

Topraksal Kuşatma ve Ağsal Erişim: Berlin Ablukası ve Hava Köprüsü'nün İkmal Coğrafyası, 1948–1949

Territorial Siege and Networked Access: The Supply Geography of the Berlin Blockade and Airlift, 1948–1949

Murat ÇINAR 



Geliş: 05.08.2026 | Kabul: 27.09.2026

Öz: Berlin Ablukası ve Hava Köprüsü, erken Soğuk Savaş'ta topraksal denetim ile ağsal erişimin karşı karşıya geldiği başlıca siyasi coğrafya krizlerinden biridir. Bu çalışma, 1948–1949 Berlin krizini yüzey ulaşımının kesilmesi, hava koridorlarının hukuki statüsü, havaalanı düğümleri, ikmal akışları ve kentsel dayanıklılık arasındaki ilişkiler üzerinden incelemektedir. Nitel tarihsel vaka araştırmasında diplomatik belgeler, resmî askerî tarihler, kurumsal kayıtlar, aktör anlatıları ve akademik çalışmalar karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiş; uçuş ve tonaj verileri betimleyici göstergeler olarak kullanılmıştır. Bulgular, Sovyet yönetiminin Batı Berlin'i çevreleyen toprak ile demiryolu, karayolu, su yolu ve enerji hatları üzerindeki denetimini altyapısal bir kuşatmaya dönüştürdüğünü göstermektedir. Buna karşılık Batılı güçler, 1945'te tanımlanan hava koridorlarını Batı Almanya'daki yükleme üsleri ile Tempelhof, Gatow ve Tegel'i bağlayan yüksek frekanslı bir ikmal ağına çevirmiştir. ABD Avrupa Hava Kuvvetleri özetine göre 277.569 uçuşla taşınan 2.325.509,6 ABD kısa tonu yük yaklaşık 2,11 milyon metrik tona karşılık gelmektedir. Başarı yalnızca uçak kapasitesinden değil; trafik yönetimi, bakım, üs coğrafyası, kent içi dağıtım, yerel emek ve toplumsal dayanıklılığın birlikte örgütlenmesinden doğmuştur. Kriz NATO'yu tek başına kurmamış; ancak süren ittifak görüşmeleri sırasında Sovyet baskısı algısını somutlaştırmış ve çok uluslu lojistik iş birliğinin uygulanabilirliğini göstermiştir. Makale bu süreci, topraksal kuşatmaya karşı hukuk, altyapı ve akışların birleşmesiyle üretilen bir "lojistik karşı-mekân" olarak kavramsallaştırmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Coğrafya, siyasi coğrafya, Berlin Ablukası, Berlin Hava Köprüsü, lojistik karşı-mekân, ağsal jeopolitik.

Abstract: The Berlin Blockade and Airlift were a formative political-geographical confrontation between territorial control and networked access in the early Cold War. This article examines the 1948–1949 Berlin crisis through the relationships among the interruption of surface transport, the legal status of the air corridors, airport nodes, supply flows, and urban resilience. The qualitative historical case study compares diplomatic documents, official military histories, institutional records, actor accounts, and scholarly research; flight and tonnage data are used as descriptive indicators. The findings show that Soviet authorities converted control over the territory surrounding West Berlin and over rail, road, waterway, and energy connections into an infrastructural siege. The Western powers responded by transforming the air corridors defined in 1945 into a high-frequency supply network linking loading bases in western Germany with Tempelhof, Gatow, and Tegel. According to the United States Air Forces in Europe summary, 277,569 flights delivered 2,325,509.6 U.S. short tons of cargo, approximately 2.11 million metric tonnes. This achievement resulted not from aircraft capacity alone but from the

✉ Doç. Dr., Karabük Üniversitesi

Türkiye | muratcinar@karabuk.edu.tr

Citation: Çınar, M. (2026). Topraksal kuşatma ve ağsal erişim: Berlin ablukası ve Hava Köprüsü'nün ikmal coğrafyası, 1948–1949. *Kesit Akademi Dergisi*, 12 (48), 64–105.

Bu makale İntihal.net tarafından taranmıştır. *This article was checked by İntihal.net.* Bu makale Creative Commons lisansı altındadır. *This article is under the Creative Commons license.*

combined organisation of traffic control, maintenance, base geography, urban distribution, local labour, and social resilience. The crisis did not create NATO by itself; however, while alliance negotiations were under way, it materialised perceptions of Soviet pressure and demonstrated the practicality of multinational logistical cooperation. The article conceptualises this process as a "logistical counter-space" produced by combining law, infrastructure, and flows against territorial siege.

Keywords: Geography, political geography, Berlin Blockade, Berlin Airlift, logistical counter-space, network geopolitics.

Giriş

Berlin, II. Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkan Avrupa düzeninin en çarpıcı mekânsal çelişmesini temsil ediyordu. Kent, bütünüyle Sovyet işgal bölgesi içinde bulunmasına rağmen dört galip devlet tarafından ortaklaşa işgal edilmiş; Amerikan, İngiliz ve Fransız sektörleri, kendilerini yöneten güçlerin ana işgal bölgelerinden kara yoluyla ayrılmış bir Batı yerleşkesine dönüşmüştü. Bu nedenle Berlin'in statüsü yalnızca bir egemenlik sorunu değildi. Kentin beslenmesi, ısıtılması, üretiminin sürdürülmesi ve dış dünyayla haberleşmesi; demiryolu, karayolu, kanal, enerji hattı ve hava koridorlarından oluşan sınır aşan ağlara bağlıydı. Coğrafi çevreleme ile hukuki bakımdan çok taraflı yönetimin aynı mekânda üst üste binmesi, Berlin'i Soğuk Savaş'ın ilk büyük krizine son derece açık hâle getirdi (Harrington, 2012; Shlaim, 1983).

24 Haziran 1948'de Sovyet makamlarının Batı Berlin'e giden başlıca demiryolu, karayolu ve su yolu bağlantılarını kesmesi bu kırılganlığı bir baskı aracına dönüştürdü. Abluka, doğrudan Batılı garnizonlara saldırmadan onların kentteki varlığını ekonomik ve toplumsal bakımdan sürdürülemez kılmayı hedefliyordu. Batı Berlin'in yaklaşık 2,1 milyonluk nüfusu için gıda ve yakıt akışının kesilmesi, Sovyet işgal bölgesinin çevresel hâkimiyetini fiilî bir kuşatma kapasitesine çevirdi. Buna karşılık ABD, 26 Haziran'da Operation Vittles'i başlatmış; İngiliz hava ikmali ise 28 Haziran'da başlamış ve daha sonra Operation Plainfare adı altında örgütlenmiştir. Abluka 12 Mayıs 1949'da kaldırıldı; fakat hava köprüsü, yeniden stok oluşturmak ve erişimin tekrar kesilmesine karşı güvence sağlamak amacıyla sürdürüldü. ABD Hava Kuvvetlerinin son hava köprüsü uçuşu 30 Eylül 1949'da, İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetlerinin (Royal Air Force, RAF) son uçuşu ise 6 Ekim 1949'da gerçekleştirildi (AlliiertenMuseum, t.y.; Miller, 1998; Tempelhof Projekt GmbH, t.y.).

Olayın yaygın anlatımı, hava köprüsünü çoğunlukla teknik kapasite ve kahramanlık ekseninde ele almaktadır. ABD Avrupa Hava Kuvvetlerinin (United

States Air Forces in Europe, USAFE) nihai özetine göre 277.569 birleşik uçuşla Berlin'e 2.325.509,6 ABD kısa tonu yük taşınmıştır; bu toplam 0,90718474 dönüşüm katsayısıyla yaklaşık 2,11 milyon metrik tona karşılık gelir (Miller, 1998). Bu sayılar havacılık tarihinde istisnai bir başarıyı gösterse de krizin nedenlerini ve sonuçlarını tek başına açıklamaz. Tonaj; koridorların hukuki statüsü, havaalanlarının kent içindeki dağılımı, Batı Almanya'daki yükleme üsleri, tek yönlü trafik düzeni, meteorolojik koşullar, kömürün hacim ve ağırlığı, boşaltma ekiplerinin hızı, dağıtım sistemi ve Berlinlilerin kıtlık rejimini sürdürebilme kapasitesiyle birlikte anlam kazanmıştır (AlliiertenMuseum, t.y.; Grehan, 2019; Launius, 1989; Miller, 1998). Hava köprüsü bu nedenle teknoloji ile coğrafya arasındaki basit bir rekabet değil; teknolojinin hukuki, atmosferik, altyapısal ve beşerî koşullarla birleştirildiği bir ağ üretimidir.

Bu çalışma üç temel soruya cevap aramaktadır. Birincisi, Batı Berlin'in çevrelenmiş konumu ve ulaşım ağlarının mekânsal dağılımı Sovyet ablukasının mantığını nasıl biçimlendirmiştir? İkincisi, hava koridorlarının hukuki statüsü ile Tempelhof, Gatow ve Tegel havaalanlarının işlevsel farklılaşması, hava köprüsünün sürdürülebilirliğine nasıl katkı sağlamıştır? Üçüncüsü, ikmal başarısı ile kent nüfusunun dayanıklılığı krizin siyasi sonuçlarını, Almanya'nın bölünmesini ve Atlantik güvenlik mimarisini hangi ölçüde etkilemiştir? Bu sorular yoluyla çalışma, Berlin'i diplomatik kararların üzerinde gerçekleştiği pasif bir zemin olarak değil; karar seçeneklerini sınırlandıran, maliyetleri dağıtan ve yeni stratejik imkânlar üreten etkin bir coğrafi yapı olarak ele almaktadır.

2. Literatür Değerlendirmesi ve Kuramsal Çerçeve

2.1. Berlin krizi literatürü ve araştırma boşluğu

Berlin Ablukası literatürü dört ana açıklama hattında gelişmiştir. İlk hat, krizi büyük güç diplomasisi ve karar alma sorunu olarak inceler. Shlaim (1983), karar vericilerin tehdit, zaman baskısı ve savaş ihtimali algılarını sistematikleştirmiş; Leffler (1992) ile Eisenberg (1996), Berlin'i Amerikan güvenlik siyaseti ve Batı Almanya'nın ekonomik-siyasi kuruluşunun geniş çerçevesine yerleştirmiştir. Harrington (2012), daha geniş arşiv malzemesiyle ablukanın kökenleri ve Truman yönetiminin seçenekleri hakkındaki yerleşik yorumları yeniden değerlendirmiş; Wettig (2008) ise Sovyet güvenlik algıları ile Stalin dönemi Avrupa politikasını açıklamaya dâhil etmiştir. Bu çalışmalar, ablukayı tek

nedenli bir Sovyet hamlesi olarak yorumlamaktan kaçınmak gerektiğini göstermektedir.

İkinci hat, hava köprüsünü operasyonel ve teknolojik bir sistem olarak ele alır. Miller (1998) ile Giangreco ve Griffin (1988), uçak tipleri, üsler, bakım, trafik yönetimi ve tonaj artışını ayrıntılı biçimde incelemiş; Turner'ın (1964) anıları zaman, standartlaştırma ve disiplin boyutlarına içeriden bir bakış sunmuştur. Launius (1989), bu kapasitenin diplomatik ve insani amaçlarla kullanılan "yapıcı hava gücü" niteliğini vurgulamıştır. Grehan (2019) operasyonun gelişimini yakın dönem havacılık tarihi açısından yeniden anlatırken Schuessler vd. (2022) derlemesi, hava köprüsünün lojistik performansını büyük güç rekabeti, Alman toplumu ve Soğuk Savaş'ın oluşumuyla birlikte tartışan güncel bir sentez sunmaktadır.

Üçüncü hat, Berlin'in siyasi sembolizmine, toplumsal seferberliğe ve Almanya'nın bölünmesindeki yerine odaklanır (Larson, 2011; O'Connell, 2017; Reuter, 1948). Dördüncü ve daha yeni hat ise kenti kritik altyapılar ile sosyo-teknik bağımlılıklar üzerinden okur. Moss (2024), elektrik sistemlerinin yalnızca jeopolitik çatışmanın hedefi olmadığını; siyasal ayrışmanın imkân ve sınırlarını bizzat üreten maddi ilişkiler olduğunu göstermektedir. Bu yaklaşım, enerji kesintisi ile kömür ikmalinin hava köprüsünün tali ayrıntıları değil, kentsel ve jeopolitik ölçekleri bağlayan merkezi mekanizmalar olduğunu ortaya koyar.

NATO'nun oluşumuna ilişkin literatür de Berlin'i tek nedeni bir açıklamaya yerleştirmemektedir. Kaplan (2019), Atlantik Antlaşması'nı savaş sonrası güvenlik arayışları, Avrupa devletlerinin farklı talepleri ve ABD'nin ittifaka katılım süreci içinde değerlendirmektedir. Cary-Pernon (2025), Berlin krizine ilişkin tarih yazımının uzun süre Amerikan aktörler çevresinde yoğunlaştığını, İngiliz resmî belge geleneklerinin ise farklı yönetsel sorular ürettiğini göstermektedir. Bu uyarı önemlidir: operasyonel kanıt tabanı erişilebilir ABD ve İngilizce kaynaklar lehine asimetriktir; Sovyet, Alman ve Fransız bakışları aynı yoğunlukta temsil edilmemektedir.

Türkçe literatürde Kostak (2024), Berlin Buhranı'nı NATO'nun kuruluş süreci içinde; Yücel ve Doğan (2022) ise savaş sonrası Almanya'nın bölünmesini Demokratik Alman Cumhuriyeti'nin kuruluş arka planı içerisinde ele almaktadır. Bu çalışmalar tarihsel ve kurumsal bağlamı güçlendirmekle birlikte hava

köprüsünü koridor, düğüm, akış ve kentsel dayanıklılık ilişkileri üzerinden bir ikmal coğrafyası sistemi olarak incelememektedir.

Mevcut literatür zengin olmakla birlikte coğrafi unsurları çoğunlukla ayrı düzeylerde ele almaktadır: çevreleyen Sovyet toprağı diplomasi tarihinin, hava koridorları hukuk ve operasyon tarihinin, havaalanları teknik tarihin, Berlinlilerin dayanıklılığı sosyal tarihin, enerji kesintisi ise altyapı tarihinin konusu olarak kalabilmektedir. Sonuçta kuşatmanın nasıl üretildiğı ile kuşatmanın nasıl sürdürülemez hâle getirildiğı arasında ortak bir mekanizma dili eksik kalmaktadır. Makalenin özgün katkısı, krizi kuşatma–koridor–düğüm–akış–dayanıklılık dizgesi içinde çözümlemek ve lojistiğı siyasi sonucun gerçekleştiğı asli mücadele alanı olarak değerlendirmektir.

