

**T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ANABİLİM DALI**

**TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIK ŞİRKETLERİNİN
FAALİYETLERİ
(1923-1933)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sezer ÇITIR

2901180014

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Ökkeş Kürşad KARACAGİL

İstanbul 2021

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Türkiye’de Sivil Havacılık Şirketlerinin Faaliyetleri (1923-1933)” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğundan, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

.../.../2021

Sezer ÇİTİR

ÖZ
TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIK ŞİRKETLERİNİN
FAALİYETLERİ (1923-1933)
SEZER ÇİTİR

İnsanların uçuş arzusu çok uzun bir tarihsel geçmişe sahiptir. Nitekim bu amacı 20. yüzyılda uçakların keşfiyle daimi olarak gerçekleştirmişlerdir. Uçaklar gerek sivil gerekse askerî amaçlı olarak neredeyse eş zamanlı olarak kullanılmaya başlamıştır. İlk hava posta servisi 18 Şubat 1911’de Hindistan’ın Allâhâbâd kentinden yaklaşık 10 km uzaklıktaki Naini kentine başarılı bir şekilde yapılmıştır. İlk tarifeli uçuş ise 1 Ocak 1914 tarihinde ABD’nin Florida eyaletinin St. Petersburg kentinden Tampa Körfezine düzenlenmiştir.

Osmanlı Devleti’nde 9 Şubat 1914’de Osmaneli’nden (Lefke) Bilecik’e götürülen posta çantası ile ilk hava posta taşımacılığı başarılı bir şekilde tamamlanmıştır. Osmanlı Devleti’nden Avrupa ve Balkan devletlerine ilk posta servisi ise Mondros Mütarekesi imzalandıktan kısa bir süre sonra başlamıştır.

Cumhuriyet’in ilanından sonra yabancı bir şirketle ilk sözleşme 18 Eylül 1924 tarihinde Aero Espresso Italiana Şirketi ile imzalanmış bunu takip eden 17 Ağustos 1925 tarihinde Franco-Roumanie Şirketi ile İstanbul-Bükreş hava hattı için mukavele yapılmıştır. 15 Ağustos 1925 tarihinde de Junkers Şirketi ile ticari ve savaş uçağı imal etmek üzere müşterek bir şirket kurulmuştur. Şirket antlaşmanın yanında Junkers, Türk hükûmetine ortak bir havayolu şirketi kurmayı da teklif etmiştir. Hükûmet ise bu teklife olumlu bir cevap vermemiştir. Bir başka havayolu şirketi olan Deutsche Luft Hansa ile de 9 Ocak 1930 tarihinde anlaşma imzalanmış ve ilk uçuşlar Ekim 1930’da başlamıştır.

Bu çalışmamızda, Türkiye’deki 1923-1933 yılları arasında yerli ve yabancı girişimcilerin sivil havacılık faaliyetleri incelenmiştir. Bu doğrultuda tezimiz hazırlanırken arşiv belgelerinden, dergi ve gazetelerden, konuyla alakalı yerli ve yabancı eserlerden yararlanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Aero Espresso Italiana, Deutsche Luft Hansa, Franco-Roumanie, Junkers.

ABSTRACT
ACTIVITIES OF CIVIL AVIATION COMPANIES IN TURKEY
(1923-1933)
SEZER CITIR

People's desire to fly has a long historical background. As a matter of fact, they achieved this purpose permanently with the discovery of airplanes in the 20th century. Airplanes began to be used nearly simultaneously for both civil and military purposes. The first air postal service was successfully realized on February 18, 1911 to the city of Naini, which is about 10 km from the city of Allahabad in India. The first scheduled flight was realized on January 1, 1914 from in St. Petersburg to Tampa Bay both in Florida.

The first air postal transportation in the Ottoman Empire was carried out with a postbag taken from Osmaneli (Lefke) to Bilecik on February 9, 1914. The first postal service from the Ottoman Empire to the European and Balkan states started shortly after the Armistice of Mudros was signed.

The first agreement with a foreign company, following the proclamation of the Turkish Republic, was signed with the Aero Espresso Italiana on September 18, 1924. Another agreement was signed with company of the Franco-Roumaine for the Istanbul-Bucharest aerial line on August 17, 1925. An agreement was signed with the Junkers Company to establish a common company to manufacture commercial and warplanes on August 15, 1925. Besides the agreement, company of Junkers offered to the Turkish government to establish a common airline business. However, the government did not answer in the affirmative to this offer. An agreement was signed with company of Deutsche Lufthansa on January 9, 1930 and the first flights began in October 1930.

In the present study, the civil aviation activities of domestic and foreign entrepreneurs in Turkey between the years 1923-1933 were inspected. For this purpose, archival documents, magazines and newspapers and both local and foreign works were used while preparing our thesis.

Keywords: Aero Espresso Italiana, Deutsche Luft Hansa, Franco-Roumanie, Junkers.

İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	v
ABSTRACT.....	vi
ÖNSÖZ.....	viii
TABLOLAR LİSTESİ.....	ix
KISALTMALAR.....	x
METOT VE KAYNAKLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ.....	xi
GİRİŞ.....	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	6
DÜNYADA VE OSMANLI DEVLETİ'NDE ASKERÎ VE SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİ.....	6
1.1. Osmanlı'da Askerî Havacılığın Doğuşu.....	6
1.2. Mondros Mütarekesi Sonrası Askerî Havacılık Faaliyetleri.....	16
1.3. Dünyada İlk Yolcu ve Posta Taşımacılığı Faaliyetleri.....	19
1.4. Osmanlı Devleti'nde Sivil Havacılık Faaliyetleri.....	21
İKİNCİ BÖLÜM.....	23
TÜRKİYE'DEKİ SİVİL HAVACILIK ŞİRKETLERİNİN FAALİYETLERİ.....	23
2.1. Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne (CFRNA) (Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi).....	23
2.2. La Societâ Anonima Aero Espresso Italiana.....	40
2.3. Junkers Flugzeug und Motorenwerke Ag (JFM) (Junkers Uçak ve Motor Şirketi).....	57
2.4. Deutsche Luft Hansa (D.L.H.).....	75
2.5. Türkiye'de Şahsi Girişimlerin Sivil Havacılık Girişimleri.....	91
2.5.1 Yabancı Girişimcilerin Faaliyetleri.....	91
2.5.2 Yerli Girişimcilerin Faaliyetleri.....	92
SONUÇ.....	94
KAYNAKÇA.....	97

ÖN SÖZ

Bu çalışma, Türkiye’deki sivil havacılığın ortaya çıkışını ve bu süreçte ağırlıklı olarak yabancı şirketlerin ve şahsi girişimcilerin faaliyetlerini incelemeyi amaçlamaktadır. Bu doğrultuda giriş bölümünde havacılığın doğuşundan ele aldığımız dönemin başına kadarki havacılık faaliyetleri aktarılmaya çalışılmıştır.

Birinci bölümde, öncelikle Osmanlı Devleti’nde askerî havacılığın doğuşunu, Mondros Mütarekesi sonrası Türk havacılığının faaliyetlerini daha sonra Dünya’daki ilk yolcu ve posta taşımacılığı girişimlerini ve son olarak da Osmanlı Devleti’nde sivil havacılığın gelişimini ayrıntılı bir şekilde aktarmayı amaçladık.

İkinci bölümde, tezimizin ana konusu olan yabancı şirketlerin Türkiye’deki faaliyetleri ve buna ek olarak yerli ve yabancı şahsi girişimcilerin Türkiye’de sivil havacılık faaliyetleri ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Şirketlerin hükümet ile ilişkilerini, Askerî makamların yabancı şirketlere bakışlarını, Türkiye’nin sivil havacılığa bakış açısını incelemeye çalıştık.

Tez konusunun belirlenmesinden, tezin her safhasında zaman harcayan, yaptığı değerlendirmeler ve düzeltmeler ile tezin bu aşamaya gelmesinde büyük katkısı olan hocam ve danışmanım Doç. Dr. Ökkeş Kürşad Karacagil’e minnettar olduğumu belirtirim. Ayrıca tez aşamasında bana yardımcı olan arkadaşlarım Abdullah Çıkrık, Enes Çengel, Oğuzhan Konuk ve Canberk Şahin’e teşekkür ederim. Son olarak da maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen annem, babam ve ablama minnettar olduğumu ifade ederim.

TABLolar LİSTESİ

Tablo 2.1.: Aero Espresso Italiana Şirketi 1927 Yılı Sefer Tablosu

Tablo 2.2.: Aero Espresso Italiana Şirketi 1928 Yılı Sefer Tablosu

Tablo 2.3.: Aero Espresso Italiana Şirketi 1932 Yılı Sefer Tablosu

Tablo 4.1.: Deutsche Luft Hansa Ekim 1930 İstanbul – Viyana Arasındaki Sefer Tablosu

Tablo 4.2.: Deutsche Luft Hansa Nisan 1931 Breslau – İstanbul Arasındaki Sefer Tablosu

Tablo 4.3.: Deutsche Luft Hansa 1 Eylül- 15 Ekim 1931 Tarihleri Arasındaki Breslau – İstanbul Sefer Tablosu

Tablo 4.4.: Deutsche Luft Hansa 16 Ekim- 31 Ekim Tarihleri Arasındaki Sefer Tablosu

KISALTMALAR

AEG:	Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft AG
BCA:	Başkanlık Cumhuriyet Arşivi
BOA:	Başkanlık Osmanlı Arşivi
CIDNA:	Compagnie Internationale de Navigation Aérienne
CFRNA:	Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne
CIT:	Compagnia Italiana Turismo
DELAG:	Deutsche Luftschiffahrts AG
DH.EUM.AYŞ:	Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Asayiş Kalemi
DH.EUM.SSM:	Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Seyrüsefer Kalemi
DH.İ.UM:	Dahiliye Nezareti İdare-i Umumiyye
DH.KMS:	Dahiliye Nezareti Kalem-i Mahsus
D.L.H.:	Deutsche Luft Hansa
HR.İM.:	Hariciye Nezareti İstanbul Murahhaslığı
HR.SYS.:	Hariciye Nezareti Siyasi
LZ:	Luftschiffbau Zeppelin
MV:	Meclis-i Vükela Mazbataları
R.E.P:	Rober-Esnolt-Pleteri
SAM:	Società Aerea Mediterranea
SCELA:	Societe Centrale pour l'Exploitation des Lignes Aeriennes
SL:	Schütte-Lanz
TBMM:	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TDA:	Türk Diplomatik Arşivi
TOMTAŞ:	Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi
TSK:	Türk Silahlı Kuvvetleri

METOT VE KAYNAKLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Metot olarak, Türkiye’deki sivil havacılığın doğuşunu ve yabancı şirketlerin bu süreçte nasıl faaliyet gösterdiğini ayrıntılı bir şekilde anlatmaya çalıştık. Bunlara ek olarak yerli yabancı işadamlarının Türk hükûmetine sivil havayolu şirketi kurmak girişimlerini aktarmayı amaçladık. Bu konuyu ele alırken, arşiv kaynaklarından, gazete ve dergilerden, araştırma eserlerden faydalanarak yabancı şirketleri tek tek analiz ederek tezimizi ele almaya özen gösterdik. Şirketlerin hükûmet ile ilişkilerini, Askerî makamların yabancı şirketlere bakışlarını, Türkiye’nin sivil havacılık alanındaki konumunu inceleyerek değerlendirme yapmaya çalıştık.

Anadolu coğrafyasında sivil havacılığın tarihi Osmanlı Devleti’ne dayanmaktadır. Havadan posta, eşya ve yolcu taşıma girişimleri Birinci Dünya Savaşı sonrasında başlamıştır. Bu doğrultuda Osmanlı Devleti, işgal altında bu faaliyetlerle tanışmıştır. Yabancı şirketlerle imzalanan mukavelenameler Anadolu’da başlayan Milli Mücadele’nin etkisiyle geçerli olmamıştır. Bu yüzden yabancı şirketler öncelikle Ankara’daki TBMM hükûmeti ile irtibata geçmeye çalışmış ve mukavele imzalama girişimlerinde bulunmuştur. Bu doğrultuda bizde öncelikle Mustafa Kemal Paşa başta olmak üzere Ankara’nın önde gelen askerî liderleriyle yabancı şirket temsilcilerinin temaslarını ayrıntılı bir şekilde aktardık.

Ele aldığımız dönem 1923-1933 yıllar arasını kapsamaktadır. Bu dönem yeni devletin doğuş ve gelişme yıllarını kapsamakla birlikte sivil havacılık alanında önemli atılımların yaşandığı yıllar olmuştur. Bizi böyle bir çalışmaya teşvik eden şimdiye kadar bu dönemdeki sivil havacılığı kapsayan bir tez hazırlanmamış olmasıdır. Ancak bazı çalışmalarda bu dönemde kurulan sivil havacılık şirketleri hakkında genel bilgi veren bazı çalışmalar bulunmaktadır. Bunlardan birisi Dokuz Eylül Üniversitesi’nde Efdal As tarafından “Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)” başlığıyla hazırlanan doktora tezidir. Burada “Cumhuriyet’in İlk Yıllarındaki Yabancı Girişimciler” başlığı altında Junkers, Luft Hansa, Aero Espresso Italiana şirketlerine küçük bir bölüm ayrılmıştır. Bizim çalışmamızda bu şirketlerin hükûmet ile temasları, ülke içinde kurmak istediği hatların planları, uçuş tabloları gibi konularda ayrıntılı bir

şekilde anlatılmıştır. Konumuzu dolaylıda olsa ele alan bir başka çalışma da “Türkiye’nin Sivil Havayolu Taşımacılığında Gelişimi ve Havayolu Devlet İşletmeleri İdaresi (1933-1956) Dönemi” başlığını taşıyan doktora tezi Abdullah Nergiz’e aittir. Bu çalışmada Franco-Roumaine Şirketi, Aero Espresso Italiana, Junkers, Luft Hansa şirketlerinin Türkiye’deki faaliyetleri hakkında kısa bilgilendirme yapılmıştır. Bir başka çalışma da N. Tuba Yusufoğlu tarafından “Türkiye’de Havacılık ve Uçak Sanayii Yapıları” başlığını taşıyan doktora tezidir. Bu tezde Türkiye’de faaliyet gösteren yabancı şirketlerin kullandığı havaalanları mimari yapıları açısından ele alınmıştır. Çalışmada Aero Espresso Italiana Şirketi’nin Büyükdere’deki, Franco-Roumaine Şirketi’nin Yeşilköy’deki, Luft Hansa Şirketi’nin Samandıra’daki havaalanı hakkında bilgi verilmiştir.

Konumuzu ele alırken ağırlıklı olarak Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı, Cumhuriyet ve Türk Diplomatik Arşivlerinden istifade edilmiştir. Başkanlık Osmanlı Arşivi’nde Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Asayiş Kalemi, Dahiliye Nezareti İdare-i Umumiyye, Hariciye Nezareti İstanbul Murahhaslığı, Hariciye Nezareti Siyasi, Meclis-i Vükela Mazbataları gibi fonlardan yararlanılmıştır. Cumhuriyet Arşivi’nde ise Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928), Nafia Vekâleti evrakından istifade edilmiştir. Bunlara ek olarak yakın bir tarihte yasakları kalkmış Türk Diplomatik Arşivi Ülkeler fonundan da faydalanılmıştır. Şirketlerle devlet kurumlarının tüm yazışmaları bu arşiv kaynaklarına dayandırılmıştır. Arşiv kaynakları tüm girişimleri ve faaliyetleri ayrıntılı bir şekilde ele almamıza olanak sağlamıştır. Bu arşivlerin yanı sıra yerli ve yabancı gazete ve dergilerden de ayrıntılı bir şekilde dönemin önemli gelişmeleri takip edilmiş ve paylaşılmıştır.

Havacılık tarihini ele alırken Yavuz Kansu’nun “Eski Çağlardan I. Dünya Savaşına Kadar Havacılık Tarihinde Türkler” isimli eseri bize önemli katılar sunmuştur. Gökhan Sarıgöl’ün “Türkiye’de Ticari Havacılık Tarihi (1900/1967)” adlı eserinden Türkiye’deki sivil havacılık faaliyetleri hakkında çalışmamıza yardımcı olmuştur. Bunlara ek olarak Türk havacılık tarihini ele alırken 13-14 Aralık 2021 tarihinde gerçekleştirilen Havacılık Tarihi Sempozyumu’ndaki bildirilerden faydalanılmıştır Ayrıca yabancı araştırma eserlerden de yararlanılmıştır. Norman Macmillan’ın “The Air-Tourist’s Guide To Europe” adlı eserinden ele aldığımız dönemin havayolu şirketleri hakkında bilgi elde edilmiştir. Bill Gunston’nın

“Chronicle of Aviation” adlı eserinden dünya havacılık tarihi hakkında yararlanılmıştır.



GİRİŞ

İnsanoğlunun uçma arzusu çok uzun bir maziye sahiptir. XV. yüzyılda insanoğlu uçmanın ancak kuşları taklit etmekle mümkün olacağı kanısındaydı. Bu yüzyılda İtalyan sanatçı ve bilim insanı Leonardo da Vinci, kaleme aldığı çizimlerinde temel fizik kuralları ve bu kurallara dayalı ilk uçan makineleri gerçekçi bir biçimde ortaya atmıştır.¹ XVII. yüzyılda Hezârfen Ahmed Çelebi, kendi yaptığı kanatlarla Galata Kulesi'nden atlamış ve Lodos yardımıyla yaklaşık 3.200 metrelik bir mesafeyi uçarak Üsküdar-Doğancılar Meydanı'na inmiştir.²

XVII. yüzyılın ortasında gerçekleşen bir girişim de Lagâri Hasan Çelebi barutun itme gücüyle desteklenen kendi imalatı roket-fişegini ateşleyerek Sarayburnu'ndan havalanarak Sinan Paşa Kasrı önlerine inmiştir.³ XVIII. yüzyılda Avrupa'da balonculuk alanında önemli gelişmeler yaşanmıştır. 26 Ağustos 1783 tarihinde Jasques Charles ve Robert kardeşler tarafından inşa edilen ilk insansız hidrojen balonu *Le Globe* Paris'te başarıyla havalanmıştır. Balon, Gonesse köylülerini korkutmuş ve köylülerin saldırısına maruz kalmıştır.⁴ Montgolfier Kardeşler, 5 Haziran 1783 tarihinde Fransa'nın Annonay şehrinde, ilk defa halkın önünde uçuşlarını gerçekleştirmişlerdir. Balonla ilk serbest hava seyahati ise 21 Kasım 1783 tarihinde Jean-François Pilatre de Rozier ve Marquis D'arlandes tarafından Montgolfier sıcak hava balonuyla gerçekleştirilmiştir. Bu uçuş yaklaşık 20-25 dakika sürmüştür.⁵

Balon, askerî amaçlı olarak da ilk defa Fransa topraklarında kullanılmıştır. Nitekim 1794 yılında Fransız komutan Jurdan tarafından bir balon bölüğü

¹Tom D. Crouch, *Wings: A History of Aviation from Kites to the Space Age*, New York, W. W. Norton & Company, 2003, s. 27.

²Stuart Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, İstanbul, Havaş Yayınları, 2002, s. 44.

³Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü (1911-1950)*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017, s. 11.

⁴Florian Ion Petrescu-Relly Victoria Petrescu, *The Aviation History*, Norderstedt, Books on Demand GmbH, 2012, s. 7.

⁵Tim Brady, *The American Aviation Experience: A History*, Carbondale, Southern Illinois University Press, 2000, s. 310.; Charles Coulston Gillispie, *The Montgolfier Brothers and the Invention of Aviation 1783-1784*, New Jersey, Princeton University Press, 1983, s. 56.

oluşturulmuştur. Bu bölüm, ilk defa 26 Haziran 1794 tarihinde Birinci Fransız Cumhuriyeti ile Habsburg Monarşisi ve müttefikleri arasında gerçekleştirilen Fleurus Muharebesi'nde kullanılmıştır. Fransızlar balonu, düşmanı gözetlemek için kullanmıştır.⁶

XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Avrupa'nın tamamında balon uçuşları başlamıştır. Avrupa devletleri ile birlikte Osmanlı Devleti'nde de balon uçuşları gerçekleştirilmiştir. 1785 yılında Sultan I. Abdülhamid'in de katılımıyla İstanbul'da ilk defa balon uçuşu gerçekleştirilmiştir. Bu uçuşa dair Osmanlı kaynaklarında bir bilgi yer almamasına rağmen 16 Mayıs 1785 tarihli *The Times* gazetesinde bu uçuşun başarılı bir şekilde gerçekleştiğine dair haber yer almıştır.⁷ Osmanlı sınırları dâhilinde ilk balon uçuşu Mısır'da gerçekleşmiştir. Bu uçuş Napolyon Bonapart'ın Mısır'ı işgali sırasında Fransız baloncu Nicolas-Jasques Conte tarafından 30 Kasım 1798 tarihinde Kahire'nin Özbekiye Mahallesinde gerçekleşmiştir.⁸

Balonla uçan ilk Türk devlet adamı, Lehistan Elçisi İbrahim Paşa olarak bilinmektedir. 1789 yılında Varşova'da Fransız baloncu Blanchard ile havalanan İbrahim Paşa bir süre uçtukten sonra başarılı bir şekilde yere iniş yapmıştır.⁹ XIX. Yüzyıla ait tespit edilen ilk deneme III. Selim döneminde yapılmıştır. Bu uçuşun tarihi tam olarak tespit edilememiş ancak Câbî Tarihi'nde bazı bilgilere yer verilmiştir. Aynı dönemdeki diğer uçuşlar gibi gösteri amaçlı değil Osmanlı Devleti'nde askerî amaçlı ilk teşebbüs olarak kabul edilmiştir. Selim Ağa adındaki mühendis kendi gayretiyle yapmış olduğu sıcak hava ile doldurulmuş ve insansız olarak uçurulan balon ile 1801 yılında birçok deneme yapmıştır. Anlaşıldığı üzere Selim Ağa, bu balonu kuşatma altındaki bir kaleden dışarıya haber ulaştırmak için kullanmayı planlamıştır. Câbî Tarihi'nde Selim Ağa'nın bu balonunun padişah tarafından kabul gördüğü ve deneme yapmak üzere izin verildiği anlaşılmaktadır. Selim Ağa üçüncü denemesinde başarılı olmuş ve III. Selim tarafından ödüllendirilmiş ve Mühendishâne'de görevlendirilmiştir.¹⁰ 1825 yılında İzmir'de Selim Oğat adında bir Türk, Montgolfier tipi bir balonla tek başına havalanmıştır.¹¹ 1893 yılında Süleyman Pertev tarafından

⁶Ö. Kürşad Karacagil, "Süreyya İlmen'in Hayatı, Faaliyetleri ve Eserleri", *Yayınlanmamış Doktora Tezi*, T.C. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, 2011, s. 13.

⁷Ekmeleddin İhsanoğlu, "Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış", *İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi*, No: 6, 1995, s. 499.

⁸İhsanoğlu, "Osmanlı Havacılığına...", s. 501.

⁹Yavuz Kansu v.d., *Eski Çağlardan I. Dünya Savaşına Kadar Havacılık Tarihinde Türkler I*, Ankara, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 1971, s. 61.

¹⁰İhsanoğlu, "Osmanlı Havacılığına...", s. 502-503.

¹¹Kline, *Türk Havacılık...*, s. 47.

“Balon Yahud Mütessaid ül-Heva” adlı eser İstanbul’da kaleme alınmıştır. Bu eser, bir Türk tarafından yazılmış en eski havacılık kaynağı olarak kabul edilmiştir.¹² Balonla havalanan ilk Türk subayı ise Topçu zabiti Mehmet Rüştü Bey’dir. Rüştü Bey, Almanya’nın Potzburg Garnizonu’ndan havalanmıştır.¹³ Osmanlı Devleti ilk kez askerî amaçlı balonu 6 Kasım 1912 tarihinde gözetleme maksadıyla Edirne’nin savunmasında kullanmıştır. Balona *Edirne* adı verilmiştir. Bu balon Alman Parseval Luftfahrt Flugzeug Gesellschaft firmasından satın alınmıştır.¹⁴

Sanayi Devrimi ile birlikte insanoğlu önceleri hayal ettiği ancak bir şekilde başaramadığı pek çok fikri hayata geçirmeye başlamıştır. Bunlardan biri de kanatlı uçaklar yapmaktır. Uçaklar için ilk adımı atanlardan biri Sir George Cayley’dir. Cayley, İngiltere’nin ayrıcalıklı bir ailesine mensuptur. Cayley’in havacılıkla alakalı görüşleri 1809-1810 yılları arasında *A Journal of Natural Philosophy, Chemistry and the Arts* adlı dergide üç ayrı sayıda yayınlanmıştır. “On Aerial Navigation” başlığını taşıyan bu makaleler gelecekteki havacılık araştırmaları için temel kaynak olmuştur.¹⁵

XIX. yüzyılın başlarında birçok Avrupa devleti balonculuk konusunda ciddi ilerlemeler kaydetmiş ve kendi kendilerine yeter duruma gelmişti. Balonlar günlerce havada kalabiliyor ve ciddi hızlara ulaşabiliyordu. Balonla uçmanın olumlu taraflarının yanında masraflı ve zahmetli olması insanoğlunu daha pratik bir uçuş aracının keşfine itmiştir. Bu aracın keşfi ABD’li Wright kardeşler tarafından gerçekleştirilmiştir. Wright kardeşler, 1900 yılında çalışmalarına başlamış, uçan bir makine yapımında başarıya ulaşmak için çözülmesi gereken sorunları şöyle sıralamıştır: Destekleyici kanatların yapımı ile ilgili sorun, makinenin havada yönlendirilmesi için gerekli olan gücün üretimi ve kullanılması sorunu ile uçuşun ardından aracın kontrolü ve dengenin sağlanması sorunu.¹⁶

ABD’nin Kuzey Carolina eyaletinin Kitty Hawk kasabasında kurdukları kampta teknik konular üzerinde çalışmalara başlamışlardır. İlk yaptıkları planörün uçuş denemelerini de bu kasabada gerçekleştirmişlerdir.¹⁷ 17 Aralık 1903 tarihinde Wilbur ve Orville kardeşlere ek olarak beş kişi uçuş alanında hazır bulunmuştur. Aslında bölgede yaşayan herkes çağırılmıştır ancak havanın soğuk olması, başarısızlık

¹²Kline, *Türk Havacılık...*, s. 48.

¹³Karacagil, *Süreyya İlmen’in...*, s. 15.

¹⁴İhsanoğlu, “*Osmanlı Havacılığına...*”, s. 521.

¹⁵Crouch, *Wings: A History of Aviation...*, s. 33.

¹⁶E. Charles Vivian, *A History of Aeronautics*, London, W. Collins Sons & Co. Ltd., 1921, s. 148.

¹⁷Vivian, *A History of...*, s. 152.

ihtimalini göze alan halktan pek katılım olmamıştır. Bu beş insan dünya tarihinde çok önemli bir yeri olan motorlu bir uçağın ilk uçuşunu şahit olmuştur. Toplamda dört uçuş yapılmıştır. Birinci uçuşu Orville gerçekleştirmiştir. Uçuş sadece 12 saniye sürmüş ve 37 metre yol alınmıştır. Dünya tarihinde kendi gücünü oluşturan bir uçağın insanı havalandırdığı ilk başarılı denemesidir. Uçuş gerçekleşirken rüzgâr 43 km hızla esmekteydi. Aynı gün 3 uçuş daha gerçekleştirilmiştir. Bu denemelerden sonuncusu ve en uzun 59 saniye sürmüş 260 metre yol alınmıştır.¹⁸ Bu uçuşlar havacılık tarihinde milat kabul edilmiştir.

Hem Amerika’da hem de Avrupa’da çok sayıda uçuş denemeleri mevcuttur. Fransa’da Wright kardeşlere eş zamanlı olarak ciddi gelişmeler de yaşanmıştır. Fransız ordu subayı Yüzbaşı Ferber, planörlerle ciddi denemelerde bulunmuştur. Ayrıca Ferber, Fransız Savaş Bakanlığından aldığı izinle ABD’ye gidecek ve Wright kardeşlerle uçuşlar hakkında bilgi alışverişinde bulunmuştur.¹⁹

Kasım 1906’da Gabriel ve Charles Voisin kardeşler Fransa’nın Paris şehrinde dünyanın ilk uçak üreten bir fabrikasını kurmuştur. Fabrika hem kendi tasarımlarını hem de dışarıdan gelecek tasarımları üretmeyi hedeflemiştir. İlk etapta fabrikada sadece 2 kişi çalışmıştır.²⁰ 10 Kasım 1907 tarihinde Henri Farman, Paris’te Avrupa’nın ilk 1 dakikadan uzun süren başarılı uçuşunu gerçekleştirmiştir.²¹ Daha sonrada 13 Ocak 1908 tarihinde Fransa’nın Issy-Les-Moulineaux kentinde Avrupa’nın ilk dairesel uçuşunu da başarıyla gerçekleştirmiştir.²² Wright Kardeşler, 8 Ağustos 1908 tarihinde ise Avrupa’da başarılı bir şekilde uçmuştur. Bu uçuşlar Fransız halkı tarafından heyecanla takip edilmiştir. 17 Eylül 1908 tarihinde Orville Wright, Teğmen Selfridge ile havalanmış uçuş esnasında motorda yaşanan sorun yüzünden uçak çakılmıştır. Orville ağır yaralanmış Selfridge ise hayatını kaybetmiştir. Bu ölüm havacılık tarihinde yaşanan ilk can kaybı olarak kayıtlara geçmiştir.²³ 12 Nisan 1911 tarihinde Bleriot Uçuş Okulunda eğitmen olan Pilot Pierre Prier, Paris ve Londra arasında ilk aktarmasız uçuşu gerçekleştirmiştir.²⁴

¹⁸Vivian, *A History of...*, s. 170-171.

