâhların belirlenmesi işinin Robertson tarafından tamamlandığını, Hulse'un ise ticari hava hizmetlerinin yanı sıra askeri havacılıkla ilgili de birtakım çalışmalar yürüttüğünü ifade etmiştir. Sherrill'in, Hulse'dan elde etmiş olduğu bilgilere göre Hükümet, 1 Eylül tarihinden itibaren Ankara-İstanbul arasında hava posta hizmetine, 1 ay sonra ise bu hizmete ilave olarak yolcu taşımaya başlamayı ümit etmektedir. Bu hizmetlerin görülmesi için ilk planda 30.000 dolara 2 adet Curtiss-Wright Kingbird yolcu uçağı satın alınacak ve Şirket'in pilotları ile Türk askeri teknisyenlerden istifade edilecektir. Robertson, Türklerin, gelecekte kendi hizmetlerini kendileri sağlayacak düzeyde ticari pilotlara sahip olacaklarından emin olduğunu ifade etse de Sherrill'in aldığı duyumlara göre Hawk'ların eğitimi süreci daha sıkıntılı olacağına benzemektedir. Zira böylesine küçük ve hızlı bir uçağına hâkim olmak uzmanlık gerektirdiği gibi, tek koltuklu olduğu için uçuş esnasında eğitim şansı da yoktur. Yazının devamında yer alan hususlar, bu dönem gelişmekte olan Türk-Amerikan siyasi ilişkilerinin, ticarete olan etkisinin değerlendirilmesi açısından son derece önemlidir. Şirket, o ana kadar yapmış olduğu tüm görüşmelerde, hükümetin iyi niyet ve özellikle bir Amerikan firmasıyla iş yaparak emsal oluşturma isteğini gördüğünü ifade etmektedir. Örneğin Hükümet'in resmi alımlarda tedarikçilere getirmiş olduğu "satın alınan mal fiyatı kadar Türk malı ihracı" zorunluluğu, anlaşmanın tamamlanmasını geciktirse de Şirket bu düzenlemeden muaf tutulmuştur. Buna karşılık Hükümet adına da Osmanlı Bankası kanalıyla verilen ve 1 Ekim'den önce yapılacak yüzde 30'luk ön ödemeye ilişkin teminat mektubunda yüzde 9'luk bir indirimle gidilmiştir. Sherrill, bazı Avrupalı firmaların uçak satışına ilişkin daha düşük teklifler vermesine rağmen Curtiss'in tercih edilme sebebini, Şirket'in kendi yetkilerinin verdiği bilgilere dayandırarak ürünlerin kalitesinden ziyade Amerika ile iş yapma isteğine bağlamaktadır.<sup>76</sup>

Şirket uzmanlarınca hava hatları ve meydanların keşfine ilişkin gerçekleştirilen faaliyet, Amerikan basınında da ilgi uyandırmıştır. 19 Haziran 1932 tarihli St.Louis Dispatch gazetesi ilk sayfasında fes, şalvarın yerine fötr şapka ve takım elbise giyen Türkiye'nin Amerikan standartlarında bir hava nakliye hizmeti için girişimlerde bulunduğunu duyurmuştur. Robertson'ın Türkiye'deki 4 aylık faaliyet sürecini ele alan gazete, İstanbul-Ankara-Bağdat arasındaki 1000 millik havayolunun önemine vurgu yaparken Türk köylüsünün [havada seyahat etme imkânının, deve kervanlarından daha avantajlı olduğunu anlamasa da] Tayyare piyangoları vasıtası ile havacılığa nasıl katkı sağlandığından övgüyle söz etmiştir.<sup>77</sup>

Görüldüğü gibi Curtiss-Wright Şirketi'nin Türkiye'deki faaliyetleri hem Türkiye'deki Amerikan temsilcilikleri hem de Amerikan kamuoyu nezdinde heyecan uyandırmıştır. Öte yandan raporun 17 Mayıs 1932 tarihinde teslim edilmesiyle birlikte sözleşme gereğince uçakların kiralanması ve ilgili yer tesisatının hazır edilmesiyle ilgili 3 aylık süre de başlamıştır. Milli Müdafaa Vekâleti tarafından Başvekâlet'e gönderilen 19 Haziran 1932 tarihli yazıda, kiralanması düşünülen uçakların yıllık giderlerine ilişkin bir bilgilendirme yapılmış ve yer tesisatının hazırlanması için nasıl bir hareket tarzı izlenmesi gerektiğinin üzerinde durulmuştur. Vekâlet'in planına göre üç ana ve yedi acil iniş (yedek) meydanının hazırlanması için ihtiyaç olan paranın önemli bir kısmı Genelkurmay Başkanlığı'nın tahsis ettiği paradan kullanılacak fakat masrafların çoğalmaması için Ankara, Eskişehir ve Yeşilköy meydanları ile askeri meydanlardaki tesisat ve personelden de kısmen istifade edilecektir.

<sup>76</sup> NARA, agb.

<sup>77</sup> Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, s.142.

Ankara'nın bu konudaki en büyük şansı, Profesör Jansen tarafından hazırlanan şehir imar planında koşu meydanının, tayyare meydanı olarak kabul edilmesidir. Burası istimplak edilerek uçuşa hazırlandığı takdirde gelişme halindeki hükümet merkezi için şehrin ve istasyonun hemen yanında bir tayyare meydanına sahip olmak büyük bir üstünlük ve başarı olacaktır.<sup>78</sup>

1932 yılı ağustos ayı içerisinde Kayseri'de imalatının yapılması amacıyla ilk uçak parçalarının teslimatı yapılırken hemen bir ay sonra Türkiye, Amerika'dan önemli bir misafiri ağırlayacaktır. ABD Genelkurmay Başkanı Douglas MacArthur, Doğu Avrupa'daki askeri/mülki yetkililerle görüşmek ve askeri birliklerin durumu hakkında fikir sahibi olmak amacıyla resmi bir seyahate çıkmış, bu kapsamda Polonya, Çekoslovakya, Avusturya, Macaristan ve Romanya'nın ardından 25 Eylül 1932 tarihinde İstanbul'a ulaşmıştır. Aynı gün akşam trenle Ankara'ya hareket eden MacArthur, ertesi gün Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa'nın ardından Hariciye ve Milli Müdafaa Vekillerini ziyaret etmiş, şerefine verilen resmigeçit törenine katılmıştır.<sup>79</sup> MacArthur, Milli Müdafaa Vekili Zekai Bey ile yapmış olduğu görüşme esnasında konu askeri ve sivil havacılık hizmetlerine gelince, Curtiss-Wright Şirketi'nin Amerika'nın en güvenilir kuruluşlarından birisi olduğunu dile getirmiştir. Öte yandan askeri tayyareciliğin ordular için oldukça masraflı bir teşkilat olduğunu ve İtalya haricindeki ülkelerin müstakil hava teşkilatlarından vazgeçmeye temayül ettiklerini ifade eden MacArthur, ABD'deki askeri ve sivil havacılık teşkilat bağlantılarından söz ettikten sonra sivil havacılığın önemine dikkat çekmiş ve hükümetin posta nakliyatını bir sübvansiyon olarak hava nakliyatına tahsis ettiğini belirtmiştir.<sup>80</sup> 27 Eylül tarihinde Atatürk tarafından İstanbul'da Dolmabahçe Sarayı'nda ağırlanan ve bir gün sonra Türkiye'den ayrılan<sup>81</sup> MacArthur'un özellikle havacılık ve Curtiss-Wright Şirketi'ne ilişkin görüşleri deneme sürecindeki işbirliğinin devamı açısından bir güven telkini olarak algılanabilecekken, aynı zamanda Şirket'in faaliyetlerinin en üst düzeydeki Amerikalı askeri yetkili tarafından da takip edildiğini göstermesi açısından önemlidir.