2.2. Topraksal denetim, ağ gücü ve kentsel kuşatma

Siyasi coğrafyada toprak, yalnızca devlet sınırlarıyla çevrili sabit bir yüzey değildir; insan, kaynak ve hareket üzerinde denetim kurmayı mümkün kılan mekânsal bir stratejidir. Sack'e (1986) göre teritoryalite, belirli bir alanı sınırlandırarak içerideki insanlar ve ilişkiler üzerinde etkide bulunma girişimidir. Berlin Ablukası bu bakımdan klasik bir teritoryal baskı örneğidir: Sovyet yönetimi Batı Berlin'in kendisini doğrudan işgal etmek yerine, çevresindeki alanın kontrolünü kullanarak kente yönelen akışları düzenlemeye ve kesmeye çalışmıştır. Ablukanın hedefi, kent toprağının askerî işgalinden önce o toprağın yaşanabilirliğini sağlayan bağlantıları etkisizleştirmektir.

Bununla birlikte Berlin örneğı, siyasal gücün yalnızca kesintisiz toprak parçaları üzerinden açıklanamayacağını da gösterir. Agnew'in (1994) "teritoryal tuzak" eleştirisi, devlet gücünü yalnızca sınırları belirli ve bütünleşik ülke alanları içinde düşünmenin yetersizliğine işaret eder. Batılı güçlerin Berlin'deki varlığı, ana işgal bölgeleriyle bitişik değildi; hukuki statü, askerî garnizonlar, diplomatik taahhütler ve ulaşım koridorlarından oluşan kesintili bir mekânsal düzen tarafından sürdürülüyordu. Hava köprüsü bu kesintili düzeni maddi bir ağa dönüştürdü. Böylece Sovyetlerin çevreleyen toprak üzerindeki üstünlüğüne, Batılıların hava koridorları ve üsler üzerinden ürettiğı ağsal erişim kapasitesi karşı çıktı.

Topraksal denetim ile ağsal erişim arasındaki karşıtlığın merkezinde lojistik yer almaktadır. Cowen (2014), lojistiğın malların teknik taşınmasından

ibaret olmadığını; koridorlar, düğümler, güvenlik düzenlemeleri ve darboğazlar yoluyla siyasal alan ürettiğini vurgular. Berlin'de hangi gıdanın kurutulacağı, hangi yükün hangi uçakla taşınacağı, kömürün hangi havaalanına indirileceği veya bir uçağın inişi kaçırıldığında ne yapacağı gibi görünüşte teknik kararlar, kentin siyasal geleceğini etkileyen stratejik kararlardır. Hava köprüsü bu nedenle askerî lojistik ile sivil yaşam arasında kesin bir ayrım bırakmamıştır. Kent nüfusunun beslenmesi, Batılı garnizonların korunması ve Avrupa'daki siyasi itibar aynı tedarik zincirinin çıktıları hâline gelmiştir.

Kentsel kuşatma yaklaşımı da altyapının savaş ve baskı içindeki rolünü görünür kılar. Graham'ın (2010) çağdaş kent savaşlarına ilişkin çözümlemeleri farklı bir tarihsel bağlamı ele almakla birlikte, kentlerin su, enerji, ulaşım ve haberleşme sistemlerinin siyasi şiddetin hedefi hâline gelmesine dair kavramsal bir çerçeve sunar. Berlin'de Sovyet baskısı konut dokusuna veya nüfusa doğrudan ateş açmak yerine demiryolları, kanallar, elektrik üretimi ve dış tedarik bağlantıları üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu strateji, büyük bir metropolün gündelik metabolizmasını hedef alan altyapısal bir kuşatma niteliğindedir.

Bu kavramsal çerçevede beş analitik unsur kullanılmaktadır: **kuşatma**, Sovyet işgal bölgesinin Batı Berlin etrafındaki topraksal üstünlüğünü ve yüzey akışlarını kesme kapasitesini; **koridor**, kesintisiz egemenlik yerine hukukla güvence altına alınmış geçiş alanlarını; **düğüm**, havaalanları ile yükleme ve dağıtım merkezlerini; **akış**, uçak, yük, enerji, insan ve bilginin hareketini; **dayanıklılık** ise kent nüfusunun kıtlık, soğuk, işsizlik ve siyasi baskı altında sistemi sürdürebilme kapasitesini ifade etmektedir. Bu unsurlar birbirinden bağımsız değildir. Koridorların işlevi havaalanı düğümlerine, düğümlerin kapasitesi iş gücüne, nüfus dayanıklılığı ise akışın asgari sürekliliğine bağlıdır. Kavramsal model, tarihsel anlatıyı yalnızca dönemlere ayırmak yerine coğrafi mekanizmaları ve bunlar arasındaki nedensel bağları izlemek için kullanılmaktadır.

3. Araştırma Yöntemi

Bu çalışma, Berlin Ablukası ve Hava Köprüsü'nü siyasi coğrafya perspektifinden inceleyen nitel bir tarihsel vaka araştırmasıdır. Araştırmada tarihsel belge analizi ile mekânsal değerlendirme birlikte kullanılmış; Sovyet

ablukasının topraksal mantığı, hava koridorlarının statüsü, Tempelhof, Gatow ve Tegel havaalanlarının lojistik işlevleri, ikmal akışları, kentsel dayanıklılık ve krizin siyasi sonuçları incelenmiştir. Uçuş, tonaj, nüfus ve günlük ikmal kapasitesi gibi sayısal veriler bağımsız bir nicel yöntem olarak değil, tarihsel ve mekânsal süreçlerin ölçeğini ortaya koyan betimleyici göstergeler olarak değerlendirilmiştir.

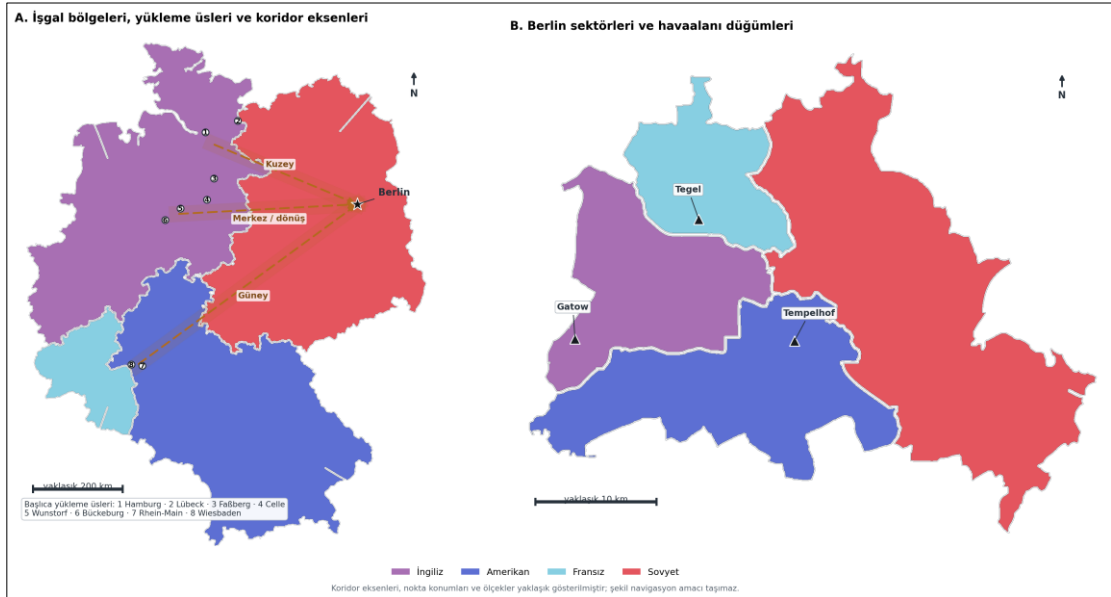
Araştırmanın kaynaklarını 1945–1949 dönemine ait diplomatik belgeler, Kuzey Atlantik Antlaşması ve NATO belgeleri, dönemin aktörlerine ait konuşma ve anılar, resmî askerî tarih çalışmaları, kurumsal kayıtlar, akademik monografiler ve hakemli makaleler oluşturmaktadır. Kaynak seçiminde Berlin’e erişim, abluka uygulamaları, hava ikmali, enerji altyapısı, kent yaşamı ve Atlantik ittifakının gelişimiyle doğrudan ilişkili olma; bibliyografik kimliği doğrulanabilme ve araştırma sorularına tarihsel ya da mekânsal kanıt sağlama ölçütleri esas alınmıştır. Resmî raporlar ve aktör anıları tek başına belirleyici kanıt olarak kabul edilmemiş; mümkün olduğu ölçüde akademik çalışmalar ve farklı kaynak türleriyle karşılaştırılmıştır.

Analizde elde edilen bulgular kuşatma, koridor, düğüm, akış ve dayanıklılık kavramları çerçevesinde sınıflandırılmıştır. Mekânsal değerlendirme; Berlin’in Sovyet işgal bölgesi içindeki konumunu gösteren bölgesel ölçek, hava koridorları ve yükleme üslerinden oluşan ağ ölçeği ile Batı Berlin havaalanlarını kapsayan kentsel ölçek üzerinden yürütülmüştür. Farklı kaynaklarda kısa ton ve metrik ton cinsinden verilen ikmal miktarları karşılaştırılabilir hâle getirilmiş; kaynaklar arasında ayrılan uçuş ve yük sayıları ilgili kaynağın kapsamı belirtilerek kullanılmıştır. Çalışmanın başlıca sınırlılığı, operasyonel verilerin büyük ölçüde ABD ve İngiliz resmî kaynaklarına dayanması ve Sovyet, Alman ve Fransız arşiv kaynaklarının aynı yoğunlukta temsil edilememesidir. Bu nedenle Sovyet amaçları ve Berlin krizinin NATO’nun oluşum sürecine etkisi tek yönlü bir nedensellik üzerinden değil, farklı açıklamalar dikkate alınarak yorumlanmıştır.

4. Berlin’in Stratejik-Mekânsal Yapısı ve Krize Giden Süreç

4.1. Dört güç yönetimi içinde çevrelenmiş kent

Savaş sonrasında Almanya'nın dört işgal bölgesine ayrılması, Berlin'de iki farklı ölçeğin birbirine eklemlenmesine yol açtı. Ulusal ölçekte Amerikan, İngiliz ve Fransız bölgeleri Almanya'nın batısında; Sovyet bölgesi doğusunda yer alıyordu. Kentsel ölçekte ise aynı dört güç, Sovyet bölgesinin derinliğinde bulunan Berlin'i sektörlere ayırmıştı. Bu düzen Batılı sektörleri klasik anlamda tam egemen bir eksklav yapmıyordu; çünkü Almanya henüz egemen devletlere ayrılmamış, Berlin de dört gücün işgal yetkisi altındaydı. Bununla birlikte işlevsel açıdan Batı Berlin, dış bağlantıları çevresindeki Sovyet denetimli alandan geçen ve ikmal güvenliği başka bir gücün tutumuna bağlı olan bir yerleşke niteliği taşıyordu (Eisenberg, 1996; Trachtenberg, 1999). Bu iki ölçekli mekânsal düzen Harita 1'de gösterilmektedir.



Harita 1: Almanya'daki İşgal Bölgeleri, Berlin Hava Koridorları, Başlıca Yükleme Üsleri ve Batı Berlin Havaalanları, 1948–1949. (Not: Stivers ve Carter'ın (2017) verilerinden yararlanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır; tarihsel sınırlar, noktalar ve ölçekler yaklaşık olarak gösterilmiştir.)¹

Kentin sahip olduğu coğrafi konum hem stratejik değer hem de kırılganlık üretti. Berlin, Sovyet askerî varlığının ortasında Batılı güçlerin gözlem, temsil ve

¹ URL-1

siyasi etki noktasıydı. Aynı zamanda birkaç kara ve demiryolu eksenine, kanallara ve dışarıdan gelen enerjiye bağımlı büyük bir nüfus merkeziydi. Batılı garnizonların konvansiyonel kuvvet dengesi bakımından şehri çevreleyen Sovyet güçlerine karşı savunulması son derece zordu. Bu nedenle Washington ve Londra açısından Berlin’de kalma kararı, doğrudan askerî üstünlükten çok siyasi itibar, işgal hakları ve Alman kamuoyuna verilen taahhütlerle ilgiliydi. General Clay’in Haziran 1948’de vurguladığı üzere Berlin’deki konum salt askerî uygulanabilirlikle değerlendirilemezdi; kent Amerikan niyetinin Avrupa’daki sembolüne dönüşmüştü (Cary-Pernon, 2025; Harrington, 2012; Larson, 2011).

Berlin’in ulaşım coğrafyası çok modlu fakat asimetrikti. Batı bölgelerinden kente uzanan demiryolu, karayolu ve kanal hatları yüksek hacimli yükler için elverişliydi; ancak tamamı Sovyet bölgesinden geçiyordu. Bu güzergâhların kullanımı işgal dönemindeki uygulamalarla yerleşmiş olsa da kara erişiminin hukuki ayrıntıları, hava erişimi kadar açık ve yazılı değildi. Buna karşılık üç hava koridoru ile Berlin çevresindeki kontrol bölgesi, Kasım–Aralık 1945’te dört gücün kabul ettiği düzenlemelerle tanımlanmıştı. Böylece yüzey ulaşımında Sovyetlerin fiilî denetim üstünlüğü, hava ulaşımında daha güçlü bir çok taraflı hukukla dengeleniyordu (U.S. Department of State, 1945a, 1945c).

Savaşın yıkımı bu dışa bağımlılığı ağırlaştırmıştı. Konut stokunun ve üretim tesislerinin önemli bölümü zarar görmüş; yakıt, barınma ve beslenme sorunları savaş sonrasında da devam etmişti. Para değerinin çökmesi ve karaborsanın yaygınlaşması, kentsel ekonominin normal dolaşımını bozuyordu. Dolayısıyla 1948 krizi, iyi işleyen bir metropolün bir anda yalıtılması değildi; zaten kıt kaynaklarla yaşayan, altyapısı hasarlı ve ekonomik dolaşımı parçalanmış bir kentin dış bağlantılarının siyasi baskı amacıyla daha da daraltılmasıydı (Eisenberg, 1996; Harrington, 2012).