¹⁹Vivian, *A History of...*, s. 177.

²⁰Bill Gunston, *Chronicle of Aviation*, London, JL International Publishing, 1992, s. 50.

²¹Gunston, *Chronicle of...*, s. 52.

²²Gunston, *Chronicle of...*, s. 60.

²³“Fatal Fall of Wright Airship”, *New York Times*, 18 Eylül 1908, s. 1.

²⁴Vivian, *A History of...*, s. 230.

1900'lerin başında zeplinler, Almanya'nın iki önemli şirketi Luftschiffbau Zeppelin ve Luftschiffbau Schütte-Lanz tarafından üretilmeye başlanmıştır. Bu şirketlerden Luftschiffbau Zeppelin, tam donanımlı ilk zeplini üretmiştir. Üretilen her zepline üretici şirketin adının baş harfleri verilmiştir. Luftschiffbau Zeppelin için LZ, Schütte-Lanz şirketinin ürettiği zeplinelere SL adı verilmiştir. Peşine ise kaçınıcı üretimse o sayı verilmiştir. LZ 1 ilk kez 2 Temmuz 1900'de havalanmış ve 18 dakika uçmuştur.²⁵ Ferdinand von Zeppelin, Kasım 1909'da Deutsche Luftschiffahrts AG (DELAG) adındaki ilk ticari zeplin ile taşımacılık yapan havayolu şirketini kurmuştur. Zeplinler Birinci Dünya Savaşı'nda taktik saldırı maksadıyla da kullanılmıştır. Alman ordusuna ait 7 zeplin silahlandırılmış ve Fransız askerî hedeflerine saldırmıştır. Savaş sonrası sivil alanda kullanılmaya başlanmıştır. 1914 yılına kadar 1.600'den fazla uçuş yapmış ve 10 binlerce yolcuyu yıllarca başarılı bir şekilde taşıyan zeplinler hemen hemen tüm kıtalarda yıllarca faaliyet göstermiştir.²⁶

LZ 129 Hindenburg zeplini Luftschiffbau Zeppelin Şirketi tarafından 1936 yılına kadar yapılmış en büyük zeplin olma özelliğini taşımıştır. Hindenburg, 1937 yılında ABD ile Avrupa arasında seyahat yapmaya başlamıştır. 3 Mayıs 1937 tarihinde Almanya'nın Frankfurt şehrinden havalanan Hindenburg, 6 Mayıs günü ABD'nin New Jersey eyaletindeki hava üssüne inerken düşmüştür. Bu faciada 13 yolcu, 23 mürettebat hayatını kaybetmiştir. Bu facia sonucunda zeplinler dünya çapında güven sorunu yaşamış ve zamanla pek rağbet edilmez bir hale gelmiştir.²⁷

²⁵Charles Stephenson, *Zeppelins: German Airships 1900-40*, Oxford, Osprey Publishing, 2004, s. 3-4.

²⁶Stephenson, *Zeppelins...*, s. 9.

²⁷Stephenson, *Zeppelins...*, s. 36.

BİRİNCİ BÖLÜM

DÜNYADA VE OSMANLI DEVLETİ'NDE ASKERİ VE SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİ

1.1. Osmanlı Devleti'nde Askerî Havacılığın Doğuşu

XX. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı Devleti hem içeride hem dışarıda ciddi sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. 23 Temmuz 1908 tarihinde II. Meşrutiyetin ilânıyla ordu içerisinde reform hareketi hız kazanmıştır. Bu süreçte Mahmud Şevket Paşa'nın Harbiye Nezareti'nin başına geçmesi Avrupa'da havacılık alanında yaşanan gelişmeleri daha yakından takip edilmesine neden olmuştur. Paşa'nın etkisi hemen kendini göstermiş ilk olarak 29 Mayıs 1909 tarihinde Barbout adında bir Fransız İstanbul'a gelerek balonuyla üç gösteri uçuşu gerçekleştirmiştir.²⁸

Mahmud Şevket Paşa nazır olmadan önce silah satın alma komisyonlarında bulunmuştur. Bu görevi icra ederken uzun yıllar Almanya'da kalmış ve bu yıllarda Avrupa devletlerinin askerî alandaki teknolojilerini yakından inceleme fırsatı bulmuştur.²⁹ Paşa, havacılık alanında ilk olarak Avrupa'da havacılık çalışmalarında öncülük eden Almanya ve Fransa'daki havacılık faaliyetlerine ilişkin, Paris askerî ataşesi Ali Fethi Bey ile Berlin askerî ataşesi Enver Bey'den bilgi talep etmiştir. Kurmay Binbaşı Enver Bey 26 Eylül 1909 tarihinde hazırladığı raporda balon ve balon topları hakkında önemli bilgiler vermiştir.³⁰

Kasım 1909'da Baron de Caters, Voisin marka uçağıyla İstanbul'a gelmiştir. Caters, ilk uçuş denemesinden önce Mahmud Şevket Paşa'yı da ziyaret etmiştir. Paşa, Caters'e çok yakın davranmış ve gerçekleştirilecek uçuşları takip etmek üzere bir komisyon kurulması emrini vermiştir. Catters'in 2 ve 5 Aralık tarihlerinde

²⁸Kansu, *Eski Çağlardan...*, s. 112.

²⁹Zekeriya Türkmen, "Mahmud Şevket Paşa", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. XXVII, Ankara, 2003, s. 385.

³⁰Ö. Kürşad Karacagil, "Osmanlı Havacılık Teşkilatının Kuruluşuna Dair Nizamnameler", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, No: 27, İstanbul, 2012, s. 45.

gerçekleştirdiği uçuşlar birçok nedenden dolayı başarısızlıkla sonuçlanmıştır.³¹ Aralık ayında İstanbul'a başka bir ünlü pilot Louis Bleriot da gelmiştir. 10 Aralık 1909 tarihli gazetelerde Bleriot'un uçuşları için resimli ilanlar yayınlanmış, 11 Aralık günü Taksim'de Talimhane'de 10.000 kişi uçuşu izlemek için toplanmıştır. Öğleden önce uçak havalanmış 40 metre yükselmişse de Bleriot, şiddetli rüzgâr yüzünden uçağın kontrolünü kaybederek düşmüştür.³²

Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliği, Bleriot'un uçuşunu incelemek için dört subay görevlendirmiştir. Bu subaylar uçuşu izledikten sonra bir rapor hazırlamıştır. Raporda, yakında uçaklarla insanların güvenle uçabileceklerinden dahası savaşlarda da ciddi görevler yapacaklarından bahsedilmiştir. Bunlara ek olarak uçakların ordunun da yararlanması için halkın yardımının önemine vurgu yapılmıştır. Rapor “*tayyare*” adının ilk defa geçtiği resmi belge olarak önemlidir.³³

1910 yılında Osmanlı Devleti, Avrupa'daki havacılık alanındaki gelişmeleri yakından takip etmeye devam etmiştir. Avrupa'dan gelen raporları inceleyen Mahmud Şevket Paşa, Kıt'at-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliği Talimatnamesini hükümetin ve padişahın onayını aldıktan sonra 17 Şubat 1910'da yürürlüğe koydurmuştur. Böylece havacılık alanında yapılan çalışmalar bir düzen içerisinde gelişme gösterecektir. Bu şubeye bağlı birimlerce Fransa ve Almanya'ya balonculuk ve havacılık tecrübelerinde bulunmak amacıyla Miralay Nuri ve Kaymakam Galip Beyler görevlendirilmiştir.³⁴ Harbiye Nezareti, eylül ayında Fransa'nın Picardie bölgesinde gerçekleştirilen askerî tatbikata heyet yollamıştır. Heyette III. Ordu Kurmay Başkanı Ali Rıza Paşa, Paris askerî ataşesi Ali Fethi, Binbaşı Selahaddin ve Yüzbaşı Mustafa Kemal Beyler hazır bulunmuştur. Heyet, gerçekleştirilen havacılık faaliyetleri hakkında rapor hazırlamıştır.³⁵

5 Şubat 1911 tarihinde Harbiye Nezareti, Almanya ve Fransa askerî ataşelerinden hangi şartlar altında Avrupa'ya öğrenci gönderileceğini sormuştur. Bu tarihlerde Fransa hükümeti, askerî havacılığın yeni olduğunu bildirmiş ancak sivil hava okullarına öğrenci gönderilebileceği tavsiyesinde bulunmuştur. Fransa'daki sivil

³¹Karcagil, “*Osmanlı Havacılık...*”, s. 45-46.

³²Kansu, *Eski Çağlardan...*, s. 116.; Gunston, *Chronicle of...*, s. 75.

³³Süleyman Beyoğlu, “Türk Havacılığının Doğuş Yılları”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012*, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2015, s. 4.

³⁴Zekeriya Türkmen, “Türkiye’de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012*, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2015, s. 41.

³⁵Karcagil, *Süreyya İlmen’in...*, s. 19.

hava okulu, 800 Frank ücret, 150 Frank sigorta ücreti talep etmiştir. Ayrıca yaşanacak kırıma karşılık uçakların tazminini şart koştur. Almanya'daki hava okulu, her subay için 2500 Mark talep etmiştir. Yaşanacak kırıma karşı onlarda Fransızlar gibi kırım zararı talep etmiştir. Okullar ortalama 2-3 ay sürmektedir. Bu zaman zarfında hem motor hem uçuş eğitimi birlikte verilmektedir.³⁶

Mayıs 1911'de Harbiye Nezareti, Fransa ve Almanya'ya birer pilot göndermek amacıyla 1., 2. ve 3. ordulardan teğmen ve yüzbaşı rütbelerinde, dil bilen ve makineden anlayan yetenekli subayların bildirilmesi istenmiştir. 17 Mayıs 1911'de Mülâzım-ı sani Mehmet Cemal, Necmettin; Mülâzım-ı evvel Yusuf Kenan, Kazım, Ahmet Hilmi ve Yüzbaşı Fesâ, Mehmet Macit pilot adaylığı için başvuruda bulunmuştur.

1 Haziran 1911 tarihinde Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa balon ve tayyare satın almak, pilot yetiştirmek ve hava tesisleri inşası işleri ile uğraşmak üzere Kurmay Yarbey Süreyya (İlmen) Bey'i görevlendirmiştir. Yarbey Süreyya Bey görevi kabul etmiş ve bu işlerin Kıtaat-ı Fenniye ve Mevâki-i Müstahkeme Müfettişliğine bağlı olarak yapılmasını teklif etmiştir. Teklifi kabul edilmiş ve müfettişliğin II. Şubesinde bir Tayyare Komisyonu kurulmuştur. Komisyon, Yarbey Süreyya, Binbaşı Refik, Binbaşı Mehmet Ali ve Binbaşı Ahmet Zeki Beylerden oluşmuştur. Bu komisyon Türk havacılığının ilk resmi kuruluşu olarak tarihe geçmiştir.³⁷ Yapılan sınav sonucunda Yüzbaşı Fesâ birinci, Mülâzım-ı evvel Yusuf Kenan ikinci olarak pilot eğitimine hak kazanmıştır. Yapılan değerlendirmeler sonucunda iki pilotunda Fransa'daki Bleriot okuluna yollanmasına karar verilmiştir.³⁸

Yüzyılın başlarında İtalya, Avrupa'da sömürge yarışında geri kalmamak için gözünü Osmanlı topraklarına dikmiştir. İtalya kendine en yakın ve Osmanlı Devleti'nin de savunması zor olan Trablus topraklarını işgal etmek için 29 Eylül 1911 tarihinde savaş ilan etmiştir. Bu dönemde Türk havacılığına bakacak olursak, iki subay Paris'te eğitimine devam etmekte ve satın alınmış tayyare mevcut değildir. Ancak Mahmud Şevket Paşa bu soruna çözüm bulmak adına Süreyya Bey'e Avrupa'dan balon satın alınmasını emrini vermiştir. Bu sırada İtalya 28 tayyare ve 2 kabili sevk balonuna sahiptir.³⁹ Trablusgarp Savaşı havacılık tarihi açısından birçok ilklere sahiptir. 22 Ekim günü savaş alanlarında ilk kez uçak kullanılmıştır. İtalyan savaş

³⁶Kansu, *Eski Çağlardan...*, s. 117.

³⁷Beyoğlu, "Türk Havacılığının...", s. 4-5.

³⁸Süreyya İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, İstanbul, Hilmi Kitabevi, 1947, s. 19.

³⁹Kansu, *Eski Çağlardan...*, s. 121.

pilotu Yüzbaşı Piazza, Bleriot XI tipi uçağıyla Türk cephesi üzerinde keşif uçuşu gerçekleştirmiştir. Piazza, bu uçuşu üstlerinden emir almadan gerçekleştirmiştir. 26 Ekim 1911’de Türk birlikleri Yüzbaşı Moizo’nun Nieuport marka uçağına uçaksavar ateşiyle karşılık vererek bir ilke imza atmıştır. Bu ateş sonucunda uçağı 3 mermi isabet etmiştir. Bu olay sonrasında İtalyan havacıları karadan gelecek saldırılara karşı daha yüksek irtifadan uçmaya karar vermiştir.⁴⁰

28 Ekim günü Yüzbaşı Piazza, ilk defa havadan ilk topçu atışını Türk birlikleri üzerinde denemiş ancak isabetli bir atış gerçekleştirememiştir. İlk hava bombardımanı 1 Kasım 1911 tarihinde Teğmen Gavotti tarafından gerçekleştirilmiştir.⁴¹ 15 Aralık günü Türk birlikleri ilk defa Teğmen Roberti’nin kontrollündeki uçağı karşı topçu atışı yapmıştır. İtalyanlar bu savaşta ilk defa havadan beyanname atarak psikolojik hava muharebesini denemişlerdir. Ocak ayı içerisinde İtalyan Devleti, savaşta uçak sayısını artırmaya karar vererek cepheye 32 uçak daha gönderdi.⁴²

31 Ocak 1912’de İtalyan Yüzbaşı Carlo Montu havada yaralanan ilk savaş pilotu olarak tarihe geçmiştir. Mart 1912 tarihinde İtalyan pilotlar ilk defa havadan keşif fotoğrafı çekmiştir. Mayıs ayı içerisinde ilk gece uçuşu yapılmış ve 11 Haziran’da ilk gece bombardımanı gerçekleştirilmiştir.⁴³ 25 Ağustos tarihinde Pilot Manzini denize düşerek hayatını kaybetmiş ve hava savaşlarında ilk can kaybı olarak tarihe geçmiştir. 10 Eylül 1912 tarihinde Türk tarafının açtığı ateş sonucunda iniş yapmak zorunda kalan İtalyan Pilot Moizo tarihe ilk defa esir düşen pilot olarak geçmiştir. Moizo’nun uçağı da Türk askeri tarafından el konulmuştur.⁴⁴

Kıt’aat-ı Fenniye ve Mevak-i Müstahkeme Müfettişliği, savaş meydanlarında havacılığın öneminin gitgide artması üzerine ciddi yatırımların yapılması yönünde çalışmalar yapmaya başlamıştır. Müfettişlik, İstanbul’da havacılık okulu açma fikrini ortaya atmıştır. 12 Mart 1912’de Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa, Hey’et-i Vükelâ toplantısında askerî tayyareciliğe dair bir kanun teklifi vermiştir. Bu teklifte İstanbul’da havacılık okulu ile buna ek olarak hava merkezinin kurulmasını talep etmiştir. Ancak bütçeden yeterli para ayrılamadığı için bu girişimlerin bağışlarla toplanacak para ile yapılmasına karar verilmiştir. Bağış kampanyasının Tayyare

⁴⁰Emin Kurt, “Trablusgarp Savaşı’nda İtalyan Hava Harekatı ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşuna Etkisi”, *Türk-İtalyan Müsterek Harp Tarihi Sempozyum Bildirileri 21-22 Ekim 2019*, Yay. Haz.: Gültekin Yıldız-Serkan Osmanlioğlu, İstanbul, Milli Savunma Üniversitesi Yayınları, 2020, s. 252.

⁴¹Kurt, “Trablusgarp Savaşı...”, s. 254-255.

⁴²Kurt, Trablusgarp Savaşı..., s. 261-262.

⁴³Kurt, Trablusgarp Savaşı..., s. 267.

⁴⁴Kansu, *Eski Çağlardan...*, s. 123-124.

Komisyonu tarafından yönetilmesine karar verilmiş ve halkın dikkatini çekmek adına pek çok girişimde bulunulmuştur. Kampanyaya ilk olarak Mahmud Şevket Paşa bağışta bulunmuştur. Daha sonra Sultan V. Mehmed Reşad bir uçak parası vermiştir. Ayrıca Mısırlı Prens Celâleddin’de bir uçak hediye etmiştir. Süreyya Beyin babası Serasker Rıza Paşa da bir uçak alarak orduya bağışlamıştır. Bu süreçte halktan gelen yardımları toplamak üzere Donanma-yı Hümayûn Muavenet-i Milliye Cemiyeti bünyesinde bir ayrı şube ve hesap açılarak toplanacak yardımlara resmiyet kazandırılmıştır.⁴⁵

1912 yılı içerisinde Paris askerî ataşeliğinin tavsiyeleri doğrultusunda İstanbul’a gelen Rober-Esnolt-Pleteri (R.E.P) fabrikasının müdürü Mösyö Simone ile Harbiye Nezareti arasında tayyare satın alma, REP okulunda pilot yetiştirme ve İstanbul’da hava okulu kurulması için müzakereler gerçekleştirilmiştir. Bu görüşmeler sonucunda 18 Mart 1912 tarihinde Mösyö Simone ile bir mukavele imzalanmıştır.⁴⁶ Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa, 6 Mayıs 1912’de Süreyya Paşa başkanlığında oluşturulan bir heyeti, uçak ve balon satın alınması için Avrupa’ya göndermiştir. Seyahatin genel amacı, bir havacılık okulu kurulması için Avrupa ülkelerinde incelemeler yapmak ve Türk-İtalyan Savaşı’nda kullanılmak üzere uçak, balon ve bombalar satın almaktır.⁴⁷

Mahmud Şevket Paşa, İstanbul’da açılması düşünülen havacılık okulunun Üsküdar’da inşa edilmesini istiyordu. Önce Alemdağı sonra da Samandıra bölgesindeki arazi üzerinde çalışmalar yapılmıştır. Bu bölgelerin arazi koşulları yapılan inceleme sonrası uygun bulunmamış Yeşilköy’deki arazinin daha uygun olacağı düşünüldükçe buraya karar verilmiştir. Yeşilköy’deki inşaat kısa süre içinde başlamış ve 1912 yılı içerisinde tamamlanmıştır. Yeşilköy’de 250 metre genişliğinde 1.500 metre uzunluğunda bir pist hazırlanmış ve bunlara ek olarak 2 adet tayyare hangarı inşa edilmiştir. Bu çalışmalar sırasında Avrupa’dan bir adet iki kişilik Deperdussin uçağıyla bir adet tek kişilik eğitim uçağı satın alınmıştır. Bu uçaklar Avrupa’da eğitimi biten Yüzbaşı Fesâ ve Mülâzımı evvel Kenan’a teslim edilmiştir. Hava okulunun ilk öğretmenleri de bu iki genç subay olmuştur.⁴⁸ Havacılık Komisyonu bu arada Türk ordusunun dört uçaklık bölükler halinde planlanmasını

⁴⁵Türkmen, “Türkiye’de Havacılık...”, s. 43.

⁴⁶Ö. Kürşad Karacagil, “Süreyya (Paşa) İlmen ve Türk Havacılığı”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012*, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2015, s. 221.

⁴⁷Karacagil, “Süreyya (Paşa) İlmen...”, s. 223.

⁴⁸Türkmen, “Türkiye’de Havacılık...”, s. 49.

uygun bulmuştur. Yeşilköy'deki okul ordunun havacılık merkezi olarak planlanmıştır. İlk yetişen pilotlardan birer bölük önce ordu müfettişliklerine daha sonra personel sayısında artış oldukça kolordulara kadar dağıtılmasına karar verilmiştir.⁴⁹

1912 yılı Osmanlı Devleti için hem siyasi hem ekonomik olarak çok zor geçen bir yıl olmuştur. Osmanlı Devleti'nin bu zor durumundan bölgedeki ülkeler faydalanmak istemiştir. Başta Rusya, Balkan devletlerinin bir birlik içinde bulunmalarını engelleyen Osmanlı Devleti'ne ait Makedonya bölgesinin paylaşılması konusunu gündeme taşımıştır. Rusya'nın bu kışkırtmaları sonunda Osmanlı Devleti'ne ait toprakların paylaşılması esası üzerinde 13 Mart 1912'de Bulgaristan-Yunanistan. Ağustos 1912'de Karadağ- Bulgaristan ve 6 Ekim 1912'de de Karadağ - Sırbistan arasında ittifak antlaşmaları yapılmıştır. Böylece Osmanlı Devleti'nin yıllardır önlemeye çalıştığı Balkan ittifakı ortaya çıkmıştır.⁵⁰

Nihayet 8 Ekim 1912 tarihinde Karadağ'ın Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmesiyle Balkan savaşlarının birinci safhası başlamış oldu. Diğer müttefikler de 13 Ekim'de ortak bir nota vererek Rumeli'nin milliyet esasına göre muhtar idarelere ayrılmasını talep etmişlerdir. Babıali buna cevap vermediği gibi sınırlarını tecavüz eden Sırbistan ve Bulgaristan elçilerinin pasaportlarına el koymuştur. Ertesi gün bu iki devlet de Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmiştir. Arkasından Yunanistan da bir nota vererek onlara katılmıştır.⁵¹

9 Ekim 1912'de Osmanlı Ordusu Başkomutanlık Vekâleti 3. şubesinin 109 numaralı emir yazısıyla Kıt'aat-ı Fenniye ve Mevak-i Müstahkeme Müfettişliğinden ikişer uçaktan oluşan üç uçak müfrezesinin hazırlanmasını emretmiştir. Bu müfrezeler Doğu Trakya Ordugâhı, Batı Rumeli Ordugâhı ile Edirne Kalesi için görevlendirilmiştir.⁵²

Osmanlı Devleti'nin askerî amaçla satın alıp savaş meydanında kullandığı bir diğer hava aracı Edirne balonudur. Bu balon Edirne savunmasında havadan gözlem yapmak üzere Parseval Luftahrt Flugzeug Gesellscgaft firmasına imal ettirilmiştir. Ancak Osmanlı hazinesinde yeterli para olmadığından balon teminat olarak bir sene Almanya'da bir depoda bekletilmiştir. Burada balon çürüme ve kırılmalar sonucunda

⁴⁹Kansu, *Eski Çağlardan...*, s. 125.

⁵⁰Cevdet Küçük, "Balkan Savaşı", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. V, İstanbul, 1992, s. 23.

⁵¹Küçük, "Balkan Savaşı", s. 23-24.

⁵²Ö. Kürşad Karacagil, "Balkan Savaşlarında Osmanlı Devleti'nde Havacılık Faaliyetleri", *Türk Dünyası Araştırmaları*, No: 200, İstanbul, Ekim 2012, s. 79.

zarar görse de savaş sırasında tamir ettirilerek İstanbul'a getirilmiştir. Bulgarların Edirne kuşatması sırasında birkaç defa kullanılmıştır.⁵³

Osmanlı orduları hemen hemen bütün cephelerde bozguna uğrayarak Çatalca ve Gelibolu mevzilerine kadar çekilmek zorunda kalmıştır. Bu durum karşısında ordunun düşman hakkında bilgi toplamak için keşif ve gözetleme ihtiyacı artmıştır. Bu arada, Selanik'ten Yunanlılardan kaçıp Yeşilköy'e gelen Yüzbaşı Fesâ ve Salim, Mülazım Teğmen Nuri ve Fethi gibi pilotlar bu süre zarfında tecrübelerini artırmıştır. Osmanlı ordusunda uçakla ilk uzun süreli keşif harekâtını 29 Kasım 1912 tarihinde, Selanik'ten dönen Nuri Bey tarafından yapılmıştır. Bu keşifte Yeşilköy'den hareket edilmiş Çatalca ve civarında düşmana karşı gözlem yapılmıştır. 29 Mart 1913'de ilk kez Türk uçağından düşman üzerine bomba atılmıştır.⁵⁴ Balkan Savaşlarında havacılık konusunda en büyük sıkıntılardan biri uçaklar için yeterli bakım ve onarımın yapılamamış olmasıdır. Buna ek olarak hava okulundaki küçük atölyenin dışında bakım onarım yapacak başka bir tesis yoktur. Bu eksikler başlarda aktif olan havacıların savaşın sonlarına doğru pek fazla görev almamalarına neden olmuştur.⁵⁵

II. Balkan Savaşı'nda Türk havacılığı ilk savaşa göre daha tecrübeli hale gelmiştir. Savaşın sonuna doğru hava keşif ve gözlem faaliyetleri daha düzenli bir hal almıştır. Hava keşif ve gözlemleri düzenli olarak raporlarla kolordu komutanlıklarına sunulmuştur. Bu raporlarda genel olarak düşmana ait ordugâhlar, siperler, istihkâmlar, bu istihkâmların şekil ve vaziyetleri ayrıca askerî birliklerinin faaliyetleri hakkında bilgi verilmiştir. Savaşta uçuş deneyimi artıkça Türk pilotları daha uzun süreli yani 2-2,5 saat süren uçuşlar gerçekleştirmeye, 1000- 1100 metre yükseklikte keşif ve gözlem yapabilmeye ve 240 km ve daha uzun mesafeleri kat etmeye başlamışlardır.⁵⁶

Savaş sırasında önemli problemlerden biri uçuş yapan uçaklara, yerden kendi birlikleri tarafından ateş açılmasıdır. Bunu önleyebilmek için uçaklara tanıtıcı işaretler yapılması gündeme gelmiştir. Başkomutanlık Karargâhı, 6 Mart'ta Tayyare Mektebi Müdürlüğü'ne; "uçakların kanatlarının alt kısmına, portakal renginde büyük Ayyıldız işaretlerinin yapılmasını" önermiştir.⁵⁷ Bu doğrultuda R.E.P. tipi uçaklara, istikamet dümeni ve kanat altlarında kırmızı zemin üzerinde beyaz renkte ay ve beş köşeli

⁵³Karacagil, "Balkan Savaşlarında...", s. 81.

⁵⁴Karacagil, "Balkan Savaşlarında...", s. 83.

⁵⁵Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2019, s. 33.

⁵⁶Karacagil, "Balkan Savaşlarında...", s. 88.

⁵⁷Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, C. I, İstanbul, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 2009, s. 146.

yıldızdan oluşan Türk bayrağı, Deperdussin tipi uçaklara da, gene istikamet dümeninde Türk bayrağı yerleştirilmiştir.⁵⁸

Balkan Savaşları sonrası toprak ve saygınlık kaybı yaşanan Osmanlı Devleti, hem halkın moralini hem de dış ülkelere karşı gücünü göstermek adına İstanbul'dan Kahire'ye bir sefer düzenlemeye karar vermiştir. Kısa süre önce Fransız pilotlarının gerçekleştirdiği Paris-İstanbul-Kahire seferi büyük ilgi görmüştür. Kudüs'ün ileri gelenleri Paris'ten başlayan bu uçuşun bir benzerini Osmanlı pilotları tarafından yapılmasını telgrafla talep etmişlerdir. Bu seyahat hava müsabakası şeklinde planlanmıştır. İlk olarak Anadolu'nun başlıca şehirlerine uğrayarak Kudüs'e varılması öngörülmüştür. Kudüs'e ilk varan pilota önemli miktarda nakit ödül, diğerlerine de uygun hediyeler verilmesi kararlaştırılmıştır.⁵⁹

Yapılan hesaplamalara göre toplam kat edilecek mesafe yaklaşık 2500 kilometreydi. Uçuş için Bleriot marka *Muavenet-i Milliye* ve Deperdussin marka *Prens Celâleddin* seçilmiştir. Pilot olarak Yüzbaşı Fethi ve Yüzbaşı Nuri Beyler uygun görülmüştür. Yüzbaşı Fethi'ye yardımcı pilot olarak Yüzbaşı Sadık Bey, Yüzbaşı Nuri'ye gözlemci olarak Yüzbaşı İsmail Hakkı yoldaşlık etmiştir.⁶⁰ *Muavenet-i Milliye'nin* makinisti Yüzbaşı Murad, *Prens Celâleddin'in* makinisti Mülazım-ı Evvel Cemal olmuştur.⁶¹ 8 Şubat 1914 tarihinde yağmurlu bir havada büyük bir merasimle uçuklar Yeşilköy'den havalanmıştır. Ancak olumsuz hava şartları yüzünden uçaklar Bursa'dan geri dönmek zorunda kalmıştır. Öğleden sonra uçaklar tekrar havalanarak seyahate başlamışlardır.⁶²

Prens Celâleddin uçağı havalandıktan bir süre sonra saat 16.30 gibi Lefke'ye zorunlu iniş yapmıştır. Pilotlar havanın kararması üzerine geceyi Lefke'de geçirmeyi uygun bulmuştur. *Prens Celâleddin*, 9 Şubat günü Nuri ve Hakkı Beyler Bilecik'e gitmek üzere 08.00'da havalanmıştır. Nuri ve Hakkı Beyler Lefke'den ayrılmadan önce Osmanlı Devleti'nde ilk hava postasını istenilen yere ulaştırmak için iki adet mektup almışlardır. Bunlardan biri Lefke Posta ve Telgraf Müdürü tarafından *Tasvir-i Efîkâr* gazetesine Bilecik vasıtasıyla gönderilen sembolik bir mektuptur. Osmanlı'nın ilk hava postası olan bu mektubun içinden çıkan yazı 16 Şubat 1914 tarihli *Tasfir-i*

⁵⁸Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri...*, I, s. 174.