1932 yılının son aylarına gelindiğinde işlerin Şirket adına genel anlamda olumlu gittiğini söylemek mümkündür. 23 Kasım 1931 tarihli iş birliği anlaşmasının 1 sene daha uzatılmasına ilişkin Milli Müdafaa Vekâleti nezdinde hazırlıklar tamamlanmış, Kayseri'de imal edilecek uçaklara ait malzemeler fabrikaya sevk sürecine girmiş ve Amerika'dan getirilerek montajı tamamlanan ilk grup uçakların Eskişehir'de muayenelerine geçilmiştir. Şirket temsilcisi Yalman'a göre muayene sürecinde Türk havacıların işlerini öğrenme konusunda isteği herkesi şaşırtmıştır. Faaliyetlerin başarıyla yürütülmesinde Türk havacıların istek ve arzusunun yanı sıra Amerikalı eğitimcilerin çabalarının da önemli payı vardır. Zira Avrupalı öğretmenler kendi görev sürelerini uzatmak ve yine kendilerine muhtaç bırakmak amacıyla sürekli bazı konulara değinmekten imtina ederken, Amerikalı eğitimcilerin bildikleri her şeyi Türk öğrencilere öğrettikleri görülmektedir. Yaratılan bu pozitif ortam ve MacArthur ziyaretinin rüzgârını arkasına Şirket ise çoktan yeni siparişler için arayış içerisine girmiştir. Bu süreçte Ankara-Kayseri-Eskişehir arasında mekik dokuyan Yalman, New York Ticaret Odası Havacılık Komitesi Başkanı olması nedeniyle havacılığa ilgisini bildiği Büyükelçi Sherrill'e Türkiye'nin sonraki 5 yıl için 30 milyon dolarlık bir havacılık programı oluşturduğunu, bu paranın bir kısmının tayyare cemiyetinden, daha yüksek

78 BCA, 30.10.0.0/61.411.4 (19.06.1932).

79 "Jeneral Mak Artür Şehrimizde", *Son Posta*, 26.09.1932, s.3; "Jeneral Mac Arthur Ankara'dan Dönüyor", *Cumhuriyet*, 27.09.1932, s.1-2; Mehmet Sait Dilek, "Amerikan Genelkurmay Başkanı Douglas MacArthur'un 1932 yılında Türkiye Ziyareti", *Atatürk Dergisi*, C.4, S.4, 2005, s.151-155.

80 BCA, 30.10.0.0 / 1.3.1 (27.09.1932).

81 "Gazi Hz. Dün Jeneral Mac Arthur'u Kabul Ettiler", *Cumhuriyet*, 28.09.1932, s.1-2; "Misafir Jeneral Gitti", *Cumhuriyet*, 29.09.1932, s.1,3.

## iki Savaş Arası Dönem Türk-Amerikan İlişkilerine Yeni Bir Soluk: Curtiss-Wright Şirketi İle Yapılan İş Birliği ve Türk Havacılığını Geliştirme Çabaları

meblağdaki kalan kısmın ise Deniz Kuvvetlerinin harcamalarından kesintiye gidilmesi suretiyle karşılanacağını ifade etmiştir. Yalman'a göre böyle bir strateji değişikliğinin sebebi Türkiye'nin Britanya, Fransa, Sovyetler Birliği'nin olası siyasi hamlelerine karşın ülkesini koruması için yeterli bir deniz gücü oluşturamayacağını anlaması ve bu yüzden önceliğini deniz savunmasından ziyade havacılığa vermesidir. Programa göre toplam 48 adet Amfibi Douglas'dan oluşacak 4 bölüklük bir birlik ve yine 24 adet Hawk'dan oluşacak 2 bölüklük ilave bir birlik oluşturulacaktır. İlk planda ise acil olarak 12 amfibi uçağın alınması düşünülmektedir.<sup>82</sup> 29 Ekim 1932 yılında katıldığı Cumhuriyet Bayramı geçit resminde göklerde manevralar ve gösteriler yaparak uçan 63 uçağın bütün Türklere yaklaşık 10 sene önce Yunanlılara karşı elde edilen zaferin görkemini hatırlattığına inanan Sherrill'in<sup>83</sup> Türkiye'nin hava gücünü geliştirmek amacıyla ortaya koymuş olduğu bu programı ne derece olumlu karşıladığını ise tahmin etmek güç değildir.

Sipariş edilen av uçaklarının muayene ve teslim faaliyetlerinin devam ettiği, kısa ve orta vadeli havacılık programının müzakerelerle oluşturulmaya çalışıldığı bu dönemde sivil hava taşımacılığı adına da önemli gelişmeler yaşanmaya başlamıştır. 9 Ocak 1933 tarih ve 1375 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile milli bir havayolu şirketinin kurulmasına karar verilmiş, bu esnada Ekim ayı içerisinde sipariş edilen 2 adet Kingbird D2 tipi yolcu uçağı (TC-101C ve TC-102C), İstanbul'a getirilerek montaj işlemleri tamamlanmıştır. Kısa bir hazırlık evresinden sonra, 3 Şubat 1933 tarihinde Amerikalı pilotlar Sam D.Irwin ve V.Eerble idaresindeki TC-102 C tescilli uçakla, İstanbul-Eskişehir-Ankara hattında Türk Hava Postaları adına ilk uçuş gerçekleştirilecektir. 1 Nisan 1933'den itibaren aynı hat üzerinde yolcu da taşınmaya başlanacak, milli havayolu şirketi henüz kurulmadığı için bu uçuşlar belirli bir süre Türk Tayyare Cemiyeti kontrolünde ve bu kurumun menfaatine icra edilecektir.<sup>84</sup>

Curtiss-Wright Şirketi ile imzalanan ve 1 senelik işbirliğini esas alan sözleşme, görülen lüzum üzerine 14 Ocak 1933 tarihinde 1 sene, 28 Aralık 1933 tarihinde de 6 ay olmak üzere toplamda 2 defa uzatılmıştır.<sup>85</sup> Sözleşme bitim tarihi olan 24 Mayıs 1934 itibarıyla Kayseri Tayyare Fabrikası'nda 24 adet Hawk-II, 7 adet Fledling 2C.1 av uçağının imal veya montajı tamamlanmış; av uçakları Gaziemir'de teşkil edilen 53 ve 54'ncü Av Bölüklerine tahsis edilirken, 1 Fledling İran Şahı'na hediye olarak, diğerleri de eğitim amacıyla uçuş okuluna gönderilmiştir.<sup>86</sup> Sivil taşımacılık alanında ise Şirket'in görevlendirdiği pilot ve teknisyenler nezaretinde Türk Hava Postaları adına başlatılan uçuşlar, bir süre sonra 2186 sayılı kanun çerçevesinde kurulan Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi'nin kontrolü altında ve belirli bir program dâhilinde icra edilmeye başlanmıştır. Sözleşme süresinin uzatılmaması veya farklı koşullar dâhilinde yeni bir sözleşmenin hayata geçirilmemiş olması, Şirket ile yapılan iş birliğinin son bulması manasına gelmemiş, belirli iniş-çıkışlarla bu birliktelik yaklaşık 7 sene sürdürülmüştür. 1934 senesi dolmadan mevcut 24 taneye ek olarak, 7 tane daha Hawk-II'nin imalat süreci tamamlanmış<sup>87</sup>; yine aynı yıl içerisinde, temin edilen uçakların makineli tüfeklerle silahlandırılmak istenmesi üzerine Amerikan Colt Şirketi'nin Türkiye temsilcisi olmadığı için görüşmeler Curtiss-Wright üzerinden yürütülmüş ve son

82 NARA, 867.796 Curtiss/15 (23.12.1932).

83 Charles N. Sherrill, *Bir ABD Büyükelçisinin Türkiye Hatıraları Mustafa Kemal I*, Yeni Gün Haber Ajansı Basın ve Yayıncılık A.Ş., 1999, s.27.