4.2. Para reformu, Batı Almanya programı ve erişim krizinin tırmanması

Berlin Ablukası’nın yakın nedeni para reformuydu; ancak reform daha geniş bir jeopolitik yeniden yapılanmanın parçasıydı. Amerikan ve İngiliz işgal bölgelerinin 1 Ocak 1947’de Bizonya adıyla ekonomik olarak birleştirilmesi, Marshall Planı’nın uygulanması ve Batı bölgelerinde işleyen bir ekonomik düzen kurulması yönündeki adımlar, Almanya’nın dört güç tarafından tek bir ekonomik

birim olarak yönetilmesi ilkesini zayıflattı. 1948 Londra görüşmeleri Batı bölgelerinde ayrı bir siyasal yapının hazırlanmasını hızlandırırken Sovyet temsilcisinin 20 Mart 1948'de Müttefik Kontrol Konseyi'nden çekilmesi ortak yönetimin kurumsal temelini fiilen çöktürdü (Eisenberg, 1996; Leffler, 1992).

Sovyet makamları, Nisan 1948'den itibaren Berlin'e giden Batılı askerî tren ve karayolu trafiğinde denetimleri artırarak "küçük abluka" olarak anılan bir baskı dönemi başlattı. Bu tedbirler, hem Batılıların tepkisini sınamakta hem de erişimin teknik ve idari araçlarla kesilebileceğini göstermekteydi. Amerikan komutanlığı 2 Nisan'da yaklaşık 20 C-47 ile garnizon için günlük birkaç ton yük taşıyan "Little Lift"i başlattı. Miller'ın resmî operasyon tarihine göre bu sınırlı ikmal, Nisan krizinin gevşemesinden sonra da sürdü ve 26 Haziran'da bütün Batı sektörleri nüfusunu hedefleyen Operation Vittles başlayana kadar yerel stok oluşturdu (Miller, 1998: 15). Böylece tam hava köprüsünden önce uçuş, yükleme ve stok yönetimi konusunda küçük ölçekli bir deneyim tabanı oluştu. Dolayısıyla 24 Haziran'daki tam kesinti bütünüyle ani değildi; karar vericiler Berlin'in hedef olabileceğine dair giderek güçlenen işaretlere sahipti. Shlaim'in (1983) vurguladığı gibi stratejik uyarı mevcut olmasına rağmen, böyle bir baskıya verilecek karşılık konusunda önceden kesinleşmiş bir plan bulunmuyordu.

Batı bölgelerinde Deutsche Mark'ın 20 Haziran 1948'de yürürlüğe girmesi ve yeni paranın Batı Berlin'e de taşınması, ekonomik alan ile siyasi alanın sınırlarını üst üste bindirdi. Para, yalnızca değişim aracı değil, hangi kurumsal düzenin kentte geçerli olacağını gösteren bir egemenlik işaretiydi. Sovyet yönetimi kendi bölgesinde ayrı para çıkarırken Batı parasının Berlin'de kullanılmasını dört güç statüsüne aykırı ve Batı Alman devletleşmesinin uzantısı olarak değerlendirdi. 19-29 Haziran arasında yol, demiryolu ve su yolu bağlantıları aşamalı biçimde kesildi; enerji akışının sınırlandırılması ise ulaşım ablukasını kentsel üretim ve gündelik hayat üzerinde doğrudan hissedilen bir altyapı krizine dönüştürdü (AlliiertenMuseum, t.y.; Harrington, 2012).

Bu noktada neden ile gerekçeyi ayırmak gerekir. Para reformu ablukayı tetikleyen somut gelişmeydi; fakat Sovyet hedefi yalnızca dolaşımdaki banknotu değiştirmek değildi. Batılı güçleri Berlin'den çıkarmak, en azından Batı Almanya'nın ayrı bir devlet olarak kurulması sürecini yavaşlatmak ve Almanya hakkında yeniden dört taraflı pazarlık yapılmasını sağlamak olası hedeflerin

parçalarıydı. Sovyet stratejisinin kesin ve tek bir ana planın uygulanması şeklinde yorumlanması, dönemin belirsizliklerini ve karar sürecindeki aşamalılığı örtebilir. Bununla birlikte uygulanan aracın coğrafi mantığı açıktır: Batı Berlin'in yaşamsal akışlarını çevreleyen bölgeden kontrol ederek, doğrudan silahlı çatışmanın maliyetine katlanmadan Batılı varlığın sürdürülebilirliğini ortadan kaldırmak (Shlaim, 1983; Wettig, 2008).

5. Sovyet Ablukasının Mekânsal Mantığı

5.1. Yüzey Ulaşım Ağlarının Kesilmesi ve Darboğaz Siyaseti

Ablukanın gücü, Berlin'in gıda veya yakıt üretim kapasitesinden çok dış bağlantılarının az sayıda ulaşım ekseninde yoğunlaşmasından kaynaklanıyordu. Demiryolları ve kanallar, özellikle kömür, un ve sanayi girdileri gibi hacimli ürünlerin taşınmasında hava ulaşımına kıyasla çok daha düşük maliyetliydi. Karayolu ise askerî personel, posta, yolcu ve daha esnek yük hareketini sağlıyordu. Sovyet yönetimi bu sistemin her unsurunu aynı anda hedefleyerek tek bir hattın kapatılmasından daha etkili bir ağ kesintisi oluşturdu. Bir ulaşım modundaki aksamının diğer modla kolayca telafi edilmesini önleyen bu eş zamanlılık, ablukayı gerçek bir lojistik kuşatmaya dönüştürdü (Giangreco ve Griffin, 1988; Miller, 1998).

Ulaşım coğrafyası açısından abluka, "akış alanı" üzerinde kurulan bir egemenlik girişimiydi. Batı Berlin sektörlerinin sınırları içinde doğrudan yönetim kurmadan, o sınırlar içinde hangi miktarda enerji, gıda ve ham madde bulunabileceği belirlenmek isteniyordu. Bu yönüyle Sovyet stratejisi, toprak denetimini ekonomik dolaşımın kontrolüne çevirdi. Kente ulaşan hatların uzun kesimlerinin Sovyet bölgesinden geçmesi, çok sayıda kontrol noktası kurmayı gereksiz kılıyor; birkaç kritik demiryolu bağlantısı, karayolu geçidi ve kanal girişinde alınan karar bütün kentin metabolizmasını etkileyebiliyordu. Lojistik ağların verimlilik için belirli eksenlerde yoğunlaşması, kriz anında aynı eksenleri siyasi birer darboğaza dönüştürmüştür.

Elektrik kesintisi, ulaşım ablukasının etkisini kent içine taşıdı. Batı sektörlerindeki fabrikalar, kamu hizmetleri ve haneler dışarıdan gelen kömür ile Sovyet sektöründeki üretim kapasitesine kısmen bağımlıydı. 24 Haziran gecesi elektrik akışının kesilmesi, hanelerde kullanımı gündüz ve gece çok kısa zaman dilimleriyle sınırlanan daha ağır bir enerji krizine dönüştürdü (Moss, 2024). Enerji

arzının sınırlanması yalnızca ısınmayı azaltmıyor; üretim saatlerini, su ve kanalizasyon hizmetlerini, ulaşımı ve depolama imkânlarını da daraltıyordu. Bu nedenle kömür, hava köprüsünün toplam yükünde başat kalem hâline geldi. Gıda insanların biyolojik devamlılığını sağlarken kömür, kentin ekonomik ve altyapısal işleyişini sürdürüyordu. Berlin örneği, ikmal coğrafyasında “yaşamsal malzeme” kavramının yalnızca besinle sınırlandırılmayacağını göstermektedir (Magee, 1952; Miller, 1998; Moss, 2024).

Sovyet baskısının tam anlamıyla geçirimsiz bir sınır üretmediği de belirtilmelidir. 1948’de Doğu ve Batı Berlin arasında daha sonra duvarla kurulacak fiziksel ayırım bulunmuyordu. Sektörler arası yolculuk, akrabalık bağlantıları, küçük ölçekli ticaret, takas ve karaborsa kısmen devam etti. Bazı gıda ve tüketim malları doğudan batıya sızdı; Sovyet yönetimi Batı Berlinlilere doğu sektöründe karne ve alışveriş imkânı sunarak siyasi sadakati ekonomik teşvikle etkilemeye çalıştı. Bu geçirgenlik, ablukayı bütünüyle kapalı bir çember olmaktan çıkarır; fakat yüksek hacimli ve düzenli tedarik bakımından kara, demir ve su yolu kesintisinin belirleyiciliğini ortadan kaldırmaz. Aksine resmî ve gayriresmî akışların bir arada bulunması, kentsel kuşatmanın dereceli ve seçici niteliğini gösterir (Harrington, 2012; U.S. Department of State, 1948a).

5.2. Savaş eşığının altında baskı ve coğrafi risk dağılımı

Abluka, Sovyetler Birliği’ne önemli bir tırmanma avantajı sağlıyor görünüyordu. Batılılar kara ulaşımını zorla açmak için silahlı konvoy kullanırsa ilk büyük askerî çatışma ihtimali doğacak; Berlin’den çekilirse Sovyet hedefi savaşı gerçeğe gelecekti. Kent çevresindeki Sovyet konvansiyonel üstünlüğü, bir kara konvoyunun başarı ihtimalini düşürüyor ve yerel çatışmanın Avrupa savaşına dönüşme riskini artırıyordu. Bu nedenle çekilme, silahlı yarma ve havadan ikmal seçenekleri arasında karar verilirken yalnızca taşıma kapasitesi değil, her seçeneğin savaşı başlatma sorumluluğunu hangi tarafa yükleyeceği de değerlendirildi (Laird, 1996; Shlaim, 1983).

Hava köprüsünün siyasi çekiciliği burada ortaya çıktı. Uçaklar üzerinde anlaşılmış koridorlarda, çoğunlukla gıda, kömür ve sivil ihtiyaç maddeleri taşıyarak hareket edecekti. Sovyetler uçuşları durdurmak isterse, yazılı dört güç düzenlemesine açıkça aykırı davranmak ve silahsız nakliye uçaklarına fiziksel müdahalede bulunmak zorunda kalacaktı. Böylece hava seçeneği, Batılıların

Berlin’de kalmasını sağlarken doğrudan çatışmayı başlatma yükünü karşı tarafa aktarıyordu. 1 Ekim 1948 tarihli Amerikan Politika Planlama Kurulu raporu, uçaklara yönelik fiziksel müdahaleyi 30 Kasım 1945 tarihli dört güç anlaşmasının ihlali ve muhtemel bir düşmanca eylem olarak tanımlamıştır (U.S. Department of State, 1948b).

Bu durum, coğrafi riskin yeniden dağıtılmasıdır. Karayolunda Batılı konvoy Sovyet kontrolündeki araziye girmek ve engeli fiziksel olarak kaldırmak zorundaydı. Havada ise Batılılar mevcut koridorda hareket ederken Sovyet tarafının aktif engelleme yapması gerekiyordu. Aynı varış noktasına yönelen iki ulaşım modu, farklı hukuki ve stratejik risk geometrileri oluşturuyordu. Hava koridoru, taşıma kapasitesi bakımından yüzey hatlarından zayıf; tırmanmayı yönetme bakımından ise daha elverişliydi. Başlangıçta geçici görülen hava ikmali, kapasitesi artırıldıkça hem lojistik hem diplomatik bir uzun dönem stratejisine dönüştü (Larson, 2011; Shlaim, 1983).

Sovyetler doğrudan ateş açmak yerine koridor yakınlarında tatbikatlar, uçuş tacizleri, projektör, radyo paraziti ve propaganda gibi daha düşük yoğunluklu araçlara başvurabilirdi. Bu tür eylemler hava köprüsünün emniyetini ve psikolojik baskıyı artırsa da nakliye akışını bütünüyle kesmeye yetmedi. Kötü hava, yoğun trafik ve teknik arızalar zaten yüksek olan operasyonel riski büyütüyordu; ancak açık bir saldırı olmaksızın Batılıların siyasi meşruiyetini aşındırmak zordu. Süre uzadıkça hava köprüsü Batılı kararlılığın tekrarlanan göstergesine, abluka ise Sovyet baskısının sürekli sergilendiği bir propaganda yüküne dönüştü (Laird, 1996; O’Connell, 2017).

6. Hava Koridorlarının Hukuki ve Jeopolitik Statüsü

6.1. 1945 Düzenlemeleri ve Berlin Hava Güvenliği Merkezi

Berlin hava erişiminin temeli, krizden yaklaşık üç yıl önce oluşturulan dört taraflı düzenlemelere dayanıyordu. Müttefik Kontrol Konseyi 30 Kasım 1945’te Berlin–Hamburg, Berlin–Bückeburg ve Berlin–Frankfurt koridorlarını kabul etti. 13 Aralık tarihli örgütlenme belgesi Berlin Hava Güvenliği Merkezi’nin yapısını, 31 Aralık tarihli uçuş kuralları ise koridorların genişliğini, Berlin Kontrol Bölgesi’ni ve trafik güvenliği esaslarını tanımladı. Merkezin görevleri arasında kötü hava ve gece koşullarında uçuşları düzenlemek, uçaklar arasında yatay ve dikey ayırma sağlamak, hava ve meydan bilgilerini paylaşmak ve arama-kurtarma

faaliyetlerini koordine etmek bulunuyordu (U.S. Department of State, 1945a, 1945b, 1945c).

1945'te yapılan teknik düzenlemeler, 1948'de beklenmedik ölçüde büyük bir jeopolitik değer kazandı. Kara ve su yolu erişiminde uygulamaya dayalı hakların kapsamı tartışmalı iken, hava koridorlarının yazılı ve dört taraflı bir temeli vardı. Koridorlar Batılı güçlere Sovyet işgal bölgesi üzerinde genel bir hava egemenliği sağlamıyor; uçuşları belirlenmiş şeritler ve Berlin Kontrol Bölgesi ile sınırlıyordu. Buna rağmen yazılı statü, Sovyetlerin hava trafiğini yeni veya izinsiz bir geçiş olarak göstermesini güçleştirdi. Hukuki kesinlik, coğrafi darlığın yarattığı operasyonel sınırlamayı siyasi bir güvenceye çevirdi (Miller, 1998; U.S. Department of State, 1945a, 1945c, 1948b).