⁵⁹Önder Kocatürk, *Osmanlı Pilotlarının İstanbul-Kahire-İskenderiye Seyahati (Şubat-Mayıs 1914)*, İstanbul, Boğaziçi Yayınları, 2013, s. 9-10.

⁶⁰Kansu, *Eski Çağlardan...*, s. 149.

⁶¹Kocatürk, *Osmanlı Pilotlarının...*, s. 14.

⁶²Kansu, *Eski Çağlardan...*, s. 151.

Efkâr gazetesinin ilk sayfasında yayınlanmıştır. Lefke Posta ve Telgraf Müdürü'nün anteti olan kâğıtta şunlar yazılmıştır:⁶³ “Osmanlı tayyarelerine postanemizden Bilecik ve Eskişehir postanelerine ilk hava postası tesis olunarak posta çıkarılmıştır efendim.”

27 Şubat 1914'de Yüzbaşı Fethi Şam'ın El Mezze Meydanı'ndan havalandırarak Kudüs'e doğru yola çıkmıştır. *Muavenet-i Milliye*, Taberiya kasabasına bağlı Semra karyesi yakınlarında sebebi bilinmeyen bir şekilde düşmüş ve Yüzbaşı Fethi ve Yüzbaşı Sadık şehit olmuştur.⁶⁴ Fethi ve Sadık Beyler Osmanlı Hava Kuvvetleri'nin ilk hava şehitleri olarak tarihe geçmiştir. Harbiye Nezareti, *Muavenet-i Milliye*'nin düşmesi haberi üzerine üçüncü bir tayyarenin seyahate çıkmasına karar vermiştir. 6 Mart 1914 tarihinde Yüzbaşı Salim ve Yüzbaşı Kemal, *Ertuğrul* adlı uçakla Yeşilköy'den havalandırılmıştır.⁶⁵ Uçuşuna devam eden Nuri Bey ise Beyrut'a ilk defa hava postası taşımıştır. 11 Mart günü *Prens Celâleddin* uçağının Yafa'dan kalkarak Kudüs'e gitmesi kararlaştırılmıştır. Öğleden sonra Yüzbaşı Nuri ve Yüzbaşı Hakkı Beyler sahildeki kum tepesine ve daha sonra kayalıklara çarpmasına rağmen havalandırılmıştır. Ancak kısa süre sonra uçak kontrolsüz bir şekilde kıydan 150 metre kadar açığa çakılmıştır. Yüzbaşı İsmail Hakkı hemen sahildekilerin yardımıyla çıkarılmıştır. Ancak Yüzbaşı Nuri Bey, başına sardığı sargı ile uçuş gözlüğü ve ağızlığını çıkartamaması sonucu boğularak şehit olmuştur.⁶⁶

13 Mart günü uçuş esnasında *Ertuğrul* uçağının motorunda bir arıza meydana gelmiştir. Bunun üzerine pilotlar uçağı uygun bir yere indirmeye çalışırken uçak tamamen parçalanmıştır. Bu kazanın üzerine subaylar İstanbul'a dönmüştür.⁶⁷ Yeni bir uçak satın alan Harbiye Nezareti, uçağa *Edremit* adının verilmesine karar vermiştir. *Edremit* uçağının yolculuğuna Beyrut'tan devam edilmesi karar verilmiştir. Uçak, pilotlar, makinist ve yedek parçalar gemiyle Beyrut şehrine gönderilmiştir. 1 Mayıs da Beyrut'tan havalandırılan *Edremit* uçağı Kudüs'e doğru yol almaya başlamıştır. 9 Mayıs tarihinde *Edremit* uçağı Kahire'ye güvenli bir şekilde iniş yapmıştır. *Edremit* uçağının Kahire'ye inmesiyle şehirde sevinç gösterileri hat safhaya ulaşmıştır.⁶⁸ Kahire seyahatinin devlet ve millet üzerinde olumlu bir etkisi olmasına rağmen dönemin havacılık alanında en önemli isimlerinden olan Süreyya Bey, Osmanlı havacılığının

⁶³Kocatürk, *Osmanlı Pilotlarının...*, s. 29-30.

⁶⁴Kocatürk, *Osmanlı Pilotlarının...*, s. 97.

⁶⁵“Kahire Seyahat-i Havaîyyesinin Üçüncü Yolcusu”, *Tanin*, 7 Mart 1914, s. 1.

⁶⁶“Yafa'daki Bir Kaza - Tayyare Denize Düşüyor”, *Tanin*, 12 Mart 1914, s. 1.; “Üçüncü Kurbanımız”, *Tanin*, 12 Mart 1914, s. 4.

⁶⁷Kocatürk, *Osmanlı Pilotlarının...*, s. 179.

⁶⁸Kocatürk, *Osmanlı Pilotlarının...*, s. 202.

daha gelişmekte olduğunu birçok eksikliklerin olmasına rağmen az sayıdaki deneyimli pilotların böyle tehlikeli bir maceraya sürüklenmesinin yanlış olduğunu belirtmiştir.⁶⁹

1914 yılında Osmanlı Hava Kuvvetleri yapısında önemli değişiklikler yapılmıştır. Hava Kuvvetleri, Kıt'aat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliği bünyesinden alınarak Muharebe ve Muvasala Şubesine bağlanmıştır. Bu şubenin başına Binbaşı Veli Bey getirilmiştir. Fransa'dan getirilen De Goys ise Tayyare Mektebi'ne müdür olarak atanmıştır. De Goys, Hava Kuvvetlerinin pilot ve uçak sayısını artırmıştır. Havacılar için yeni üniforma belirlemiştir. Avrupa'ya giden heyetlerin raporlarını incelemiş ve bu doğrultuda 4 Haziran 1914 tarihinde Fransa'dan 6 Caudron, 6 Moran ve 3 Farman tipi olmak üzere 15 deniz ve 35 kara uçağı sipariş edilmiştir. Ancak Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na dâhil olmasıyla birlikte Fransız hükümeti tarafından bu uçaklar teslim edilmemiştir.⁷⁰ De Goys'un ülkesine dönmesiyle birlikte Havacılık Okulu Müdürlüğüne kısa süreliğine Topçu Binbaşı Abdülatif Bey atanmıştır.⁷¹

Birinci Dünya Savaşı başladığı sırada Osmanlı Hava Kuvvetleri teşkilatlanmaya yeni başladığından henüz yeterli personeli, uçağı, teçhizatı ve teknik donanımı bulunmuyordu. Harbiye Nezareti'nin 1914 yılında ciddi reformlar yapmaya başladığı sırada savaşa girmesi havacıları zor duruma sokmuştur. Savaşa girildiği sırada ordunun 5 kara ve 1 deniz uçağı bulunmaktaydı. Savaş süresince orduda toplam 450 uçak görev yapmıştır. Savaşın başında sadece 10 pilota sahip olan Osmanlı ordusu, savaşın sonunda 100'e yakın pilot ve yardımcı pilota sahip hale gelmiştir. Ayrıca savaş boyunca 3 sabit balon birliği Boğaz çevresinde görevlendirilmiştir. İstanbul'un korunması için bir sabit balon müfrezesi de Beykoz'da kurulmuştur.⁷²

Osmanlı Devleti'nin İttifak Devletleri'nin yanında savaşa girmesiyle Almanya ve Avusturya'ya birçok pilot adayını eğitim görmesi için yollamıştır. Osmanlı savaş pilotları, Kafkasya ve Karadeniz Bölgesinde Rus ordularına karşı; Marmara, Ege, Akdeniz, Ortadoğu ve Arabistan Bölgelerinde İngiliz ve Fransız ordularına karşı savaşmıştır. Türk pilotları, her girdikleri savaştan sonra önemli deneyimler kazanmıştır. 1916 yılında Bulgaristan'ın İttifak Devletleri tarafında savaşa girmesiyle Almanya ile kara bağlantısı kurulmuştur. Bu bağlantı sayesinde ihtiyaç duyulan uçak

⁶⁹İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik...*, s. 161.

⁷⁰Kansu, *Eski Çağlardan...*, s. 159.; Yalçın, *Türk Hava...*, s. 111.

⁷¹Karacagil, "Osmanlı Havacılık...", s. 49.

⁷²Mustafa Yeni, "Hava Kuvvetleri", *Osmanlı Askeri Tarihi: Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, Ed.: Gültekin Yıldız, İstanbul, Timaş Yayınları, 2017, s. 240.

ve yedek parça getirilmesi kolaylaşmıştır. İlerleyen zamanda deniz havacısı yetiştirmek için Almanya'ya tekrar pilotlar gönderilmiştir. 1916 sonunda Osmanlı Hava Kuvvetleri bünyesinde 72 uçak, öğrencilerde dahil olmak üzere 63 pilot ve 41 yardımcı pilot bulunmaktaydı. İkinci Kanal Harekâtı için 1916 yılında “*Paşa Tayyare Kıtıaati*” adı altında yaklaşık 1600 kişilik kadro Almanya'dan getirilerek Irak'a gönderilmiştir. Bu kadro içerisinde 190 pilot ve 175 yardımcı pilot bulunmaktaydı.⁷³

1917 yılında Osmanlı ordusuna 40 Albatros CIII, 3 Albatros DII, 20 Halberstad DV, 8 Fokker DI, 27 AEG CIV, 9 Rumpler CI uçakları katılmıştır. Almanya'dan çok fazla sayıda uçak gelmesine rağmen bu uçakların birinci sınıf kalite de olmadıkları zamanla ortaya çıkmıştır. Uçaklardaki arızalar Osmanlı sınırları içerisinde giderilemezse uçaklar geri gönderilemiyor ve hurdaya bırakılıyordu. Savaşın ilerleyen yıllarında pek çok yedek parça Bakırköy'deki İmalat-ı Harbiye Fabrikası'nda üretilmeye başlanmıştır. Ayrıca Yeşilköy'de haftada 4 pervane üretecek küçük bir atölye de kurulmuştur.⁷⁴

Savaş sırasında Osmanlı Devleti'nin başkenti olan İstanbul'a İtilaf Devletleri tarafından 15 hava saldırısı düzenlenmiştir. Hava saldırılarının en çok yoğunlaştığı 1918 yılında toplam 12 hava saldırısı gerçekleştirilmiştir. Hava saldırılarında uçaklardan atılan bombalar nedeniyle 93 kişi hayatını kaybederken 168 kişi de yaralanmıştır. İstanbul'da hava saldırılarını önlemek için konuşlandırılan hava savunma silahları yüzünden 8 kişi hayatını kaybetmiştir.⁷⁵

1918 yılında İzmir'de Hava Müfettişliği Komutanlığı tarafından havacılık alanında ilk resmi dergi olan *Vekayi ve Terakkiyat-ı Havaiyye* yayınlanmaya başlamıştır. Havacılık alanında yayınlanan yazılar resim ve planlarla desteklenmiştir.⁷⁶

1.2. Mondros Mütarekesi Sonrası Askerî Havacılık Faaliyetleri

Mondros Mütarekesi'nin 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanmasından sonra İtilaf Devletleri, haksız bir şekilde işgal ettikleri Osmanlı topraklarında askerî ve idari tüm denetimi ele geçirerek Osmanlı Devleti'nin savunma mekanizmalarını ortadan

⁷³Yeni, “Hava Kuvvetleri”, s. 242.

⁷⁴Yeni, “Hava Kuvvetleri”, s. 245.

⁷⁵Emin Kurt-Mesut Güvenbaş, *Birinci Dünya Savaşı'nda İstanbul'a Yapılan Hava Saldırıları*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018, s. 304.

⁷⁶Hamit Pehlivanlı, “Son Dönem Askerî Tarih Araştırmalarında Askerî Gazete ve Dergilerin Yeri”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C.XXI, Sayı: 61, Ankara, Mart 2005, s. 255.

kaldırmıştır. Bu doğrultuda Osmanlı Hava Kuvvetleri'nin tamamını dağıtmayı hedeflemişlerdir. Savaş döneminde Osmanlı Hava Kuvvetleri'ne destek için gelen Alman personeli de sınır dışı edilmiştir. İngiliz Donanma Komutanlığı, 8 Kasım 1919'da verdiği talimat doğrultusunda Yeşilköy Tayyare İstasyonu'nun Türk Havacıları tarafından 3 gün içerisinde boşaltılması istenmiştir. İki ay sonra İngilizlerin kesin tahliye emri vermesi üzerine 31 av, 3 eğitim ve 11 keşif uçağı Maltepe'de kurulan hangarlara nakledilmiştir.⁷⁷ Böylece Yeşilköy İstasyonu'na yerleşen İtilaf kuvvetleri başta İstanbul, Boğazlar olmak üzere Anadolu'ya doğru gerçekleştirilecek tüm uçuşları kontrol altına almıştır. İlerleyen zamanda Osmanlı hava sahasında tüm kontrolü ele geçiren İtilaf kuvvetleri askerî ve sivil uçuşları izne bağlamıştır.

1919 yılında başlatılan bir girişimle askerî uçakların Posta ve Telgraf ve Telefon Müdüriyeti Umumiyesine devredilerek, hava postacılığının kurulması ve havacılığın bu sayede yaşatılması düşünülmüş ve girişimlere başlanmıştır. Bu projeye ait, kurulan komisyonun hazırladığı son rapor, 25 Şubat 1920 tarihinde Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliği'ne verilmiştir. Fakat gerçekleşen olumsuz koşullar yüzünden plan çıkmaza girmiş ve bir sonuç çıkmamıştır.⁷⁸

İstanbul'un 16 Mart 1920 tarihinde resmen işgal edilmiştir.⁷⁹ Bunun üzerine Maltepe'de İtilaf kuvvetlerinin yakın takibinde bulunan Türk havacıları, Anadolu'da başlayan kurtuluş mücadelesine katılmak amacıyla 6-7 Haziran gecesi 4 keşif uçağından oluşan filoyu Anadolu'ya kaçırma teşebbüsünde bulunmuş ancak başarılı olamamıştır. Uçakları kaçırma imkânı bulamayan havacılar Adapazarı ve Bursa üzerinden 2 farklı grup halinde Anadolu'ya kaçmışlardır. Burada Batı Cephesi Komutanlığı emrine giren havacılar Konya Tayyare İstasyonu'nda yeniden toplanmışlardır.⁸⁰ 1920 Haziran ayı başlarında Kuva-yı Milliye'nin Ömerli'yi ele geçirmesi üzerine Maltepe'nin iki kilometre kuzeyinde bulunan İngiliz Tayyare Karargâhı, İngiliz kuvvetleri tarafından boşaltılmış ve tayyare karargâh barakalarıyla, tayyare motorları gazla yakılarak kullanılmaz hale getirilmiştir. Böylece karargâhın Kuva-yı Milliye'nin eline geçmesi halinde malzemelerin Anadolu'ya sağlam bir

⁷⁷Abdurrahman Bozkurt, "Türk Hava Sahasının Belirlenmesi (1914-1923), *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. XV, No: 1, Trakya, Haziran 2013, s. 262.

⁷⁸Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1919-1920)*, C. V, İstanbul, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 2009, s. 427.

⁷⁹Şerafettin Can Erdem, "İtilâf Devletleri'nin İstanbul'u Resmen İşgali ve Faaliyetleri", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. XXI, Sayı: 62, Ankara, Temmuz 2005, s. 679.

⁸⁰Bozkurt, "Türk Hava Sahasının...", s. 264.

şekilde taşınması engellenmiştir.⁸¹ 25 Haziran'da Mondros Mütarekesi'ne dayanılarak İtilaf kuvvetlerince Osmanlı Hava Kuvvetleri Müfettişliği lağvedilerek mevcut tüm personel dağıtılmıştır. Böylece Türk askerî havacılığı teşkilatsız bırakılmıştır. Ancak İtilaf kuvvetlerinin bu girişiminden kısa süre önce 13 Haziran günü Ankara hükümeti Anadolu'da yeni bir oluşuma giderek Türk Hava Kuvvetleri'ni resmi olarak meydana getirmiştir. 28 Temmuz'da Türk pilotlarından Fazıl, Halil ve Vecihi Beyler 3 tayyare ile Kartal Tayyare Müfrezesini kurmuşlardır. Uşak ve civarında keşif ve kara birliklerini destekleme görevi verilmiştir. Ayrıca Kartal Müfrezesi, Türkiye Büyük Millet Meclisi ordularının Batı Cephesi'ndeki ilk muharip birliği olmuştur. 1. Tayyare Bölüğü'nün kurulmasıyla Kartal Müfrezesi'nin adı 2. Tayyare Bölüğü olmuştur.⁸²

15 Ağustos'da Milli Mücadele sırasında ilk kez bir Türk uçağı askerî görev gerçekleştirmiştir. Sivil pilot Vecihi Bey, Kula-Alaşehir arasında Yunan işgal kuvvetlerinin hareketlerini gözlemlemiş ve Alaşehir'deki Yunan birlikleri üzerine bomba bırakmıştır.⁸³ Bu harekât ile tüm İtilaf kuvvetlerine Türk Hava Kuvvetleri'nin yok edilemediği mesajı verilmiştir. 2-3 Ekim gecesi İngiliz yanlısı Konya Valisi Cemal Bey'in desteğiyle Konya'da Milli Mücadele karşıtı bir isyan baş göstermiştir. Kısa sürede tüm şehri ele geçiren isyancılar bölgedeki Konya Hava İstasyonu'na da girmiştir. İstasyondaki askerler bir süre direndiyse de isyancılar karşısında tutunamayıp kaçmıştır. Kaçamayan subaylar ise isyancılara esir düşmüştür. İstasyonda çıkan çatışmada Pilot Mülâzım-ı Evvel Ethem Milli Mücadele'nin ilk havacı şehitlerinden biri olarak tarihe geçmiştir.⁸⁴ Sakarya Meydan Muharebesi sonuna kadar Türk ordusunda yaklaşık 9-10 farklı tipte uçak bulunmuştur. Ancak bu uçaklar düzenli olarak kullanılamamıştır. Çoğunun bakımı tam olarak yapılamamıştır.⁸⁵ Büyük Taarruz öncesinde Fransız ve İtalyanlardan hem sivil hem askerî tipte birçok uçak satın alınmıştır. Sivil tipteki uçaklara silahlar yerleştirilerek savaşıma hazır hale getirilmiştir. Buna örnek olarak, İtalyanlardan tanesi 1000 liraya silahsız 20 adet SPAD-XIII tipinde uçak satın alınmıştır. Bu uçakların bir kısmı Büyük Taarruz öncesi silahlandırılmıştır.⁸⁶

⁸¹Başkanlık Osmanlı Arşivi, Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Asayiş Kalemi (DH.EUM.AYŞ), 42/10, lef. 1, (İstanbul Valisi'nden Dahiliye Nezareti'ne gönderilen 5 Şevval 1338 [22 Haziran 1920] tarihli tahrîrat)

⁸²Kurter, *Türk Hava... V*, s. 453-454.

⁸³Kurter, *Türk Hava... V*, s.458-459.

⁸⁴Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914*, Yay. Haz.: Hava Harp Akademisi Komutanlığı, İstanbul, Hava Basımevi, 2012, s. 33.

⁸⁵Yalçın, *Türk Hava Harp...*, s. 73.

⁸⁶Yalçın, *Türk Hava Harp...*, s. 79.

Milli Mücadele döneminde Türk Hava Kuvvetleri büyük zorluklarla karşılaşmasına rağmen verilen her görevi başarılı bir şekilde yerine getirmiştir. Az sayıda uçak ve personel ile hem düşmanla savaşmış hem de keşif görevlerini icra etmiştir. Hasar gören uçakların yerini doldurmakta zorlanmış. Eksik tamiratla adeta uçan tabut olarak tanımlanacak uçaklarla hayatları pahasına uçan kahraman Türk pilotlarının Büyük Zafer’de payı büyüktür.

1.3. Dünyada İlk Yolcu ve Posta Taşımacılığı Faaliyetleri

Uçakların, zamandan tasarruf etmesi, kara üzerindeki doğal engelleri kolayca aşması ve deniz aşırı mesafeleri güvenli bir şekilde kat etmesi havacılığın avantajlarından biridir. Bu avantajları ticari amaçlar için kullanmak ise akılcılığın göstergesidir.

Uçak keşfinden kısa bir süre sonra ilk hava posta servisi 18 Şubat 1911’de Fransız Pilot Henri Pequet tarafından Hindistan’ın Allâhâbâd kentinden yaklaşık 10 km uzaklıktaki Naini kentine gerçekleştirilmiştir.⁸⁷ Avrupa’da ise hava posta servisi 9 Eylül 1911 tarihinde İngiltere’nin Windsor kenti ile Hendon kasabası arasında denenmiştir.⁸⁸

İlk hava taşımacılığından yaklaşık üç sene sonra yolcu taşımacılığı 1 Ocak 1914 tarihinde ABD’nin Florida eyaletinin St. Petersburg kentinden Tampa Körfezine gerçekleşmiştir. Bu dünya tarihinde ilk tarifeli uçuştur. Bu uçuşları başlatan ABD’li girişimci aynı zamanda pilot ve uçak üreticisi olan Thomas W. Benoist’dir. Benoist’tir. Tarifeli uçuşlara 17 Aralık 1913’de St. Petersburg Ticaret Kurulu ile yaptığı sözleşme çerçevesinde başlamıştır. Bu sözleşmeye göre Benoist uçuşları kendi ürettiği uçaklarla gerçekleştirecektir. Ayrıca St. Petersburg Ticaret Kurulu da, şirketin giderlerinin %50’sini sübvansedecektir.

İlk yolcu bileti açık artırmayla satılmıştır. Bileti St. Petersburg’un eski Belediye Başkanı Abram C. Pheil tam 400 dolara almıştır. Dünya tarihindeki ilk yolcu taşımacılığı Benoist XIV adlı deniz uçağıyla yaklaşık 20 dakika sürmüştür. 5 Mayıs 1914 tarihine kadar uçuşlarına devam eden St. Petersburg-Tampa Deniz Uçağı Hattı Şirketi üç ayda yaklaşık 1200 yolcu taşımıştır.⁸⁹

⁸⁷Kansu, *Eski Çağlardan...*, s. 104.

⁸⁸“Il Trasporto Dei Giornali in Aeroplano”, *Corriere Della Sera*, 9 Eylül 1911, s. 3.; Vivian, *A History of...*, s. 231.

⁸⁹Gunston, *Chronicle of...*, s. 114.

ABD’de yolcu taşımacılığının başladığı dönemde Avrupa’da tarifeli yolcu ya da sivil posta taşımacılığı faaliyetleri gerçekleşmemiştir. Bunun en önemli sebebi I. Dünya Savaşı’dır. Ancak bu süre zarfında bazı ülkelerde şahsi girişimler denenmişse savaş ortamından dolayı Avrupalı hükümetler tarafından desteklenememiştir.

Avrupa’da I. Dünya Savaşı’nın bitmesine yakın tarihlerde sivil havacılık alanında önemli girişimler yaşanmıştır. 13 Aralık 1917’de Almanya’nın Berlin şehrinde Deutsche Luft-Reederei adında Almanya’nın ilk havayolu şirketi kurulmuştur. Alman hükümeti, şirkete 8 Ocak 1919 tarihinde sivil havacılık alanında faaliyette bulunması için izin vermiştir. Şirket, 10 Şubat’ta yurtiçi ilk uçuşunu gerçekleştirmiştir. Nitekim faaliyette bulunduğu altı aylık süre zarfında 1574 yolcu taşımıştır.⁹⁰

Ancak Avrupa’da sivil havacılık alanında esas önemli gelişmeler I. Dünya Savaşı’ndan sonra gerçekleşmiştir. Bu cümleden olarak 25 Ağustos 1919 tarihinde İngiliz Air Travel and Transport isimli havayolu şirketi, Londra ve Paris arasında Avrupa’nın ilk tarifeli hattında uçuşlara başlamıştır. Kısa bir süre sonra başka bir İngiliz havayolu şirketi Handley-Page Transport de Londra’dan Paris ve Brüksel’e yolcu taşımacılığını başlatmıştır.⁹¹ Aynı yıl İngiliz hükümeti sivil havacılık alanında önemli düzenlemeye giderek Sivil Havacılık Müdürlüğünü kurmuştur.⁹²

Havacılık alanında öncü olan Fransa’da da 1919 senesinde önemli gelişmeler yaşanmıştır. Nitekim sivil havayolu şirketleri ülke içerisinde toplam 382.284 km yol kat etmiş, 1.314 yolcu, 15.454 kg eşya ve 1007 kg mektup taşımıştır.⁹³

Avrupa’da havacılık alanında bu gelişmeler yaşanırken Amerika Birleşik Devletleri’nde ise yaklaşık bir yıl sonra düzenli sivil uçuşlar başlamıştır. Bu uçuşlar, kısa süre içerisinde ABD’nin şehirlerinin gelişmesine pozitif bir etki yapmıştır. Örneğin ülkenin finans merkezi konumunda olan New York’tan, hava taşımacılığı sayesinde diğer şehirlere hızlı bir şekilde fatura, çek ve para ulaştırılmıştır. ABD’de kurulan sivil havayolu şirketleri Avrupa’daki emsallerinden farklı olarak devlet desteği olmadan kurulmuş ve kâr odaklı bir çalışmayı benimsemiştir.⁹⁴

⁹⁰R. E. G. Davies, *Lufthansa: An Airline and Its Aircraft*, Orion Books, 1991, s. 6.

⁹¹Londra-Paris arasında tek kişilik biletin ücreti 21 £ olarak belirlenmiştir. Norman Macmillan, *The Air-Tourist’s Guide To Europe*, New York, Ives Washburn Publisher, 1930, s. 38.

⁹²Norman Macmillan, *An Hour of Aviation*, Philadelphia, J.B. Lippincott Co., 1930, s. 104.

⁹³1920 yılında ise bu rakam neredeyse 6 katına çıkmış, 1.653.169 km yol, 6.811 yolcu, 151.329 kg eşya, 17.775 kg mektup taşınmıştır. 1921-1925 yılları arasında ise bu rakam 20.288.614 kilometre yol 105.325 yolcu, 4.772.565 kilogram eşya, 1.959.801 kilogram mektup şeklinde gerçekleşmiştir. *Türk Hava Mecmuası*, Sayı: 13 (1 Kânun-ı Evvel 1926), s. 6.

⁹⁴Macmillan, *An Hour...*, s. 110.

1.4. Osmanlı Devleti'nde Sivil Havacılık Faaliyetleri

Savaş'ın devam ettiği dönemde 6 Eylül 1918 tarihinde Hollanda'nın Rotterdam şehrinde günlük olarak çıkan *Nieuwe Rotterdamsche Courant* adlı gazetede ilginç bir bilgi yer almıştır. Haberde Osmanlı Devleti toprakları üzerinde Fransızların hava servisi kurmayı planladığı haberi yer almıştır. Gazete, Paris ile Memalik-i Şarkiye arasında hava postası taşınması için bir takım planların olduğunu belirtmiştir. Dahası bu hava bağlantısının Filistin Cephesi ile alakalı olabileceğinin altı çizilmiştir. Çıkan haber hakkında Lahey Sefareti Hariciye Nezareti'ne bildirmiştir.⁹⁵

Ancak bu tür haberlere karşın Osmanlı Devleti'nde sivil taşımacılıkla ilgili ilk tespit ettiğimiz bilgi Mondros Mütarekesinden kısa bir süre sonra Fransızlar tarafından Avrupa ve Balkan Devletlerine başlatıldığı olmuştur. . Bu taşımacılık ilk olarak Paris-Sofya-İstanbul arasında çalışması planlanmış daha sonra Selanik ve Bükreş'inde eklenmesi öngörülmüştür. Nitekim bu konuda Edine Valiliği tarafından Dahiliye Nezareti'ne gönderilen 10 Mayıs 1918 tarihli tezkerede Kırklareli'nin Babaeski ilçesine bağlı Karabayır köyüne gelen Fransız heyeti bölgede bir hava istasyonu ve hangarı inşa etmek için incelemeler yaptığı bilgisine yer verilmiştir.⁹⁶

Anlaşıldığı üzere çalışmalar hazırlıklar çok da uzun olmayan bir süre içerisinde tamamlanmış ve uçuşlar başlamıştır.⁹⁷ Fransız uçaklarının gerçekleştirmiş olduğu uçuşlar Temmuz-Ağustos aylarında Doğu Müttefik Orduları Komutanlığının kontrolünde başladığı ve askerî nitelikli olduğu düşünülmektedir. Bu konuda yine Osmanlı arşiv belgelerine bazı bilgiler bulunmaktadır. 28 Eylül 1919'da Fransız hava postasının İstanbul ile Selanik arasında giderken arızalandığı, uçağın Podima'ya nakledildiği ve yaralanan iki Mülâzım-ı Evvel rütbesindeki pilotun İstanbul'a sevk edildiği yer almıştır.