84 Nergiz, *age.*, s.51-52.

85 BCA, 30.18.1.2/41.92.3, (15.01.1933).

86 BCA 30.18.1.2 /46.45.13 (26.06.1934); Nikolajsen, *age.*, s.65-67.

87 Nikolajsen, *age.*, s.66.

aşamaya gelinmiştir.<sup>88</sup> 1935 yılında numune olarak alınan ve performansından oldukça memnun kalınan, 650 beygirlik motor ve 3 palli pervane ile modernize edilmiş Hawk-II'ler, 1938 yılından itibaren tekrardan Kayseri'de imal edilmeye başlanmış ve 14 yeni imalat ile birlikte sayıları toplamda 45'i bulmuştur.<sup>89</sup> Bu son parti, aynı zamanda Curtiss-Wright lisansı altında Kayseri Tayyare Fabrikası'nda gerçekleştirilen son imalat olacaktır. Yalman; Kayseri'deki imalat işlerinin yolunda gittiği, havayolları ve meydanlar ile ilgili taahhütlerin yerine getirildiği bir dönemde Hava Kuvvetleri'ndeki görüş ayrılıkları, iyi bir piyasayı kaybeden Fransız firmalarının entrikaları, Nuri Demirağ ile Selahattin Alan'ın kendi uçaklarını kendi yapacaklarına dair iddiaları ve yine İngiltere'den artık hiçbir değeri kalmamış uçak motoru lisansının satın alınması neticesinde birlikteliğin sonuna gelindiğini ifade etmiştir. Türk havacılığının baltalanması olarak nitelendirdiği sürecin yaşanmayıp Curtiss ile iş birliğine devam edilse havacılıkta çok daha ileri gidilip, Türkiye'nin kendi uçak ve motorlarını yapar hale geleceğini iddia eden Yalman'a göre gereksiz yatırımlarla, milyonlarca milli para heba edilirken "yaman fırsat" elden kaçırılmıştır.<sup>90</sup>

Türkiye'de hava harp sanayii ve özellikle de uçak imalatına ilişkin ilk çabalar ne zaman gündeme gelse, bu ve benzer tarzda serzenişlerle neredeyse her daim karşılaşmaktadır. Şüphesiz Yalman'ın serzenişinde kendince haklı olduğu taraflar vardır. Özellikle Fransa, İngiltere ve Almanya gibi köklü bir havacılık endüstrisine sahip ülkeler, Türkiye gibi sivil ve askeri havacılık alanında büyük bir potansiyele sahip müşteriyi, tek bir ülkenin tekeline bırakmayacak kadar deneyimli ve aynı zamanda etki alanına sahiptir. Yine hava gücü anlamında müstakil bir teşkilata sahip olunmaması, işlerin çok daha profesyonel ve gereksiz prosedürlerden arındırılmış bir şekilde ilerlemesine mani olmuş, bazı kritik karar noktalarında rasyonel bir karar sürecinin işletilmesi yerine yalnızca bireylerin kanaatlerine göre iş yapılmak durumunda kalınmıştır. Bununla birlikte burada zikredilenler, meselenin sadece görünen ve bilindik yüzüdür. Dolayısıyla Türkiye ile Curtiss-Wright Şirketi arasındaki iş birliğinde nelerin başarıldığı kadar, işlerin nerede ters gittiğini de irdelemek hem bu ticari ilişkiye daha geniş bir perspektiften bakmak hem de Yalman'ın ileri sürdüğü iddiaların daha objektif bir biçimde tartışılmasına zemin hazırlaması bakımından önemlidir.

Kayıtlarda yer aldığı şekliyle ilk uyuşmazlık, fabrikadan montajı tamamlanarak çıkan birinci parti uçakların Eskişehir'deki muayene sürecinde yaşanmıştır. Şirket, resmi muayenelere geçmeden önce Amerika'dan gelecek bir uzman tarafından bazı ön test ve ayarların yapılması konusunda zamana ihtiyaç bulunduğunu iletmış, bir süre beklendikten sonra uzmanın gelmesine rağmen hala daha muayenelere başlanılamayınca iki taraf arasındaki ipler gerilmiştir. Eskişehir'deki 1'inci Tayyare Alay Komutanı Celal (Yakal) Bey'den aldığı bilgilere binaen Tayyare Tecrübe Komisyonu'na bir yazı gönderen Milli Müdafaa Vekili Zekai (Apaydın) Bey, firmanın "ayar edeceğiz, mühendis getireceğiz" tarzı ifadelerle oyalamaya çalışmasının yersiz olduğunu, mukavele gereğince tayyarelerin Eskişehir'e getirilmelerini müteakip 2 ay içerisinde muayenelerinin tamamlanması gerektiğini ve muayeneler başarısız olduğu takdirde tayyarelerin 6 ay içerisinde yüklenici tarafından değiştirilmesinin zorunlu olduğunu ifade etmiştir. Yazıda ayrıca bu esaslar gereğince havalanın ilk müsait olduğu zamanda muayene faaliyetlerine başlanması ve son durum ile ilgili acil bilgi verilmesi yönünde talimat da verilmiştir.<sup>91</sup> Aksaklıkların giderilerek ivedilikle muayeneye geçilmesi hususu, Ahmet Emin Yalman aracılığıyla

88 NARA, 867.796 Curtiss/29 (27.09.1934).

89 Nikolajsen, *age.*, s.66-67.

90 Yalman, *age.*, s.1045-1046.

91 BCA, 30.10.0.0/59.398.10 (16.02.1933).



iki Savaş Arası Dönem Türk-Amerikan İlişkilerine Yeni Bir Soluk: Curtiss-Wright Şirketi  
İle Yapılan İş Birliği ve Türk Havacılığını Geliştirme Çabaları

firmaya iletilirken<sup>92</sup>, Genelkurmay Başkanlığına da konuyla ilgili bir bilgilendirme yapmak gerekli görülmüştür.<sup>93</sup>

Vekâlet'in muayene sürecinin uzamasına yönelik tepkileri ve yine buna ilave olarak mevcut uçaklarda sözleşme şartlarından farklı olarak Cyclone F tipi bir motor kullanılmasına ilişkin çekinceleri, Şirket'in ikinci başkanı J. Alard tarafından kaleme alınan yazıyla giderilmeye çalışılmıştır. Alard, Türkiye ile Amerika arasında havacılık alanında yapılan iş birliğinin, her iki tarafı da tesir altında bırakacak düşmanlar yarattığını, mevcut yanlış anlaşımaların çoğunun da bu düşmanlardan kaynaklandığını ifade etmiştir. Alard'a göre Hawk tayyarelerinin kabul sürecinin, Türkiye'nin bu süreçte alıp muayenesi tamamladığı Breguet tayyarelerinin kabul sürecinden daha uzun sürmesi normaldir. Zira Breguet tayyareleri zaten belirli bir süredir ordu bünyesinde kullanıldığı için pilotlarının T.L ve barografa dayalı tecrübe usullerini tatbik konusundaki belirsizlikleri en düşük seviyededir. Oysaki envantere henüz yeni girecek olan Hawk tayyareleri için böyle bir durum söz konusu değildir. Bu nedenle söz konusu belirsizliklerin giderilmesi adına yürütülen çalışmalar, resmi muayenelerin başlamasını geciktirmektedir. Alard, motor konusundaki çekincelerin ise yersiz olduğunu zira hâlihazırda uçak üzerinde bulunan motorun (Cyclone F.) taahhüt edilen motordan (Cyclone E.) performans açısından üstün olduğunu dile getirmiştir.<sup>94</sup> Vekalet ile Şirket arasında yaşanan gerginlik, Şirket'in bir süre sonra Amerikan Ticaret Dairesi ve Deniz Kuvvetleri'nden "*Cyclone F. motorunun prototip değil, Deniz Kuvvetlerinin kullandığı son model av uçaklarının standart bir parçası*" olduğunu gösteren yazıyı<sup>95</sup> alması ve muayene sürecinin rayına oturması<sup>96</sup> ile tatlıya bağlanmıştır.