Koridor sistemi üç temel eksen den oluşuyordu: Hamburg yönüne açılan kuzey koridoru, Hannover-Bückeburg doğrultusundaki merkez koridor ve Frankfurt yönündeki güney koridoru. Her bir koridor 20 İngiliz mili (32 kilometre) genişliğindeydi. Hava köprüsü yoğunlaştıkça bu üç eksen dairesel bir trafik sistemine dönüştürüldü. İngiliz uçaklarının büyük bölümü kuzeyden Gatow'a, Amerikan uçaklarının çoğu güneyden Tempelhof'a ve daha sonra Tegel'e girdi; merkez koridor ise ağırlıklı olarak batıya dönüş için kullanıldı. Giriş ve çıkışın ayrılması, karşılıklı trafik riskini azalttı ve dar hava sahasında seri üretim benzeri bir akış kurulmasını sağladı (Giangreco ve Griffin, 1988; Miller, 1998; U.S. Department of State, 1945c).

Berlin Hava Güvenliği Merkezi'nin varlığı, savaş sonrası ortak yönetim çökerken bile dört güç düzeninin bazı teknik parçalarının yaşayabildiğini gösterir. Müttefik Kontrol Konseyi işlemez hâle gelirken hava trafiği kuralları tamamen ortadan kalkmadı. Böylece teknik koordinasyon kurumu, siyasi uzlaşının kalıntısı olmaktan çıkarak kriz yönetiminin altyapısına dönüştü. Koridorların güvenliği mutlak değildi; yoğun trafik, meteoroloji ve Sovyet tacizi risk yaratmaya devam etti. Fakat kurallar, tarafların davranışını öngörülebilir kılan ve kazayla tırmanma ihtimalini azaltan asgari bir mekânsal rejim sağladı (Miller, 1998; U.S. Department of State, 1945b, 1945c).

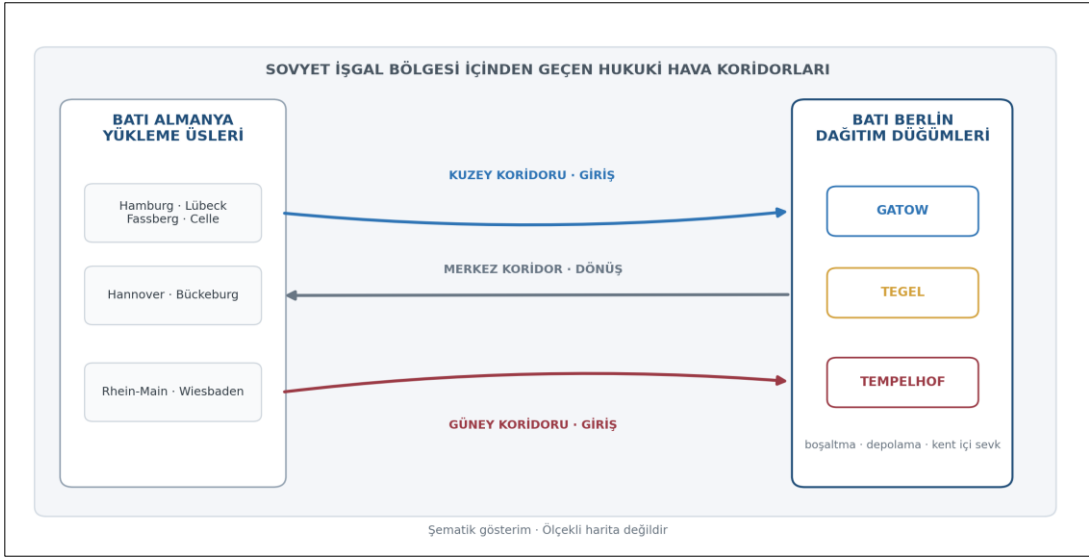
6.2. Koridorun ürettiği alternatif egemenlik coğrafyası

Hava koridorları, toprağın üzerinde fakat onu yöneten gücün tam tasarrufuna bırakılmamış dar geçiş mekânlarıydı. Bu nitelik onları sınırdan

farklılaştırır. Sınır, yetki alanlarını ayırırken koridor, bir yetki alanının içinden belirli aktör ve hareketlere izin veren çizgisel bir istisna oluşturur. Berlin örneğinde koridorlar Batı egemenliğinin kesintisiz uzantısı değildi; dört güç statüsünden doğan erişim haklarının mekânsal biçimiydi. Bu nedenle hava köprüsünün kapasitesi yalnızca uçak sayısına değil, bu çizgisel hukuki mekânın korunmasına bağlıydı.

Koridorların dar ve sabit olması ikili sonuç üretti. Bir yandan Sovyet hava sahası üzerindeki Batılı hareketi sınırlandırıyor, keşif ve askerî yayılma endişelerini azaltıyordu. Diğer yandan yüzlerce uçağın aynı yön ve irtifa düzeninde akmasını gerektirerek ciddi bir trafik mühendisliği problemi doğuruyordu. Standart yaklaşma usulleri, zaman aralıkları, irtifa katmanları ve “inişi kaçırın uçağın yeniden sıraya girmeden yüküyle üsse dönmesi” kuralı, bu dar geometriyi yönetmek için geliştirildi. Coğrafi kısıt, operasyonun daha sıkı biçimde standartlaştırılmasını teşvik etti; standartlaştırma ise kısıtlı mekânın taşıma kapasitesini yükseltti (Miller, 1998; Tunner, 1964).

Hava koridorlarının hukuki statüsü aynı zamanda propaganda ve meşruiyet alanı üretti. Batılılar uçuşları işgal haklarının kullanılması ve sivil nüfusun yaşatılması olarak sunarken Sovyetler ablukayı para reformuna ve Batı’nın Almanya’yı bölmesine karşı bir tedbir olarak gerekçelendirdi. Kente gıda ve kömür taşıyan uçaklara fiziksel müdahale, 1945 düzenlemelerinin ihlali olarak yorumlanabilecek ve Sovyet tarafı için yüksek siyasi maliyet yaratabilecekti. Bu nedenle hava koridoru, taşımacılık hattı olmanın yanında güç kullanımının meşruiyetini düzenleyen bir eşik işlevi gördü (Laird, 1996; Miller, 1998; U.S. Department of State, 1948b). Hava koridorları ile Batı Almanya’daki yükleme üsleri ve Batı Berlin havaalanları arasındaki ağsal ilişki Şekil 1’de gösterilmektedir.



Şekil 1: Berlin Hava Köprüsü'nün Koridor, Üs ve Havaalanı Ağı.²

(Not: Miller (1998) ve AlliiertenMuseum (t.y.) verilerinden yararlanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.)

7. Hava Köprüsünün İkmal Coğrafyası

7.1. Küresel tedarik ağından kentsel dağıtıma

Hava köprüsünü yalnızca Batı Almanya ile Berlin arasındaki uçuşlardan ibaret görmek, operasyonun gerçek coğrafi genişliğini daraltır. Berlin'e ulaşan her ton malzeme, üretim alanlarından limanlara ve demiryolu terminallerine; oradan Batı Almanya'daki depolara, yükleme üslerine, hava koridorlarına, Berlin havaalanlarına ve son olarak kent içi dağıtım noktalarına uzanan çok katmanlı bir zincirin ürünüydü. Uçak, bu zincirin en görünür fakat tek unsuru olmayan halkasıydı. ABD'den getirilen uçaklar, yedek parçalar ve personel; İngiliz bölgesindeki kömür havzaları ve üsler; sivil charter şirketleri; demiryolları ve kamyon filoları aynı sistemde birleştirildi (Giangreco ve Griffin, 1988; Miller, 1998).

Amerikan operasyonunun başlıca kalkış düğümleri Rhein-Main ve Wiesbaden'di. Güney koridoru üzerinden Berlin'e ulaşan uçaklar öncelikle Tempelhof'u kullandı. İngiliz sistemi Hamburg çevresi, Wunstorf, Fassberg, Celle ve Lübeck gibi çeşitli üslerden kuzey koridoruna bağlanıyor; yükler büyük ölçüde

² URL-2; URL-3

Gatow'a taşınıyordu. Fassberg'in kömür üretim alanlarına ve demiryolu bağlantılarına yakınlığı, ağır ve hacimli yakıtın hava taşımacılığına aktarılmasında avantaj sağladı. Bu ağ, ulusal kuvvetlerin birbirine paralel çalışmasından ortak planlama ve trafik yönetimine doğru gelişti; Combined Airlift Task Force'un kurulması kapasite, zamanlama ve kaynak tahsisini daha bütünleşik hâle getirdi (Launius, 1989; Miller, 1998).

Operasyonun ilk günlerinde kullanılan C-47 uçaklarının taşıma kapasitesi, milyonlarca nüfuslu bir kentin asgari ihtiyaçlarını karşılamaya yetmiyordu. Britanya Dakotalarında gereksiz donanım çıkarıldıktan sonra ortalama yük iki tonun biraz üzerinden üç tonun üzerine yükseltilebilmişti; C-54 ise teknik olarak 14 tona kadar taşıyabilse de motor ve iniş takımı yıpranmasını sınırlamak için hava köprüsünde standart yük 10 ton olarak belirlenmişti (Miller, 1998: 35, 85). C-54 Skymaster'ın giderek baskın platform hâline gelmesi, uçuş başına taşınan yükü artırdığı gibi bakım, yükleme ve boşaltma işlemlerinin standartlaştırılmasını kolaylaştırdı. Farklı hız ve kapasitedeki çok sayıda uçak tipi aynı koridorda kullanıldığında aralıklar büyüyor ve trafik düzensizleşiyordu. Daha homojen filo, hava köprüsünü tek tek pilotların esnekliğine dayanan bir görevden zaman çizelgesi, tekrar ve öngörülebilirlik üzerine kurulu endüstriyel bir akışa yaklaştırdı (Miller, 1998; Tunner, 1964).

Bu dönüşüm, teknolojinin coğrafyayı ortadan kaldırması anlamına gelmez. Aksine teknoloji, coğrafi sürtünmeyi ölçülebilir ve yönetilebilir parçalara ayırdı. Koridor genişliği, havaalanı yaklaşma eksenleri, sis ve buzlanma, pist dayanımı, üs ile kömür kaynağı arasındaki mesafe ve Berlin'deki boşaltma süresi operasyon planının değişkenleriydi. Yer kontrol yaklaşma sistemleri, radyo seyrüseferi ve hava tahminleri kötü görüş koşullarında uçuşu sürdürdü; fakat bu sistemlerin etkisi ancak eğitimli personel, bakım altyapısı ve standart prosedürlerle birleştğinde ortaya çıktı. Hava köprüsü, teknoloji ile arazi ve atmosferin birlikte oluşturduğu bir kuvvet çarpanıydı (Launius, 1989; Miller, 1998).

7.2. Tempelhof, Gatow ve Tegel: Tamamlayıcı Kentsel Düğümler

Batı Berlin'deki üç havaalanı aynı işi yapan yedek tesisler değildi. Sektör konumları, pist özellikleri, yaklaşma hatları ve onları kullanan kuvvetler bakımından farklılaşan tamamlayıcı düğümlerdi. Tempelhof Amerikan sektöründe, yoğun kent dokusuna yakın ve büyük terminal yapısına sahipti;

operasyonun başlangıcından itibaren Amerikan hava köprüsünün başlıca varış noktası oldu. Kent merkezine yakınlık dağıtımı hızlandırırken çevredeki yapılaşma ve yaklaşma düzeni kapasite ile emniyet üzerinde baskı oluşturmuyordu. Yoğun inişlerin kentliler tarafından doğrudan görülmesi, Tempelhof'u lojistik düğümün yanında siyasi kararlılığın gündelik sahnesine dönüştürdü (Tempelhof Projekt GmbH, t.y.). Tempelhof'taki C-47 uçaklarının boşaltma faaliyetleri ve apron kullanımı Fotoğraf 1'de görülmektedir.



Fotoğraf 1: C-47 Uçakları Tempelhof'ta Boşaltılırken, 1948-1949.³

Gatow, İngiliz sektöründeki ana havaalanıydı ve kuzey koridorundan gelen RAF ile sivil İngiliz uçuşlarının büyük bölümünü karşıladı. İngilizlerin farklı uçak tipleri ve sivil taşıyıcıları kullanması, akaryakıt, gıda, tuz ve diğer özel yüklerin taşınmasında esneklik sağladı. Gatow'un Havel su sistemiyle ilişkili konumu, deniz uçağı operasyonlarını da mümkün kıldı. Böylece İngiliz katkısı

³ URL-4

yalnızca toplam tonajın belirli bir yüzdesinden ibaret kalmadı; filo çeşitliliği ve farklı yük türleriyle sistemin işlevsel çeşitliliğini artırdı (Miller, 1998).



Fotoğraf 2: 201'inci RAF Filosuna Ait Short Sunderland, Havel Üzerinde Yük Boşaltılırken, 1948.⁴

Tegel'in inşası, hava köprüsünün geçici bir acil yardım düzeninden uzun süreli stratejik altyapıya dönüşmesinin en görünür örneğidir. Fransız sektöründe yaklaşık 19 bin işçinin çalışmasıyla üç ay gibi kısa bir sürede tamamlanan tesise ilk uçak 5 Kasım 1948'de indi. Yeni pist, mevcut iki havaalanındaki yoğunluğu azaltarak varış kapasitesini genişletti. Savaş enkazının ve sınırlı makine imkânlarının bulunduğu bir kentte böylesi bir tesisin hızla yapılması, sivil emeğin hava gücünün maddi bir parçası olduğunu gösterir. Tegel, Berlinlilerin yalnızca yardım alan nüfus değil, ikmal altyapısını üreten aktörler olduğuna işaret etmektedir (AlliiertenMuseum, t.y.; Miller, 1998).