İtilaf devletlerin bu faaliyetlerine karşın Osmanlı Devleti de bu dönemde hava taşımacılığıyla ilgili bazı girişimlerde bulunmuştur. Bu bağlamda 24 Ağustos tarihinde Posta ve Telgraf ve Telefon Müdüriyeti, Dahiliye Nezâreti'ne Trabzon'dan Başkent İstanbul'a Karadeniz üzerinden deniz uçakları kullanılarak hava postası hattı

⁹⁵BOA, *Hariciye Nezareti Siyasi*, (HR.SYS.), 2457/87, lef. 1, (Lahey Sefareti'nden Hariciye Nezareti'ne gönderilen 7 Eylül 1918 tarihli tahrîrat).

⁹⁶BOA, *Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Seyrüsefer Kalemi* (DH.EUM.SSM), 46/17, lef. 3, (Edirne Valiliğinden Dahiliye Nezareti'ne gönderilen 10 Mayıs 1335 [10 Mayıs 1919] tarihli tezker).

⁹⁷BOA, *Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Asayiş Kalemi* (DH.EUM.AYŞ), 23/20, lef. 1, (Çatalca Mutasarrıflığından Dahiliye Nezareti'ne gönderilen 28 Eylül 1919 tarihli tezker).

oluşturulması için bir takım tahkikatlar yapıldığını ve izin verilmesini istemiştir.⁹⁸ Dahiliye Nezâreti bu yazı üzerine Bahriye Nezareti ile iletişime geçmiş deniz tayyareleriyle posta taşımacılığının bu bölge için uygun olacağını bildirmiştir. Ancak Bahriye Nezâreti, bunun iyi planlanması gerektiğini belirterek İstanbul'u işgal eden İtilaf güçlerinden izin alınması gerektiğinin altını çizmiştir.⁹⁹

Bu dönemde sivil havacılık faaliyetleri hakkındaki bilgiler bölük pörçüktür. Nitekim 10 Ekim'de Osmanlı Devleti Sadareti, Dahiliye Nezareti'ne İstanbul ile Bükreş arasında haftada 2 defa olmak üzere Fransız askerî hava postası taşınacağı ve bu uçuşların Meclis-i Vükelâ tarafından uygun bulunduğu bildirilmiştir.¹⁰⁰ Ancak ilginçtir ki Meclis-i Vükelâ'nın izni hava servisleri başladıktan 2-3 ay sonra gerçekleşmiştir. Bu hadise İtilaf güçlerinin Osmanlı başkentinde ne kadar rahat hareket ettiğinin bir kanıtı olarak anlaşılabilir.

Osmanlı arşivinde tespit ettiğimiz bir diğer belgede de 11 Mart 1920 tarihlidir. Edirne Valisi tarafından Dahiliye Nezâreti'ne yazılmıştır. Yazıda Şubat'ın yirmi birinci günü ve yirmi ikinci günü İstanbul'dan posta treniyle Çorlu ve Uzunköprü'ye iki İtalyan subayının geldiği bilgisi yer almıştır. Subayların Osmanlı hükümetinden beş seneliğine hava posta ve yolcu nakliyatı için imtiyaz ve sözleşme sonunda tüm şirket haklarını Osmanlı hükümetine devretmek istediklerini bildirmiştir. Buna göre Osmanlı sınırları içinde kurmak istedikleri istasyonları ise şu şekilde sıralamıştır. Yedikule, Çorlu, Uzunköprü ve Edirne olarak sıralamıştır.¹⁰¹

⁹⁸BOA, *Dahiliye Nezareti İdare-i Umumiyye (DH.İ.UM)*, 16/1, lef. 2, (Posta ve Telgraf ve Telefon Müdüriyeti Umumiyesi tarafından Dahiliye Nezareti'ne gönderilen 24 Ağustos 1919 tarihli tezkere).

⁹⁹BOA, *Dahiliye Nezareti İdare-i Umumiyye (DH.İ.UM)*, 16/1, lef. 4, (Bahriye Nezareti tarafından Dahiliye Nezareti'ne gönderilen 11 Eylül 1919 tarihli tahrirat).

¹⁰⁰BOA, *Dahiliye Nezareti Kalem-i Mahsus, (DH.KMS.)*, 55/27, lef. 3, (Sadaret'ten Dahiliye Nezareti'ne gönderilen 15 Muharrem 1338 [10 Ekim 1919] tarihli tezkere).

¹⁰¹BOA, *Dahiliye Nezareti İdare-i Umumiyye (DH.İ.UM)*, 20/14, lef. 2, (Edirne Valiliğinden Dahiliye Nezâreti'ne gönderilen 11 Mart 1336 [11 Mart 1920] tarihli tezkere).

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'DEKİ SİVİL HAVACILIK ŞİRKETLERİNİN FAALİYETLERİ

2.1. Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne (CFRNA) (Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi)

Birinci Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle birlikte savaşan ülkeler yatırımlarını askerî alanlardan sivil alanlara doğru yöneltmeye başlamıştır. İtilaf güçleri ile Macaristan arasında Trianon Antlaşması müzakereleri sürerken Romen diplomat Nicolae Titulescu tarafından Fransız mevkidaşı General Maurice Duval'a Paris ile Bükreş arasında sivil bir hava hattı oluşturma teklifinde bulunmuştur. Nitekim kısa süre sonra Franco-Roumanine Şirketi, 23 Nisan 1920 tarihinde Paris'te resmen kurulmuştur. Şirketin kurucu başkanı General Maurice Duval'dir. Genel Müdürlüğe Kont Pierre Claret de Fleurieu getirilmiştir.¹⁰²

Franco-Roumanie Şirketi, 1920 sonunda Paris-Strazburg-Prag hava hattını işletir hale gelmiştir. Şirket faaliyete geçtikten sonra, yaklaşık dört aylık süre zarfında 15 yolcu, 507.215 kg eşya, 64.775 kg mektup taşımıştır. 1921 yılında bu hatta Varşova'da eklenmiş ve ilk 11 ayda 1.328 yolcu, 31.912.140 kilogram eşya, 1.450.554 kilogram mektup nakledilmiştir. 1922 yılında bu hatta İstanbul da dahil edilmiştir.¹⁰³

1923 yılında bu alanda ilk uluslararası gece uçuşu da Belgrad ve Bükreş arasında başarılı bir şekilde gerçekleştirilmiştir. İstanbul'da kadar gelen hat 1924 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin başkenti Ankara'ya kadar uzatılmış, böylece hattın uzunluğu 3.717 kilometreye ulaşmıştır.¹⁰⁴

Sivil alanda faaliyette bulunan Franco-Roumanie Şirketi de Paris'ten başlayan hava hattını İstanbul'a bağlamak için Ağustos 1920 tarihinde Dahiliye Nezaretine

¹⁰²Kont Pierre ileride İstanbul bağlantısı için antlaşmalara imza atacak kişi olacaktır.

¹⁰³Şubat ve kasım ayları arasında 933 yolcu, 33.917.300 kilogram eşya, 2.323.600 kilogram mektup taşınmıştır. Bkz. F. Handley Page, "Air Transport", *The Journal of the Institute of Transport*, February, 1923, s. 8.

¹⁰⁴Macmillan, *The Air-Tourist...*, s. 53.

başvurmuştur. Şirketin başvurusu kabul edilerek 26 Ağustos 1920’de şirket ile 10 maddelik bir mukavelename imzalamıştır.

Bu mukaveleye göre önemli maddeler şu şekildedir: 1- Şirket sözleşme imzalandıktan bir yıl içinde, İstanbul-Bükreş-Belgrad-Viyana-Prag-Strazburg-Paris hava hattını hayata geçirmek zorundadır. 2- Hava seferleri haftada ortalama 4 kez yapılacaktır. 3- Ortalama uçuş saatleri ise İstanbul-Bükreş arası 3, İstanbul-Viyana 12, İstanbul-Paris ise 36 saat olarak planlanmıştır. 4- 20 gramlık eşya başına ortalama ücretler İstanbul-Bükreş 2, İstanbul-Prag 10 ve İstanbul-Paris 15 Fransız Frangı olarak belirlenmiştir.¹⁰⁵ Dahiliye Nezareti mukavelenamenin bir kopyasını Meclise ve Posta ve Telgraf ve Telefon Müdüriyeti’ne göndermiştir.

Mukavelename 9 Eylül’de Meclis-i Vükelâ tarafından onaylanarak Franco-Roumanie Şirketi’ne uçuş ruhsatı verilmiştir.¹⁰⁶ Mukavelename onaylandıktan sonra hava servisinin kısa süre içerisinde başlaması kararlaştırılmıştır. Fakat 10 Ağustos 1920 tarihinde Sevr Antlaşması’nın imzalanması ve oluşturduğu siyasi kargaşa sebebiyle seferler başlayamamıştır.

Bu yönde alınan karar ancak 10 Ekim 1921 tarihinde uygulamaya konmuş, Paris-Strazburg-Prag-Budapeşte-Bükreş-İstanbul hava hattında deneme uçuşu yapılmıştır. Bu uçuş hakkında uçaktaki yolculardan biri olan Birinci Dünya Savaşı’nda Fransa ordusunda savaş pilotu olarak görev yapan Albert Deullin’ bilgi vermiştir. Deullin, bu uçuştaki deneyimlerini *Le Miroir Des Sport* isimli dergiyle paylaşmıştır. Buna göre 10 Ekim’de Paris’ten havalanan uçak sırasıyla Strazburg, Prag, Budapeşte, Bükreş ve 27 Ekim’de İstanbul’a ulaşmıştır. 7 Kasım’da uçak İstanbul’dan havalanarak ilk olarak Bükreş’e 22 Aralık’ta ise Paris’e varmıştır. Deullin dergide paylaştığı üzere 1922 yılı içerisinde Paris-İstanbul hattı iki rota halinde hayata geçirilmesi planlanmaktaydı. Dokuz saat sürmesi hesaplanan birinci rota Paris-Prag-Viyana-Budapeşte’dir. On saat olarak planlanan ikinci rota ise Budapeşte-Belgrad-Bükreş-İstanbul olarak planlanmıştır. Uçuşların çift motorlu uçaklarla yapılacaktı.¹⁰⁷

¹⁰⁵BOA, *Dahiliye Nezareti İdare-i Umumiyye (DH.İ.UM)*, 16/1, lef. 2, (Osmanlı Hükümeti ile Franco-Roumanie Seyr ü Sefer-i Havaiye Şirketi arasında 26 Ağustos 1336 [26 Ağustos 1920] tarihinde imzalanan mukâvelenâme).

¹⁰⁶BOA, *Meclis-i Vükelâ Mazbataları (MV)*, 252/94. (Meclis-i Vükelâ’nın yayınladığı 9 Eylül 1336 [9 Eylül 1920] tarihli karar).

¹⁰⁷“Comment J’ai Reconnu La Nouvelle Ligne Aérienne Paris-Constantinople Et Constantinople-Paris”, *Le Miroir Des Sport*, 5 Ocak 1922, s. 7.

Sakarya Meydan Muharebesi'nden sonra 20 Ekim 1921'de TBMM ile Fransa hükümeti arasında Ankara Antlaşması imzalanmıştır.¹⁰⁸ Fransızlar bu antlaşmadan sonra havadan posta, eşya ve yolcu taşıma imtiyazını elde etmek için TBMM hükümeti başvurmayaya karar vermiştir. Nitekim kısa bir süre sonra şirket, 10 Kasım 1921 tarihinde Marcel Besson adındaki Fransız aracılığıyla Mustafa Kemal Paşa'ya hitaben bir mektup kaleme almıştır. Yazıda Ankara Antlaşması ile Fransa ve Türkiye arasındaki ilişkilerin tekrar düzelmesinden mutluluk duyulduğunu, Türkiye'de askerî ve sivil havacılığın yeniden oluşturulmasında işbirliği yapmaya hazır olduğu vurgulanmıştır. Ayrıca uygun olduğu takdirde tecrübesinden istifade edilmek üzere Villome adındaki bir subayı Ankara'ya yollayabilecekleri de belirtilmiştir.¹⁰⁹

Nitekim 27 Ocak 1922'de Franco-Roumanie Şirketi, Villome'ni Türkiye'ye yollamış ve Ankara hükümetine bir teklifte bulunmuştur. Şirket teklifinde öncelikle kısaca kuruluş sürecinden ve bütçesinden bahsetmiştir. 1920 yılında Paris-Strasbourg-Prag-Varşova hava servisini kullanmaya başladığını belirtmiştir. 1922 senesinde Paris-Prag-Viyana-Budapeşte-Bükreş ve son olarak Yeşilköy hava servisini hayata geçirmeye planladığını bildirmiştir. Ayrıca, Yeşilköy-Ankara-Sivas-Erzurum-Beyazıt ve Ankara-Adana-Mersin hava hatlarını hayata geçirmek için talepte bulunmuştur. Şirket 1923 senesi için ise İstanbul-Ankara hava servisinin de hayata geçirmek istediğini dile getirmiştir.¹¹⁰

Franco-Roumanie Şirketi, 6 Mart 1922 tarihinde doğrudan Büyük Millet Meclisi Başkanı Mustafa Kemal Paşa'ya Paris'ten telgraf çekmiştir. Şirket, Villome'nin Paris'e döndüğünü ve yapmış olduğu teklif bağlamında Ankara hükümetinin cevabını en kısa sürede beklendiğini bildirmiştir. Ayrıca Fransa ile Ankara hükümetinin her geçen gün gelişmekte olan ilişkilerinden memnurluk duyduklarını ve Anadolu'da tam bir uyum içinde çalışmak istediklerini aktarmıştır.¹¹¹ Şirket, kısa sürede cevap alamaması üzerine yaklaşık üç hafta sonra 30 Mart'ta tarihinde tekrar Ankara hükümetine bir telgraf çekerek görüşünü sormuştur.¹¹²

Kurtuluş Savaşı'nın başarıya ulaştığı dönemde önemli bir gelişme yaşanmıştır. 11 Şubat 1923 tarihinde İstanbul Posta Telgraf ve Telefon Müdürlüğü Franco-

¹⁰⁸Cevdet Küçük, "Sevr Antlaşması", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. XXXVII, İstanbul, 2009, s. 5.

¹⁰⁹*Başkanlık Cumhuriyet Arşivi*, *Nafia Vekâleti*, 56/1/1, lef. 22, (Marcel Besson Havacılık Şirketi'nden TBMM Reisi Mustafa Kemal'e gönderilen 10 Kasım 1921 tarihli telgraf).

¹¹⁰BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/1/1, lef. 19-20.

¹¹¹BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/1/1, lef. 4.

¹¹²BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/1/1, lef. 3.

Roumanie Şirketi'nin Türkiye'deki yetkililerine 16 Mart 1920 tarihinden itibaren Osmanlı hükümeti ile şirketler arasında imzalanan tüm anlaşmaların hükümsüz kabul edildiğini bildirmiştir.¹¹³ Burada 26 Ağustos'da Osmanlı hükümeti ile şirket arasında imzalanan mukaveleye atıf yapılmıştır.

1 Temmuz'da İstanbul Murahhaslığı Hariciye Vekâleti'ne, İstanbul ile Bükreş arasında hava nakliyatı yapmak isteyen Franco-Roumanie Şirketi'nin hangi şartlarda izin verilmesi gerektiğinin bildirilmesini talep etmiştir.¹¹⁴ Kasım ayı gibi Franco-Roumanie Şirketi, Ankara hükümetinin kararını öğrenmek ve sözleşme imzalamak üzere Ankara'ya şirket müdürünü yollamaya karar vermiştir. 11 Kasım 1923 tarihinde İstanbul Murahhaslığı müdürün Ankara'ya hareketini bildirmiştir.¹¹⁵

27 Aralık'ta Nafia Vekâlet'inden Başvekâlet'e gönderilen yazıda Paris-Bükreş-İstanbul arasında hava hattı oluşturmak ve bu hatta kara uçaklarıyla sivil taşımacılık yapmak maksadıyla Franco-Roumanie Şirketi'nin imtiyaz talep ettiğini ve bu doğrultuda Vekâlet'e başvuran şirket müdürünün plan, proje ve şartname sunduğu bildirilmiştir.¹¹⁶ 24 Şubat 1924 tarihinde şirket adına Jean Schlicklin, Başvekil İsmet Paşa'ya bir mektup yazmış ve Paşa'dan şirketin sunduğu projelerin incelenmesini talep etmiştir. Teklifin İstanbul-Bükreş hava hattının yeniden açılması ve Türk Hava Seyrüsefer Şirketi'nin kurulması yönünde olduğunu belirtmiştir. Ayrıca İstanbul-Ankara arasında deneme uçuşu yapmak üzere 2 adet uçağın İstanbul'a getirme konusunda şirketten talepte bulunmuştur. Jean Schlicklin, son olarak da Türk hükümeti ile olası bir anlaşmaya imza atmak için tam yetkili olduğunu vurgulamıştır.¹¹⁷ 15 Haziran tarihli Başvekâlet kararnamesine göre hava nakliyatı ve uçak fabrikası açmayı düşünen şirketlerle müzakere etmek, en uygun şartları belirlemek üzere Nafia Vekâleti ve Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliği'nden seçilecek kişilerle bir komisyon kurulmasına karar verilmiştir.¹¹⁸ Böylece yerli ve

¹¹³BCA, *Nafia Vekâleti*, 57/8/1, lef. 145, (İstanbul Posta Telgraf ve Telefon Müdürlüğünden Franco-Roumanie Şirketi'nin İstanbul Şubesi'ne gönderilen 11 Şubat 1923 tarihli tezkere).

¹¹⁴BOA, *Hariciye Nezareti İstanbul Murahhaslığı (HR.İM.)*, 18/104. (İstanbul Murahhaslığı'ndan Hariciye Vekâleti'ne gönderilen 1 Temmuz 1339 [1 Temmuz 1923] tarihli tezkere).

¹¹⁵BOA, *Hariciye Nezareti İstanbul Murahhaslığı (HR.İM.)*, 21/14. (İstanbul Murahhaslığı'ndan TBMM Hükümeti'ne gönderilen 11 Teşrin-i Sâni 1339 [11 Kasım 1923] tarihli tezkere).

¹¹⁶BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/1/1.

¹¹⁷BCA, *Nafia Vekâleti*, 57/8/1, lef. 138, (Franco-Roumanie Şirketi adına Jean Schlicklin tarafından Başvekil İsmet Paşa'ya gönderilen 24 Şubat 1924 tarihli tezkere).

¹¹⁸BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928)*, 10/29/12. (Başvekâlet'in yayınladığı 15 Haziran 1340 [15 Haziran 1924] tarihli kararname).

yabancı şirketlerin teklifleri uzman kişilerden oluşan komisyon tarafından değerlendirilip kısa süre içinde sonuçlandırılması planlanmıştır.

Ancak bütün bu hazırlıklara rağmen 1924 senesine kadar Bakanlar Kurulu'nda kabul edilen hava nakliyatı tekliflerinin ruhsatları Nafia Vekâlet'ine tebliğ edilmemiştir. Bu sebepten dolayı Franco-Roumanie ve Junkers Şirketleri ticari bu zamana kadar seferlere başlayamamıştır.¹¹⁹ Ancak bir süre sonra Franco-Roumanie ve Junkers Motor ve Uçak Şirketlerinin İstanbul-Ankara ticari seyahat yapma talepleri kabul edilerek onaylanmıştır.¹²⁰ Bu bağlamda şirket 2 uçağını İstanbul'a gönderme kararı almıştır. İstanbul'a yollanan uçaklar İstanbul-Ankara arasında uçuş yapmayı hedeflemiştir. Bu doğrultuda uçaklar 4 Eylül'de İstanbul'a varmıştır. 5 Eylül'de İstanbul-Ankara arası ilk uçuş gerçekleştirmiştir. İki uçak dörder yolcu taşımıştır. Bu uçuşlarla beraber İstanbul Posta ve Telgraf Müdürlüğü tarafından İstanbul-Ankara arasında hava posta servisinin başladığı duyurulmuştur.¹²¹ İstanbul-Ankara arası uçuş iki buçuk saat sürmüştür.

Franco-Roumanie Şirketi'ne verilen ilk izin tecrübe maksatlı ve sadece 3 aylıktır.¹²² Şirket, bu süre zarfında İstanbul-Ankara arasında toplam 158 yolcu ve 1.100 kilogram mektup taşımıştır.

1925 yılı başlarında şirketin ismi değişmiştir.¹²³ Şirket, Türkiye'de ve Ortadoğu'da ise Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi ismini kullanmaya başlamıştır. Bu dönemde 12 Ocak 1925 tarihli *Cumhuriyet* gazetesinde Junkers ve Franco-Roumanie şirketlerinin hava nakliyatı yapmak için hükümete başvuruda bulundukları ve yaptıkları tekliflerin hükümet tarafından değerlendirildiği bildirilmiştir. Basınında havacılıkla ilgili gelişmeleri dikkatle takip ettiği görülmektedir.¹²⁴ Anlaşıldığı üzere bu iki şirket Türk hükümetinden hava imtiyazı elde etmek için ciddi bir rekabet içine girmiştir.

30 Ocak 1925 tarihinde Müdafaa-i Milliye Vekâleti tarafından Nafia Vekâleti'ne yazılan tezkerede hava nakliyatında hükümete ayrılan yolcu ve eşya

¹¹⁹“Nakliyat-ı Havaiye İmtiyazları”, *Cumhuriyet*, 3 Eylül 1340, s. 3. (Aynı yazıda İstanbul-Brindisi hava hattı görüşmeleri tamamlandıktan sonra seferlerin başlayacağını bildirmiştir.)

¹²⁰“İstanbul-Ankara Nakliyat-ı Havaiyesi”, *Cumhuriyet*, 4 Eylül 1340, s. 3.

¹²¹“İstanbul'dan Ankara'ya”, *Cumhuriyet*, 5 Eylül 1340, s. 2.; “Tayyare Postası Başladı”, *İkdam*, 5 Eylül 1340, s. 3.

¹²²BCA, *Nafia Vekâleti*, 61/24/2, lef. 12, (Nafia Vekâlet'inden Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliği'ne gönderilen Aralık 1929 tarihli tezkerede).

¹²³Gökhan Sarıgöl, *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi (1909/1967): Pervaneli Uçaklar Devri*, İstanbul, D Yayınevi, 2009, s. 90.; Gunston, *Chronicle of...*, s. 220.

¹²⁴“Nakliyat-ı Havaiye”, *Cumhuriyet*, 12 Kânun-ı Sâni 1341, s. 3.

taşımaya mahsus kısımların üçte birinin Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne tahsis edilmesi talep edilmiştir.¹²⁵ Ancak anlaşıldığı üzere bir netice elde edilememiştir. Buradaki amacın yabancı şirketlere imtiyaz verilmeden önce vekâletin kendi çıkarlarını korumak olduğu anlaşılmaktadır.

Bu bağlamda önemli gelişme 17 Ağustos 1925 tarihinde yaşanmıştır. Nafia Vekâleti ile şirket arasında İstanbul-Bükreş hava hattının işletilmesi ve diğer hususlar üzerine 21 maddelik bir mukavelename imzalanmıştır. Buna göre; verilen ruhsat sadece İstanbul-Bükreş hattı için geçerli ve yolcu, eşya, posta naklini içermektedir. Mukavelename 20 sene geçerli olacak ancak 10 senenin sonunda 7. madde gereği herhangi bir tarafın itirazı sonucu feshedilebilecektir. Seferler her istikamette Şubat'ın on beşinden Nisan'ın başına kadar ekimin başından Kasım'ın on beşine kadar haftada 3 sefer ve Nisan başından Ekim başına kadar her gün gidiş-geliş seferleri gerçekleştirmek zorundadır. Seferler yıl içerisinde sadece 15 Kasım'dan 15 Şubat'a kadar tatil olunabilir. Şirketin uçak, yedek parça, telgraf, telefon malzemelerinin miktarı Fenni Komisyon tarafından belirlenecektir. Şirketin uçakları için İstanbul'da bulunduracağı yedek parçaları iki sene boyunca muntazam seyir ve seferi temin edecek miktarda olacaktır. Şirketin ihtiyaç duyacağı arazi devlet tarafından tahsis edilecektir. Şirketin yurtdışından getirilecek uçak ve yedek parçalar gümrük vergisinden muaf tutulacaktır. Şirket pilot ve makinist hizmetlerinde çalışacak memurları Türk vatandaşlarından seçecektir. Hareket cetvelleri, nakliyat tarife ücretleri, devlet memurlarının ücretleri her sene Nafia Vekâleti ve şirket arasında görüşülerek belirlenecektir. Şirkete tahsis edilen arazide telsiz, telgraf düzenekleri kurabilecek ve bu düzeneklerle Türkiye'ye ait istasyonlarla irtibata geçilebilecektir. Bilet satışı için merkezi yerlerde açılacak acenteler için Nafia Vekâleti'nden ruhsat alınmak zorundadır. Şirketin merkezi Paris'te olacaktır. Türk hükümeti ile irtibatta kalabilmek için Ankara'da bir şube açmak zorundadır. Ayrıca İstanbul-Bükreş arasında bir Türk şubesi tesis edilecek ve bu şubenin müdüriyeti de İstanbul Ayastefanos'da bulunacaktır.¹²⁶

Aynı gün Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi ile Nafia Vekâleti arasında Posta Nakliyatı başlıklı 10 maddelik bir mukavelename daha imzalanmıştır. Buna göre

¹²⁵BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/27/2, lef. 1, (Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nden Nafia Vekâleti'ne gönderilen 30 Kanûn-i Sâni 1341 [30 Ocak 1925] tarihli tezkere).

¹²⁶BCA, *Nafia Vekâleti*, 61/25/2. (Nafia Vekâleti ile Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi arasında imzalanan 17 Ağustos 1341 [17 Ağustos 1925] tarihli mukavelename).

her seferde nakledilen posta çantaları en fazla 100 kilogram olacaktır. Genişliği her taraftan 45 santimetreyi geçmeyecektir. Şirket, her seferde 10 kilogram kadar resmi mektupları ve telgrafları ücretsiz taşımayı kabul etmiştir.¹²⁷ Bu mukavelenameye 26 Eylül tarihinde bir ek yapılarak İstanbul-Bükreş arasındaki hatta 6 adet uçak çalışacağı belirtilmiştir. Bunlardan 3 tanesi daima Türk toprakları dâhilinde bulunması zorunludur. Uçakların motorları 400 beygir kuvvetinde Loren Diyetrih marka olarak belirlenmiştir. İstanbul'daki depoda yedek olarak tutulacak malzemeler; irtifa dümeni, kumanda telleri, kanat dikmeleri, benzin depoları, yağ depoları, benzin tulumbaları, devir saatleri, radyatör, pervaneler, pusulalar, 1 uçaklık tam kanatlar ve motor için yedek parçalar vb. belirlenmiştir.

Şirket, bu sözleşmeye göre Ayastefanos'ta bir hava gözetleme merkezi tesis etmeyi kabul etmiştir. Ayrıca hava hattı seferleri başlamadan önce bütün hat üzerinde çalışacak pilot, motorcu, makinist miktarını Nafia Vekâleti ve Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne bildirmek zorundadır. Şirket, Edirne ve Çorlu'da da birer muavenet meydanı tesis etmeyi taahhüt etmiştir. Edirne'deki meydanda gerekli olması durumunda kullanmak üzere benzin ve yağ depolarıyla temel yedek parçaları bulundurmak zorundadır. Uçakların takip edecekleri hava hattı Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'nin 15/9/341 tarih ve 458 numaralı tezkeresiyle tespit edilmiştir. Ek sözleşmenin en son maddesine göre Türkiye Cumhuriyeti, bir savaş durumuna geçmesi halinde şirkete ait Türkiye dâhilinde bulunan uçak, alet ve tesislerden istifade hakkına sahip olacak ve şirket buna karşı hiçbir tazminat ve bedel talebinde bulunamayacaktır.¹²⁸ 29 Eylül'de çıkartılan kararname ile Türk hükûmeti, Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi ile Nafia Vekâleti arasında imzalanan mukavelenamayı onaylamıştır.¹²⁹ Ancak araştırmalarımızda şirketin, 1925 yılı içerisinde yaptığı uçuşlara ait bir cetvele rastlanılmamıştır. Muhtemelen bu yıl içerisinde deneme uçuşları devam etmiştir.

Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi ile Nafia Vekâleti arasında anlaşma için müzakereler sürerken aynı tarihlerde Türk havacılık alanında önemli bir gelişme daha meydana gelmiştir. Müdafaa-i Milliye Vekâleti, Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti ve Ticaret Vekâleti'nin ortak çalışmasıyla hazırlanan *Türkiye Cumhuriyeti Seyrüsefer-i*

¹²⁷BCA, Nafia Vekâleti, 61/25/2.

¹²⁸BCA, Nafia Vekâleti, 61/25/2.

¹²⁹BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928), 14/47/15. (Başvekâlet tarafından çıkartılan 29 Eylül 1341 [29 Eylül 1925] tarihli kararname).

Havaî Kararnâmesi 9 Eylül 1925 tarihinde bir hükümet kararnamesi ile yürürlüğe girmiştir.¹³⁰ *Seyrüsefer-i Havaî Kararnâmesi*, 6 ana bölümden oluşmuştur. Birinci bölüm “*Hava Sınırları ve Yasak Bölgeler*” ikincisi “*Uçma Hakkı, Hava Hududu ve Tayyare Kapıları*” üçüncüsü “*Askerî ya da Sivil Havacılığa ait Kurallar*” dördüncüsü “*Boğazlar Mıntıkası, beşincisi Hava Meydanları; İniş ve İkamet*” altıncısı “*Fenni Emniyet Belgeleri ile Siyasi, İdari ve Ticari Belgeler*”. Ayrıca 6 Haziran 1914 tarihli *Sefain-i Havâiyyeye Âid Menâtık-ı Memnu’â Nizamnamesi* de kararname içinde yayınlanmıştır. Bunlara ek olarak Lozan Antlaşması’nın havacılıkla alakalı maddeleri üzerine bir bölüm oluşturulmuştur. “*Boğazların Usulüne Dair Mukavelename*” başlığı altında da Boğazların savaş zamanı ve barış zamanı durumu belirtilmiştir.¹³¹

Nafia Vekâleti, Beynelmîl Seyrüsefer Havai Şirketi’nin faaliyetlerini yakından takip etmiştir. Nitekim 25 Nisan’da şirkete gönderilen tezkerede yıl içerisinde gerçekleşecek uçuşlar öncesinde bilgi verilmesinin zorunlu olduğu yazılmıştır.¹³² 29 Nisan günü ise Beynelmîl Şirketi’ne uçuşlara ait cetvellerde hangi bilgilerin yer alması gerektiği bilgisi verilmiştir. Buna göre uçuş tarihi, uçuşun istikameti, uçağın tipi ve markası, hareket saati, pilotun adı, rasıt adı, telsiz hakkında bilgi, yolcular ve eşyalar hakkında bilgilerin yer alması istenmiştir.¹³³

Beynelmîl Havai Şirketi 1926 senesinde ilk uçuşunu 15 Mart’ta gerçekleştirmiştir. Mart ve Temmuz ayları arasında toplam 74 sefer gerçekleştirilmiştir.¹³⁴ 10 Ekim’de Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti, Nafia Müdüriyeti’ne şirketin Bükreş istikametinde yapılacak uçuşların emniyetinin Yeşilköy Hava Rasat İstasyonu tarafından sağlanacağını bildirmiştir.¹³⁵ 11 Ekim’de şirket, Nafia Müdüriyeti’ne uçakların motorlarında kullanılacak yağ, esans gibi maddelerin dışardan alımında ithalat vergisine tabii olduğunu bu malzemelerin sürekli dışardan geldiği için vergiden muaf tutulması gerektiği talep etmiştir.¹³⁶

¹³⁰BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928)*, 15/56/9. (Başvekâlet’in yayınladığı 9 Eylül 1341 [9 Eylül 1925] tarihli kararname).

¹³¹Türkiye Cumhuriyeti *Seyrüsefer-i Havaî Kararnâmesi*, Ankara, Harita Matbuatı, 1925, s. 3-24.

¹³²BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/4/6, lef. 1, (Nafia Vekâleti’nden Beynelmîl Seyrüsefer Havai Şirketi’ne gönderilen 25 Nisan 1926 tarihli tezkere).

¹³³BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/4/7, lef. 1-2, (Nafia Vekâleti’nden Beynelmîl Seyrüsefer Havai Şirketi’ne gönderilen 29 Nisan 1926 tarihli tezkere).

¹³⁴BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/4/11. (İstanbul Su, Elektrik ve Tayyare Komiserliği’nden Nafia Müdüriyeti Umumiye’sine gönderilen 9 Ağustos 1926 tarihli tezkere); (İstanbul Su, Elektrik ve Tayyare Komiserliği’nden Nafia Müdüriyeti Umumiye’sine gönderilen 11 Eylül 1926 tarihli tezkere).

¹³⁵BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/4/17, lef. 1, (Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti’nden Nafia Müdüriyeti Umumiye’sine gönderilen 25 Ekim 1926 tarihli tezkere).

¹³⁶BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/4/15, lef. 1-3, (Beynelmîl Seyrüsefer Havai Şirketi’nden Nafia Müdüriyeti Umumiye’sine gönderilen 11 Teşrîn-i Evvel 1926 tarihli tezkere).

Şirket, Ticaret Vekâleti'ne mukavelenamenin 6. maddesinde bazı değişiklikler yapılması için bir başvuruda bulunmuştur. Nitekim şirket, hava tesisinde yapılacak hangarların tuğla, taş, betonarme yerine portatif sac ya da demirlerle yapılmasını talep etmiştir. Vekâlet de bu isteği 18 Aralık 1926 tarihinde Bakanlar Kuruluna sunmuştur. 19 Aralık'ta Bakanlar Kurulu değişikliği kabul etmiş ve değişiklik yapılması için aynı gün kararname çıkartmıştır. Bunun üzerine 23 Ocak 1927 tarihinde Ankara Şeref Oteli'nde şirket temsilcisi Dr. Rasim Ferit Bey ve Nafia Vekili Behiç Bey bir araya gelerek altıncı madde de yapılan değişikliği ele alan belgeyi imzalamıştır.¹³⁷

Şirket, 17 Ağustos'ta imzalanan mukavelenamenin 3. ve 13. maddelerine dayanarak kötü hava şartlarında ve acil iniş gereken zamanlarda kullanmak üzere Edirne ve Çorlu'da küçük iniş sahaları ve hava istasyonu kurmak istemiştir. Esasın bu talep 1926 yılında gündeme gelmişse de 1927 yılı içerisinde Nafia Vekâleti tarafından da değerlendirmeye alınmıştır. Ancak güvenlik gerekçelerine dayanılarak reddedilmiştir.¹³⁸ Bu olay Türk hükümetinin yabancı şirketlere hala tam olarak güvenmediğinin güzel bir örneğidir.

5 Haziran tarihinde önemli bir gelişme yaşanmıştır. Şirketin Türkiye temsilciliği Nafia Vekâleti ve Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne İstanbul-Sofya hava hattı için başvuruda bulunmuştur. Haftada 2 sefer düzenlenmesi planlanan hat için 4 adet uçağın çalışması teklif edilmiştir. İstanbul-Bükreş hattı için İstanbul'daki hangarlarda tutulan yedek parça ve diğer araçların üçte ikisinin gerektiğinde İstanbul-Sofya hattı için kullanılabileceği belirtilmiştir. Ayrıca İstanbul-Bükreş hattı için geçerli olan 17 Ağustos 1925 tarihli mukavelename maddelerinde bazı değişiklikler ve ek yapılarak hattın hayata geçirilebileceği de başvuruda vurgulanmıştır.¹³⁹ Böylece kapsamlı bir anlaşma yerine mevcut olana küçük eklemeler yapılarak daha hızlı sonuç alınabileceği düşünülmüştür.

Yapılan teklif üzerine Nafia Vekâleti ayrıntılı bir çalışma için komisyon kurmaya karar vermiştir. Hava hattına ruhsat vermeden önce Nafia Vekâleti'ne bağlı Tayyare Mühassısı ve İstanbul Elektrik, Su ve Tayyare Komiserliği, Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti, Müdafaa-i Milliye Vekâleti arasında yazışmalar

¹³⁷BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928)*, 22/79/13. (Başvekâlet'in yayınladığı 19 Kânun-ı Evvel 1926 tarihli kararname).; BCA, *Nafia Vekâleti*, 61/25/2.

¹³⁸BCA, *Nafia Vekâleti*, 57/6/3, lef. 4, (Nafia Vekâleti'nce hazırlanan 10 Nisan 1927 tarihli rapor).

¹³⁹BCA, *Nafia Vekâleti*, 58/10/4, lef. 23, (Beynelmîl Seyrüsefer Havai Şirketi Türkiye Temsilciliğinden Nafia Vekâleti ve Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 5 Haziran 1927 tarihli tezkere).

gerçekleştirilmiştir. Sonuç olarak İstanbul Elektrik, Su ve Tayyare Komiserliği ile Tayyare Mühassısı'nın ortak hazırladığı raporda şirketin belirlenen şartlara uyması halinde ruhsat verileceği Nafia Vekiline detaylı bir şekilde bildirilmiştir.¹⁴⁰ 14 Eylül 1927'de Nafia Vekâleti'nden Başvekil İsmet Paşa'ya doğrudan çekilen telgrafta resmi bir anlaşma olmamasına rağmen İstanbul-Sofya arasındaki uçuşların geçici olarak başlanması konusunda izin istenmiştir.¹⁴¹

Bu görüşmeler neticesinde Nafia Vekâleti de 18 Kasım'da mukavelede değiştirilebilecek 21., 22. ve 23. maddeleri Bakanlar Kurulu'na sunmuştur. 14 Aralık'ta Bakanlar Kurulu bir kararname ile Nafia Vekâleti'ne anlaşma yapılması için tam yetki vermiştir.¹⁴² 23 Ocak 1928 tarihinde Ankara Şeref Otelinde Beynelmîl Seyrüsefer Havai Şirketi Temsilcisi Dr. Rasim Ferit Bey ile Nafia Vekili Behiç Bey arasında İstanbul-Sofya hattı için eski mukaveleneye yapılan eklemelerle anlaşma sağlanarak imzalar atılmıştır. Bu mukaveleneye göre eski mukavelenenin 21. maddesi 23. madde olarak yer almıştır. 23. madde de mukavelenenin Ankara'da imzalandığı ve imzalandığı tarihten itibaren geçerli olduğu belirtilmiştir. Yeni 21. maddede ise Nafia Vekâleti tarafından oluşturulacak fen komisyonu tarafından yeni yapılacak inşaat ve planlar tetkik edileceği ve komisyonun kararına göre Nafia Vekâleti'nin onay vereceği belirtilmiştir. Ayrıca komisyon masraflarının şirket tarafından karşılanacağı vurgulanmıştır. 22. maddede ise İstanbul-Bükreş için verilen ruhsatın İstanbul-Sofya hattı içinde verildiği ve gerçekleştirilecek uçuşlar için kararlaştırılan uçak sayısı da Yeşilköy'deki hangarlarda tam olarak bulunacağı belirtilmiştir. Şirketin yedek olarak bulunduracağı alet ve malzemelerin listesi tam olarak belirlenmiştir. Hükümetin hattı iptal etme yetkisinin olduğu, bu durumda şirketin uğrayacağı zarardan sorumlu olmayacağı da anlaşma maddesinde belirtilmiştir. Mukavelenin ekinde yedek malzemelerin listesi ayrıntılı olarak belirtilmiştir.¹⁴³

1927 yılı sonunda Nafia Vekâleti ve Ticaret Vekâleti arasında şirketin 1928 yılının ilkbahar ve sonbaharda gerçekleştireceği uçuşların saatleri ile uçuş ücretlerinin

¹⁴⁰BCA, *Nafia Vekâleti*, 57/6/1, lef. 49-51, (İstanbul Elektrik, Su ve Tayyare Komiserliği ile Tayyare Mühassısı'nın Nafia Vekâleti'ne gönderdiği tarihsiz tezkere).

¹⁴¹BCA, *Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü*, 12/72/42. (Nafia Vekâleti'nden Başvekil İsmet Paşa'ya gönderilen 14 Eylül 1927 tarihinde gönderilen telgraf).

¹⁴²BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928)*, 26/69/10. (Başvekil'in yayınladığı 14 Kânun-ı Evvel 1927 tarihli kararname).

¹⁴³BCA, *Nafia Vekâleti*, 61/25/2, lef 79-80-88-89-90-91-92-93-94, (23 Ocak 1928 tarihinde Beynelmîl Seyrüsefer Havai Şirketi Temsilcisi Dr. Rasim Ferit Bey ile Nafia Vekili Behiç Bey arasında İstanbul-Sofya hattı için imzalanan mukaveleneye).

belirlenmesi hususunda ortak bir karara varılmıştır.¹⁴⁴ Bu karar doğrultusunda 1928 yılının ilk 10 ayına ait uçuş cetvelleri şirket tarafından düzenli olarak İstanbul Elektrik, Su ve Tayyare Komiserliği'ne iletilmiştir. Komiserlikte bu cetvelleri Nafia Vekâleti'ne yollamıştır. Nafia Vekâleti ise Tayyare Mühassısıslığı ve Heyet-i Fenniye'nin değerlendirmeleri doğrultusunda uçuş cetvellerine onay vermiştir.¹⁴⁵

1928 yılında Beynelmilel Havai Şirketi Fransa'da düzenlenecek uçak yarışmasına katılmak istemiştir. 21 Haziran'da İstanbul Elektrik, Su ve Tayyare Komiserliği, Nafia Müdüriyeti'ne gönderdiği yazıda şirketin Fransa'da düzenlenecek uçak yarışmasına İstanbul'da bulunan bir uçakla katılmak için başvuruda bulunduğu eğer uygun görülürse 29 Haziran akşamı uçağın Paris'e hareket edebileceği belirtilmiştir.¹⁴⁶ Nafia Vekâleti tek başına karar vermeyi uygun görmemiş ve Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyaseti'ne konuyu iletmiştir. Bunun üzerine 27 Haziran günü Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti, Nafia Vekâleti'ne şirkete ait bir uçağın 29 Haziran akşamı saat 21.15'de İstanbul'dan Paris'e gitmesini uygun bulmuştur.¹⁴⁷ Vekâlet bu cevap üzerine Tayyare Mühassısıslığına gerekli yetkiyi vermiştir. Mühassısıslıkta 28 Haziran'da Nafia Müdüriyeti'ne uçuşa izin verildiği ve 29 Haziran akşamı saat 21.15'de uçuşun gerçekleşebileceğini bildirmiştir.¹⁴⁸ Nafia Vekâleti'nin bu kadar basit bir konuda bile askerî makamlara danışması o zamandaki askerî mekanizmanın her alanda ne kadar etkili olduğunu açıkça bize göstermektedir.

Uçuş cetvellerinden anlaşıldığı üzere 1928 yılında şirket Bükreş-Sofya-İstanbul hava hattında Ocak, Mart, Nisan, Mayıs, Haziran, Temmuz, Ağustos ve Ekim aylarında uçuş gerçekleştirmiştir. Ocak ayında İstanbul-Sofya hattında 12 uçuş Bükreş-İstanbul hattında ise 19 uçuşla 4 yolcu, mart ayında Sofya-İstanbul hattında 16 uçuşta 8 yolcu nakil edilmiştir. Aynı ay Bükreş-İstanbul hattında 16 sefer düzenlenmiş ve 12 yolcu, nisan ayı içerisinde İstanbul-Bükreş hattında 56 sefer gerçekleştirilmiş ve 114 yolcu taşınmıştır. Bu ayda Sofya-İstanbul hattında 26 sefer ile 38 yolcu, mayıs ayı içerisinde Bükreş-İstanbul hattında 58 sefer gerçekleştirilmiş ve 78 yolcu taşınmıştır.

¹⁴⁴BCA, *Nafia Vekâleti*, 58/11/4. (Ticaret Vekâleti'nden Nafia Vekâleti'ne gönderilen 24 Aralık 1927 tarihli tezkere).

¹⁴⁵BCA, *Nafia Vekâleti*, 59/19/6, lef. 3, (Tayyare Mühassısıslığı ve Heyet-i Fenniye tarafından Nafia Vekâleti'ne gönderilen 8 Teşrin-i Evvel 1928 tarihli tezkere).

¹⁴⁶BCA, *Nafia Vekâleti*, 59/19/4. (İstanbul Elektrik, Su ve Tayyare Komiserliği tarafından Nafia Müdüriyeti Umumiyesi'ne gönderilen 21 Haziran 1928 tarihli tezkere).

¹⁴⁷BCA, *Nafia Vekâleti*, 59/19/4, lef. 2, (Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti tarafından Nafia Vekâleti'ne gönderilen 27 Haziran 1928 tarihli tezkere).

¹⁴⁸BCA, *Nafia Vekâleti*, 59/19/4, lef. 3, (Tayyare Mühassısıslığı tarafından Nafia Vekâleti Müdüriyeti Umumiyesi'ne gönderilen 28 Haziran 1928 tarihli tezkere).

Sofya-İstanbul hattında ise 14 seferle 22 yolcu nakil edilmiştir. Haziran ayında ise İstanbul-Sofya hattında 26 sefer de 23 yolcu, İstanbul-Bükreş hattında 57 seferle 56 yolcu taşınmıştır. Temmuz ayında İstanbul-Sofya hattında 24 seferle 36 yolcu başarılı bir şekilde nakil edilmiştir. İstanbul-Bükreş hattında ise 47 seferle 56 yolcu, ağustos ayında ise Bükreş-İstanbul hattında 24 uçuşla 30 yolcu taşınmıştır. Sofya-İstanbul hattında 19 uçuşla 42 yolcu nakil edilmiştir. Son uçuş ayı olan Ekim de İstanbul-Bükreş arasında 50 uçuşta 30 yolcu, aynı ay Sofya-İstanbul hattında ise 23 uçuş gerçekleşmiş ve 18 yolcu taşınmıştır.¹⁴⁹

Türkiye’de yabancı havayolu şirketleri yoğun bir çalışma temposu yaşadığı dönemde hükümete yakın *Hâkimiyet-i Millîye* gazetesinde sivil havacılığı öven bir yazı kaleme alınmıştır. 2 Mart 1929 tarihli yazıda kısaca Türkiye’nin Avrupa’dan ziyade havacılığa daha çok yatırım yapmalı ve yeni hava hatları oluşturması gerektiği vurgulanmıştır. Çünkü Türkiye’nin batıdan doğuya kuzeyden güneye çok geniş bir hududa sahip olduğunu bu yüzden hızlı bir nakliyat için havayolunun kullanılması gerektiği belirtilmiştir. Avrupa’nın yıllardır havacılık alanında çalıştığını ve daima havacılığa yeni vasıtalar kattığı Türkiye’nin de bu doğrultuda çalışması gerektiği dile getirilmiştir. Ankara’dan bir yolcunun trenle İstanbul’a 18 saatte gidebildiği eğer bu yolcu uçakla bu yolu kat etmek istese sadece 2 saat 40 dakika da İstanbul’a varabildiği belirtilmiştir. Uçakların ne kadar zaman kazandırdığı açıkça ortaya koyulduktan sonra ülkenin genelinde uygulanması gerektiğinin altı çizilmiştir.¹⁵⁰

Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi 1929 yılı içerisinde İstanbul-Ankara-Konya-Adana-Halep arasında hava nakliyatı hattı oluşturmak için bir takım girişimlerde bulunmuştur. Şirket, öncelikle Halep’e giden hava hattı için 500.000 Türk Lirası sermayeli bir Türk anonim şirketi kurmayı planlamıştır. “Nakliyat-ı Hava-i Türk Anonim Şirketi” adını alacak bu şirket Türkiye dâhilinde hava nakliyatı hatlarının tesisi ve işletilmesi görevini üstlenmesi planlanmıştır. Şirket, 7 kişilik idari bir kadro tarafından yönetilecektir. Buna göre 3 üye Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi tarafından diğer 4 üye ise Türk hükümeti tarafından belirlenecektir. Şirket sermayesi eşit miktarda hükümet ve şirket tarafından ortak oluşturulacaktır. Belirlenen şehirlerin her birinde hükümet tarafından tahsis edilecek arazilerde hangar, mağaza, atölye, benzin deposu, idare binası, irtibat binası, telsiz-telgraf binası ve hava rasathanesi inşa

¹⁴⁹BCA, *Nafta Vekâleti*, 60/23/1, lef. 2-5-6-7-14-15-17-18-19-21-22-23-25-26-27-29-30-31-33, (Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi’nin 1928 yılına ait uçuş cetvelleri).

¹⁵⁰“Havacılık”, *Hâkimiyet-i Millîye*, 2 Mart 1929, s. 2.

edilmesi planlanmıştır. Hükümet gerekli görürse hava hattı üzerinde özel eşya ve paket taşınması için Türkiye Posta İdaresi Umumiyesi ile ayrıca sözleşme imzalanması planlanmıştır. Şirket, Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti, Nafia Vekâleti, Müdafaa-i Milliye Vekâleti ve İktisat Vekâleti'nce oluşturulacak bir komisyonun belirleyeceği anlaşma metnini müzakere etmeyi kabul etmiştir.¹⁵¹

Nafia Vekâleti'ne yapılan bu teklif derhal Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne iletilmiştir. Vekâlet'in bizzat kaleme aldığı yazıya göre Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi'nin asıl amacının Ortadoğu ve Hindistan'a hava hattı ile bağlanmak olduğu belirtilmiş ve Anadolu'da kurulacak hava istasyonlarının en kısa yoldan güney ve doğuya gideceği vurgulanmıştır. Nafia Vekâleti ilginç bir şekilde Fransız Şirketi'nin geçmişte yaptığı faaliyetlerden bahsetmiştir. Bundaki maksadın askerî yetkililerden onay almak olduğu açık bir şekilde anlaşılmaktadır. Nafia Vekili, 1924 yılında İstanbul-Ankara arasının yaklaşık 14 saat sürdüğünü ancak Beynelmilel Şirketi'nin 3 ay süreyle havadan yolculuk yapması izni almasıyla bu mesafenin sadece 2.5 saate indiğini belirtmiştir. Buna ek olarak Ankara-Konya arasının otomobil ile 14 saat yolculuğun ise uçak ile 1.5 saate ineceği vurgulanmıştır. Dahası İstanbul-Adana arası mesafenin otomobille 36 saatte tamamlandığını uçak ile gerçekleştirilecek yolculuğun azami 4.5 saatte tamamlanabileceğini aktarılmıştır. Bu örneklerden sonra hava hatlarının en kısa zamanda posta ve eşya taşıyabileceğinden bahsedilmiştir. Memleket için bu hava hatlarının yararlığı olacağı vurgulanmış ve en kısa zamanda cevabın verilmesi talep edilmiştir.¹⁵² Anladığımız kadarıyla Nafia Vekâleti yeni hava hattı oluşturma konusunda istekli olmasına rağmen askerî makamları ikna edememiş ve hava hattı hayata geçirilememiştir. Bu dönemde askerî yetkililerin yeni hava hatlarını reddetmelerindeki en büyük nedenin ülke içindeki askerî bölgelerin bilgilerinin sızdırılması olduğu anlaşılmaktadır.

Beynelmilel Havai Şirketi, yolcu ve mektup taşımacılığının yanında gazete dağıtımını da yapmıştır. *Vakit* gazetesinin 12 Kasım 1929 tarihli haberinde gazetenin ekinin İstanbul'un muhtelif yerlerine havadan başarılı bir şekilde dağıtıldığı bilgisi verilmiştir.¹⁵³

¹⁵¹BCA, *Nafia Vekâleti*, 61/24/2, lef. 6-8, (Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi tarafından Nafia Vekâleti'ne gönderilen 18 Kânun-ı Evvel 1929 tarihli tezkere).

¹⁵²BCA, *Nafia Vekâleti*, 61/24/2, lef. 12-14, (Nafia Vekâleti tarafından Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen Kânun-ı Evvel 1929 tarihli tezkere).

¹⁵³"CIDNA Tayyaresi", *Vakit*, 12 Teşrîn-i Sani 1929, s. 5.

4 Haziran 1930 tarihinde şirketin Türkiye temsilcisi Rasim Ferit Bey, Tayyare Mühassısı'na İstanbul-Sofya hava hattının açılması dolayısıyla İstanbul-Bükreş hava hattının işlerinde azalma yaşandığı bu yüzden her gün gerçekleştirilmesi zorunlu olan uçuşların haftada 3 defaya düşürmek için izin istemiştir. Mühassılıkta şirketin bu isteğinin imzalanan mukavelenamenin 3. maddesi ile ilgili olduğunu ve değişiklik yapılması için son kararın yine de Nafia Vekâleti'nde olduğunu belirtmiştir.¹⁵⁴ Nafia Vekâleti gerekli onayı vermiş ve uçuşlar tekrar düzenlenmiştir.¹⁵⁵

Şirket 1930 yılında hükümet tarafından ciddi bir teftişe tabii tutulmuştur. Yapılan denetleme sonucunda depolarda bazı eksik malzemeler tespit edilmiştir. Bu doğrultuda 24 Temmuz'da çıkarılan kararnamede şirketin depolarında yedek olarak bulundurması gereken yağ ve benzini kullandığı boşalan yedek yağ ve benzinin yerine yenilerinin alınmadığı açıkça belirtilmiştir. Bu yedek malzemelerin alınması için izin verildiği ancak bir yaptırım olarak 40.800 ton kota koyulduğu ve bunun dışında ekstra hiçbir malzemenin alınmaması gerektiği açıkça vurgulanmıştır.¹⁵⁶ Buradan anlaşıldığı üzere Türk hükümeti gerekli denetimlerde eksik bir durumla karşılaşması halinde hiçbir tolerans tanımadan gerekli yaptırımları uygulamaktadır.

27 Eylül tarihinde *Vakit* gazetesinde Beynelmîl Seyrüsefer Havai Şirketi'nin İstanbul-Paris hattı hakkında önemli bir yazı kaleme alınmıştır. Yazıda öncelikle sivil havacılığın tren ve otomobil taşımacılığına göre çok daha güvenli olduğu vurgulanmıştır. Bir posta uçağının kalkmadan önce dikkatle incelendiğini ve hava raporlarına bakıldığını gerekli güvenlik önlemleri tam olduktan sonra uçuş iznine tabi tutulduğu belirtilmiştir. Artık uçaklarda radyo sistemi kurulduğu böylece kötü hava koşulları meydana geldiğinde rasat merkezinden derhal uçağa bilgi verildiği aktarılmıştır. Yazıda yer alan önemli bilgilerden biri de bu sene içinde Beynelmîl Seyrüsefer Havai Şirketi'nin "*Şark Oku*" isimli yalnız yaz aylarına mahsus olmak üzere İstanbul'dan Paris'e bir günde uçulan hattı oluşturmasıdır. Gazetenin şirketin müdüründen aldığı bilgiye göre Türkiye'de bir anonim şirket kurmaya çalışmaktadır. Eğer anonim şirket kurulursa kısa bir süre içinde dünyanın en uzun ve en seri hattı olan Paris-İstanbul hattında fenerler ile gece uçuşları gerçekleştirileceği bilgisi verilmiştir. Müdür ayrıca İstanbul-Ankara-Konya-Adana'ya oradan da Suriye ve Irak'a gidecek

¹⁵⁴BCA, *Nafia Vekâleti*, 61/25/2, lef 12, (Tayyare Mühassısı tarafından Nafia Vekâleti'ne gönderilen 8 Haziran 1930 tarihli tezkere).

¹⁵⁵BCA, *Nafia Vekâleti*, 61/25/2, lef 14, (Nafia Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 1930 tarihli tezkere).

¹⁵⁶BCA, *Nafia Vekâleti*, 61/25/2, lef. 6, (Başvekelet'in yayınladığı 24 Temmuz 1930 tarihli kararname).

bir hattın planlandığını eğer Nafia Vekâleti onaylarsa hayata geçeceğinden bahsetmiştir. Haberin devamında hattın en büyük faydasının iktisadi olacağı vurgulanmıştır. Eğer bu hat hayata geçerse Paris'ten Bağdat'a 2.5-3 günde ulaşılabilceği belirtilmiştir.¹⁵⁷

Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi, 1931 yılı içerisinde İstanbul-Bükreş ve İstanbul-Sofya arasında uçurduğu 46 tipindeki uçakları daha ileri teknolojiye sahip 420 beygir gücünde Jüpiter motoru, 29 tipindeki Potez ve 230 beygir gücündeki Samson motorları ile değiştirmeyi planlamıştır. Nafia Vekâlet'inin bu iş için kurduğu komisyonun onayıyla değişiklikler gerçekleştirilmiştir. Ayrıca bunun gibi değişiklikleri yapmak için mukavelenameye de bir madde eklenmesi ve mukavelenamenin 22. maddesi ile ekteki 1. madde de düzenleme yapılmasına karar verilmiştir.¹⁵⁸

4 Nisan da *Vakit* gazetesindeki habere göre İstanbul'a her gün iki büyük hava postası yapılmaktadır. Bunlardan biri Aero Espresso Italiana Şirketi'nin deniz uçakları diğeri ise Beynelmilel Şirketi'nin uçaklarıdır. Yazıda Beynelmilel Şirketi'nin seferlerinin sadece yaz mevsiminde yapıldığı belirtilmiştir. Eğer ileride anlaşma sağlanır hat boyunca fenerler inşa edilirse gece uçuşlarında başlayacağı vurgulanmıştır. Yazının devamında hava hatlarının neden Ankara'ya ve diğer şehirlere bağlanmadığı sorgulanmıştır. Bunun bir eksiklik olduğunu bu doğrultuda Beynelmilel Şirketi'nin Londra-Hindistan İngiliz hattı gibi Paris-Hindicini hattını tesis etme gayesinde çalıştığı bilgisi aktarılmıştır. Bundan olarak en münasip yolun Türkiye dâhilinde İstanbul-Ankara-Konya-Adana ve buradan Suriye-Irak'a bağlanması olacağı planlanmıştır. Yazıda şirketin bu hattı tesis etmek için 4-5 senedir çalıştığı ve Türkiye'de milli bir havayolu şirketi kurmaya çalıştığı belirtilmiştir. Eğer şirket kurulursa Türkiye'den geçecek hatlarda uçacak pilotların tamamının Türk olacağına kesin gözüyle bakılmaktadır. Yazının devamında hattın Türkiye'den geçmemesi durumunda Sofya'dan itibaren güzergâh değiştirilerek Atina'ya geçilecek buradan deniz uçaklarıyla Suriye'ye varacağı belirtilmiştir. Bu değişiklik ile İstanbul'a düzenli olarak yapılan uçuşlarında aksayacağı ve ileride büyük bir ihtimalle tamamen

¹⁵⁷"Havadan.....Paris'e", *Vakit*, 27 Eylül 1930, s. 3.