Curtiss-Wright Şirketi ile olan ilişkilerin bozulmasına yol açan en temel meselelerden biri, özellikle sivil havayolu taşımacılığında deneme maksatlı yürütülen iş birliğinin, yapılacak yeni bir anlaşmayla kalıcı hale getirilmesi yönünde Şirket'in beklentilerinin bir türlü karşılanmamasıdır. İmzalanan çerçeve sözleşme gereğince, muhtemel havayolu güzergâhları ve kullanılacak tesislere ilişkin çalışmalarını tamamlayıp, Vekâlet'in belirlediği sayıda yolcu uçağı ve pilot/teknik personeli ülkede hazır eden Şirket'in sonraki hedefi, Türk Hükümeti'nin kuracağı sivil bir havayolu şirketi ile koordineli şekilde faaliyetlerde sürekliliğin sağlanması olmuştur. Eğer süreklilik sağlanıp da mevcut güzergâhlara yenileri eklenirse, hava filosunu genişletme zorunluluğu da ortaya çıkacak böylelikle Şirket, Türkiye'ye çok daha fazla sayıda uçak satma imkânına kavuşacaktır. Bu kapsamda henüz Türk Hava Postaları adına ilk uçuşun planlandığı 1933 yılının başlarında, elini çabuk tutarak bir an önce uzun soluklu bir iş birliğini güvence altına almanın yollarını arayan Şirket'in propaganda faaliyetlerine hız verdiği görülmektedir. 29 Ocak 1933 tarihli The New York Tribune gazetesinde yer alan ve muhtemelen Ahmet Emin Yalman tarafından kaleme alınan "*Şömendöfer Sistemine İlaveten Cemahiri Müttehide Sanayi ve Sermayesile Hat Tesisi*" başlıklı yazı, bunun en net örneklerinden biridir. Yazıda İsmet Paşa Hükümeti'nin iktisadi tedbirler kapsamında büyük şehirleri havayolu ile birbirine bağlama arzusu içerisinde olduğu ifade edildikten sonra kısa vadede açılacak hatlar ve hizmetlerin nasıl icra edileceğine dair kısa bir bilgilendirme yapılmış ve devamında bu projenin Amerikan sermayesi ve sanayii tarafından yürütüleceğinin altı çizilmiştir. Satır aralarına bakarak klasik bir bilgilendirme metninin ötesinde Hükümet'i, Şirket ile daha uzun vadeli iş birliği konusunda baskı altına alma amacı da güden bu yazı, Milli Müdafaa Vekâleti tarafından

92 BCA, 30.10.0.0/59.398.10 (16.02.1933).

93 BCA, 30.10.0.0/59.398.10 (21.02.1933).

94 BCA, 30.10.0.0/59.398.10 (22.02.1933).

95 NARA, 867.796 Curtiss/16 (24.03.1933); 867.796 Curtiss/17 (23.03.1933).

96 BCA, 30.10.0.0/59.398.13 (22.04.1933); 30.10.0.0/59.398.13 (21.05.1933).

abartılı ve gerçekleri yansıtmayan bir emri vaki olarak algılanmış ve tepkilere neden olmuştur. Zira Amerika ile iş birliğinin kapsamını o an için sadece uçak temini ve birkaç teknik personel için hizmet alımı olarak belirleyen Vekâlet, yazının maksadını aştığına kanaat getirmiş ve yanlış anlaşılmalara mahal vermemek adına Anadolu Ajansı vasıtasıyla düzeltme girişiminde dahi bulunmuştur.<sup>97</sup>

1 Nisan 1933 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti kontrolünde başlatılan yolcu taşımacılığı ise ilişkilerde yeni bir dönemin başlaması manasına gelirken bazı soru işaretlerini de beraberinde getirmiştir. Nisan ayı boyunca gerçekleştirilen uçuşlara ilişkin Türk Tayyare Cemiyeti tarafından hazırlanarak Başvekâlet'e gönderilen sonuç raporunda, basın ve cemiyet vasıtasıyla yapılan propagandalar neticesinde yolcu sayısında önemli bir artış yaşansa da teknik aksaklıklar, pilotların davranışları vb. sebeplerle çalışma disiplininin sağlanamamasından dolayı 30 günde ancak 14 gün uçulabildiğini bildirilmiştir. Rapora göre çalışma disiplininin sağlanamamasında Amerikalıların bu tecrübe devresinde hava hattının gelirlerini azaltmak ve bu suretle hükümetle yapmak istedikleri hava nakliyatı sözleşmesinde daha fazla sübvansiyon elde etmek niyetinde olabilecekleri göz ardı edilmemelidir. Hava postalarının, sağlıklı bir çalışma düzeni sağlanabildiği takdirde kendi masrafının büyük kısmını çıkartacak kadar iyi gelir elde edeceğini düşünen cemiyet, öte yandan mevcut tayyarelerle ve yabancı çalışanlarla bunun sağlanabileceği konusunda ümitsizdir. Zira hâlihazırdaki teşkilatın çalışma tarzı hem çok masraflı hem de verimli değildir. Yıpranmış uçaklar sürekli sorun çıkarttığı için halkın güvenini kazanmak giderek zorlaşmaktadır. Bu uçakların gördükleri işin iki mislini görecektir az masraflı ve daha emniyetli uçakların varlığını arz etmeye lüzum bile yoktur.<sup>98</sup>

20 Mayıs 1933 tarihinde, 2186 sayılı kanun gereğince Milli Müdafaa Vekâleti'nin altında Hava Yolları Devlet İdame İşletmesi (DHY) kurulmuş ve kısıtlı bir süre için Türk Tayyare Cemiyeti kontrolünde yürütülen sivil havayolu uçuşlarının her türlü sorumluluğu bu kuruluşa devredilmiştir. Türkiye'nin ilk pilotu Fesa (Evrensev) Bey'in başkanlığında, toplam 24 personelden<sup>99</sup> oluşan bu kuruluşun faaliyete geçmesiyle Şirket'in beklentisi ilişkilerin daha profesyonelce yürütülmesi ve sivil havayolu taşımacılığının geleceğine ilişkin planlamaların bir an önce neticelendirilerek hayata geçirilmesi olmuştur. Öte yandan bu kuruluşun varlığı dahi Milli Müdafaa Vekâleti'ndeki bürokrasiden kaynaklı bazı temel sorunların çözümünde fayda sağlamamıştır. 19 Ekim 1933 tarihinde Şirket'in Türkiye Baş Yetkilisi B. G. Leighton tarafından Başvekil İsmet Paşa'ya hitaben kaleme alınan mektupta büyük umutlarla deneme sürecine başlanılan İstanbul-Ankara arasındaki havayolu faaliyetlerinin inanılmaz engeller, gecikmeler, kaynak ve teçhizatındaki yetersizliklere rağmen yürütülmeye çalışıldığı fakat bu sorunların çözülemediği takdirde yakın zamanda durdurulmasının kaçınılmaz olduğu ifade edilmiştir. Uçak endüstrisinde de benzer sorunların yaşandığına dikkat çeken Leighton'a göre sorunun kaynağı, havacılıkla ilgili bütün işlerin sadece askeri kuruluşlara [Milli Müdafaa Vekâleti] bırakılmasıdır. Devlet büyüklerinin konuya eğilip, hedeflenen amaçlar doğrultusunda asker ve sivil kuruluşların müşterek katkısı sağlanamazsa yaşanan ağır finansal kayıplar göz önünde bulundurulduğunda Curtiss-Wright gibi salt ticari amaçlarla faaliyet gösteren şirketlerin kalıcı olmasının mümkün olmadığını vurgulayan Leighton, bunun da başta sivil hava taşımacılığında coğrafyadan dolayı sahip olan avantajın Yunanistan, Mısır gibi ülkelere kaptırılması gibi Türkiye açısından pek çok olumsuz sonuçlar doğurabileceğini ifade etmiştir.<sup>100</sup>

97 BCA, 30.10.0.0/59.398.10 (21.02.1933).

98 BCA, 30.10.0.0/60.404.11 (07.05.1933).

99 Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*,152.