⁴ URL-5



Fotoğraf 3: Tempelhof'ta Pist Çalışmaları Sürerken Eski Pist'e Yaklaşan C-54, Eylül 1948⁵

Tablo 1: Batı Berlin Havaalanlarının Hava Köprüsündeki İşlevsel Farklılaşması

Havaalanı	Sektör / Başlıca Kullanıcı	Lojistik İşlev	Kaynak	Siyasi-Coğrafi Yorum
Tempelhof	Amerikan sektörü / USAF	Güney koridorundan gelen başlıca Amerikan akışı; merkezi konumdan kent içi dağıtım	Miller, 1998; Tempelhof Projekt GmbH, t.y.	Yüksek görünürlük ve kentsel yaklaşma baskısı aynı düğümde birleşti

⁵ URL-6

Havaalanı	Sektör / Başlıca Kullanıcı	Lojistik İşlev	Kaynak	Siyasi-Coğrafi Yorum
Gatow	İngiliz sektörü / RAF ve sivil taşıyıcılar	Kuzey koridoru; farklı uçak ve yük türleri; Havel üzerinden deniz uçağı erişimi	Grehan, 2019; Miller, 1998	Çok uluslu ve çok araçlı yapı ağın işlevsel çeşitliliğini artırdı
Tegel	Fransız sektörü / Batılı müttefikler	Üç ayda yeni pist; yaklaşık 19.000 işçi; ilk iniş 5 Kasım 1948	Alliierten Museu m, t.y.; Miller, 1998	Yeni düğüm kapasiteyi genişletti ve yerel emeği altyapının üreticisine dönüştürdü

Üç havaalanının birlikte kullanılması tek nokta arızası riskini azalttı. Bir pistte kaza, bakım veya kötü hava nedeniyle kapasite kaybı yaşandığında diğer düğümlerin akışı kısmen sürdürebilmesi, sistemin dayanıklılığını artırdı. Ancak düğüm sayısının artması tek başına yeterli değildi; uçuş planlarının, yaklaşma sıralarının, boşaltma ekiplerinin ve kent içi kamyon dağıtımının ortak bir ritme bağlanması gerekiyordu. Bu nedenle havaalanları “kapasite depoları” değil, sürekli senkronizasyon gerektiren ağ düğümleriydi (Miller, 1998; Tunner, 1964).

7.3. Zamanın lojistikleştirilmesi ve coğrafi sürtünmenin yönetimi

Hava köprüsünün başarısı tonaj kadar zaman yönetimine dayanıyordu. Dar koridorlarda uçaklar belirlenmiş irtifa, hız ve dakika aralıklarıyla ilerliyor; inişten sonra boşaltma ve dönüş işlemleri mümkün olan en kısa sürede tamamlanıyordu. Bir uçağın yaklaşmayı kaçırması hâlinde Berlin üzerinde tur atarak yeniden sıraya girmesine izin verilmemesi, tek uçuşun yükünü korumaktan çok bütün akışın ritmini korumayı amaçlıyordu. Böylece her uçak bağımsız görev yapan bir araç olmaktan çıkıyor, hareketli bir montaj hattının birimi hâline geliyordu (Miller, 1998; Tunner, 1964).

Bu sistemde kötü hava en önemli coğrafi sürtünme kaynaklarından biriydi. Sis, düşük bulut, yağış ve buzlanma görüşü azaltıyor; kış aylarında hem pist faaliyetini hem bakım ihtiyacını artırıyordu. 13 Ağustos 1948'de Tempelhof'ta yaşanan ve "Kara Cuma" olarak anılan kazalar ile hava trafiğindeki yığılma, kapasite artışının emniyetli bir trafik yönetimi olmadan sürdürülemeyeceğini gösterdi (Miller, 1998: 62-64). William Tunner yönetimindeki yeniden örgütlenme; yer kontrollü yaklaşma, aletli uçuş, tek yönlü koridor kullanımı ve daha katı zamanlamayla bu sürtünmeyi azalttı. Miller'ın (1998) verileri, çok sayıda inişin aletli, hatta olağan sınırların altındaki koşullarda yer kontrol desteğiyle gerçekleştirildiğini göstermektedir.

Bakım faaliyetlerinin üs ağı içindeki mekânsal örgütlenmesi de akışın görünmeyen belirleyicilerinden biriydi. Uçakların Berlin'e yük taşınması kadar motor, lastik ve gövde bakımı için üs ağında dolaşması gerekiyordu. Yedek parça tedariki Atlantik ötesine uzanıyor; ağır bakımın belirli merkezlerde yoğunlaşması uçakların ne kadarının her gün kullanılabilir olduğunu belirliyordu. Hava köprüsünde kapasite, envanterde kayıtlı uçak sayısı değil, belirli saatte yüklenebilir ve emniyetle uçabilir durumdaki uçak sayısıydı. Bu ayırım, lojistik gücün araç stokundan çok bakım, personel ve bilgi akışının sürekliliğiyle ölçülmesi gerektiğini ortaya koymaktadır (Miller, 1998; Tunner, 1964).

7.4. Gıda, kömür ve taşıma ekonomisi

Berlin'e taşınacak malzemelerin seçimi, ağırlık ve hacim ekonomisine göre yeniden düzenlendi. Taze ürünler yerine kurutulmuş patates, süt tozu ve yoğun enerji sağlayan ürünlerin tercih edilmesi, uçuş başına besin değerini artırıyordu. Buna rağmen hava köprüsü salt kalorik verimlilik hesabına indirgenmedi. Örneğin ekmeği hazır taşımak ile un ve onu pişirecek yakıtı ayrı taşımak arasında ağırlık farkı bulunmasına karşın Berlin fırınlarının çalışması moral, istihdam ve gündelik hayatın devamlılığı bakımından önemli görüldü. Beslenme politikası, biyolojik asgariyi sağlamanın yanında kentin toplumsal rutinini korumaya çalıştı (Magee, 1952).

Kömür, gıdaya göre çok daha zor bir lojistik problem. Düşük değer/ağırlık oranına sahip, toz oluşturan ve büyük hacim isteyen bu yükün uçakla taşınması ekonomik taşımacılığın olağan ilkelerine aykırıydı. Buna rağmen ısınma, elektrik ve üretim için vazgeçilmezdi. İlk dokuz aylık dönemde günlük

ortalama kömür tonajı gıda tonajının yaklaşık iki katına yaklaşmıştı (Magee, 1952). Bu durum hava köprüsünün yalnızca açlığı önlemeyi değil, kentin asgari ekonomik ve altyapısal işleyişini korumayı hedeflediğini gösterir. Kömür taşınması, hava gücünün yüksek değerli ve hafif yüklerle sınırlı kalmadığı; siyasi zorunluluk hâlinde düşük ekonomik verimliliğin kabul edilebildiği bir örnektir. Abluka ile hava köprüsünün temel kronolojik ve nicel göstergeleri, kapsam ve birim farklılıkları gözetilerek Tablo 2’de karşılaştırılmıştır.

Tablo 2: Berlin Ablukası ve Hava Köprüsü’nün Standartlaştırılmış Nicel Göstergeleri

Gösterge	Veri	Birim ve Kapsam	Kaynak	Siyasi- Coğrafi Anlam
Abluka dönemi	24 Haziran 1948–12 Mayıs 1949	Tam yüzey kesintisinin başlangıcı–kaldırılması	Alliierten Muse um, t.y.; Miller, 1998	Kuşatmanın siyasi zaman aralığı
Ana ABD operasyonu	26 Haziran 1948–30 Eylül 1949	Operation Vittles	Miller, 1998	Abluka sonrasında stok yenilemenin ayrıştırılması
Son RAF uçuşu	6 Ekim 1949	İngiliz operasyonunun kapanışı	Alliierten Muse um, t.y.	“Abluka” ile “hava köprüsü” bitişlerinin ayrıştırılması
Desteklenen nüfus	Yaklaşık 2,0–2,2 milyon	Tarih ve kurum kapsamına bağlı sivil nüfus aralığı	Alliierten Muse um, t.y.; Miller, 1998	Garnizon değil metropol ölçeğinin gösterilmesi
Birleşik uçuş	277.569	ABD 189.963 + İngiliz 87.606 uçuş	Miller, 1998	Dar koridorlarda yüksek frekanslı ağ işletimi

Gösterge	Veri	Birim ve Kapsam	Kaynak	Siyasi- Coğrafi Anlam
Berlin'e gelen yük	2.325.509,6 ABD kısa tonu $\approx$ 2.109.667 metrik ton	1 kısa ton = 0,90718474 metrik ton	AlliiertenMuseum, t.y.; Miller, 1998	Birim belirsizliğini gideren karşılaştırılabilir toplam
İlk günlük hedef	Yaklaşık 4.500 ABD kısa tonu $\approx$ 4.082 metrik ton	Günlük gıda, yakıt ve temel girdiler	AlliiertenMuseum, t.y.	Asgari kent metabolizmasının planlanan ölçeği
Tegel'in inşası	Yaklaşık 19.000 işçi; üç ay; ilk iniş 5 Kasım 1948	İş gücü, süre ve hizmete giriş göstergeleri	AlliiertenMuseum, t.y.; Miller, 1998	Sivil emekle düğüm kapasitesinin genişletilmesi
"Easter Parade"	15-16 Nisan 1949; 1.383 uçuş; 12.941 ABD kısa tonu	24 saatlik yoğunlaştırılmış taşıma rekoru	Miller, 1998: 99-101	Olgunlaşmış ağın ani kapasite artışını yönetebilmesi

Not: Miller'ın USAFE özetindeki yük birimi ABD kısa tonudur. Metrik eşdeğerler 0,90718474 katsayısıyla hesaplanmış ve en yakın tam metrik tona yuvarlanmıştır. "Easter Parade" için Miller (1998: 99-101) 1.383 uçuş ve 12.941 ABD kısa tonu, AlliiertenMuseum (t.y.) ise 1.398 uçuş ve 12.940 tonun üzerinde yük bildirmektedir; tabloda aynı operasyonel veri serisinin bütünlüğünü korumak amacıyla Miller'ın değerleri kullanılmıştır.

15 Nisan öğleninden 16 Nisan 1949 öğlenine kadar yürütülen ve "Easter Parade" adı verilen 24 saatlik yoğunlaştırılmış operasyon, ağın eriştiği olgunluk

düzeyini sınırdı. Büyük ölçüde kömüre ayrılan 1.383 uçuşta 12.941 ABD kısa tonu yük taşındı. Rekor yalnızca tek günlük bir gösteri olarak kalmadı: Miller'ın aktardığı operasyon verilerinde önceki on günün günlük ortalaması 6.729 ton iken izleyen dönemde ortalama 8.893 tona yükseldi (Miller, 1998: 99–101). Bu artış, olağanüstü seferberliğin bakım ve uçuş ekiplerini tüketmesinden çok yeni bir işleyiş eşiği yarattığını; kapasitenin uçak sayısının yanı sıra çizelgeleme, stok hazırlığı ve yer hizmetleri koordinasyonu ile üretildiğini gösterir.

Uçuş hacmi 1949 baharında başlangıç hedeflerinin üzerine çıktığında hava köprüsünün geçici bir gösteri değil, sürdürülebilir bir sistem olduğu anlaşıldı. Bu algı değişimi diplomatik pazarlığı etkiledi. Batılıların kenti süresiz besleyebileceğine ilişkin güven arttıkça ablukanın zaman baskısı azaldı; buna karşılık Sovyetler için ablukayı sürdürmenin siyasi getirisi geriledi. Batılı karşı tedbirlerin Sovyet bölgesindeki sanayi girdileri üzerinde yarattığı baskı da maliyet dengesini değiştirdi. Böylece tonaj artışı yalnızca lojistik başarı değil, müzakere pozisyonunu dönüştüren ölçülebilir bir siyasi sinyal hâline geldi (Harrington, 2012; U.S. Department of State, 1949).

8. Kent Nüfusunun Dayanıklılığı ve Beşerî Coğrafya

8.1. Kıtlık rejimi, emek ve gündelik hayat

Hava köprüsünün kapasitesi, Batı Berlin'de savaş öncesi yaşam standardını yeniden kurmaya yetmiyordu. Gıda rasyonları, sınırlı elektrik, düşük ısınma imkânı ve üretim kesintileri gündelik hayatı belirledi. Beslenme planları ortalama enerji ihtiyacını asgari düzeyde karşılamaya yönelmiş; taze ve çeşitli gıda yerine taşımaya elverişli standart ürünlere ağırlık verilmişti. Magee'nin (1952) değerlendirmesi, ortalama enerji alımının yaklaşık 1.800 kaloriden 2.000 kalori düzeyine çıkarılabildiğini, fakat diyetin uzun süre tekdüze kaldığını gösterir. Berlinlilerin savaş ve savaş sonrası kıtlığa zaten alışmış olması, böylesi bir rejime dayanabilmelerinde etkiliydi.

Dayanıklılık, yalnızca sıkıntıya katlanma değildir; sistemin çalışmasına emek ve örgütlenmeyle katılma kapasitesidir. Havaalanlarında yük boşaltan işçiler, kamyon sürücüleri, demiryolu ve depo personeli, fırınlar, belediye dağıtım birimleri ve enerji çalışanları havadan gelen malzemeyi gündelik hayata dönüştürdü. Uçak Tempelhof'a indiğinde görev tamamlanmıyor; kömürün santrale, unun fırına ve ilacın sağlık kuruluşuna ulaştırılması gerekiyordu.

Tegel'in inşasında binlerce Berlinlinin çalışması, sivil nüfusun lojistik ağı nesnesi değil üreticisi olduğunu açık biçimde ortaya koydu (AlliertenMuseum, t.y.).

Kentsel dayanıklılığın bir başka boyutu, tüketimin siyasi anlam kazanmasıydı. Sovyet sektöründe sunulan gıda veya karne imkânlarından yararlanmak, ekonomik bir tercih olmanın yanında hangi para ve yönetim düzeninin meşru kabul edildiğine ilişkin sembolik bir işaret olarak sunulabiliyordu. Bununla birlikte insanların sınır ötesi alışveriş, takas ve akrabalık ağlarını kullanması her zaman açık bir siyasi bağlılık anlamına gelmez. Hayatta kalma stratejileri ideolojik kutuplaşmanın içinde fakat ondan tam olarak belirlenmeden gelişti. Bu nedenle Berlinlilerin direnci homojen bir kahramanlık anlatısına indirgenmemeli; kıtlık, fırsat, korku ve siyasi tercihlerin iç içe geçtiği toplumsal bir süreç olarak değerlendirilmelidir (Harrington, 2012; U.S. Department of State, 1948a).

8.2. Siyasal seferberlik ve kentsel kimliğin dönüşümü

Batı Berlin nüfusunun hava köprüsüne verdiği desteğin sürmesi, operasyonun siyasi dayanıklılığı açısından önemliydi. Uzun süreli kıtlık, işsizlik ve kış koşulları kamu desteğini aşındırıyordu Batılı yönetimler para reformu veya Berlin statüsü konusunda taviz vermeye daha açık hâle gelebilirdi. 9 Eylül 1948'de Reichstag önünde düzenlenen miting ve Ernst Reuter'in buradaki çağrısı, yerel dayanıklılığın uluslararası kamuoyuna yönelen başlıca sembollerinden biri oldu. Reuter'in konuşması dönemin siyasi seferberlik söylemini doğrudan göstermekte; ancak tek başına kalabalığın büyüklüğünü veya bütün kent nüfusunun tutumunu ölçmemektedir (Larson, 2011; Reuter, 1948).