¹⁵⁸BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 19/22/9.* (Başvekâlet'in yayınladığı 1 Nisan 1931 tarihli kararname).

kaldıracağı aktarılmıştır. Daha kesinlik olmamasına rağmen Atina'ya tecrübe uçuşları gerçekleştirildiği aktarılmıştır.¹⁵⁹

Nisan ayı içerisinde Türk hükümeti ile Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi arasında mektupların Avrupa'ya daha seri gönderilmesi için yeni bir mukavele imzalandığını *Vakit* gazetesinde yayınlanan haberden öğrenmekteyiz. 20 Nisan tarihli yazıda imzalanan mukavele hakkında ayrıntılı bilgiler yer almıştır. Buna göre Galata, Beyoğlu gişelerinde her akşam 19.30'a kadar İstanbul merkez gişelerinde ise her gece 02.30'a kadar mektup kabul edilecektir. Dahası şirket İstanbul'un muhtelif yerlerine atılacak mektuplar için hususi kutular koyacağını kabul etmiştir. Mukavelenin 20 Nisan'dan itibaren geçerli olacağı belirtilmiştir. Ek olarak Romanya, Bulgaristan ve Yugoslavya için 7.5 Macaristan, Avusturya, Fransa için 20, Belçika, İngiltere ve Felemenk için 25 kuruş zam yapılacağı kararlaştırılmıştır.¹⁶⁰

Tayyare Mühassısı, Beynelmilel Şirketi'nin 1931 yaz aylarında gerçekleştireceği uçuşların tariflerini incelemiş ve bir önceki seneye ait tarifelere göre yolcu ücretlerinde %18, eşya ücretlerinde ise %125'e kadar artış tespit etmiştir. Ancak bu artışa rağmen tarifelerin uygun bulunduğu bildirilmiştir.¹⁶¹ 25 Temmuz'da Bükreş-İstanbul seferini yapan Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi'ne ait yolcu uçağının Bulgaristan dâhilinde düşmüştür. Pilot İhya Bey, rasit ve 4 yolcu hayatlarını kaybetmiştir. Uçak, yoğun sis tabakasına girmiş ve sonrasında dağa çarpmıştır.¹⁶²

13 Mart 1932 tarihli *Akşam* gazetesine göre her sene kış aylarında tatil edilen ve ilkbahar geldiğinde başlayan İstanbul-Paris hava hattının hazırlıklarına başlamıştır. Yazıda Beynelmilel Şirketi'nin bir gün Bükreş'e bir günde Paris'e hava seferi gerçekleştirdiği aktarılmıştır. Ancak yeni uçakların gelmesiyle tekrardan günlük seferlere başlanacağı bilgisi verilmiştir. Bunlara ek olarak gazete, Beynelmilel Şirketi'nin Deutsche Luft Hansa Şirketi ile anlaşmaya vararak seferleri haftada üç defaya indirebileceğini iddia etmiştir. Seferler azaltılsa bile Viyana'dan aktarma yaparak yine her gün Paris'e gitmek mümkün olacağı da belirtilmiştir.¹⁶³

1933 yılında Fransa hükümeti mevcut havayollarını mali açıdan desteklemeyeceğini açıklamıştır. Aslında Fransız hükümetinin mali sıkıntıları yoktur.

¹⁵⁹“Londra-Hindistan ve Paris-Hindi Çini”, *Vakit*, 4 Nisan 1931, s. 7.

¹⁶⁰“Tayyare ile Mektup”, *Vakit*, 20 Nisan 1931, s. 3.

¹⁶¹BCA, *Nafta Vekâleti*, 61/26/2. (Tayyare Mühassısı tarafından Şirketler Umum Müdürlüğüne gönderilen 21 Mayıs 1931 tarihli tezkere).

¹⁶²“Bükreş Yolundaki Hava Faciası”, *Son Posta*, 26 Temmuz 1931, s. 1.; “Hava Faciası”, *Vakit*, 25 Temmuz 1931, s. 1.

¹⁶³“Tayyare Postaları”, *Vakit*, 13 Mart 1932, s. 7.

Hükümetin maksadı özel havayolu şirketlerini devlet kontrolünde tek çatı altında toplamaktır. Mali açıdan destek bulamayan havayolu şirketleri kendi aralarında rekabete devam etmenin olumsuz mali sonuçlar doğuracağını ve pek çok şirketin iflas edeceği kanısına varmıştır. Tek çare olarak devlet kontrolünde tek çatı altında toplanmayı görmüşlerdir.

Bu doğrultuda nisan ayında Fransa'nın önde gelen 4 havayolu şirketi Air Orient, Air Union, The Société Générale des Transports Aériens ve Türkiye'deki adıyla Beynelmîl Seyrüsefer Havai Şirketi hükümetle müzakereye girişmeden önce Societe Centrale pour l'Exploitation des Lignes Aeriennes (SCELA) adı altında birleşmiştir. 30 Ağustos 1933 tarihinde SCELA çatısı altındaki şirketler 120.000.000 Fransız frangı sermayesiyle "Air France" adı altında ulusal bir havayolu şirketi olarak kurulmuştur. Air France, bu süreçte Aéropostale adındaki havayolu şirketini de satın alarak daha da güçlenmiştir. 31 Ekim'de Fransız Hava Bakanı Pierre Cot'un da katılımıyla Air France Şirketi'nin açılışı yapılmış ve uçuşlara başlamıştır.¹⁶⁴

Türk hükümeti de bu gelişmelere bağlı olarak bir kararname çıkarmayı uygun görmüştür. Bu doğrultuda İstanbul-Bükreş ve İstanbul-Sofya seferlerini yapan Beynelmîl Seyrüsefer Havai Şirketi'nin Fransa'da birkaç havayolu şirketi ile birleşerek devlet kontrolü altında Air France adını aldığını, şirketin Türkiye'deki hak ve borçlarını bu şirkete devrettiğini şirketin mukavelelerde geçen adının da artık "Er Frans" olarak değiştirildiğini kanunen kabul etmiştir.¹⁶⁵

9 Nisan 1937'de Maliye Vekâleti, Başvekâlet'ten Air France Havayolu Şirketi'nin 17 Ağustos 1925 tarihli mukavelenamenin 1. maddesine istinaden 16 Şubat 1935 tarihinde Nafia Vekâleti'ne esas mukavelename ve eklerinin feshini talep etmiştir. Nafia Vekâleti bu talebi kabul etmiş ve Yeşilköy'deki mevcut gayrimenkul mallar, sabit tesisat ve demirbaş eşyaların toplam bedelini 28.500 Türk lirası olarak belirlemiştir. Bu bedelin %30 eksigi ile 19.950 Türk lirasına Şirket'in Devlet İşletme İdaresince satın alınmasına karar verilmiştir.¹⁶⁶ Bu doğrultuda 13 Nisan 1937'de Air France Şirketi'nin 19.950 Türk lirasına satın alınması İcra Vekilleri Heyetince

¹⁶⁴Gunston, *Chronicle of...*, s. 308.

¹⁶⁵BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 48/69/19*. (Başvekâlet'in yayınladığı 11 Ekim 1934 tarihli kararname).

¹⁶⁶BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 73/30/9*. (Maliye Vekâleti tarafından Başvekâlete gönderilen 9 Nisan 1937 tarihli tezkere).

onanmıştır.¹⁶⁷ Böylece Fransız havayolu şirketinin Türkiye'deki ayağı millileştirilmiştir.

2.2. La Societ  Anonima Aero Espresso Italiana

12 Aralık 1923 tarihinde Roma'da özel bir girişim olan Aero Espresso Italiana şirketi kurulmuştur.¹⁶⁸ H k met tarafında ilk ciddi adım ise 1926 yılında İtalyan Havacılık Bakanlığı Müsteşarlığı'nın başına Italo Balbo'nun getirilmesidir. Balbo, gerçekleştirdiği atılımlarla İtalyan havacılık şirketlerini dünya pazarında önemli bir konuma getirmiştir. Balbo, Nisan 1926'da İtalya'nın ilk sivil hava hattı olan Torino-Pavia-Venedik-Trieste hattını hayata geçirmiştir. Tüm hava hattı şubeleri, kablosuz ve meteorolojik hizmetler sağlayan kurumlar, İtalyan Hava Bakanlığı tarafından s bvance edilmiştir. Ayrıca bu dönemde bakanlık bünyesinde sivil uçakların imalatını denetleyen havacılık bölümü de oluşturulmuştur. Devlet bu atılımlarla sivil havacılığı kontrol altına almayı hedeflemiştir.¹⁶⁹

Lozan Barış Antlaşması'ndan sonra İtalya, Türkiye'ye Giulio Cesare Montagna'yı elçi olarak göndermiştir. 26 şubat 1924'te İstanbul'a gelerek görevine başlayan Montagna, gazetecilere, *“İki memleket arasındaki iyi ilişkileri pekiştirmek emeliyle İstanbul'a geldiğini...”* söylemiştir. Bundan birkaç ay sonra, Bakanlar Kurulu'nun 1 Mayıs'taki toplantısında İtalya'nın dış siyaseti hakkında konuşan Mussolini'de Montagna gibi bir açıklama yaparak, *“...İtalya-Türkiye arasında iyi ilişkiler mevcut olduğunu...”* bütün dünyaya duyurmuştur. Kısa süre sonra iki ülke arasındaki ilk diplomatik kriz meydana gelmiştir. 1 Haziran günü Türkiye, İtalyanların bir haftadan beri Rodos'a asker yığdıkları ve Antalya, Kuşadası gibi geçmişte işgal altında tuttukları sahillerimizde keşifte bulundukları haberleriyle çalkalanmıştır. Bakanlar Kurulu sık sık Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Paşa başkanlığında toplanarak alınacak önlemleri görüşmüş, ordu teyakkuza geçirilmemiştir. İtalyanların; *“İtalya karşıtı kampanya”* başlatmakla suçladığı Türk basınının da yakından takip ettiği bu olay hakkında Ankara Hükümeti, İtalya'dan bilgi istemiş, Roma Hükümeti bunun Türkiye'ye karşı bir hareket olmadığını açıklamıştır.¹⁷⁰

¹⁶⁷BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-),* 73/30/9. (Başvekâlet'in yayınladığı 13 Nisan 1937 tarihli kararname).

¹⁶⁸Gunston, *Chronicle of...*, s. 200.

¹⁶⁹Macmillan, *The Air-Tourist...*, s. 197-198.

¹⁷⁰Mevl t Çelebi, “Atatürk Dönemi Ve Sonrasında Türkiye-İtalya İlişkilerini Etkileyen Faktörler”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. XXXI, S. 91, 2015, s. 105.

Aero Espresso Italiana Şirketi'nin yönetici avukatı Giorgio de Bassan, 6 Şubat 1924 tarihinde Türkiye'nin Roma askerî ataşesi Albay Muzaffer Bey'e İtalya ile Türkiye arasında hava hattı planladığını yazmıştır. Bassan, güzergâhın; Brindisi-Atina-İzmir-İstanbul veya Brindisi-Atina-Selanik-İstanbul olacağını anca bu rotaların daha kesin olmadığı Türk hükümeti tarafından yapılacak değişikliklere açık olduğu aktarmıştır.¹⁷¹ Bassan, 14 Şubat'ta Albay Muzaffer Bey'e bir mektup daha yazmıştır. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Aero Espresso Italiana Şirketi arasında yapılması öngörülen anlaşmanın askerî maddeleri ile ilgili bilgi vermek istediğini bu yüzden mektubu kaleme aldığını belirtmiştir.¹⁷² Metnin tamamı incelendiğinde aslında sadece askerî değil diğer konulara da değinildiği anlaşılmıştır. Anlaşıldığı üzere Bassan, Ankara ile resmi görüşmeler başlamadan önce Albay Muzaffer Bey üzerinden Ankara hükümetinin tepkisini ölçmek istemiştir.

Bassan, şirketin kurulacak hava hattı üzerinde sadece ticari bir maksadı olduğunu anlaşma üzerindeki sorumluluklarını sonuna kadar yerine getireceğinden emin olunmasını verilecek hizmetin düzenli olacağını Türk hükümeti tarafından sorunlu görülen şeylerin düzeltilmesi için her türlü çaba gösterilmesinden emin olunmasını istemiştir. Özellikle sivil uçuşlara kapalı alanlar konusunda çok dikkatli davranılacağı teminatını vermiştir. Bu konuda uluslararası anlaşmalar ve Türk kanunları dikkate alınacağını vurgulamıştır.¹⁷³

Bassan, daha sonra şirketin planladığı uçuş rotası hakkında bilgi vermiştir. Brindisi-Atina-İzmir-İstanbul hattının sadece genel bir kanı olduğunun altını çizmiş ve Türk hükümetinin askerî çıkarları doğrultusunda yeniden düzenlenebileceği belirtmiştir. Şirketin, Türk ve Yunan hükümetlerinin istediği doğrultuda hareket etmeyi kabul etmekle büyük bir fedakârlık yapmış olduğunu ancak hava hattının hızlı ve ekonomik olması için hükümetlerinde şirketin çıkarlarını gözetmesi gerektiğinin altını çizmiştir. Bassan, şirketin rotaların belirlenmesinde hükümetten neler beklediğini sıralamıştır: Referans noktaları kolay anlaşılan rotalar olarak belirlenmesini, kaza yaşanması durumunda kara ve deniz ulaşımının kolay olduğu rotalar belirlenmeli ve mümkün olduğunca sahil ve doğa manzaralarının çok olduğu rotaların çizilmesi talep edilmiştir. Bassan, planlanan irtifanın deniz seviyesinden

¹⁷¹BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/2/1, lef. 42, (Giorgio de Bassan tarafından Albay Muzaffer Bey'e gönderilen 6 Şubat 1924 tarihli tezkere).

¹⁷²BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/2/1, lef. 38, (Giorgio de Bassan tarafından Albay Muzaffer Bey'e gönderilen 14 Şubat 1924 tarihli tezkere).

¹⁷³BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/2/1, lef. 39.

2.000 metre yukarıda olduğunu belirtmiş ve irtifanın belirlenecek rotalardaki hava şartları üzerinde değiştirilebileceğin göz önünde bulundurulmasını da aktarmıştır.¹⁷⁴

Bassan ikinci olarak radyo ve telgraf hizmetlerinde uluslararası radyo uygulamalarını kullanmayı taahhüt etmiştir. Ayrıca Türk hükümetinin talebi üzerine kara istasyonlarında Türk personelini istihdam etmeyi kabul edeceğini belirtmiştir. Şirket, istenmesi durumunda güzergâh üzerinde ve duraklarda her türlü bilgiyi hükümete sunmayı kabul etmiştir. Ekipmanların kalitesi, personel bilgileri ve sayıları, uçuş trafiği hakkında bilgileri ve yıllık sonuçları bildirmeyi ayrıca Türk hükümetinin talep etmesi durumunda uçakların kalkış öncesi ve iniş sonrası yetkililer tarafından incelenmesini kabul edebileceğini belirtmiştir. Bassan, Türk sermayesinin de kendilerine katılabileceğini bu doğrultuda Türk sermayedarlara yönetim kurulunda belli bir sayıda yer verilebileceğini de yazmıştır. Pilot ve teknisyenlerin gerekli eğitimi alıp yeterli tecrübeye ulaşmasından sonra uçuşlarda aktif görev alabileceğini dahası İzmir ve İstanbul'daki istasyonlardaki tüm ast personelinin Türk vatandaşı olmasında şirket tarafından sorun olmayacağını altını çizmiştir. Bassan bütün bunlara karşın şirketin de belli başlı talepleri olduğunu bunların da ağırlık olarak mali konuları içerdiğini aktarmıştır. Öncelikle gümrük vergilerinde, cihaz ve motorların satın alınmasında (%25), inşaat süresine bağlı olarak binaların maliyetlerinde (%10 ile %50 arasında) indirim talep edildiğini belirtilmiştir.¹⁷⁵ Metin bütün olarak incelendiğinde şirketin hükümetin hoşuna gidecek maddeleri yerleştirerek iyimser bir hava yakalamayı hedeflediği ortaya çıkmaktadır.

Hariciye Vekâleti, şirketin resmi teklifini sunmadan önce mart ayında Nafia Vekâleti'ne, Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne ve Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne şirket tarafından gayriresmî bir teklif olduğunu bildiren bir yazı yollamıştır. Söz konusu şirketin Brindisi-Atina-Selanik-İstanbul arasında posta nakliyatı yapmak üzere hükümete bir teklifte bulunmaya hazırlandığı ve bu hususta bir müdür tayin edileceğini ayrıca şirketin tekliflerini de Ankara'ya sunmak için gelmeye hazır olduklarını belirtmiştir.¹⁷⁶

Aero Espresso Italiana Şirketi, Türkiye'deki girişimlerini idare etmek ve Türkiye Cumhuriyeti ile anlaşma imzalamak için 28 Şubat 1924 tarihinde Carlo

¹⁷⁴BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/2/1, lef 39-40.

¹⁷⁵BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/2/1, lef 40-41.

¹⁷⁶BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/2/1, lef. 19, (Hariciye Vekâleti tarafından Nafia Vekâleti'ne gönderilen 16 Mart 1924 tarihli tezkere).

Moriondi'yi temsilci olarak yetkilendirmiştir. Moriondi, 18 Nisan'da Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey'e şirketin resmi temsilcisi olduğunu belirten bir mektup kaleme almıştır. Yazıda şirket, deniz uçaklarıyla İstanbul-Brindisi arasında doğrudan bir hava hattı oluşturmayı teklif etmiş ara hat olarak da Yunanistan belirlenmiştir. Ayrıca İstanbul'da modern bir deniz istasyonu kurulması ve bu istasyonda inşa edilecek binalar, hangarlar, benzin depoları, iniş kalkış planlarının uygunluğu Türk hükümetinin onayına sorulacağı teminatı verilmiştir. Şirket, deniz uçakları, motorları, yedek parçaları, yakıt tankları vb. malzemelerle petrol ve motor yağlarının ithalatında vergi muafiyeti ve istasyonlarda kullanılacak sudan ücret alınmamasını talep etmiştir.¹⁷⁷

Şirket, Türk hükümeti İstanbul'da deniz istasyonu kurulmasını kabul etmezse İzmir'e taşınmayı ve Selanik-İzmir arasında bir hava hattı oluşturmayı da teklif etmiştir. Hava hattı için Türk ordusu tarafından görevlendirilecek pilotlar ile şirket pilotları aynı anda görevlendirmeyi de kabul etmiştir. İstanbul-Brindisi arasında haftada iki sefer yılda ise en az 60 sefer gerçekleştirmeyi ve gerekli tüm izinler alındıktan sonra on ay içinde düzenli seferlere başlanacağı belirtilmiştir. Seferlerin ultra modern deniz uçaklarıyla gerçekleştirileceği teminatı verilmiştir. Moriondi, ayrıca hat üzerinde faaliyet gösterecek uçaklar hakkında bilgi vermiştir. Buna göre uçakların çok motorlu olup 140 km hıza ulaşabildiği, 1500 kilogram yük ve altı yolcu taşıyabildiğini dahası uçaklarda radyo-telgraf bağlantısı olduğunu vurgulamıştır. Şirket, Türk postanelerinden yollanmış postaların İstanbul'dan çeşitli duraklara taşımak için uçaklarında belirli bir kapasite yer açmayı ve bu mektuplar için belirli bir indirimde yapmayı kabul etmiştir. Buna ek olarak Türk hükümetinin diplomatik postalarını ücretsiz taşımayı da uygun görmüştür. Hat üzerinde gerçekleşecek kazalarda personelin, yolcuların ve yüklerin zararları şirket tarafından karşılanması taahhüt edilmiştir. Şirket mali ve teknik konularda Türk hükümetine şeffaf davranmayı her türlü inceleme ve teftişe açık olacağını yeni hava hatlarının oluşturulması, mevcut hatta ekstra uçuşların eklenmesi ve istasyonlarda yeni eklemelerin yapılması konusunda Türk hükümetinin onayına başvurulacağı teminatını vermiştir. Düzenli bir hava hizmeti sunmak adına gerekli meteorolojik verilerin rasathanelerden sağlanması

¹⁷⁷BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/2/2, lef. 28-34, (Carlo Moriondi tarafından Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey'e gönderilen 18 Nisan 1924 tarihli tezkere).

gerekli görülmüştür. Bu doğrultuda gerçekleştirilecek iletişimin ücretsiz olması arzu edilmiştir.¹⁷⁸

Moriondi, İtalya'nın en güçlü iki bankası Banca Commerciale Italiana ve Credito Industriale Di Venezia'nın havayolu şirketini desteklediğini vurgulamıştır. Moriondi mektubuna Banca Commerciale Italiana'nın Aero Espresso Şirketi'ne verdiği mali yeterlilik belgesini de eklemiştir.¹⁷⁹

17 Temmuz'da Müdafaa-i Milliye Vekâleti tarafından Başvekâlet'e gönderilen yazıda Nafia Vekâleti emrinde uzman kişilerden oluşan bir Hava Şubesi açılmasına karar verildiği bilgisi verilmiştir. Ayrıca Kuva-yı Havaiye Müfettişliği ile müşterek tekliflerin değerlendirmesinin de uygun olacağı belirtilmiştir.¹⁸⁰ Böyle bir şubenin açılması Türk hükümetinin sivil havacılığa verdiği önemi açıkça göstermektedir.

Yaz aylarında gerçekleştirilen müzakereler sonucunda Aero Espresso Italiana Şirketi ile Nafia Vekâleti arasında 18 Eylül'de Brindisi'den Yunanistan'a oradan da İstanbul'a uzanan bir havayolu hattı oluşturulması için anlaşma imzalanmıştır. Anlaşma 22 madde ve 8 maddelik bir ekten oluşmuştur. Bunlara ilaveten olarak posta nakliyatı yapmak adına şirket, Posta ve Telgraf ve Telefon Müdüriyeti ile de 10 maddelik bir anlaşma imzalamıştır. Anlaşmaya şirket adına Carlo Moriondi Türkiye Cumhuriyeti adına ise Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey imza atmıştır.¹⁸¹

Anlaşmaya göre; hat Brindisi-Falerii-Selanik-İstanbul arasında gidiş dönüş şeklinde gerçekleştirilecektir. Anlaşmanın 20 sene geçerli olması, imzalar atıldıktan azami on altı ay zarfında kötü hava şartları haricinde 2 gidiş 2 geliş olmak üzere hava seferlerin başlanması kararlaştırılmıştır. Şirket tarafından hava hattı için yeterli sayıda uçağın kullanılması ve uçuş esnasında güvenliğin sağlanması konusunda teminat verilmiştir. Uçaklarda bulundurulması gerekli araç-gereçler fenni komisyon tarafından şirket yetkililerine ayrıntılı bir şekilde sunulması, uçaklar için İstanbul'daki depolarında 2 sene yetecek kadar yedek parça bulundurulması kabul edilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti 10 senenin sonunda gerekli görürse şirketin tüm mal varlığını satın alma yetkisine sahiptir. Şirket temin edeceği uçaklar ve yedek araç-gereçlerin tamamı gümrük muafiyetine tabii, olması şirket tarafından İtalya Devleti'nin

¹⁷⁸BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/2/2.

¹⁷⁹BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/2/2.

¹⁸⁰BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/2/2, lef. 18, (Müdafaa-i Milliye Vekâleti tarafından Başvekâlete gönderilen 17 Temmuz 1340 [17 Temmuz 1924] tarihli tezkere).

¹⁸¹BCA, *Nafia Vekâleti*, 61/27/1, lef. 72-78, (18 Eylül 1340 [18 Eylül 1924] tarihinde Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey ile Aero Espresso Italiana Şirketi vekili Carlo Moriondi arasında imzalanan hava hattı anlaşması.)

memurlarına tanınan hakların aynısı Türkiye Cumhuriyeti memurları içinde geçerli olması sağlanmıştır. Hükümetin talep etmesi durumunda şirket tüm mali, fenni ve ticari sırlarını hükümet ile paylaşmayı kabul etmiştir. İtalya-Yunanistan ve Türkiye arasında taşınacak postalar için özel bir posta pulu kullanılması kararlaştırılmıştır. Türkiye'nin diplomatik postalarını 10 kilogramı geçmemek şartıyla ücretsiz taşımayı kabul etmiştir. Şirkete uçak biletlerini satmak ve posta paketlerini kabul ve nakil etmek amacıyla ülkenin önemli merkezlerinde acenteler açmak için yetki verilmiştir. Anlaşma geçerli olduğu sürece şirket merkezinin Roma'da bulunmasında mutabık kalınmıştır.¹⁸²

2 Aralık 1924 tarihinde imzalanan anlaşmanın ekinde uçakların teknik özelliklerinden, İstanbul'daki istasyonda bulundurulması gereken araç-gereçler ve yedek parçaların cinsinden ve miktarından, İstanbul'daki istasyonda rasathane kurulmasından, hava hattı üzerinde çalışması öngörülen Türk pilot, motorcu, makinistlerin sayısından ve eğitimlerinden bahsedilmiştir. Posta Nakliyatı Anlaşması'nda ise her seferde taşınacak posta çantalarının azami ağırlığının 100 kilogram olacağı ayrıca boyutlarının ise 40 santimetreyi geçmeyeceğinden, taşınacak postalardan alınacak ücretlerin ne kadar olacağından ayrıntılı bir şekilde bahsedilmiştir.¹⁸³ Anlaşmayı İcra Vekilleri Heyeti 27 Ekim 1924 tarihli kararname ile yürürlüğe koymuştur.¹⁸⁴

Anlaşmanın imzalanmasından sonra şirket İstanbul'da inşa edeceği tesisin konumunu Küçükçekmece olarak belirlemiş ve inşaaata başlamıştır. Yıl içerisinde tesisin konumu hakkında bir sorunla karşılaşmıştır. Buna göre 23 Aralık 1925'de İcra Vekilleri Heyeti'nin onayıyla çıkartılan kararnameye göre şirket için tahsis edilen Küçükçekmece'nin kuzeyinde yer alan arazinin Müdafaa-i Milliye Vekâleti tarafından askerî bölge içinde kaldığı ve buraya tesis yapılmasına izin verilmeyeceği belirtilmiştir. Yeni yer olarak Büyükdere Kefeli Köyü'nde istasyon, hangar ve iskele yapılması kararı alındığı bildirilmiştir. Şirket tarafından Küçükçekmece'ye inşa edilen binalar için harcanan paraların ve arazi bedelinin karşılanmasına karar verilmiştir. Buna göre şirkete toplam 15.375 lira ödenmesi uygun bulunmuştur.¹⁸⁵

¹⁸² BCA, *Nafla Vekâleti*, 61/27/1.

¹⁸³ BCA, *Nafla Vekâleti*, 61/27/1.

¹⁸⁴ BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928)*, 10/42/2. (Başvekâlet'in yayınladığı 27 Teşrin-i Evvel 1340 [27 Ekim 1924] tarihli kararname).

¹⁸⁵ BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928)*, 17/80/8. (Başvekâlet'in yayınladığı 23 Kânun-ı Evvel 1341 [23 Aralık 1925] tarihli kararname).