100 NARA, 867.796 Curtiss/18 (09.11.1933).

## iki Savaş Arası Dönem Türk-Amerikan İlişkilerine Yeni Bir Soluk: Curtiss-Wright Şirketi İle Yapılan İş Birliği ve Türk Havacılığını Geliştirme Çabaları

Leighton'un mektubu ve sonrasında Başvekil ile yüz yüze yapmış olduğu görüşme, uçak endüstrisi ve sivil hava taşımacılığı alanında bazı teknik ve idari düzenlemelerin yapılmasına ön ayak olmuştur. Bizzat Kayseri'deki fabrikaya giderek yeni alınacak tedbirler konusunda istişarelerde bulunan Başvekil, üretim ile ilgili tüm sorumluluğun Türklerde olacağını böylelikle Şirket'in bu konuda maruz kaldığı baskının ortadan kalkacağını, senede 20 Hawk ve 12 Fledling üretecek şekilde gerekli adımların atılacağını ve mevcut kanunlarda değişiklik yapılarak ihtiyaç duyulan malzemelerin temin sürecinin hızlandırılacağını ilan etmiştir.<sup>101</sup> 1934 yılının haziran ayında DHY Genel Müdürü değiştirilirken hemen 1 yıl sonra Milli Savunma Bakanı Aziz Zekai Apaydın'ın yerine Kazım Özalp atanmıştır. 5 Haziran 1935 tarihinde kabul edilen 2744 sayılı kanun ile de Havayolları Devlet İşletme İdaresi, Bayındırlık Bakanlığı'na bağlanmıştır.<sup>102</sup> Yapılan son düzenlemelerle Leighton'un mektubunda açıkça olmasa da üstü kapalı şekilde eleştirdiği şahısların değiştirildiği ve sivil havacılık ile ilgili faaliyetlerin mümkün olduğunca askeri işleyişin dışına çıkartılmaya çalışıldığı görülmektedir. Hükümet'in aldığı bu tedbirler tıkanma noktasına gelen ilişkileri yeniden canlandırma adına Şirket'e umut aşılamakla birlikte sivil hava taşımacılığı alanında istedikleri tarzda bir anlaşmanın hayata geçirilmesini sağlamaya yeterli olmayacaktır. Bu konuda pek çok kişinin göz ardı ettiği ve sürece direkt olarak etki eden bir hususu ise Büyükelçi Skinner'ın ABD Dışişleri Bakanlığı'na gönderdiği yazıdaki şu ibarelerde görmek mümkündür: *"Genelkurmay Başkanlığı, Türkiye'de hava taşımacılığı hizmetlerinin geliştirilmesinde kilit bir roledir ve yurt içi taşımacılık hizmetlerinin yabancılar tarafından yürütülmesi konusunu sürekli şekilde veto etmektedir. Şirket'e sempatik şekilde yaklaşım Amerika ile işbirliği konusunda istekli görünseler de bu hizmetin Türkler tarafından yürütülmesini istedikleri anlaşılmaktadır."*<sup>103</sup>

Sivil havacılık alanında istenilen şekilde imtiyazlı bir anlaşmanın elde edilememesi, Şirket'in Türk Hükümeti ile ilişkilerinde önemli bir kan kaybı yaşanmasına sebebiyet verirken yolun sonunu getiren gelişme, Hükümet'in uçak temini konusunda farklı alternatiflere yönelmesi olacaktır. 1934 yılında son parti 7 adet Hawk-II, Kayseri'de imal edildikten sonra toplamda 60 adet üretilmesi planlanan programa 1938 yılına kadar ara verilmiş ve bu süreçte fabrikada, Polonyalı PZL ve Alman Gotha Şirketi ile yapılan anlaşmalar gereği PZL P.24 (A/C/G) ve Gotha GO-145A modellerinin imalat/montaj işlemleri gerçekleştirilmiştir.<sup>104</sup> 1934 yılından, İkinci Dünya Savaşı başlayana kadarki süreçte 4 adet İngiliz de Havilland DH 84 Dragon, 6 adet Alman FW-58, 24 adet Alman Heinkel-111, 20 adet Amerikan Martin 139 WT, 40 adet Amerikan Vultee V-11 GBT, 40 adet İngiliz Bristol Blenheim ve 6 adet İngiliz Walrus Deniz Uçağı hava gücü envanterine katılmıştır.<sup>105</sup> Türk Hükümeti'ni farklı alternatiflere yönelten sebeplere baktığımızda ise bunun önemli ölçüde konjonktürel gelişmelerden kaynaklandığını söylemek mümkündür. Bu süreçte elbette Şirket'ten kaynaklanan meseleler de olmuştur. Örneğin 1934 yılında Türkiye 375 bin dolarlık malzeme tedariki için hazırlıklarını yaparken Şirket'in Amerikan Bankaları ile yaşamış olduğu teminat mektubu sorunu, işlemlerin bir an evvel sonuçlandırılmasına engel olmuştur.<sup>106</sup> Yine 1936 yılı sonlarında Kayseri Tayyare Fabrikası'nda yönetici pozisyonunda çalıştırılmak üzere Amerikan resmi makamları ile irtibata geçildiği esnada, Ticari Ateşe Gillespie'nin yönlendirmesiyle Curtiss-Wright Şirketi'ne de talebin iletilmesi

101 NARA, 867.796 Curtiss/19 (11.11.1933).

102 Nergiz, *age.*, s.55.

103 NARA, 867.796 Curtiss/33 (05.06.1934).

104 Nikolajsen, *age.*, s.7-74.

105 NARA, 867.248/31 (21.02.1935); BCA, 30.18.1.2/46.45.13 (26.06.1934) ; 30.18.1.2/68.78.1 (16.09.1936); 30.18.1.2 /71.10.19 (06.02.1937); 30.18.1.2/72.15.15 (01.03.1937); 30.18.1.2/72.16.10 (03.03.1937); BCA 30.18.1.2/83.54.18 (21.06.1938); Nikolajsen *age.*, 69,70, 80-83.

106 NARA, 867.796 Curtiss/22 (06.04.1934).

gündeme gelmiş ama bizzat Silah ve Mühimmat Kontrol Ofisi tarafından Şirket'in daha önce Bolivya'ya yasadışı yollardan sattığı uçak, silah ve bomba gibi çeşitli askeri malzemelerden dolayı adli soruşturmaya tabi tutulduğu ve bu şartlarda Şirket ile temasa geçmenin tavsiye olunmadığı ifade edilmiştir.<sup>107</sup> Öte yandan bunları yukarıda da belirtildiği gibi asli sebep olarak görmemek gerekir. 1930'lu yılların ortalarına gelindiğinde İtalya ve Almanya'nın revizyonist politikaları, Türk Hükümeti'ni bir an önce kendi hava sahasının güvenliğini sağlaması için uçak temin faaliyetlerini hızlandırması yönünde motive etmiş bu kapsamda Türkiye biraz da pragmatik bir yaklaşımla kendi işini en iyi şekilde görecektir, en hızlı şekilde teslimatı sağlayacak ve ekonomik açıdan en avantajlı imkanları sunacak teklifi değerlendirmenin yollarını aramıştır. İngiltere ve Balkan Devletleri ile gelişen ilişkiler uçak temini konusunda yeni pazarların kapısını aralarken yaşanan döviz sıkıntısı ve dış ticaret dengesini koruma isteği, bu dönem verilen kararlarda önemli ölçüde belirleyici olmuştur.

24 Mayıs 1935 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti'nin 6'ncı Genel Kurulu'nda konuşan İsmet İnönü, özellikle hava taarruzları karşısında ülkenin hassasiyetine dikkat çekerek hâlihazırda 500 uçağa ihtiyaç olduğu fakat eldeki bütçe ve Tayyare Cemiyeti'nin yıllık geliri ile yıllık 50 uçağın dahi zorlukla alınabileceğini vurgulamıştır.<sup>108</sup> Belirli bir gelir seviyesinin üzerindeki her aileyi senelik 20 lira bağış yapmaya çağıran İnönü, ertesi gün icra edilen basın kongresinde de benzer konular üzerinde açıklamalarda bulunarak basının ödevinin hava saldırıları tehlikesine karşı halkı bilgilendirmek olduğunu ifade etmiştir.<sup>109</sup> Bu süreçte özellikle basın kanalıyla yürütülen propaganda faaliyetleriyle uçak temini konusunda bir seferberlik başlatıldığı görülmektedir.<sup>110</sup> Hemen bir yıl sonra ise yine kaynak yaratmak amacıyla aylık 20 lirayı aşan tüm gelirler için vergi oranı yüzde 2 arttırılarak yüzde 26'ya çıkarılmıştır. Süreci yakından takip eden Amerikan Büyükelçisi Skinner'a göre Avrupa'da ve özellikle Almanya'da hava saldırıları konusunda yaşanan tartışmalar, Türkiye'de oldukça fazla yankı uyandırmış ve saldırıya maruz kaldığı anda ekonomik hayatın felce uğramasına yol açacak fazlaca endüstriyel tesisi olmamasına karşın Türkiye'nin bu denli endişe etmesinin temel sebebi muhtemelen Boğazlardır.<sup>111</sup>