Ernst Reuter'in "dünya halklarına" yönelen çağrısı, Berlin'in coğrafi yalnızlığını ahlaki bir merkeziliğe çevirdi. Kent, Nazi Almanyası'nın başkenti olma yükünden birkaç yıl içinde Sovyet baskısına karşı direnen "özgürlük adası" imgesine taşındı. Bu dönüşüm kendiliğinden gerçekleşmedi; hava köprüsünün görünür ritmi, Batı basını, siyasi konuşmalar ve gündelik semboller tarafından üretildi. Tempelhof'a inen her uçak gıda taşıdığı kadar Batılı taahhüdün tekrarlanan görüntüsünü de taşıyordu. Böylece lojistik performans, siyasi iletişim ve mekânsal kimlik aynı süreçte birleşti (O'Connell, 2017; Tempelhof Projekt GmbH, t.y.).

“Şeker bombardımanları” olarak ünlenen Operation Little Vittles, bu sembolik üretimin küçük fakat etkili örneğidir. Çocuklara minik paraşütlerle şeker bırakılması toplam tedarik içinde önemsiz bir tonaja sahipti; fakat askerî uçak ile sivil nüfus arasındaki ilişkiyi korkudan korumaya doğru yeniden temsil etti. O’Connell (2017), bu girişimin insani yardım, çocukluk ve Amerikan bolluğu imgelerini birleştirerek Batı Almanya’daki Amerikan algısına katkıda bulunduğunu göstermektedir. Hava köprüsünün “yumuşak güç” etkisi, taşınan malların yalnızca kullanım değerinden değil, taşıma biçiminin ürettiği anlamdan kaynaklandı.

Hava köprüsünün toplumsal dayanıklılığı güçlendiren etkisine karşın, dayanıklılık söyleminin eşitsizlikleri örtebileceği gözden kaçırılmamalıdır. Yaş, sağlık, konut hasarı, iş ve aile bağlantıları, kıtlığın etkisini farklılaştırdı. Hava köprüsü herkese aynı yaşam koşulunu sağlamadı; asgari rasyon sistemi ile kamusal hizmetleri çöküşten korumaya çalıştı. Bu sınırlılık, operasyonun başarısını küçültmez; başarının ölçütünü doğru kurar. Amaç refah üretmek değil, nüfusun kitlesel açlığa ve siyasi teslimiyete sürüklenmesini önleyecek asgari kent metabolizmasını devam ettirmektir (Magee, 1952; Miller, 1998).

9. Siyasi Coğrafi Sonuçlar ve NATO’nun Oluşum Süreci

9.1. Ablukanın başarısızlığı ve bölünmenin kurumsallaşması

Sovyetler Birliği 12 Mayıs 1949’da ablukayı kaldırdığında Batılı güçler Berlin’den çekilmemiş, para reformu geri alınmamış ve Batı Almanya’nın kuruluş süreci durmamıştı. Bu ölçütlere göre abluka temel siyasi hedeflerine ulaşmadı. Hava köprüsü, Batı Berlin’in yüzey ulaşımı olmaksızın sonsuza dek normal bir kent gibi yaşayabileceğini kanıtlamadı; böyle bir düzen maliyetli ve ekonomik bakımdan yetersizdi. Fakat krizin belirleyici döneminde nüfusu ve garnizonları sürdürecektir kadar zaman kazandırdı, zor kullanmadan geri çekilme baskısını etkisizleştirdi ve müzakerenin Batılılar açısından daha az acil koşullarda yapılmasını sağladı (Shlaim, 1983; U.S. Department of State, 1949).

Krizin sonucu Almanya’nın birliğini yeniden kurmak değil, bölünmeyi hızlandırmak oldu. Federal Almanya Cumhuriyeti’nin Temel Yasası 23 Mayıs 1949’da, ablukadan kısa süre sonra yürürlüğe girdi; Alman Demokratik Cumhuriyeti ise 7 Ekim 1949’da kuruldu. Berlin’in dört güç statüsü devam etse de

belediye yönetimi, para dolaşımı ve siyasi kurumlar doğu-batı ekseninde ayrıştı. Böylece 1948'de ulaşım ve para üzerinden başlayan işlevsel bölünme, 1949'da devlet ve yönetim coğrafyasının kalıcı çizgilerine dönüştü (Eisenberg, 1996; Trachtenberg, 1999; Yücel ve Doğan, 2022).

Batı Berlin'in sonraki statüsü de krizin mirasını taşıdı. Kent, Batı Almanya'nın anayasal ve ekonomik alanıyla güçlü biçimde bütünleşirken hukuki bakımdan tam bir federal eyalet gibi egemenliğe sahip olmadı. Sovyet bölgesi ve daha sonra Doğu Almanya tarafından çevrelenen Batı Berlin, Batı ittifakının askerî bakımdan savunulması zor fakat siyasi bakımdan terk edilmesi daha da zor ileri mevzisi hâline geldi. Bu paradoks, 1958-1961 Berlin Krizi ve Berlin Duvarı döneminde yeniden ortaya çıkacaktı. Abluka kaldırıldıktan sonra askerî valilerin hava köprüsünü sürdürerek 1,1 milyon ton temel malzemeden oluşan dört-beş aylık bir rezerv kurmayı hedeflemesi; ayrıca nakliye birlikleri ile tesislerin kısa sürede yeniden etkinleştirilebilir durumda tutulmasını önermesi, kriz deneyiminin kalıcı bir stratejik stok coğrafyasına çevrildiğini gösterir (Miller, 1998: 106). Hava köprüsü böylece erişim kesintisine karşı stok, hava taşımacılığı ve ittifak planlamasının kalıcı referansına dönüştü (Harrington, 2012; Trachtenberg, 1999).

9.2. NATO: Önceden başlayan süreçte Berlin etkisi

Berlin Ablukası ile NATO'nun kuruluşu arasındaki kronolojik yakınlık açıktır: Kuzey Atlantik Antlaşması 4 Nisan 1949'da, abluka devam ederken imzalandı (North Atlantic Treaty Organization, 1949). Ancak zaman bakımından yakınlık tek başına nedensellik kurmaz. Bevin'in Batı ittifakı girişimi, Şubat 1948'deki Çekoslovakya darbesi, 17 Mart 1948 Brüksel Antlaşması ve ABD Senatosu'nun 11 Haziran Vandenberg Kararı, tam abluka başlamadan önce Atlantik güvenlik düzeninin hem Avrupa hem Amerikan ayağını oluşturmuştu. İttifak görüşmeleri bu nedenle Berlin'in ürünü değil, daha geniş savaş sonrası güvenlik arayışının sonucuydu (Kaplan, 2019; Kostak, 2024; Leffler, 1992). Berlin Ablukası ile Atlantik ittifakı süreci arasındaki kronolojik ilişkinin sınırları Tablo 3'te karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.

Tablo 3: Berlin Ablukası ile Atlantik İttifakı Sürecinin Karşılaştırmalı Kronolojisi

Tarih	Gelişme	Berlin-NATO ilişkisi bakımından anlamı	Kaynak
25 Şubat 1948	Çekoslovakya'da komünist iktidarın pekişmesi	Batı Avrupa'daki tehdit algısını abluka öncesinde keskinleştirdi	Kaplan, 2019; Leffler, 1992
17 Mart 1948	Brüksel Antlaşması	Batı Avrupa savunma iş birliğinin NATO'dan önce kurumsallaştığını gösterdi	Kaplan, 2019
11 Haziran 1948	Vandenberg Kararı	ABD'nin bölgesel kolektif güvenlik düzenlerine katılım yolunu açtı	Kaplan, 2019
24 Haziran 1948	Berlin'de tam ablukanın başlaması	Süregelen ittifak tartışmalarına somut ve devam eden bir Sovyet baskısı örneği ekledi	Harrington, 2012; Miller, 1998
4 Nisan 1949	Kuzey Atlantik Antlaşması'nın imzalanması	İttifak abluka sürerken kuruldu; kronoloji katkısı gösterir, tek başına neden kanıtlamaz	North Atlantic Treaty Organization, 1949
12 Mayıs 1949	Ablukanın kaldırılması	Antlaşmanın imzalanması ile krizin çözülmesinin ayrı süreçler olduğunu gösterdi	AlliiertenMuseum, t.y.; Miller, 1998

Berlin'in daha sınırlı fakat anlamlı etkisi iki mekanizma üzerinden izlenebilir. Birincisi, ulaşım hatlarının kesilmesi milyonlarca insanın altyapı üzerinden baskı altına alınabildiğini görünür kılarak Sovyet tehdidini gündelik ve coğrafi bir olguya dönüştürdü. İkincisi, Amerikan ve İngiliz kuvvetleri ile sivil

taşıyıcıların ortak planlama, üs kullanımı, trafik kontrolü ve kaynak paylaşımı yapması, çok uluslu lojistik iş birliğinin pratik değerini sergiledi (Launius, 1989; Miller, 1998). Bu bulgular Berlin'in ittifak sürecine katkısını destekler; ancak antlaşma görüşmelerindeki karar değişikliğinin büyüklüğünü ölçmeye yetmez.

1956 tarihli Kuzey Atlantik Konseyi bildirisi Berlin Ablukası'nı, Çekoslovakya'daki gelişmeler ve Kore Savaşı ile birlikte kolektif savunma gereksinimini daha görünür kılan olaylardan biri olarak anmıştır (North Atlantic Treaty Organization, 1956). Bu belge eşzamanlı bir karar kaydı değil, NATO'nun yedi yıl sonraki kurumsal öz-anlatısıdır; dolayısıyla doğrudan nedensellik kanıtı olarak değil, ittifakın Berlin'e geriye dönük olarak attığı anlamın göstergesi olarak kullanılmalıdır. En temkinli sonuç, ablukayı NATO'yu "kuran" ya da süreci tek başına "hızlandıran" olay saymak yerine, zaten ilerleyen müzakereler sırasında tehdit algısını doğrulayan ve dayanışmanın lojistik boyutunu görünür kılan ek bir bağlam olarak değerlendirmektir (Kaplan, 2019).

Berlin krizi NATO'nun coğrafi kapsamı bakımından katmanlı bir taahhüt coğrafyası bıraktı. Kuzey Atlantik Antlaşması'nın özgün 6. maddesi, antlaşmanın yürürlüğe girdiği tarihte Avrupa'nın başka alanlarında konuşlu taraf devletlerin işgal kuvvetlerine yönelik saldırıları da 5. madde kapsamındaki silahlı saldırı tanımına dâhil ediyordu. Bu nedenle Berlin'deki Amerikan, İngiliz ve Fransız kuvvetleri antlaşmanın kuvvet temelli coğrafyasıyla ilişkiliydi; ancak Batı Berlin bir üye devletin egemen ülke parçası değildi. Böylece kentin özel dört güç statüsü ile Batılı devletlerin askerî ve siyasi taahhütleri aynı mekânda farklı hukuki katmanlar hâlinde varlığını sürdürdü (North Atlantic Treaty Organization, 1949; Trachtenberg, 1999).

9.3. Hava gücünün diplomatik ve insani araç olarak yeniden tanımlanması

Hava köprüsü, stratejik hava gücünün II. Dünya Savaşı'ndaki bombardıman imgesinden farklı bir kullanımını sergiledi. Aynı teknoloji ve askerî örgütlenme, bir kenti tahrip etmek yerine yaşatmak için kullanıldı. Bu dönüşüm, Amerikan ve İngiliz hava kuvvetlerine önemli bir siyasi prestij sağladı. Launius'un (1989) "yapıcı hava gücü" olarak kavramsallaştırdığı bu işlev, hava ulaştırmasının dış politika aracı olabileceğini gösterdi. Nakliye kapasitesi, savaşa başvurmadan taahhüdü maddileştiren ve müzakere gücü üreten bir araçtı.

Bununla birlikte insani anlatı ile jeopolitik çıkar birbirini dışlamıyordu. Berlinlilerin beslenmesi gerçek ve acil bir ihtiyaçtı; aynı operasyon Batılıların Almanya'daki konumunu, para reformunu ve Avrupa'daki itibarını da korudu. Hava köprüsünü yalnızca yardım faaliyeti olarak sunmak güç mücadelesini görünmez kılar; yalnızca propaganda olarak görmek ise milyonlarca insanın yaşamını sürdüren maddi çıktıyı küçümser. Berlin örneği, insani lojistik ile stratejik lojistiğin aynı ağ içinde eş zamanlı olarak bulunabileceğini göstermektedir (Cowen, 2014; O'Connell, 2017).

10. Tartışma: Topraksal Kuşatmadan Ağsal Karşı-Mekâna

İlk olarak bulgular, diplomasi tarihinin erişim hakları ile büyük güç kararlarına ilişkin açıklamalarını mekânsal bir mekanizmayla tamamlamaktadır. Shlaim (1983) ve Harrington'ın (2012) gösterdiği karar ikilemi yalnızca savaş ya da geri çekilme seçeneklerinden doğmamıştır; yüzey ulaşımının Sovyet bölgesinden geçmesi, bu seçeneklerin maliyetini asimetrik kılmıştır. Sovyet yönetimi kesintisiz toprak denetimini, yüksek kapasiteli hatların az sayıdaki darboğazında seçici kesintiye dönüştürmüştür. Ancak sektörler arası küçük ölçekli hareketin sürmesi, "tam kapalı kuşatma" modelini sınırlar. Ablukanın etkisi mutlak geçirimsizlikten değil, kentin düzenli ve hacimli girdilerini denetleme kapasitesinden kaynaklanmıştır.

İkinci olarak operasyon tarihiyle karşılaştırma, hava köprüsünün uçak performansına indirgenemeyeceğini doğrulamaktadır. Miller (1998), Tunner (1964) ve Grehan'ın (2019) ayrıntılandığı filo, bakım ve zamanlama düzeni; ancak 1945'te tanımlanmış koridorlar, Batı Almanya'daki yükleme üsleri ve Berlin'deki üç havaalanıyla birlikte çalışmıştır. Koridorlar erişimi hukuken mümkün kılmış, fakat kapasite üretmemiştir; kapasite, hukuki geçişin standartlaştırılmış maddi sisteme çevrilmesiyle ortaya çıkmıştır. "Lojistik karşı-mekân" kavramının açıklayıcı değeri buradadır: karşı-mekân topraktan bağımsız bir sanal ağ değil, kesintili hakları belirli üs, pist, yaklaşma eksen ve dağıtım altyapısında birleştiren alternatif mekânsal örgütlenmedir.