Hükümet tarafından yapılan bu değişiklikler üzerine yeni bir ek sözleşme daha yapılmasının doğru olacağı kanaatine varılmıştır. Bu doğrultuda 31 Aralık 1925 tarihinde Nafia Vekâleti Vekili Ali Cenani Bey ve Müteahhit Jorj Debessan arasında imzalanan müzeyyel sözleşmeye göre şirket, Küçükçekmece Gölü çevresinde meydana getirdiği tüm yapılardan ve araziden vazgeçerek Büyükdere’de yeni bir hava tesisi yapmayı kabul etmiştir. Ayrıca Küçükçekmece’deki tesisin iptalinden dolayı tüm hukuksal haklarından ve taleplerinden de feragat etmiştir. Bunun karşılığında şirkete istimlak edilen arazi bedeli olarak 1.525 lira, İlyas Bey’in tarlasına ait bedel olarak 1.850 lira, İskele ve diğer inşaat bedeli olarak 12.000 lira ödenmesine karar verilmiştir. Sonuç olarak şirketin toplam 15.375 lirayı Nafia Vekâleti’nden tahsil etmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca Büyükdere’deki yeni arazinin istimlak parasının şirket tarafından karşılanmasına karar verilmiştir.¹⁸⁶

Sözleşmenin ilk maddeleri tamamen tesisin yeri ve şirkete ödenecek tutarla alakalıdır. Ancak daha sonraki maddeler çok farklı konularda ve hükümetin lehinde şirkete bir emrivaki ile kabul ettirilmiş gibi durmaktadır. Sözleşmenin diğer maddeleri kısaca şu konuları içermektedir; Şirket, uçuşların başlamasıyla birlikte Türk hudutları dâhilinde en az üç adet deniz uçağı bulundurmaya ve Türk memurlarının alacağı biletlerde %30 indirim yapmayı kabul etmiştir. Ana anlaşmanın beşinci maddesinde yer alan yedek araç-gereçler az görülmüş ve 6 uçağın uçması durumunda iki uçağın yedek malzemelerinin İstanbul’da mevcut bulundurulması zorunlu hale getirilmiştir. Şirket, İstanbul’daki depolarında 40 ton tayyare benzini ve motor yağı bulundurmayı kabul etmiştir. Asker emeklisi ya da askeriyeden istifa etmiş bir kişiyi şirket bünyesine katmak isterse önce askerî makamlardan o kişi için onay almak zorundadır. Ana anlaşmada yer alan merkezi yerlerde acente açmadan önce hükümet onayı alması zorunlu hale getirilmiştir. Bir savaş tehlikesi karşısında hükümetin emretmesi durumunda şirket tüm hava hattını tamamen ya da kısmen tatil etmeye mecbur bırakılmıştır. İthal edilecek her türlü malzeme 10 gün önceden Türk hükümetine bildirilmesi zorunlu hale getirilmiştir. Bayrak çekilmesi zorunlu olan günlerde tüm istasyonlarda ve binalarda bayrakların asılması hükümet tarafından önceden bir kararla ilan edileceği ve bu karar uyulması gerektiği belirtilmiştir. Seferberlik ilan edilmesi durumunda şirketin Türkiye’deki tüm mal varlığına ana anlaşmada belirtilen bedelden el konulmasına karar verilmiştir. Şirkete ait uçakların takip edecekleri hava hattı

¹⁸⁶ BCA, Nafia Vekâleti, 61/27/1, İef. 89-92, (31 Kânun-ı Evvel 1341 [31 Aralık 1925] tarihinde Nafia Vekâleti Vekili Ali Cenani Bey ve Müteahhit Jorj Debessan arasında imzalanan müzeyyel sözleşme).

Erkân-ı Harbiye Umûmiye Riyâseti tarafından 16 Ağustos 1925 tarihinde ilan edilen tezkereye göre belirlenmiştir. Buna göre Saroz Körfezi-Gelibolu'nun 10 kilometre kuzeydoğusu Ayastefanos'un 10 kilometre güneyi Boğaziçi ve Büyükdere mevki olarak tespit edilmiş ve şirkette bu hattı kabul etmiştir.¹⁸⁷

Yapılan anlaşma sonrası şirket 3 Mart 1926'da Büyükdere'de yapılacak inşaat hakkında Nafia Vekâleti'ne geniş bir rapor sunmuştur. Bu rapora göre Büyükdere'deki arazinin İstanbul Belediyesi'nden 23.000 liraya şirket tarafından satın alındığı anlaşılmıştır. Büyükdere'deki inşa edilecek hangar, iskele ve diğer tesislere dair bilgiler de bu raporda mevcuttur.¹⁸⁸

Tesisin yeri ve inşası konusunda sorunlar ortadan kaldırılmasıyla hükümet 29 Nisan'da uçuşlara ait cetvellerde hangi bilgilerin yer alması gerektiğini bildirmiştir. Buna göre cetvellerde; uçuş tarihi, uçuşun istikameti, uçağın tipi ve markası, hareket saati, pilotun adı, rasıt adı, telsiz hakkında bilgi, yolcular ve eşyalar hakkında bilgilerin yer alması talep edilmiştir.¹⁸⁹

Şirket, Brindisi-Atina-İstanbul hattındaki ilk uçuşları 1 Ağustos'ta gerçekleştirmiştir. Sabah saatlerinde Brindisi'den Atina'ya, Atina'dan İstanbul'a ve İstanbul'dan Atina'ya doğru uçaklar harekete geçmiştir. Hava hattı üzerinde yılsonuna kadar deneme uçuşları devam etmiştir. Brindisi'den İstanbul'a doğrudan ilk uçuş ise 4 Ağustos günü başarılı bir şekilde yapılmıştır.¹⁹⁰ Salı ve cuma günleri Atina-Brindisi arasında çarşamba ve cumartesi günleri ise İstanbul-Atina arasında seferlerin düzenlenmesine karar verilmiştir. Ayrıca Londra'dan kalkan bir uçağın Paris-Milano-Roma üzerinden Brindisi'ye ulaşması ve buradan İstanbul'a yönelmesi planlanmıştır. Brindisi-Atina-İstanbul hava hattının biletlerini; Lloyd Triestino, Compagnia Italiana Turismo, American Express Company, Thomas Cook & Son, Compagnie Internationale des Wagons-Lits gibi yabancı şirketler satmaya başlamıştır.¹⁹¹

18 Eylül tarihinde İstanbul Elektrik, Su ve Tayyare Komiserliği, şirket tarafından deniz uçaklarına ait ruhsatların kendilerine yollandığını ve bu ruhsatların

¹⁸⁷BCA, *Nafia Vekâleti*, 61/27/1.

¹⁸⁸BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/4/3, lef. 1-2, (Aero Espresso Italiana Şirketi'nden Nafia Vekâleti'ne gönderilen 3 Mart 1926 tarihli tezkere).

¹⁸⁹BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/4/7, lef. 1-2, (Nafia Vekâleti'nden Aero Espresso Italiana Şirketi'ne gönderilen 29 Nisan 1926 tarihli tezkere).

¹⁹⁰Ercan Haytaoğlu, "Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Ticari Havayolu Taşımacılığında İmtiyazlı İlk Şirket: Aero Espresso Italiana (1924-1935)", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C. XIV, No: 28, 2018, s. 87-88.; Gunston, *Chronicle of...*, s. 232.; *Türk Hava Mecmuası*, Sayı: 7 (1 Eylül 1926), s. 19.

¹⁹¹Macmillan, *The Air-Tourist...*, s. 225-226.

kısa süre içinde Nafia Vekâleti'ne yollanacağını bildirmiştir.¹⁹² 10 Ekim'de ise Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti, Nafia Müdüriyeti'ne şirketin Brindisi istikametinde yapılacak uçuşların emniyetinin Yeşilköy Hava Rasat İstasyonu'nca sağlanacağını bildirmiştir.¹⁹³

20 Kasım tarihinde Müdafaa-i Milliye Vekâleti, Nafia Vekâleti'ne şirket ile yapılan anlaşma sonrasındaki gelişmeler ve alınan kararlar hakkında Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nin de bilgilendirilmesini talep etmiştir.¹⁹⁴ Yapılan tüm bu yazışmalardan devletin tüm kurumlarının şirket ve uçuşlar için eksiksiz çalıştığını görmektediriz.

1927 yılının ilk aylarında Türkiye'ye gönderilecek deniz uçaklarından bazılarını İtalyan Sivil Havacılık ve Hava Nakliyatı Şubesi tarafından İtalyan uyruğuna ait olduğunu gösteren ruhsat ve tescil çıkartılmıştır.¹⁹⁵ Böylece Türk hükümeti tarafından uçaklara el konulsa bile uçakların İtalya'ya ait olduğu engellenemeyecektir. 11 Mayıs'ta Müdafaa-i Milliye Vekâleti tarafından Nafia Vekâleti'ne şirketin uçaklarıyla, hangar ve tesisi incelemek üzere İstanbul Hava Şubesi Müdürü Yüzbaşı Muhsin'in tayin edildiği bildirilmiştir.¹⁹⁶

Muhsin Bey, hangar ve tesiste yaptığı incelemeler sonucunda bir rapor hazırlamıştır. Rapora göre Muhsin Bey, hangar ve tesislerde eksik bir şeye rastlamamıştır. Elektrik, Su ve Tayyare Komiseri raporu 17 Eylül'de Nafia Müdüriyeti'ne iletmiştir.¹⁹⁷

Şirket yetkilileri anlaşma gereği istihdam etmeyi kabul ettiği Türk ve Yunan pilotların eğitimlerinin sürdüğünü bu doğrultuda temmuz ayı içerisinde Büyükdere iskelesine Yunan pilotların geleceğini 7 Temmuz'da Nafia Vekâleti'ne bildirmiş ve izin istemiştir. Vekâlet, 3 Ağustos tarihinde Yunan pilotların Türkiye sınırları dâhilinde uçuşlarına müsaade edilmeyeceğini net bir şekilde bildirmiştir. Şirket bu karara karşılık olarak Yunan yetkililerinde Türk pilotlarına Yunan sınırları dâhilinde

¹⁹²BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/4/14, lef. 1, (İstanbul Elektrik, Su ve Tayyare Komiserliği'nden Nafia Vekâleti'ne gönderilen 18 Eylül 1926 tarihli tezkere).

¹⁹³BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/4/17, lef. 1, (Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'nden Nafia Müdüriyeti Umumiyesi'ne gönderilen 10 Ekim 1926 tarihli tezkere).

¹⁹⁴BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/4/18, lef. 1, (Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nden Nafia Vekâleti'ne gönderilen 20 Kasım 1926 tarihli tezkere).

¹⁹⁵BCA, *Nafia Vekâleti*, 57/7/3, lef. 6, (İtalyan Sivil Havacılık ve Hava Nakliyatı Şubesi'nden İtalyan Hava Bakanlığına gönderilen 27 Nisan 1927 tarihli tezkere).

¹⁹⁶BCA, *Nafia Vekâleti*, 59/17/3, lef. 1, (Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nden Nafia Vekâleti'ne gönderilen 11 Mayıs 1927 tarihli tezkere).

¹⁹⁷BCA, *Nafia Vekâleti*, 58/10/1, lef. 4, (Elektrik, Su ve Tayyare Komiserliği'nden Nafia Müdüriyeti Umumiyesi'ne gönderilen 17 Eylül 1927 tarihli tezkere).

uçuşlarına izin vermeyeceğini ve karşılıklı izin sorunu yaşanması durumunda şirketin anlaşma gereği yetiştirmek için 700-800 bin lira harcadığı Türk pilotlarını istihdam edemeyeceği tehdidinde bulunmuştur. Ayrıca şirket hâlihazırda İtalyan pilotlarından faydalandığını en kısa süre içinde Türk ve Yunan pilotların uçuşlarına müsaade edilmesini talep etmiştir.¹⁹⁸

Tablo 2.1.: Aero Espresso Italiana Şirketi 1927 Yılı Sefer Tablosu

TARİH	ÇIKIŞ	VARIŞ	SEFER SAYISI	TOPLAM SEFER SAYISI	TOPLAM TAŞINAN YOLCU	TAŞINAN MEKTUP (KG)	TAŞINAN KOLİ(KG)
1-30 Haziran	İstanbul	Atina	9	18	-	8,291	-
	Atina	İstanbul	9				
2-30 Temmuz	İstanbul	Atina	9	17	20	9,783	18,86
	Atina	İstanbul	8				
1-31 Ağustos	İstanbul	Atina	9	19	43	25,885	17,08
	Atina	İstanbul	10				
1-29 Eylül	İstanbul	Atina	9	19	50	21,82	85,9
	Atina	İstanbul	9				
	Gelibolu	İstanbul	1				
1-29 Ekim	İstanbul	Atina	9	17	32	14,167	2,35
	Atina	İstanbul	8				
2-30 Kasım	İstanbul	Atina	8	18	12	11,107	7,8
	Atina	İstanbul	10				
1-30 Aralık	İstanbul	Atina	5	9	17	3,853	50
	Atina	İstanbul	4				

(BCA, Nafia Vekâleti, 58/13/1, lef. 1, ..., 14).

25 Ekim’de Hava Kuvvetleri Müfettişliği, Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti’ne şirketin hususi posta çantası servisi oluşturduğu bu servis ile İtalyan Hariciye Vekâleti’ne ve şirkete ait özel pulsuz evrakları nakil ettiği bilgisini aktarmıştır. Taşınan bu evrakların diplomatik valiz statüsünde gönderildiği ve bu hususta İstanbul Posta Müdüriyeti’nin haberdar edildiği ancak hiçbir cevap alınamadığı da belirtilmiştir. Bu metin aynı şekilde Müdafaa-i Milliye Vekâleti’ne de gönderilmiştir.¹⁹⁹ Müfettişlikten gelen tezkereyi alan Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye

¹⁹⁸BCA, Nafia Vekâleti, 58/12/3, lef. 1, (Aero Espresso Italiana Şirketi’nden Nafia Vekâleti’ne gönderilen ay ve günü belli olmayan 1927 tarihli tezkere).

¹⁹⁹BCA, Nafia Vekâleti, 58/10/5, lef. 3, (Hava Kuvvetleri Müfettişliğinden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti’ne gönderilen 25 Teşrin-i Evvel 1927 tarihli tezkere).

derhal harekete geçerek konuyu Nafia Vekâleti'ne aktarmıştır. Yapılan bu hukuksuz servis hakkında derhal harekete geçilmesini talep etmiştir.²⁰⁰

6 Mart'ta Hariciye Vekâleti bu konu hakkında Nafia Vekâleti'ne bir yazı yollamıştır. Buna göre şirketin İtalyan Elçiliği'ne ve şirkete ait özel pulsuz evrakları nakil ettiğini ve bunu Beynelmilel Posta Mukavelename'sine dayandırdığını belirtmiştir. Ancak Türkiye içinde ise hükümetin belirlediği şartlara uymağa zorunlu olduğunu aktarmıştır.²⁰¹ Anlaşıldığı üzere Nafia Vekâleti gerekli uyarıyı şirkete yaptıktan sonra şirket bu usulsüz posta çantası servisine son vermiştir.

Tablo 2.2.: Aero Espresso Italiana Şirketi 1928 Yılı Sefer Tablosu

TARİH	ÇIKIŞ	VARIŞ	SEFER SAYISI	TOPLAM SEFER SAYISI	TOPLAM TAŞINAN YOLCU	TAŞINAN MEKTUP(KG)	TAŞINAN KOLİ(KG)
2-30 Ocak	İstanbul	Atina	8	16	19	9,499	38,4
	Atina	İstanbul	8				
1-29 Şubat	İstanbul	Atina	7	14	23	10,667	77
	Atina	İstanbul	7				
3-31 Mart	İstanbul	Atina	8	16	26	15,603	158,3
	Atina	İstanbul	8				
2-30 Nisan	İstanbul	Atina	9	18	76	15,776	84,7
	Atina	İstanbul	9				
2-31 Mayıs	İstanbul	Atina	9	18	69	20,115	50,55
	Atina	İstanbul	9				
2-30 Haziran	İstanbul	Atina	8	17	76	18,698	-
	Atina	İstanbul	9				
2-30 Temmuz	İstanbul	Atina	9	18	86	16,537	138
	Atina	İstanbul	9				
1-30 Ağustos	İstanbul	Atina	9	18	67	22,066	2
	Atina	İstanbul	9				
1-29 Eylül	İstanbul	Atina	8	17	50	24,926	-
	Atina	İstanbul	9				
1-31 Ekim	İstanbul	Atina	9	18	63	21,726	3,3
	Atina	İstanbul	9				
1-29 Kasım	İstanbul	Atina	9	17	32	19,092	45,3
	Atina	İstanbul	8				

(BCA, Nafia Vekâleti, 60/21/1, lef. 1, ..., 23).

4 Aralık 1928 tarihinde Hariciye Vekâleti, Aero Espresso Italiana Şirketi ile Nafia Vekâleti'nin imzalamış olduğu anlaşmanın tam metnini Nafia Vekâleti'nden talep etmiştir.²⁰² Buradaki amacın şirketle yapılan anlaşmadaki açıkları belirlemek ve

²⁰⁰BCA, Nafia Vekâleti, 58/10/5, lef. 2, (Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'nden Nafia Vekâleti'ne gönderilen 3 Teşrin-i Sâni 1927 tarihli tezkere).

²⁰¹BCA, Nafia Vekâleti, 59/7/1, lef. 3, (Hariciye Vekâleti'nden Nafia Vekâleti'ne gönderilen 6 Mart 1928 tarihli tezkere).

²⁰²BCA, Nafia Vekâleti, 60/21/4, lef. 2, (Hariciye Vekâleti'nden Nafia Vekâleti'ne gönderilen 4 Kânun-ı Evvel 1928 tarihli tezkere).

ileride sorun yaratmaması için önlem almaktır. 1928 yılı içerisinde şirket ile bir başka sorun yaşanmamış ve uçuşlar da başarılı bir şekilde gerçekleştirilmiştir.

1929 yılında Tayyare Mühassısı Lütfü Bey tarafından şirketin Büyükdere'deki hangarlarında mukavele gereği bulundurması gereken yedek parçalar ve uçaklar teftiş edilmiştir. Yapılan inceleme sonucunda yedek olarak bulundurulması gereken Savoia marka yolcu uçaklarının yerine S 16 Ter tipinde keşif uçakları bulundurulduğu anlaşılmıştır. Ayrıca şirket temsilcisi Hilmi Bey, Nafia Vekâleti'ne istasyonda daima 2 Dornier marka yolcu uçağı bulundurmayı teklif etmiştir.²⁰³

Aynı yıl İtalya'da yolcu uçakları hakkında bir eser neşredilmiştir. Eserde İstanbul-Brindisi hattı hakkında da bilgiler yer almıştır. Buna göre şirket 1928 yılında hat üzerinde 1111 yolcu taşımıştır. Bunlardan 50'si Türk'tür. Uçaklar yıl içerisinde toplam 210 uçuşu başarılı bir şekilde gerçekleştirmiştir. Hat üzerinde pilotlardan Mehmet Ali Bey 46.888, Hasan Fehmi Bey 36.665 Türk makinistlerden Asaf Hamit Bey 26.677, Osman Tayyare Bey 5.748 kilometre kat etmiştir.²⁰⁴ Bu bilgilerde Türk pilot ve makinistlerin hat üzerinde ne kadar aktif olduğunu bize göstermektedir.

12 Mart 1930 tarihinde şirket hakkında önemli gelişme yaşanmıştır. Buna göre şirket sermaye artırımına giderek mevcut sermayesini 6 milyon İtalyan lireden 12 milyon İtalyan lirene çıkartmıştır.²⁰⁵ Bu da şirketin Türkiye'de yatırımlarını artırdığını bize göstermektedir.

Haziran ayı içerisinde şirket ile Yunan hükümeti İstanbul-Atina arasındaki işleyen uçakların haftada bir kez gidiş ve dönüşlerde Midilli ve Patras Adalarına uğrayacağını kararlaştırılmıştır. Türk hükümeti alınan bu yeni kararı kendi sınırları dâhilinde bir değişiklik yapılmamak şartıyla kabul etmiştir. Türkiye dâhilinde belirtilen rota dışına çıkılırsa derhal şirket ile yapılan anlaşmanın fesih edileceği kesin bir dille bildirilmiştir.²⁰⁶

Şirket, alınan yeni kararı aynı ay içerisinde Nafia Vekâleti'ne göndermiştir. Vekâlet de temmuz ayı içerisinde Erkân-ı Harbiye-i Riyâseti'ne, Aero Espresso Italiana Şirketi ile Yunan hükümetinin İstanbul-Atina arasında sefer düzenleyen uçakların haftada bir defa Midilli ve Patras adalarına uğrayarak posta ve yolcu

²⁰³BCA, *Nafia Vekâleti*, 60/21/4, lef. 5, (İstanbul Su, Elektrik ve Tayyare Komiserliği'nden İmtiyazlı Şirketler Müdürlüğüne gönderilen 28 Teşrin-i Sâni 1929 tarihli tezkere).

²⁰⁴"Tayyare Postaları", *Cumhuriyet*, 8 Ağustos 1929, s. 1.

²⁰⁵"Ticaret İşleri Umum Müdürlüğünden", *Akşam*, 12 Mart 1930, s. 8.

²⁰⁶BCA, *Nafia Vekâleti*, 61/24/1, lef. 1, (İmtiyazlı Şirketler Umum Müdürlüğü'nden İstanbul Su, Elektrik ve Tayyare Komiserliği'ne gönderilen 10 Temmuz 1930 tarihli tezkere).

alacağını bildirmiştir. Ayrıca 1 Temmuz tarihinden itibaren de haftada üç defa olmak üzere Brindisi-Atina-Şıra-Rodos arasında sefer düzenleneceğinin bilgisini vermiştir.²⁰⁷

3 Eylül günü Erkân-ı Harbiye-i Riyâseti, Nafia Vekâleti'ne İstanbul'dan muhtelif şehirlere hava hattı işleten tüm şirketler, hangarlarında bulundurmaya mecbur oldukları yedek uçakların hava müfrezesine haber vermek şartıyla ayda bir sefer hizmette kullanabileceğini bildirmiştir.²⁰⁸ Bu yeni karar üzerine İmtiyazlı Şirketler Umum Müdürlüğü de İstanbul Elektrik, Su ve Tayyare Komiserliğine hava seferleri düzenleyen şirketlere duyurulması maksadıyla bilgilendirme yapmıştır.²⁰⁹ Yedek uçakların teftişinin İstanbul Komiserliği tarafından yapılmasına karar verilmiştir.²¹⁰ Böylece teftişlerin daha düzenli ve sık olması sağlanmıştır.

1932 yılı uçuşları 13 Ocak tarihinde başlamış ve 7 Aralık tarihine kadar sürmüştür. Bu yılda şirket ciddi miktarda mektup ve koli taşımıştır.

24 Mayıs 1932 tarihinde Başvekil İsmet Paşa'nın İtalya'ya resmi ziyaret gerçekleştirmesi Türk-İtalyan ilişkilerinde çok önemli bir gelişme olmuştur.²¹¹ İsmet Paşa, İtalya'da çok iyi bir şekilde ağırlanmış İtalyan lider Mussolini Türk heyeti şerefine akşam yemeği vermiştir. Karşılıklı konuşmalarda siyasi dostluğa ve barışa vurgu yapılmıştır.²¹²

12 Ağustos'ta *Cumhuriyet* gazetesi, şirketin kendi kararıyla şirket sermayesinde küçülmeye gitmeye karar verdiğini bu doğrultuda Ticaret İşleri Müdürlüğüne yapılan başvuru sonucunda sermayenin 5 milyon İtalyan liri olarak belirlendiğini ilan etmiştir.²¹³

²⁰⁷BCA, *Nafia Vekaleti*, 61/24/1, lef. 2, (Nafia Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen temmuz 1930 tarihli tezkere).

²⁰⁸BCA, *Nafia Vekaleti*, 61/24/3, lef. 4, (Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'nden Nafia Vekâleti'ne gönderilen 3 Eylül 1930 tarihli tezkere).

²⁰⁹BCA, *Nafia Vekaleti*, 61/24/3, lef. 3, (İmtiyazlı Şirketler Umum Müdürlüğü'nden İstanbul Elektrik, Su ve Tayyare Komiserliği'ne gönderilen 20 Eylül 1930 tarihli tezkere).

²¹⁰BCA, *Nafia Vekaleti*, 61/24/3, lef. 1-2, (Nafia Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 12 Teşrin-i Evvel 1930 tarihli tezkere).

²¹¹"Başvekilimiz", *Cumhuriyet*, 25 Mayıs 1932, s. 1.

²¹²"İki Hükümet Şefinin Nutukları", *Cumhuriyet*, 28 Mayıs 1932, s. 1.

²¹³"Ticaret İşleri Umum Müdürlüğünden", *Cumhuriyet*, 12 Ağustos 1932, s. 7.

Tablo 2.3.: Aero Espresso Italiana Şirketi 1932 Yılı Sefer Tablosu

TARİH	ÇIKIŞ	VARIŞ	SEFER SAYISI	TOPLAM SEFER SAYISI	TOPLAM TAŞINAN YOLCU	TAŞINAN MEKTUP(KG)	TAŞINAN KOLİ(KG)
13-28 Ocak	İstanbul	Atina	3	6	8	2,511	5,88
	Atina	İstanbul	3				
03-24 Şubat	İstanbul	Atina	4	8	12	5,603	-
	Atina	İstanbul	4				
5-30 Mart	İstanbul	Atina	5	9	21	7,343	115,555
	Atina	İstanbul	4				
2-30 Nisan	İstanbul	Atina	4	9	31	15,585	54,4
	Atina	İstanbul	5				
2-30 Mayıs	İstanbul	Atina	9	17	45	22,192	11
	Atina	İstanbul	8				
1-30 Haziran	İstanbul	Atina	9	18	67	28,99	70,45
	Atina	İstanbul	9				
2-30 Temmuz	İstanbul	Atina	8	17	42	31,498	28,615
	Atina	İstanbul	9				
1-31 Ağustos	İstanbul	Atina	9	18	67	42,705	13,37
	Atina	İstanbul	9				
1-29 Eylül	İstanbul	Atina	9	17	61	67,031	76,69
	Atina	İstanbul	8				
1-31 Ekim	İstanbul	Atina	9	18	38	59,154	208,81
	Atina	İstanbul	9				
2-30 Kasım	İstanbul	Atina	4	9	9	16,195	212,36
	Atina	İstanbul	5				
5-7 Aralık	İstanbul	Brindisi	1	2	-	3,49	-
	Brindisi	İstanbul	1				

(BCA, Nafia Vekâleti, 61/26/5, lef. 1, ..., 26).

Şirket sivil yolcuların yanında ülkelerin önemli bürokrat ve askerlerini de taşımıştır. Buna en güzel örnek İstanbul'a ziyarette bulunan Yunan General Mazarakis'in 20 Şubat 1933 tarihinde ülkesine şirketin tarifeli uçağıyla dönmesidir.²¹⁴

22 Mart'ta Dahiliye Vekâleti, şirketin İstanbul Telsiz Sahil Postası'ndan alıp yazacağı telgrafların senelik ücretlerinde yapılan değerlendirmede toplam 50 lira olduğunu tespit etmiştir. Vekâlet, bu ücretin 50 liradan 75 liraya çıkartılmasını Başvekâlet'ten talep etmiştir.²¹⁵ 23 Mayıs'ta Bakanlar Kurulu toplantısında teklif

²¹⁴"Bir Yunan Generali Şehrimizde idi, Gitti", *Vakit*, 21 Şubat 1933, s. 3.

²¹⁵BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-)*, 36/38/18, lef 4, (Dahiliye Vekâleti'nden Başvekâlet'e gönderilen 22 Mart 1933 tarihli tezkere).

görüşölüp kabul edilmiştir.²¹⁶ Başvekil namına Müsteşar Bey, Dahiliye ve Maliye Vekâletlerine kararı bildirmiştir.²¹⁷

Milli bir havayolu şirketi tesis etmek maksadıyla ilk ciddi adım 1933 yılı içerisinde atılmıştır. 20 Mayıs 1933 tarihinde 2186 sayılı “*Havayolları Devlet İşletme İdaresi Teşkilâtı Hakkında Kanun*” başlığıyla Türkiye Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi kurulmuştur. Merkezi Ankara olarak belirlenmiştir. İdare’nin ilk görevi Türkiye’de milli bir havayolları şirketi tesis etmektir. İdare, Müdafaa-i Milliye Vekâleti’ne bağlı olmasının yanında tüm atamalar ve değişiklikler Bakanlar Kurulu kararıyla gerçekleştirilmiştir.²¹⁸ İdare’nin Merkez Müdürlüğüne, Hava Müsteşarlığında görev yapan Pilot Binbaşı Fesa Bey atanmıştır.²¹⁹ Cumhuriyet’in ilk yıllarında sivil havacılık alanında tecrübeye sahip olmayan Türk hükümeti yabancı şirketlerden yeterli derecede tecrübe kazanmıştır. 1930’lu yılların başında devletçilik ilkesini benimseyen Türk hükümeti artık havacılık sektöründe de millileşmek istemiştir.

20 Temmuz’da *Vakit* gazetesi Yunanistan’dan Romanya’ya varmak üzere havalanan İtalyan uçağının Şıra Adası yakınlarında denize düştüğünü duyurmuştur. Gazetenin yaptığı araştırmalar sonucunda uçağın Aero Espresso Italiana Şirketi’ne ait olduğu belirtilmiştir. Kazanın ardından Yunan ve İtalyan donanmalarına ait gemilerin arama tarama çalışmalarına başladığı da aktarılmıştır.²²⁰ Gazetenin ertesi günkü sayısında düşen uçağın İstanbul’dan kalkmadığı kesin olarak anlaşıldığı kazayı yapan uçağın Phalerle’den Rodos’a sefer düzenleyen uçak olduğu belirtilmiştir.²²¹

Yunan hükümeti 1934 yılı başlarında şirkete Korfu’da kendi bütçesiyle meydana getirdiği havaalanını tahsis etmiştir.²²² Hükümet, her zaman yabancı şirketlere her türlü kolaylığı sağlamaya ve iyi ilişkileri korumaya çalışmıştır. Bu dönemde Türk hükümeti ile şirketin ilişkilerinin gerginleşmeye başlaması ve Yunanistan’ın bundan faydalanmaya çalışmasının tesadüf olmayacağını düşünmekteyiz.