1935 yılı sonlarına doğru tayyareler hakkında incelemelerde bulunmak üzere Kurmay Yarbay Celâl Aşkın başkanlığında bir heyetin Yugoslavya, İngiltere, Fransa, Almanya ve Çekoslovakya'ya gönderilmesine karar verilmiştir.<sup>112</sup> Heyetin, Belgrad'da gerçekleştirdiği ziyaretler esnasında Curtiss-Wright Şirket yetkilisi Leighton ile de tesadüfen karşılaşması ve sonrasında yaşanan gelişmeler, bu dönem Türkiye'nin uçak temini konusundaki tercihlerinin nasıl şekillendiğini görmek adına önemlidir. Leighton, heyetin çok arzularına karşın gezi güzergâhında ABD'nin bulunmadığını öğrenince duruma şaşırılmış ve birkaç gün içerisinde Türkiye'ye gelerek gezi programında değişiklik yaptırmaya çalışacağını ifade etmiştir. Büyükelçi Skinner'a göre ise durum tesadüften ziyade bilinçlidir. Zira Hükümet, ticaret dengesini sağlama adına Türkiye'nin satın aldığı mal kadar, karşı tarafın da mal satın almasını öngören bir politika benimsemekte bu da Hükümet'i kendi şartlarına uymaya

107 NARA, 867.796A/2 (05.12.1936); 867.796A/3(09.12.1936), 867.796A/5 (23.12.1936).

108 "Türkiye'nin Müdafaa Kuvveti Barış İçin Faydalı Olabilir", *Cumhuriyet*, 25.05.1935, s.1,11; "Türk Hava Kurumu Kurultayı Dün Açıldı", *Ulus*, 25.05.1935, s.1,3.

109 "Büyük Başbakan'ın İstedliğini Yapacağız", *Cumhuriyet*, 27.05.1935, s.1,6.

110 İnönü'nün bahse konu toplantılarda yapmış olduğu konuşmalardan sonra "havadan gelecek tehlikelere" karşı alınacak tedbirler konusu, hatırı sayılır bir süre daha gazete sütunlarında yer almaya devam etmiştir. Bunlardan bazıları için bkz. "Hava Tehlikesine Karşı Hazırlıklar İlerliyor", *Akşam*, 28.05.1935, s.1; "Hava Tehlikesine Karşı Hararetili Bir Faaliyet", *Yeni Asır*, 28.05.1935, s.1; "Hava Tehlikesini Bilenler İçin", *Ulus*, 29.05.1935, s.1,2; "Büyük Önder Türk Hava Kurumuna 10.000 Lira Verdi", *Cumhuriyet*, 30.05.1935, s.1,3.

111 NARA; 867.796 Curtiss/37 (20.06.1935); 867.248/43 (12.09.1936).

112 BCA, 30.18.1.2 /60.91.16 (02/12/1935).

## iki Savaş Arası Dönem Türk-Amerikan İlişkilerine Yeni Bir Soluk: Curtiss-Wright Şirketi İle Yapılan İş Birliği ve Türk Havacılığını Geliştirme Çabaları

daha müsait ülkelere doğru yönlendirmektedir. Skinner, ayrıca bu süreçte diğer ülkelerin de son derece cazip tekliflerle Türk havacılık pazarından pay almaya gayret gösterdiğine dikkat çekmiştir. Skinner'ın Alman Fokker Şirketi adına pazarlama faaliyetlerinde bulunan Mr.Storck'tan edindiği bilgilere göre Ankara-İstanbul hattında kullanılmak üzere İngiliz de Havilland Şirketi'nden sipariş edilen 3 adet 8 kişilik Dragon tipi uçağa ilişkin anlaşma şartlarını, diğer şirketlerin sağlaması pek mümkün gözükmemektedir. Dahası de Havilland firması Türkiye'de yedek parçaların da olduğu tam teşekküllü bir bakım istasyonu da tesis edeceğini taahhüt etmiştir.<sup>113</sup>

Görüldüğü üzere 1930'lu yılların değişen siyasal ve ekonomik koşulları Türkiye'yi havacılık alanında yapmış olduğu tercihlerde daha farklı seçenekleri de değerlendirme noktasında önemli ölçüde etkilemiştir. Buna karşın Türkiye, Curtiss-Wright Şirketi ile ilişkilerin sekteye uğradığı dönemlerde dahi ABD havacılık endüstrisinin gücünü asla göz ardı etmemiştir. Avrupa'ya düzenlenen inceleme gezisinden hemen bir yıl sonra Yüzbaşı Enver ve Mühendis Hikmet'ten oluşan Türk havacılık heyeti ABD'ye gitmiş ve burada Glenn L.Martin Uçak Fabrikası, The Vultee Uçak Fabrikası, Seversky Havacılık vd. önde gelen havacılık şirketlerinin tesislerini gezerek incelemelerde bulunmuştur.<sup>114</sup> Nitekim bu geziden kısa bir süre sonra Martin, Vultee gibi Amerikan menşei uçaklar envantere dâhil edilmiş, 1940'lı yılların başlarında ise işbirliği evresi son bulmasına rağmen Curtiss-Wright Şirketi ile tekrardan ilişki kurularak o dönemin en gözde av uçaklarından P-40'ların hava gücüne kazandırılmasının yolları aranmış ve iki sene sonra muvaffak olunmuştur.<sup>115</sup>

### Sonuç

Türkiye'de havacılığın önemi ve gelecekte üstleneceği rolün büyüklüğü, henüz erken dönemlerden itibaren anlaşılmıştır. Bununla birlikte ülkede havacılık sanayisine temel teşkil edecek mahiyette bir teknolojik altyapı olmadığı için ilk yıllarda genellikle yurtdışından uçak temini, pilotaj eğitimi ve teşkilat anlamında bazı temel düzenlemelerle yetinilmiştir. Birinci Dünya Savaşı, doğrudan ya da dolaylı olarak savaşa müdahil olmuş diğer tüm devletlerde olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda da havacılık adına önemli dönüşümlerin yaşanmasına sebep olmuş ve savaş sonrası döneme havacılığın, muharebelerin kazanılmasından toplumsal yaşama, sunmaya aday olduğu imkânlar nispetinde yüceltildiği oldukça farklı bir motivasyonla girilmiştir.

Millî Mücadele sonrası Atatürk önderliğindeki yeni devletin inşa sürecinde, havacılık bir yandan devletin bekası açısından yeri doldurulması güç bir fiziki güvenlik unsuru, diğer yandan da ülkeyi önce kendi içerisinde, sonrasında ise dünya ile birbirine bağlayacak bir irtibat vasıtası olarak kabul görmüştür. Bu kapsamda milli bir uçak ve motor fabrikasının kurulması havacılık endüstrisinin geliştirilmesi ve yine havayolu taşımacılığını ulusal/uluslararası düzeyde kendi araçlarıyla yerine getirecek, milli bir havayolu şirketinin kurulması öncelikli hedef olarak belirlenmiştir. Öte yandan bu hedeflere ulaşılmasını sağlayacak sermaye ve teknik bilgi birikimi henüz yetersiz olduğu için ilk planda yabancı şirketlerden destek almanın uygun olacağına kanaat getirilerek çalışmalara bu yönde ağırlık verilmiştir.