Kuşatmanın etkilerinin hava köprüsüyle sınırlandırılması, "teknoloji coğrafyayı yendi" biçimindeki determinist yorumu desteklememektedir. Uçaklar belirlenmiş koridorlara, Berlin kontrol bölgesine, havaalanı yaklaşımlarına ve atmosfer koşullarına bağlı kalmıştır. Kömürün havadan taşınması da ekonomik

üstünlük değil, siyasi amaç için olağan maliyet ölçütlerinin geçici olarak askıya alınmasıdır (Magee, 1952; Miller, 1998). Başarı, hava ulaştırmasının yüzey ulaştırmasından daha verimli olmasından değil; Batılı devletlerin maliyet, uçak, personel ve küresel tedarik kapasitesini kritik süre boyunca seferber edebilmesinden doğmuştur. Bu nedenle bulgu, teknolojik ikame değil, ölçekler arası örgütlenme iddiasıdır.

Üçüncü olarak altyapı ve toplum literatürüyle karşılaştırma, maddi akış ile siyasi meşruiyetin karşılıklı üretildiğini göstermektedir. Moss'un (2024) enerji bağımlılıklarına ilişkin yaklaşımı, kömür ve elektriğin jeopolitiğin dışında kalan teknik değişkenler değil, siyasi ayrışmayı mümkün kılan veya sınırlayan ilişkiler olduğunu açıklar. Berlinli işçiler havadan gelen yükü enerji, ekmek ve ulaşım hizmetine dönüştürürken operasyonun görünen sürekliliği de nüfusun Batı'yla bağını sürdürme iradesini beslemiştir. Bununla birlikte yaş, sağlık, konut ve gelir farklılıklarına ilişkin kanıtların sınırlı olması, kentsel dayanıklılığın ancak koşullu ve ihtiyatlı biçimde yorumlanmasına izin vermektedir. Toplumsal dayanıklılık, maddi akışla geri beslenen ve doğrudan ölçümü güç bir ara mekanizmadır.

Dördüncü olarak siyasi sonuçlar, lojistik başarının otomatik bir jeopolitik "zafer" üretmediğini ortaya koymaktadır. Hava köprüsü Batılıların çekilmesini önlemiş ve ablukanın zaman baskısını azaltmıştır; fakat Almanya'yı birleştirmemiş, Berlin statüsünü çözmemiş ve bloklaşmayı durdurmamıştır. Eisenberg (1996) ve Trachtenberg'in (1999) bölünmeye ilişkin açıklamalarıyla uyumlu biçimde operasyon, kısa vadeli kriz hedefinde başarılı olurken daha kalıcı doğu-batı ayrışmasının içinde işlemiştir. NATO bakımından da katkı sınırlanmalıdır: abluka ittifak sürecinden önce gelen güvenlik nedenlerinin yerine geçmemiş, devam eden müzakerelerde Sovyet baskısını ve çok uluslu lojistik iş birliğinin değerini görünür kılmıştır (Kaplan, 2019).

Son olarak rakip açıklamalar bütünüyle dışlanamaz. Batı'nın Sovyet bölgesine uyguladığı karşı-abluka, Sovyet ekonomisinin maliyetleri ve dört güç diplomasisi, ablukanın kaldırılmasında hava tonajından bağımsız etkiler üretmiştir (Harrington, 2012; U.S. Department of State, 1949). Operasyonun kötü hava, kaza ve bakım darboğazlarına açıklığı da ağsal erişimin kırılğanlığını göstermektedir. Bu makalenin iddiası hava köprüsünün tek neden olduğu değil; toprak, hukuk, düğüm, akış ve dayanıklılığı aynı açıklama zincirinde

birleştirmeden krizin siyasi sonucunun eksik anlaşılacağıdır. Tek vaka tasarımı mekanizmayı görünür kılar, fakat başka kuşatılmış kentlere genelleme ancak karşılaştırmalı araştırmayla sinanabilir.

11. Sonuç

Bu çalışma, Berlin Ablukası ve Hava Köprüsü'nü yalnızca erken Soğuk Savaş'ın diplomatik bir bunalımı veya büyük ölçekli bir hava taşımacılığı başarısı olarak değil, topraksal denetim ile ağsal erişimin karşı karşıya geldiği çok ölçekli bir siyasi coğrafya vakası olarak değerlendirmiştir. İnceleme, krizin sonucunu tek bir askerî, teknolojik ya da diplomatik değişkenin açıklayamayacağını göstermektedir. Ablukanın başlangıçtaki etkisi, Batı Berlin'in dış bağlantılara bağımlı konumundan; hava köprüsünün giderek artan başarısı ise hukuk, hava sahası, üsler, uçaklar, bakım, yer hizmetleri, kent içi dağıtım ve toplumsal dayanıklılığın aynı sistem içinde örgütlenmesinden doğmuştur. Bu nedenle krizin temel mekânsal karşıtlığı, kapalı bir toprak parçası ile sınırsız bir hava sahası arasında değil, çevreleyen bölgesel denetim ile dar fakat sürekli işletilebilen erişim ağları arasında kurulmuştur.

Birinci araştırma sorusuna ilişkin olarak Sovyet ablukasının mekânsal gücü, Batı Berlin'i çevreleyen toprağın salt mülkiyetinden çok bu toprak içinden geçen yüksek kapasiteli demiryolu, karayolu, su yolu ve enerji akışlarını kesebilme yeteneğinden kaynaklanmıştır. Para reformu krizi hızlandırmış; ancak ablukanın etkisini üreten asıl mekanizma, kentin gıda, kömür, elektrik ve üretim girdileri bakımından az sayıdaki darboğaza bağımlı olmasıdır. Böylece çevreleyen alan üzerindeki denetim, uzaktaki siyasi karar merkezlerini baskı altına almak için altyapısal bir araca dönüştürülmüştür. Bununla birlikte kuşatma mutlak ve geçirimsiz değildi; sektörler arasında sınırlı hareketler ve küçük ölçekli akışlar devam etmiştir. Belirleyici olan, büyük bir metropolün asgari metabolizmasını sürdürebilecek düzenli, hacimli ve öngörülebilir tedarikin kesilmesi idi. Bu bulgu, siyasi coğrafyada egemenliğin yalnızca sınır çizgileriyle değil, hareketi hızlandırma, yavaşlatma veya durdurma kapasitesiyle de incelenmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

İkinci araştırma sorusuna ilişkin bulgular, 1945'te tanımlanan hava koridorlarının hukuki statüsünün hava köprüsü için gerekli, fakat tek başına yeterli olmayan bir koşul olduğunu göstermektedir. Koridor düzenlemeleri Batılı

güçlere bütünüyle serbest bir hava sahası sağlamamış; belirli genişlik, yön, irtifa ve trafik kuralları içinde kullanılabilen dar bir erişim alanı yaratmıştır. Bu sınırlı hukuki zemin, Berlin Hava Güvenliği Merkezi üzerinden yürütülen trafik koordinasyonu ve çatışmayı tırmandırmadan uçuş sürekliliğini koruyan operasyonel disiplin sayesinde jeopolitik değer kazanmıştır. Başka bir ifadeyle hukuk, erişimi kendiliğinden üretmemiş; fakat uçak, üs ve trafik yönetiminin üzerinde çalışabileceği asgari mekânsal çerçeveyi sağlamıştır. Koridorların önemi bu nedenle yalnızca bir geçiş hakkından değil, bölgesel çevreleme içinde kesintisiz bir bağlantının kurumsallaştırılabilmesinden kaynaklanmıştır.

Bu hukuki erişimin gerçek bir ikmal kapasitesine dönüşmesinde Tempelhof, Gatow ve Tegel aynı işlevi gören üç havaalanı değil, birbirini tamamlayan farklı düğümler olarak öne çıkmıştır. Tempelhof, Amerikan sektöründeki merkezi konumu nedeniyle yüksek görünürlüklü ve kent içi dağıtımına yakın bir ana giriş noktasıydı. Gatow, İngiliz hava akışının başlıca düğümü olmasının yanında Havel üzerindeki deniz uçağı erişimiyle yük ve taşıt çeşitliliğini artırdı. Tegel'in Fransız sektöründe kısa sürede inşa edilmesi ise mevcut altyapının kapasite sınırlarının yeni bir düğüm üretilerek aşılabildiğini gösterdi. Batı Almanya'daki yükleme üsleri, tek yönlü trafik düzeni, standartlaştırılmış uçak tipleri, bakım programları, hava tahmini, boşaltma ekipleri ve kent içi dağıtım sistemi bu üç havaalanıyla birlikte çalışmıştır. Sonuçta hava köprüsü, 277.569 uçuşla taşınan 2.325.509,6 ABD kısa tonu, yani yaklaşık 2,11 milyon metrik ton yükü mümkün kılan yüksek frekanslı bir karşı-ağa dönüşmüştür. Bu ölçek, teknolojinin coğrafi kısıtları ortadan kaldırdığını değil, kısıtların düğüm seçimi, iş bölümü ve zamanlama yoluyla yeniden yönetildiğini göstermektedir.

Operasyonun zaman içindeki gelişimi de sonucun anlaşılması bakımından önemlidir. İlk aşamada hedef, kentteki temel ihtiyaçların bütünüyle karşılanmasından çok acil stok kaybını durdurmak ve Batılı varlığın sürdürülebileceğini göstermektir. Uçuş çizelgeleri, bakım döngüleri, yer hizmetleri ve yük öncelikleri standartlaştıkça günlük kapasite arttı; "Easter Parade" gibi yoğunlaştırılmış operasyonlar sistemin ulaştığı olgunluğu görünür kıldı. Ablukanın kaldırılması ile hava köprüsünün sona ermesi aynı tarihte gerçekleşmedi: uçuşların bir süre daha sürdürülmesi, kara hatları yeniden açıldıktan sonra stokların yenilenmesine ve yeni erişim düzeninin güvenilirliğinin

sınanmasına imkân verdi. Böylece hava köprüsü geçici bir acil yardım faaliyeti olmaktan çıkarak diplomatik pazarlık üzerinde etkisi bulunan sürdürülebilir bir lojistik sistem niteliği kazandı.

Fiziki coğrafya açısından atmosfer, hidrografya ve zemin koşulları krizin pasif arka planı değil, hava köprüsünün günlük kapasitesini belirleyen etkin unsurlardı. Sis, düşük bulutluluk, yağış, buzlanma ve görüş mesafesi uçuş ritmini; pistlerin uzunluğu, yüzey dayanımı ve yaklaşma koşulları ise kullanılabilecek uçak tipleri ile sefer sıklığını sınırladı. Havel su sistemi, Sunderland deniz uçakları için alternatif bir lojistik güzergâh oluşturarak yük ve taşıt çeşitliliğinin artırılmasına imkân verdi. Tempelhof, Gatow ve Tegel'in konumları da yalnızca siyasi sektörlere göre değil, pist kapasitesi, yaklaşma alanı ve kent dokusuyla ilişkileri üzerinden işlev kazandı. Dolayısıyla fiziki çevre sonucu önceden belirleyen değişmez bir unsur değil; meteorolojik bilgi, mühendislik, uçuş planlaması ve düğüm çeşitlendirmesiyle yönetilmesi gereken bir operasyonel eşik olarak ortaya çıktı.

Ekonomik coğrafya bakımından hava köprüsü, taşıma verimliliği ile siyasi zorunluluk arasındaki gerilimi açık biçimde göstermiştir. Özellikle düşük değer-ağırlık oranına sahip, büyük hacimli ve toz oluşturan kömürün uçakla taşınması olağan ekonomik taşımacılık ilkelerine uygun değildi. Buna rağmen kömür; ısınma, elektrik ve üretim için vazgeçilmez olduğundan sınırlı hava kapasitesinin önemli bir bölümü bu yüke ayrılmıştır. Böylece yük öncelikleri piyasa fiyatından çok kentin asgari metabolizmasını ve Batı'nın siyasi konumunu koruma ihtiyacına göre belirlenmiştir. Standartlaştırılmış paketleme, yükleme ve boşaltma sürelerinin kısaltılması, stokların yeniden düzenlenmesi ve yerel dağıtımın hava trafiğiyle eşgüdümü, kapasitenin yalnızca uçak sayısından değil bütün tedarik zincirinin mekânsal örgütlenmesinden üretildiğini ortaya koymuştur. Hava köprüsü refahı yeniden kurmamış; kıt kaynakları stratejik önceliklere göre dağıtarak ekonomik çöküşü ve altyapısal işleyişin tamamen durmasını önlemiştir.

Beşerî coğrafya açısından ve üçüncü araştırma sorusuna ilişkin olarak ikmal kapasitesi ile kentsel dayanıklılık arasında tek yönlü değil, karşılıklı bir ilişki bulunduğu sonucuna ulaşılmıştır. Uçuşların sürekliliği gıda, kömür, elektrik ve kamu hizmetlerinin asgari düzeyini korurken; Berlinlilerin havaalanlarında, depolarda, demiryollarında, belediye dağıtım birimlerinde ve gündelik tüketim

rejiminde gösterdiği uyum, operasyonun çalışmasını mümkün kılmıştır. Bununla birlikte dayanıklılık, kentin normal yaşam koşullarına kavuştuğu veya toplumsal maliyetin ortadan kalktığı anlamına gelmemektedir. Sınırlı ısınma, düşük elektrik arzı, tekdüze beslenme ve üretim kayıpları ablukanın gündelik hayat üzerindeki baskısını sürdürmüştür. Bu nedenle Berlin örneği, dayanıklılığın yalnızca fedakârlık ya da siyasi irade söylemiyle değil, maddi ikmal, yerel emek, kurumsal koordinasyon ve maliyetlerin toplum içinde nasıl dağıldığıyla birlikte değerlendirilmesi gerektiğini göstermektedir.

Siyasi coğrafya açısından kriz, bölünmüş yetki alanlarının ve altyapı denetiminin devlet gücünü nasıl parçaladığını ortaya koymuştur. Berlin'de dört gücün işgal hakları devam ederken kentin dış bağlantılarının Sovyet denetimindeki alandan geçmesi, hukuki yetki ile fiilî erişimin aynı mekânda örtüşmediği bir düzen üretmiştir. Batılı güçlerin kentte kalması yalnızca askerî mevcudiyetin korunmasına değil, nüfusa temel hizmet sunabilme ve kendi sektörlerindeki yönetimin meşruiyetini sürdürebilme kapasitesine bağlı hâle gelmiştir. Berlinlilerin yerel emeği, belediye dağıtım sistemi ve kamuoyu desteği bu bakımdan hava gücünün tamamlayıcısı değil, siyasi varlığın maddi koşullarından biri olmuştur. Abluka sonuçta Batılı güçleri Berlin'den çekilmeye veya para reformundan vazgeçmeye zorlayamamış; ancak sektör sınırlarını ve iki farklı siyasi-ekonomik düzen arasındaki ayrımı daha belirgin hâle getirmiştir.