Sivil hava taşımacılığı alanında önce CFRNA, sonrasında ise Aero-Espresso Italiana ve Lufthansa Şirketlerine çeşitli imtiyazlar verilerek ülkenin Avrupa ile bağlantısı sağlanmaya çalışılırken 1926 yılının son aylarında ne zamandır hayali kurulan uçak

113 NARA, 867.796 Curtiss/38 (11.12.1935).

114 NARA 867.248/48 (16.11.1936).

115 NARA 867.248/ 100 (23.11.1940); 867.248/102 (17.02.1947), Nikolajsen, *age.*, s.105-106.

fabrikası, Alman Junkers Flugzeugwerke A.G'nin ortak iştirakiyle Kayseri'de kurulmuştur. Cumhuriyet'in henüz onuncu yılı dolmadan gerçekleştirilen bu girişimler, ülke genelinde büyük bir heyecan yaratmakla birlikte zaman içerisinde karşılaşılan hesapta olmayan gelişmeler, istenilen sonuçlara ulaşılmasına mâni olmuştur. Sivil hava taşımacılığı şirketleri, güzergâhlarını Türkiye'nin iç bölgelerini de dâhil edecek şekilde Ortadoğu ve Asya'ya genişletmek istediklerinde, Hükümet'in iç taşımacılığın yabancılar tarafından yürütülmesine yönelik geçmişten gelen bazı hassasiyetleri ön plana çıkmış, istediklerini elde edemeyen bu şirketler de zamanla taahhütlerini yerine getirme konusunda isteksiz davranarak anlaşmaların süresinden önce sonlandırılmasına yol açmışlardır. Kayseri'deki uçak fabrikası ise Junkers lisansı altında bazı imalat/montaj ve bakım hizmetleri yerine getirdikten sonra, yine firmanın yaşamış olduğu ekonomik sıkıntılar ve buna paralel olarak taahhütlerini yerine getirememesinden dolayı faaliyetlerini sonlandırmak zorunda kalmıştır.

Büyük bir heyecanla başlanılan fakat istenilen sonuçların elde edilememesinden dolayı karamsarlığın hâkim olmaya başladığı bir dönemde ABD ile gelişen ikili ilişkiler, havacılık alanında yarım kalan işlerin tamamlanması adına ümitleri yeşertmiştir. Bu kapsamda iki tarafın en üst düzeydeki ülke temsilcilerinin de katkılarıyla yapılan görüşmeler kısa sürede meyvesini vermiş ve Türk Hükümeti ile Amerikan Curtiss-Wright Şirketi arasında bir yıl süreli bir iş birliği anlaşması imzalanmıştır. Genel itibarıyla Kayseri Tayyare Fabrikası'nın yeniden faaliyete geçirilmesi, temin edilecek uçakların bir kısım imalatının burada sağlanması ve hava taşımacılığı hizmetlerinin yeniden düzenlenmesini öngören bu iş birliği, teknik yönüyle havacılık sanayii ile ilgili dönemsel çalışmalarda fazlaca konu edinilmiştir. Öte yandan Türk Hükümeti'nin Curtiss-Wright Şirketi ile iş birliği konusunda vermiş olduğu kararın ne başlangıçta ne de son evresinde sadece teknik sebeplerden dolayı verildiğini söylemek mümkün değildir. Türkiye, bu dönem sahip olduğu sermaye gücü ve teknik konulardaki deneyiminden dolayı ABD ile havacılık alanında bir iş birliği yapmayı fazlasıyla önemsemiş ve yeri geldiğinde Avrupalı firmaların daha uygun maliyetli teklifleri varken Curtiss-Wright Şirketi ile iş yapmayı tercih etmiştir. Şüphesiz bu tercihte ABD'nin, Avrupalı devletlere nazaran inkılâplara ve Türkiye'nin siyasal/ekonomik bağımsızlığını korumaya yönelik hassasiyetlerine gösterdiği anlayışlı tutumun da etkisi vardır.

Şirket ile 1931 yılının Kasım ayında başlayan ve son uçağın Kayseri'de imalatının tamamlandığı 1938 yılına kadar devam eden iş birliği, yaklaşık iki buçuk süresi çerçeve sözleşme gereğince, kalan süreler ise uçak teminine yönelik ikili anlaşma hükümlerine göre yürütülmüştür. Bu süreçte Kayseri'deki fabrikaya yeniden işlerlik kazandırılmış, bazı çalışanlara yurt içi/dışı eğitimler verilmiş, 54 uçak (45 Hawk-II, 7 Fledling, 2 Kingbird D-2) envantere dâhil edilmiş ve milli havayolu taşımacılığının temelleri atılmıştır. Öte yandan bunun Şirket'in başlangıçta koymuş olduğu hedefleri karşılama noktasında yeterli olmadığını belirtmek gerekir. Şirket'in, özellikle büyük emek vererek yeni bir düzenleme getirmeye çalıştığı havayolu taşımacılığı ve bu paralelde gerçekleşecek yolcu uçağı satışı konusunda yaşamış olduğu hayal kırıklığına bakarak bunu söylemek mümkündür. Elbette bu durumun oluşmasında Şirket'in kendi hataları kadar Türkiye'deki devlet kurumlarının işleyişinden ve şahısların öngörüsüzlüklerinden kaynaklı sorunların da payı büyüktür. Fakat özellikle 1930'lu yılların özellikle ikinci yarısında değişen siyasal ve ekonomik konjonktürün, Türkiye'yi doğal olarak farklı seçenekleri de değerlendirmeye almaya sevk ettiği gerçeğini göz ardı etmemek gerekir.

Sonuç itibarıyla Curtiss Wright Şirketi ile yapılan işbirliği, teknik yönü itibarıyla Türk havacılık sanayii ve havayolu taşımacılığının gelişimi açısından ayrıcalıklı bir yere sahiptir.

iki Savaş Arası Dönem Türk-Amerikan İlişkilerine Yeni Bir Soluk: Curtiss-Wright Şirketi İle Yapılan İş Birliği ve Türk Havacılığını Geliştirme Çabaları

Dahası yaklaşık yedi yıl süren işbirliği sürecinin, havacılık ve benzer tarzdaki stratejik karar gerektiren mecraların, ülkeler arası ilişkiler ve değişen siyasal ve ekonomik konjonktür ile nasıl bir etkileşim içerisinde olduğunun görülmesi bakımından önemli veriler içerdiği değerlendirilmektedir.

**Kaynakça**

**1. Arşiv Belgeleri ve Resmi Yayınlar**

*T.C Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)*

30.10.0.0 /1.3.1

30.10.0.0/59.398.5

30.10.0.0/59.398.10

30.10.0.0/59.398.13

30.10.0.0/60.404.11

30.10.0.0/61.411.4

30.10.0.0/267.801.7

30.10.0.0/267.801.17

30.10.0.0/267.801.18

30.18.1.2/4.37.19

30.18.1.2/6.57.15

30.18.1.2/9.14.1

30.18.1.2/9.15.2

30.18.1.2/24.72.17

30.18.1.2/41.92.3

30.18.1.2/46.45.13

30.18.1.2 /60.91.16

30.18.1.2/68.78.1

30.18.1.2 /71.10.19

30.18.1.2/72.15.15

30.18.1.2/72.16.10

30.18.1.2/83.54.18

*The U.S. National Archives and Records Administration (NARA)*

867.248/31

867.248/43

867.248/48

867.248/100

867.248/102

867.796A/2

867.796A/3

867.796A/5

867.796/24

867.796 Curtiss/5  
867.796 Curtiss/7  
867.796 Curtiss/14  
867.796 Curtiss/15  
867.796 Curtiss/16  
867.796 Curtiss/17  
867.796 Curtiss/18  
867.796 Curtiss/19  
867.796 Curtiss/22  
867.796 Curtiss/29  
867.796 Curtiss/33  
867.796 Curtiss/37  
867.796 Curtiss/38

*Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi (1341)*, Ankara: İktisat Matbaası.