Jeopolitik coğrafya bakımından kriz, Berlin'in Sovyet denetimindeki bölgenin içinde yer alan ileri bir Batılı konum olarak taşıdığı sembolik ve stratejik değeri güçlendirmiştir. Hava köprüsünün sürdürülebilmesi, Batılı taahhütlerin yalnızca diplomatik açıklamalara değil, uzak bir kentsel alanı besleyebilecek maddi kapasiteye dayandığını göstermiştir. Aynı süreç Almanya ile Berlin'in kurumsal ve jeopolitik bölünmesini daha görünür ve kalıcı hâle getirmiştir. Bununla birlikte NATO'nun kuruluşunu doğrudan Berlin krizine bağlamak kronolojik ve nedensel açıdan aşırı bir yorum olur; ittifak görüşmeleri krizden önce başlamış ve daha geniş güvenlik kaygıları tarafından şekillendirilmiştir. Bununla birlikte Berlin, bu görüşmeler devam ederken Sovyet baskısı algısını somut bir mekânda görünür kılmış, tek bir devletin kapasitesini aşan lojistik sorunlarda çok uluslu iş birliğinin uygulanabilirliğini kanıtlamış ve Batı Avrupa'nın güvenliğinin iletişim hatları ile ileri konumdaki kuvvetlerin sürdürülebilirliğinden ayrı düşünülmemeyeceğini göstermiştir. Dolayısıyla Berlin

krizinin NATO sürecindeki rolü, kurucu veya tek başına hızlandırıcı bir neden olmaktan çok, sürmekte olan ittifak görüşmeleri sırasında Sovyet baskısı algısını somutlaştıran ve çok uluslu lojistik iş birliğinin uygulanabilirliğini görünür kılan destekleyici bir bağlam olarak tanımlanmalıdır.

Makalenin kuramsal katkısı, bu mekanizmaları kuşatma-koridor-düğüm-aış-dayanıklılık zinciri ve “lojistik karşı-mekân” kavramı içinde birleştirmesidir. Lojistik karşı-mekân, bölgesel çevrelemenin kendiliğinden etkisizleşmesi değil; farklı ölçeklerdeki hukuki hakların, altyapı düğümlerinin, teknik standartların ve toplumsal kapasitenin aynı ağ içinde örgütlenerek kuşatmanın siyasi etkisini sınırlaması anlamına gelmektedir. Çalışmanın ampirik katkısı ise hava koridorlarını, havaalanlarını, yük akışlarını, enerji ihtiyacını ve kent nüfusunun dayanıklılığını birbirinden kopuk alt başlıklar olarak değil, aynı mekânsal sistemin bileşenleri olarak değerlendirmesidir. Bununla birlikte sonuçların genellenebilirliği tek bir tarihsel vakaya ve Batılı kaynakların ağırlığına bağlı olarak sınırlıdır. Gelecek çalışmalar Sovyet, Alman ve Fransız arşivlerini daha dengeli kullanmalı; Batı’nın karşı-ablukası ile hava köprüsünün görelî ekonomik etkilerini karşılaştırmalı ve enerji, haberleşme ile dijital ağların fiziksel ulaşım koridorlarıyla nasıl birleştiğini incelemelidir. Berlin’in başka kuşatma veya erişim krizleriyle karşılaştırılması ise tarihsel bağlamları eşitlemeden, altyapısal baskının hangi koşullarda işlediğini ve hangi ağ düzenlemeleriyle sınırlandırılabilirdiğini test etmeye yönelmelidir.

Üretken Yapay Zekâ Kullanım Beyanı: Makalenin yapılandırılması, taslak geliştirilmesi, dilsel düzenlenmesi, biçim denetimi ve kaynak doğrulama sürecinde OpenAI ChatGPT’den yardımcı araç olarak yararlanılmıştır. Tarihsel iddialar, sayısal veriler, atıflar ve kaynaklar yazar tarafından kontrol edilmiş; bilimsel içerik ve nihai sorumluluk yazar tarafından üstlenilmiştir.

KAYNAKÇA

- Agnew, J. (1994). The territorial trap: The geographical assumptions of international relations theory. *Review of International Political Economy*, 1(1), 53–80. <https://doi.org/10.1080/09692299408434268>
- AlliiertenMuseum. (t.y.). *The Berlin Airlift 1948/49*. <https://www.alliiertenmuseum.de/en/thema/the-berlin-airlift-1948-49/>
- Cary-Pernon, N. (2025). British official approaches to the Berlin Crisis of 1948–49 and the chains of historical traditions. *Diplomacy & Statecraft*, 36(4), 766–785. <https://doi.org/10.1080/09592296.2025.2586467>
- Cowen, D. (2014). *The deadly life of logistics: Mapping violence in global trade*. University of Minnesota Press.
- Eisenberg, C. W. (1996). *Drawing the line: The American decision to divide Germany, 1944–1949*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511572609>
- Giangreco, D. M., & Griffin, R. E. (1988). *Airbridge to Berlin: The Berlin crisis of 1948, its origins and aftermath*. Presidio Press.
- Graham, S. (2010). *Cities under siege: The new military urbanism*. Verso.
- Grehan, J. (2019). *The Berlin Airlift: The world's largest ever air supply operation*. Air World.
- Harrington, D. F. (2012). *Berlin on the brink: The blockade, the airlift, and the early Cold War*. University Press of Kentucky. <https://doi.org/10.5810/kentucky/9780813136134.001.0001>
- Kaplan, L. S. (2019). Origins of NATO: 1948–1949. *Emory International Law Review*, 34, 11–28. <https://scholarlycommons.law.emory.edu/eilr/vol34/iss0/2/>
- Kostak, E. (2024). Soğuk Savaş döneminde savunma ittifakı olarak NATO'nun kurulması ve Türkiye'nin üyeliğine giden yol. *History Studies*, 16(2), 201–223. <https://doi.org/10.9737/historystudies.1407172>
- Laird, M. (1996). Wars averted: Chanak 1922, Burma 1945–47, Berlin 1948. *Journal of Strategic Studies*, 19(3), 343–364. <https://doi.org/10.1080/01402399608437643>
- Larson, D. W. (2011). The origins of commitment: Truman and West Berlin. *Journal of Cold War Studies*, 13(1), 180–212. https://doi.org/10.1162/JCWS_a_00074

- Launius, R. D. (1989). The Berlin Airlift: Constructive air power. *Air Power History*, 36(1), 8–22. <https://www.jstor.org/stable/26271257>
- Leffler, M. P. (1992). *A preponderance of power: National security, the Truman administration, and the Cold War*. Stanford University Press.
- Magee, H. E. (1952). Nutrition lessons of the Berlin blockade. *Public Health Reports*, 67(7), 622–626. <https://stacks.cdc.gov/view/cdc/71699>
- Miller, R. G. (1998). To save a city: The Berlin Airlift, 1948–1949. Air Force History and Museums Program. <https://www.govinfo.gov/app/details/GOVPUB-D301-PURL-gpo111179>
- Moss, T. (2024). Navigating electricity dependencies in Cold War Berlin: An instructive history of urban infrastructure security. *Urban History*, 51(3), 616–632. <https://doi.org/10.1017/S0963926823000500>
- North Atlantic Treaty Organization. (1949, April 4). *The North Atlantic Treaty*. <https://www.nato.int/en/about-us/official-texts-and-resources/official-texts/1949/04/04/the-north-atlantic-treaty>
- North Atlantic Treaty Organization. (1956, May 4). *Final communiqué*. <https://www.nato.int/en/about-us/official-texts-and-resources/official-texts/1956/05/04/final-communique>
- O’Connell, K. M. (2017). “Uncle Wiggly Wings”: Children, chocolates, and the Berlin Airlift. *Food and Foodways*, 25(2), 142–159. <https://doi.org/10.1080/07409710.2017.1311163>
- Reuter, E. (1948, September 9). “People of the world, look at this city!”: Speech on the Berlin Blockade. German History in Documents and Images. <https://germanhistorydocs.org/en/occupation-and-the-emergence-of-two-states-1945-1961/people-of-the-world-look-at-this-city-berlin-mayor-ernst-reuters-speech-on-the-berlin-blockade-september-9-1948>
- Sack, R. D. (1986). *Human territoriality: Its theory and history*. Cambridge University Press.
- Schuessler, J. M., Seipp, A. R., & Sullivan, T. D. (Eds.). (2022). *The Berlin Airlift and the making of the Cold War*. Texas A&M University Press.
- Shlaim, A. (1983). *The United States and the Berlin Blockade, 1948–1949: A study in crisis decision-making*. University of California Press. <https://doi.org/10.2307/jj.2430465>

- Tempelhof Projekt GmbH. (t.y.). *Berlin Airlift*. <https://www.thf-berlin.de/en/history-of-location/symbol-of-freedom/airlift>
- Trachtenberg, M. (1999). *A constructed peace: The making of the European settlement, 1945-1963*. Princeton University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctv10qqzmqh>
- Tunmer, W. H. (1964). *Over the hump*. Duell, Sloan and Pearce.
- U.S. Department of State. (1945a, November 30). Minutes of the thirteenth meeting of the Control Council, held at Berlin, November 30, 1945, at 2 p.m. In *Foreign Relations of the United States, Diplomatic Papers, 1945, European Advisory Commission, Austria, Germany* (Vol. III, Document 1202). <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1945v03/d1202>
- U.S. Department of State. (1945b, December 13). Note by the Air Directorate Secretariat to the Allied Secretariat: Organization of Berlin Air Safety Center. In *Foreign Relations of the United States, Diplomatic Papers, 1945, European Advisory Commission, Austria, Germany* (Vol. III, Document 1204). <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1945v03/d1204>
- U.S. Department of State. (1945c, December 31). Report of the Committee on Aviation of the Air Directorate: Flight rules for aircraft flying in air corridors in Germany and Berlin Control Zone. In *Foreign Relations of the United States, Diplomatic Papers, 1945, European Advisory Commission, Austria, Germany* (Vol. III, Document 1206). <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1945v03/d1206>
- U.S. Department of State. (1948a, December 29). The Acting Secretary of State to the Embassy in the United Kingdom. In *Foreign Relations of the United States, 1948, Germany and Austria* (Vol. II, Document 716). <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1948v02/d716>
- U.S. Department of State. (1948b, October 1). Report by the Policy Planning Staff: Berlin Airlift. In *Foreign Relations of the United States, 1948, Germany and Austria* (Vol. II, Document 671). <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1948v02/d671>
- U.S. Department of State. (1949, March 23). Paper prepared by the Acting Director of the Office of German and Austrian Affairs: U.S. policy respecting Germany. In *Foreign Relations of the United States, 1949, Council of Foreign Ministers; Germany and Austria* (Vol. III, Document 52). <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1949v03/d52>

- Wettig, G. (2008). *Stalin and the Cold War in Europe: The emergence and development of East–West conflict, 1939–1953*. Rowman & Littlefield.
- Yücel, G., & Doğan, F. (2022). Demokratik Alman Cumhuriyeti’nin ideolojik terkinde gençlik politikaları. *Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 23(2), 144–167. <https://doi.org/10.53443/anadoluibfd.1122653>

İNTERNET KAYNAKLARI

- URL-1: Stivers, William ve Carter, Donald A. The City Becomes a Symbol: The U.S. Army in the Occupation of Berlin, 1945–1949. Center of Military History, 2017. <https://www.govinfo.gov/app/details/GOVPUB-D114-PURL-gpo88399> (Erişim Tarihi: 09.08.2026).
- URL-2: Miller, Roger G. To Save a City: The Berlin Airlift, 1948–1949. Air Force History and Museums Program, 1998. <https://www.govinfo.gov/app/details/GOVPUB-D301-PURL-gpo111179> (Erişim Tarihi: 09.08.2026).
- URL-3: AlliiertenMuseum. “The Berlin Airlift 1948/49.” <https://www.alliiertenmuseum.de/en/thema/the-berlin-airlift-1948-49/> (Erişim Tarihi: 09.08.2026).
- URL-4: National Museum of the United States Air Force. “Berlin Airlift.” C-47s unloading at Tempelhof, U.S. Air Force photograph; public domain. <https://www.nationalmuseum.af.mil/Upcoming/Photos/igphoto/2000573160/> (Erişim Tarihi: 09.08.2026).
- URL-5: Imperial War Museums. “Berlin Airlift 1948–1949.” RAF official photograph, Object No. MH 30687, 1948; IWM Non-Commercial Licence. <https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205189201> (Erişim Tarihi: 09.08.2026).
- URL-6: U.S. Army Corps of Engineers. “C-54 Landing on Old Tempelhof Runway as Work Continues.” USACE Digital Library, Office of History, 1948. <https://usace.contentdm.oclc.org/digital/collection/p15141coll5/id/630/> (Erişim Tarihi: 09.08.2026).

"COPE-Dergi Editörleri İçin Davranış Kuralları ve En İyi Uygulama İlkeleri" beyanları:

Etik Kurul Belgesi:	Bu çalışma için etik kurul onayı gerekmemektedir.
Çıkar Çatışması Beyanı:	Bu makalenin araştırması, yazarlığı veya yayınlanmasıyla ilgili olarak yazar/ların potansiyel bir çıkar çatışması yoktur.
Finansal Destek:	Bu çalışmanın araştırma ve yazım aşamasında herhangi kişi/kurum veya kuruluşlar tarafından finansal destek alınmadığı bildirilmiştir.
Destek ve Teşekkür Beyanı:	
Çifte Kör Hakem Değerlendirmesi:	Dış-bağımsız
<i>The following statements are made in the framework of "COPE-Code of Conduct and Best Practices Guidelines for Journal Editors":</i>	
Ethics Committee Approval:	Ethics committee approval is not required for this article.
Declaration of Conflicting Interests:	No conflicts of interest were reported for this article.
Financial Support:	It has been reported that this study did not receive financial support from any person/institution or organization during the research and writing phase.
Statement of Support and Acknowledgment:	
Double-Blind Peer Review:	External-independent