## 2. Gazeteler

Akşam  
Cumhuriyet  
Milliyet  
Son Posta  
Ulus  
Yeni Asır

## 3. Araştırma Eserler

- Akpınar, Deniz (2017), “Kayseri Tayyare Fabrikası”, *Tarih Okulu Dergisi*, S.31, s.203-233.
- Armaoğlu, Fahir (1991), “Amerikan Belgelerinde Lozan Konferansı ve Amerika”, *Belleten*, C. LV, S.213, 1991, s.483-527.
- \_\_\_\_\_ (2017), *Türk-Amerikan İlişkileri 1919-1997*, İstanbul: Kronik Kitap.
- Arslan, Gürbüz (2018), “Diplomatik İlişkilerin Kesilmesinden Stratejik Ortaklığa Giden Süreçte Türk-Amerikan İlişkileri (1917-1945)”, *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, S.2, s.1-50.
- Aslan, Demo Ahmet (2014), “Tayyare Cemiyeti’nin Propaganda Faaliyetleri ve Tayyare Bayramları”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.14, S.3, s.141-150.
- Aydın, A. Fahimi (2011), “Tayyareden Uçağa: Milli Hava Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar”, *Karadeniz Araştırmaları*, S.31, s.51-84.
- Beyoğlu, Süleyman (2015), “Türk Havacılığının Doğuş Yılları”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012 İstanbul*, Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, s.3-13.
- Bocutoğlu, Ersan-Dinçaslan, Mehmet (2014) “1925-1950 Döneminde Türk Havacılık Endüstrisi ve İkinci Dünya Savaşı Sonrası Konjonktürün Türk Havacılık Endüstrisine Etkileri”, *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.7, s.157-173.



iki Savaş Arası Dönem Türk-Amerikan İlişkilerine Yeni Bir Soluk: Curtiss-Wright Şirketi İle Yapılan İş Birliği ve Türk Havacılığını Geliştirme Çabaları

- Braatz, Werner E. (1974), "Junkers Flugzeugwerke A.G. in Anatolia, 1925-1926: An Aspect of German-Turkish Economic Relations", *Tradition: Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie*, 19 Jahrg, Jahresheft, p.28-41
- Bulut, Semih (2010), *Atatürk Dönemi Türkiye-ABD İlişkileri (1923-1938)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- Deniz, Muzaffer (2018), "Başarısızlıkla Sonuçlanan Bir Girişim: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)", *Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.II, S.1, s.120-132.
- Dervişoğlu, Fatih (2014), "İstikbalini Göklerde Arayan Ülke ve Türk Havacılık Sahasında Alman Menfaatleri Işığında Bir Ortaklık: Tomtaş", *Cumhuriyet International Journal of Education*, C.III, S.3, s.68-82.
- Dilek, Mehmet Sait (2005), "Amerikan Genelkurmay Başkanı Douglas MacArthur'un 1932 yılında Türkiye Ziyareti", *Atatürk Dergisi*, C.4, S.4, s.149-162.
- Erenli, Muhterem (1985), "Atatürk ve Havacılık", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C.2, S.4, s.215-244.
- Göymen, İhsan (1969), *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınlar Seri No:3, C.IX, Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Haytaoğlu, Ercan (2018), "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Ticari Havayolu Taşımacılığında İmtiyazlı İlk Şirket: Aero Espresso Italiana (1924-1935)", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, S.28, s.75-109.
- Hazai, George (1995), "Macar Havacı Oszkar Asbôth'un Türk Havacılığına Ait Bir Projesi", *Çağını Yakalayan Osmanlı!: Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri* (ed. E. İhsanoğlu ve M. Kaçar), İstanbul: İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, İstanbul, s.491-495.
- Higham, Robin (1983), *Hava Gücü Özlü Bir Tarih*, Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- İlmen, Süreyya (1947), *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, İstanbul: Hilmi Kitabevi.
- Kansu, Yavuz-Şensöz, Sermet-Öztuna, Yılmaz (2006), *Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Ankara: Hv.K.K.İğği Hava Basımevi ve Neşriyat Müd.lüğü.
- Karacagil, Ö.Kürşad (2015), "Amerika'da Tek Kişilik Lobi: Vahan Cardashian (1883-1934)", *Gazi Üniversitesi Akademik Bakış Dergisi*, C.8, S.16, s.95-120.
- Kaymaklı, Hulusi (2006), *Havacılık Tarihinde Türkler 2*, Ankara: Hv.K.K.İğği Hava Basımevi ve Neşriyat Müd.lüğü.
- Kline, Stuart (2001), "Rekortmenler Gazi'nin Huzurunda", *Uçak Teknisyenleri Derneği Dergisi (UTED)*, S.120, s.14-17
- \_\_\_\_\_ (2002), *Türk Havacılık Kronolojisi*, İstanbul: Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri.
- Köse, İsmail (2014), "ABD'de Türk-Amerikan Lozan Antlaşması'nın (6 Ağustos 1923) Onay Tartışmaları ve Onay Taraftarlarının Yayınlanmış Olduğu Kitapçık", *Erciyes Üniversitesi İİBF Dergisi*, s.131-155.
- Kurt, Deniz-Pehlivan, Yavuz-Korkmaz, Erdal (2020), *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951*, C.II, Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı.
- Kurt, Emin (2018), *Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)*, Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

- Kurter, Ajun (2009), *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, C.I, Ankara: Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı.
- Leiser, Gary (2017), "John D. Cooper and His Demonstration of a Curtiss Flying Boat in Istanbul, 1914: The First American Aircraft Sold to Turkey", *Turkish Historical Review*, S.8, s.34-53.
- Nergiz, Abdullah (2019), *Türkiye'nin Sivil Havayolu Taşımacılığının Gelişimi ve "Havayolu Devlet İşletme İdaresi" (1933-1956) Dönemi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Nikolajsen, Ole (2007), *Turkish Military Aircraft since 1912*, Scramble Dutch Aviation Society.
- Nikolajsen, Ole-Yılmaz, Bülent (2005), *Ottoman Aviation 1909-1919*.
- Trask, R.R (1964), "The United States and Turkish Nationalism: Investments and Technical Aid during the Atatürk Era", *The Business History Review*, Vol. 38, No. 1, International Government-Business Issue, p.58-77.
- Özgiray, Ahmet (1999), "Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri Arasındaki Siyasi İlişkiler (1923-1938)", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. XV, S. 43, s.53-73.
- Paris, Michael (1991), "The First Air Wars-North Africa and the Balkans 1911-1913", *Journal of Contemporary History*, Vol. 26, No. 1, p.97-109.
- Sander, Oral-Fişek, Kurthan (1977), *ABD Dışişleri Belgeleriyle Türk-ABD Silah Ticaretinin İlk Yüzyılı (1829-1929)*, İstanbul: Çağdaş Yayınları.
- Sherrill, Charles N. (1999), *Bir ABD Büyükelçisinin Türkiye Hatıraları Mustafa Kemal I*, İstanbul: Yeni Gün Haber Ajansı Basın ve Yayıncılık A.Ş.
- Soysal, İsmail (1977), "Türk Amerikan Siyasal İlişkilerinin Ana Çizgileri", *Bellekten*, C.XLI, S.162, s.257-276.
- Türkmen, Zekeriya (2013), "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011*, Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı, s.28-56.
- Şimşir, Bilal (1977), "Türk-Amerikan İlişkilerinin Yeniden Kurulması ve Ahmet Muhtar Bey'in Vaşington Büyükelçiliği (1920-1927)", *Bellekten*, C. XLI, S.162, s.277-356.
- Yalçın, Osman (2009), *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009*, Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Md.lüğü.
- The Aircraft Year Book for 1930* (1930), Vol.12, New York: D. Van Nostrand Company Inc.
- Yalman, Ahmet Emin (1997), *Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim-2*, (Haz. E.Şadi Erdinç), İstanbul: Pera Turizm ve Ticaret A.Ş.
- Yavuz, Bige Sükan (1999), "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S.24, 1999, s.527-561.

**4. Dijital Kaynaklar**

<https://www.britannica.com/technology/military-aircraft/Interwar-developments>  
(erişim tarihi 01.10.2020).

<https://www.curtisswright.com/company/history/default.aspx> (erişim tarihi 04.10.2020).

<https://www.flightglobal.com/flight-100-history-1919-1939/84424.article> (erişim tarihi  
01.10.2020).

[https://www.tbmm.gov.tr/tarihce/ataturk\\_konusma/2d2yy.htm](https://www.tbmm.gov.tr/tarihce/ataturk_konusma/2d2yy.htm) (erişim tarihi  
04.10.2020).