²¹⁶BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 36/38/18*, (Başvekilat’in yayınladığı 23 Mayıs 1933 tarihli kararname).

²¹⁷BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 36/38/18*, (Başvekilat Müsteşarlığı’ndan Dahiliye Vekâleti ve Maliye Vekâleti’ne gönderilen 30 Mayıs 1933 tarihli tezkere).

²¹⁸Haytaoğlu, “*Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Ticari Havayolu...*”, s. 97.

²¹⁹BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 37/42/5*, (Başvekilat’in yayınladığı 3 Haziran 1933 tarihli kararname).

²²⁰“Buradan Giden İtalyan Yolcu Tayyaresi Kayboldu”, *Vakit*, 20 Temmuz 1933, s. 2.

²²¹“Bir Kaza”, *Vakit*, 21 Temmuz 1933, s. 3.

²²²“Korfu’da Tayyare Meydanı”, *Hâkimiyet-i Millîye*, 27 Şubat 1934, s. 5.

Aero Espresso Italiana Şirketi'nin uçuş güzergâhı Erkân-ı Harbiye-i Riyâseti tarafından belirlenmiştir. Uçuş krokisi ayrıntılı olarak Şirket'e verilmesine rağmen 1-2 senedir uçaklar yasak bölgeler üzerinden geçtiği tespit edilmiştir. Bunun üzerine askerî makamlar, yasak bölgelerden geçilmesi üzerine şirketi ciddi bir şekilde uyarılmış ve tekrarlanması üzerine mukavelenamenin feshedilebileceğinin altını çizmiştir. Şirket, bu ciddi uyarı üzerine belirlenen güzergâhı kullanmaya özen göstermiştir. Ancak ilerleyen zamanda uçuşa kapalı bölge olan Erdek'teki Harp Filosu üzerinden geçmiştir. Erkân-ı Harbiye-i Riyâseti derhal mukavelenamenin feshedilmesini Nafia Vekâlet'inden talep etmiştir. Vekâlet, bunun üzerine mukavelenamenin feshedilmesi için uygun şartları aramaya başlamıştır.

Nafia Vekâleti'nin uyarılarına rağmen uçaklar ısrarla yasak bölgelerde özellikle batı sahillerinde uçuş yapmaya devam etmiştir. Şirket, hava muhalefeti, rüzgârın esme yönündeki ani değişiklikler gibi bahaneler ileri sürmüştür.²²³ İmzalanan mukavelenin iptali için tam 10 yıl geçmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda Nafia Vekâleti tarafından en yakın tarih 31 Haziran 1935 olarak belirlenmiştir. Vekâlet, 27 Haziran 1935 tarihinde Aero Espresso Italiana Şirketi ile imzalanan mukavelenamenin feshi için Başvekâlet'ten resmen onay istemiştir. Vekâlet onayın çıkması halinde resmi işlemlerin 30 Haziran 1935 tarihinde başlatılacağını bildirmiştir.²²⁴

İyi ilişkiler Mussolini'nin 19 Mart 1934 tarihinde Faşist Kongre'de yaptığı konuşmayla bozulmuştur. Mussolini, İtalya'nın kaderinin Akdeniz, Afrika ve Asya'da olduğunu açıklaması Türk hükümeti tarafından hoş karşılanmamış ve İtalya'yı ciddi bir tehdit olarak algılamasına neden olmuştur.²²⁵ Türkiye, komşu devletlerin güvenliğini kendi güvenliğiyle eş gördüğü için İtalya'nın yayılmacı politikasına karşı Yunanistan, Yugoslavya ve Romanya ile 9 Şubat 1934'de Balkan Antantı'nı kurmuştur.²²⁶ Bir yandan Aero Espresso Italiana Şirketi'nin de 1934 yılı içerisinde Türk hükümetine bilgi verilmeden devlet kontrolündeki Società Aerea Mediterranea (SAM) adlı şirkete devredilmesi akabinde SAM'ın faşist parti kontrolünde yeniden yapılandırılarak 28 Ekim 1934'te Ala Littoria adını almış olması Türk hükümetini çok huzursuz etmiştir. Mussolini'nin faşist partisi ülkedeki özel havayolu şirketlerini tek

²²³BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-),* 62/14/5, (Nafia Vekâlet'inden Başvekâlet'e gönderilen 23 Mart 1935 tarihli tezkere).

²²⁴BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-),* 62/14/5, (Nafia Vekâlet'inden Başvekâlet'e gönderilen 27 Haziran 1935 tarihli tezkere).

²²⁵Çelebi, *"Atatürk Dönemi Ve Sonrasında Türkiye-İtalya..."*, s. 111.

²²⁶Oral Sander, *Balkan Gelişmeleri ve Türkiye (1945-1965)*, Ankara, Sevinç Matbaası, 1969, s. 9-10.

çatı altında toplayarak siyasi hedeflerini gerçekleştirmeyi amaçlamıştır. Ala Littoria Şirketi'nin logosu dahi faşist partiden esinlenerek oluşturulmuştur.²²⁷

İtalya'nın 1935 yılı içerisinde Habeşistan'ı emperyalist çıkarları doğrultusunda işgal etmesi Türkiye'nin İtalya üzerindeki kuşkularını daha da artırmıştır. İtalyan yatırımları artık Türkiye'de sorgulanır hale gelmiştir.

25 Aralık 1935 tarihinde Nafia Vekâlet'i Başvekâlet'e şirketin satın alınması konusunda gelişmeleri bildirmiş ve satın alma konusunda onay talep etmiştir. Vekâlet, şirkete 31 Aralık'ta yapılan mukavelenin feshedileceğini bildirmiştir. Bu doğrultu da şirket gayrimenkullerinin hükümetçe satın alınması konusunda mutabık kalınmıştır. Şirket mallarının bedel tespiti için ortak bir uzman seçilmesine karar verilmiştir. Nafia Vekâleti de Mühendis Okulu'ndan Müderris Fikri Santuru'yu göreve atamıştır.

Fikri Bey, o günün İstanbul emlak rayiç bedeline uygun olarak bir tespit yapmıştır. Şirket, bugüne kadar Türkiye'deki tüm yatırımlarına toplam 480.821 lira harcadığını yazılı olarak Vekâleti'e bildirmiştir. Şirket yapılan görüşmeler de hükümetten 367.888 lira talep etmiştir. Fikri Bey'in hazırladığı bedel tespit raporunda ise en yüksek miktar 224.950 lira, en düşük miktar 181.750 lira olarak belirtilmiştir. Sonuç olarak şirket ve Nafia Vekâleti 200.000 liraya anlaşılmıştır.²²⁸

Aynı gün Bakanlar Kurulu toplanmış ve Şirket'in 480.821.90 liraya mal olan Büyükdere'deki tesisi ile diğer gayrimenkullerinin 200.000 liraya satın alınmasına karar verilmiştir.²²⁹ 19 Şubat 1936 tarihinde Bakanlar Kurulu'nun kararı ile mukavelenin feshi ve tesislerin satın alınması hususunda hazırlanan mukavelenin imzası için Nafia Vekâleti'ne imza yetkisi verilmiştir.²³⁰ Böylece Ağustos 1926 yılında başlayan uçuşlar Şubat 1936 yılında son bulmuştur.

Başlangıçta İtalyan hükümetinin Aero Espresso Italiana Şirketi üzerinde hiçbir siyasi etkisinin olmaması ve şirketin sadece ticari çıkarlar doğrultusunda hareket etmesi Türk hükümetini Şirket ile ilişkilerde olumlu yönde etkilemiştir. Zamanla bu olumlu ilişkilere dış politikadaki değişimler, şirketin mukavele dışına çıkarak sorumsuzca davranması gibi etmenler olumsuz yönde etki etmiştir. Türk hükümeti

²²⁷Federico Caprotti, "Profitability, Practicality and Ideology: Fascist Civil Aviation and the Short Life of Ala Littoria, 1934-1943", *The Journal of Transport History*, C. XXXII, No: 1, Haziran 2011, s. 18.

²²⁸BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-)*, 62/14/5, (Nafia Vekâlet'inden Başvekâlet'e gönderilen 25 Aralık 1935 tarihli tezkere).

²²⁹BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-)*, 60/98/17. (Başvekâlet'in yayınladığı 25 Aralık 1935 tarihli kararname).

²³⁰BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-)*, 62/14/5, (Nafia Vekâlet'inden Başvekâlet'e gönderilen 19 Şubat 1936 tarihli tezkere).

yabancı şirketlerden sivil havacılık konusunda pek çok tecrübe kazanmıştır. Şirketin uçuşlarda deniz tayyaresi kullanması diğer şirketlerden ayrılmasına neden olmuştur. 1930'ların başından itibaren Türkiye Cumhuriyeti'nin her alanda milli atılımlar atma isteği sivil havacılıkta da görülmüş ve elde edilen tecrübelerle milli bir havayolu şirketi kurulmasına karar verilmiştir. Sivil havacılık alanında yabancı etkisinin kırılması doğrultusunda Aero Espresso Italiana Şirketi devlet tarafından satın alınmıştır.

2.3. Junkers Flugzeug und Motorenwerke Ag (JFM) (Junkers Uçak ve Motor Şirketi)

Almanya'da savaş öncesinde sivil hava taşımacılığına rastlanılmamıştır. Ancak askerî olarak 1917 yılında bazı hava taşımacılığı girişimleri olmuştur.²³¹ Junkers'in sivil havacılık faaliyetleri de I. Dünya Savaşı sonrasında başlamıştır. I. Dünya Savaşı sonrası Almanya'nın imzaladığı Versay Barış Antlaşması'na göre Almanya'da uçak ve uçak motorlarının imalatı ve ithalatı yasaklanmıştır. Alman hükümeti de askerî alanda kullanılan uçakları sivil havacılığa yöneltmiştir. Bu doğrultuda Mart 1919 tarihinde Junkers Luftverkehrs adındaki havayolu şirketi kurulmuş ve devlet tarafından sübvansede edilmiştir. Şirket savaş sonrası işsiz kalmış pek çok hava kuvvetleri personelini işe almıştır. Böylece çok kısa zamanda profesyonel bir havayolu şirketi kurulmuştur.²³²

Junkers Uçak ve Motor Şirketi, Hugo Junkers tarafından 1895 yılında Almanya'nın Dessau şehrinde kurulmuştur. Hugo Junkers, her geçen yıl havacılık alanında kendini geliştirmeyi hedeflemiş ve bu doğrultuda I. Dünya Savaşı sonrasında tamamen metal kaplama Junkers F13 uçağını yapmıştır.²³³ Junkers Havayolu Şirketi'nin Almanya dâhilinde ilk ticari uçuşu 1919 yılı içerisinde Dessau'dan Weimar'a gerçekleştirilmiştir.²³⁴ Junkers'in ilk yolcu uçakları toplamda 5 yolcu kapasitesine sahiptir.²³⁵

Junkers Şirketi'nin Almanya dâhilinde zamanla uçak imalatı ve hava nakliyatı sektörlerinde ciddi kâr elde etmesi sonucunda küresel bir şirket olma fikri güç

²³¹Macmillan, *The Air-Tourist...*, s. 84.

²³²Olaf Groehler-Helmut Erfurth, *Hugo Junkers: Ein Politisches Essay*, Berlin, Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik, 1989, s. 27-28.

²³³Ernst Heinrich Hirschel-Horst Prem-Gero Madelung, *Aeronautical Research in Germany: From Lilienthal until Today*, Berlin, Springer-Verlag, 2004, s. 55.

²³⁴Ernest K. Gann, "Iron Annie", *Flying Magazine*, C. XCII, No: 1, Ocak 1973, s. 19.

²³⁵Air Ministry Directorate of Civil Aviation, *Annual Report on the Progress of Civil Aviation (April 1st, 1923- March 31st, 1924)*, London, Majesty's Stationery Office, 1924, s. 44.

kazanmıştır. Bu doğrultuda öncelikle Avrupa Kıtası'nın büyük devletleriyle bir takım anlaşmalar yapmış ve hava servisleri başlatmıştır. 1923 yılında Junkers Havayolu Şirketi, Königsberg-Memel-Riga, Berlin-Danzig-Königsberg, Berlin-Leipzig-Münih, Münih-Zürih-Cenevre ve Münih-Viyana hava hatları üzerinde toplam 986 sefer gerçekleştirmiştir. Ayrıca bu hatlarda üzerinde toplam 5.368 yolcu ve 33 ton yük ve posta taşımıştır.²³⁶

3 Mart 1924 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti ve Almanya arasında dostluk antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşma sonrasında iki ülke ticaret ilişkilerini geliştirme konusunda bir takım adımlar atmaya karar vermiştir. Türkiye öncelikle askerî alanda Alman yatırımlarını ülkesinde görmeyi hedeflemiştir.²³⁷

Junkers Şirketi'nin Türkiye'deki faaliyetleri 1924 yılında başlamıştır. Şirket ilk olarak Türkiye üzerinde uçak imalatı ve hava nakliyatı yapmak isteyen rakiplerini takibe almış ve bu doğrultuda Türkiye'nin Franco-Roumanie Şirketi ve Aero Espresso Italiana Şirketi'ni tercih etmemesi için daha cazip teklifler sunmaya karar vermiştir.²³⁸

Junkers Şirketi, 1924 yaz aylarında Türkiye'ye bir heyet göndermeye karar vermiştir. Heyet Türkiye'de uçak fabrikası kurmak ve hava nakliyatı imtiyazı almak için görevlendirilmiştir. Ayrıca Berlin'den İstanbul'a şirketin ilk hava uçuşu olması açısından önemli bir yere sahiptir. Şirket heyeti D-458 numaralı uçakla 5 Temmuz 1924 tarihinde sabah saat 08.00 gibi Berlin'den havalanmıştır. 15.50 gibi uçak Budapeşte'ye iniş yapmıştır. Geceyi burada geçiren heyet ertesi gün saat 11.00 gibi Rusçuk'a varmıştır. Buradan saat 17.00 gibi havalanan uçak akşam 20.00 gibi İstanbul'a varmıştır. Geceyi İstanbul'da geçiren Junkers heyeti daha sonra Ankara'ya hareket etmiştir. Berlin'den İstanbul'a uçuş yaklaşık 16 saat sürmüştür.²³⁹

Türkiye Cumhuriyeti, 3 Ekim'de Kemalettin Sami Paşa'yı Berlin Ortaelçisi olarak atamıştır.²⁴⁰ Almanya hükümeti, Türkiye'deki Ortaelçiliği'ni Büyükelçiliğe yükseltmesi üzerine Türk hükümeti de Berlin'deki temsilcisi Kemalettin Sami Paşa'ya Büyükelçi unvanını vermiştir.²⁴¹ Türkiye Cumhuriyeti hükümetinin 27

²³⁶Air Ministry, *Annual Report...*, s. 45.

²³⁷Werner Braatz, "Junkers Flugzeugwerke A.G. In Anatolia, 1925-1926: An Aspect of German-Turkish Economic Relations", *Tradition. Zeitschrift Für Firmengeschichte Und Unternehmerbiographie*, vol:19, Muenchen, 1974, s. 31-32.

²³⁸"Nakliyat-ı Havaiye İmtiyazları", *Cumhuriyet*, 3 Eylül 1340, s. 3.

²³⁹"Ankara'ya Gitmek Üzere Berlin'den Gelen Tayyare", *Cumhuriyet*, 8 Temmuz 1340, s. 1.

²⁴⁰BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928)*, 10/36/19., (Başvekelet'in yayınladığı 3 Teşrin-i Evvel 1340 [3 Ekim 1924] tarihli kararname).

²⁴¹BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928)*, 10/41/4., (Başvekelet'in yayınladığı 20 Teşrin-i Evvel 1340 [20 Ekim 1924] tarihli kararname).

Ekim’de yayınlandığı kararnameye göre Junkers ve Franco-Roumanie Şirketlerinin Türkiye dâhilinde hava nakliyatı ve uçak fabrikası kurmak için teklifte bulunduğu ilan edilmiştir. Bu doğrultuda teklifleri doğru değerlendirmek için bir komisyon kurulmuş ve komisyonun raporu kararname de yer almıştır. Buna göre Junkers Şirketi ve Franco-Roumanie Şirketi’nin teklifleri değerlendirilirken Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti’nin görüşüne dikkat edilmesi, üç ay zarfında Türkiye’deki açılacak fabrika ve hatların değerlendirilmesi hakkında bilgiler yer almıştır. Şirketlerin kuracağı motor fabrikaları hakkında ayrıntılı bilgi verilmesinin önemli olduğu belirtilmiştir.²⁴²

Kemalettin Sami Paşa, Almanya’nın en önde gelen uçak ve motor fabrikaları hakkında bir rapor hazırlamak için ülke dâhilinde bir geziye çıkmıştır. Sami Paşa, Junkers Uçak ve Motor Fabrikası, Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft AG (AEG), Siemens Elektrik Fabrikası’na ziyarette bulunmuştur. Rapora göre Junkers Uçak Fabrikası hakkında şu bilgiler yer almıştır: Fabrika’da 250 mühendis, 3000 işçi çalışmaktadır. Fabrika da iki kişi kapasiteli ayda 100 uçak üretilmektedir. Uçakların kaplamalarında ahşap malzeme yerine demir ve alüminyum kullanılmaktadır. Bahsedilen fabrikanın bir benzeri Rusya’nın Moskova şehrinde inşa edilmiştir. Junkers yetkilileri Türkiye’de uçak fabrikası açma konusunda fevkalade isteklidir. Bu doğrultuda iki ülke arasında heyetler oluşturularak bilgi alışverişinde bulunması talep edilmektedir.²⁴³

12 Mayıs 1925 tarihinde Türk hükümeti, Junkers Şirketi ile savaş ve nakliye uçağı üretmek üzere kurulacak fabrikanın mukavelesini oluşturma ve tasdiki için Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Paşa’ya yetki vermiştir.²⁴⁴ Kemalettin Sami Paşa’nın yanında 25 Mayıs’ta Başvekâlet, Berlin Büyükelçiliği’ne Maliye Vekili Hasan Bey’e de şirket ile Türkiye de uçak ve motor fabrikası inşası için yapılacak mukavelenin imzası için yetki verildiğini bildirmiştir.²⁴⁵

Cumhurbaşkanı Genel Sekreteri Tevfik Paşa Haziran 1925’te Almanya’ya ziyaret gerçekleştirmiştir. Bu ziyarette, Almanya’nın önemli uçak şirketi temsilcileri ile görüşmeler yapmış ve onlara Türkiye’ye yapılacak Alman yatırımlarında ve

²⁴²BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928)*, 10/36/19., (Başvekâlet’in yayınladığı 27 Teşrin-i Evvel 1340 [27 Ekim 1924] tarihli kararname).

²⁴³BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/26/3, lef. 3, (Hariciye Vekâleti’nden Nafia Vekâleti’ne gönderilen 17 Kânun-ı Evvel 1340 [17 Aralık 1924] tarihli rapor sureti).

²⁴⁴BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928)*, 13/29/7. (Başvekâlet’in yayınladığı 13 Mayıs 1341 [13 Mayıs 1925] tarihli kararname).

²⁴⁵*Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi, Ülkeler*, 32049/126467/1, lef. 1, (Başvekâlet’den Berlin Büyükelçiliği’ne gönderilen 25 Mayıs 1925 tarihli tezkere).

ihalelerinde kolaylık sağlanacağını teminatını vermiştir. Tevfik Paşa bu gezi esnasında Dessau'daki Junkers Şirketi'ne ait uçak fabrikasını da ziyaret etmiş ve Türkiye'de bir uçak fabrikasının inşası şartlarını görüşmüştür.²⁴⁶

5 Temmuz'da Bolu Mebusu ve Türk Tayyare Cemiyeti Reisi Cevat Abbas Bey başkanlığında, hava kuvvetlerinden Binbaşı Hasan İskender Bey, Türk Tayyare Cemiyet'i İstihbarat Amiri Şakir Hazım Bey ve Vecihi Bey olmak üzere dört kişiden oluşan heyet Avrupa'nın önemli havacılık merkezlerinde incelemelerde bulunmak üzere İstanbul Sirkeci İstasyonu'ndan *Sempron Ekspres* ile uzun bir seyahate çıkmıştır.²⁴⁷ İlk olarak Almanya Berlin'de Rohrbach Uçak Fabrikası ile Junkers Motor ve Uçak Fabrikası'nda inceleme yapılmıştır. Bunun yanında Junkers Hava Nakliyat Şirketi'nde hava nakliyatının nasıl gerçekleştirildiğine dair önemli fikir alış verişi yapılmıştır. Ayrıca Siemens Motor Fabrikası ve Münih'teki B.M.W. Motor Fabrikasına da ziyaret gerçekleştirilmiştir. Daha sonra Fransa ve İtalya'daki önemli uçak imal eden şirketlere de ziyarette bulunulmuştur.²⁴⁸

6 Ağustos'ta Başvekâlet tarafından Berlin Büyükelçiliği'ne iletilen tahrîratlar incelendiğinde uçak fabrikası ve hava nakliyatı için ortak bir şirketin kurulması müzakerelerinin devam ettiği anlaşılmıştır.²⁴⁹ Şirket, Türkiye'de uçak ve motor fabrikası açılana kadar ihtiyaç duyulan uçak ve motorları şirketin Dessau'daki fabrikasından satın alınmasını talep etmiştir. Bu doğrultuda Türk hükümetinden 4 milyon Reichsmark gibi yüksek bir meblağı tek seferde ödemesini talep etmiştir. Bu talep Türk hükümeti tarafından ciddi bir tepkiyle karşılanmıştır. İlerleyen süreçte şirket, alınacak uçak ve motorların 5 yıllık bir süreçte taksitler halinde ödenebileceğini kabul etmiştir.²⁵⁰

Yapılan görüşmeler neticesinde 15 Ağustos 1925 tarihinde 17 maddelik bir anlaşmaya imza atılmıştır. Anlaşmaya göre ticari ve savaş uçağı imal etmek üzere Junkers ve Türk hükümeti ortak bir anonim şirket kurulmasında mutabık kalınmıştır. Şirketin adının "Türk Uçak ve Motor Anonim Şirketi" ve sermayesinin de 3.360.000 Türk lirası olmasına karar verilmiştir. Anlaşmanın tam 40 yıl geçerli olmasına ve uçak

²⁴⁶Muzaffer Deniz, "Başarısızlıkla Sonuçlanan Bir Girişim: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)", *Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. II, S. 1, 2018, s. 122.

²⁴⁷Turgut Güner, *Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Güner: Cepheden Meclise Büyük Önder ile 24 Yıl*, İstanbul, Güner Yayıncılık, 2007, s. 299.

²⁴⁸Güner, *Atatürk'ün Yaveri Cevat...*, s. 311.

²⁴⁹TDA, *Ülkeler*, 32158/127402, lef. 1, (Başvekâlet'den Berlin Büyükelçiliği'ne gönderilen 6 Ağustos 1925 tarihli tahrîrat).

²⁵⁰Braatz, "Junkers Flugzeugwerke A.G. ...", s. 34.

patentlerinin Türk hükümetiyle paylaşmayı kabul etmiştir. Şirket, yılda 250 uçak ve motor fabrikası inşa ederek burada eksiksiz benzinli uçak motoru üretmeyi taahhüt etmiştir. Hükümetin ihtiyacı kadar uçak üretildikten sonra fabrikada ekstra uçak üretilip yurtdışına ihraç edilmesine ve iki taraf arasında çıkacak ihtilafı çözmek adına ortak bir hakem heyeti belirlenmesi karar verilmiştir.²⁵¹ Hükümetin bir tayyare fabrikası kurmak amacıyla yaptığı bu anlaşmanın altına Maliye Vekili Hasan Bey imza atmıştır.²⁵²

Uçak ve motor fabrikasının kurulması için imzalanan anlaşmanın yanında Türk hükümetine kargo ve yolcu taşımak için ortak bir havayolu şirketi kurulması için gayriresmî bir teklif yapılmıştır. Şirket, bu doğrultuda taslak bir metin sunmuştur. Türk hükümeti de bu teklifi incelemek üzere kabul etmiştir.²⁵³ Bu sırada Franco-Roumanie Şirketi de Junkers gibi bir havayolu taşımacılık girişimde bulunduğu bilinmektedir. İki şirkette imtiyaz almak adına hükümet içinde lobicilik faaliyetleri yürüttüğü anlaşılmıştır. 30 Ağustos tarihinde Junkers Şirketi, İstanbul'daki Alman Konsolosluğuna Berlin'den Ankara'ya şirkete ait bir uçağın geleceğini bildirmiş ve gerekli izinlerin alınmasını talep etmiştir.²⁵⁴ Şirket, hükümetin nabzını bu yolla yoklamayı planlamıştır. Hükümet hiç zorluk çıkartmadan gerekli izinleri vermiştir.

21 Ekim günü Junkers, Nafia Vekâleti'ne hem Türkiye dâhilinde hem de Türkiye haricinde hava nakliyatı yapmak maksadıyla bir resmi bir anlaşma metni sunmuştur. Anlaşma metnine göre; Junkers Hava Nakliyatı Anonim Şirketi, Türk hükümeti ile ortak "Türkiye Milli Nakliyat-ı Havaiye Anonim Şirketi" adında bir şirket tesis etmeyi teklif etmiştir. Kara hattı güzergâhları Edirne-İstanbul-Ankara-Kayseri-Sivas-Malatya-Diyarbakır, deniz hatları ise Varna-İstanbul olarak planlanmıştır. Uçak ve motorlar için gerekli tüm parçalar Türkiye'de kurulacak Junkers fabrikasından ya da Dessau'daki Junkers fabrikasından tedarik edilmesi düşünülmüştür. Anlaşma imzalanması durumunda İstanbul-Ankara hattı 3 ay içerisinde diğer hatların ise 1 sene zarfında başlaması teklif edilmiştir. Şirketin yönetim kurulunda her iki tarafta eşit miktarda üyeyle temsil edilmesi aktarılmıştır. "Türkiye Milli Nakliyat-ı Havaiye Anonim Şirketi" güzergâhları ve sefer sayıları her

²⁵¹Deniz, "Başarısızlıkla Sonuçlanan...", s. 127.

²⁵²BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928)*, 15/50/20. (Başvekkâlet'in yayınladığı 15 Ağustos 1341 [15 Ağustos 1925] tarihli kararname).

²⁵³BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/27/3, lef. 17, (Hava nakliyatı şirketi teşkili hakkında Türk hükümetiyle Alman Junkers Hava Nakliyatı Anonim Şirketi arasındaki 15 Ağustos 1925 tarihli taahhütname).

²⁵⁴TDA, *Ülkeler*, 32158/127403/1, lef. 1, (Junkers Şirket'inden İstanbul Alman Konsolosluğu'na gönderilen 30 Ağustos 1925 tarihli tezkere).

sene ortak bir komisyon tarafından belirlenmesi ve anlaşmanın 40 yıl geçerli olması önerilmiştir. İki taraf arasında bir itilaf oluşması durumunda bir heyet meydana getirilmesi ve bu heyetin itilafı çözümede tek yetkili merci olması planlanmıştır.²⁵⁵

25 Ekim'de Başvekâlet, 15 Ağustos 1925 tarihinde Junkers Şirketi ve Türk hükümeti arasında Ankara'da bir mukavele imzalandığını mukavelenin 40 sene geçerli olduğunu ve Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi'nin 3 milyon 360 bin Türk lirası sermaye ile kurulduğunu onaylamıştır.²⁵⁶

3 Kasım'da Türkiye'nin Almanya Büyükelçisi Kemalettin Sami Paşa, Türkiye'de uçak fabrikası açmak üzere hükümet ile anlaşma sağlayan Junkers Şirketi'ne karşı Almanya'da bazı kurum ve kuruluşlardan tepkiler olduğunu Hariciye Vekâleti'ne bildirmiştir. Sami Bey, ayrıca Almanya Müdafaa-i Milliye Vekâleti tarafından Junkers ve Türk hükümetinin imzaladığı anlaşmaya karşı olumsuz bir tavır takınıldığını aktarmıştır. Dahası Deutsche Bank'ın bu sebepten dolayı Junkers aleyhinde propaganda yapmaya başladığını belirtmiştir.²⁵⁷ Kemalettin Sami Paşa, bu durum karşısında ilerleyen zamanda Junkers Direktörü ile bir görüşme için başvuruda bulunmuştur.

31 Ocak 1926 tarihinde Büyükelçi Kemalettin Sami Paşa ile Junkers Şirketi Direktörü arasında uçak ve askerî malzemeler hakkında bir görüşme gerçekleşmiştir.²⁵⁸ Ayrıca bu görüşmede imzalanan anlaşma hakkında gerçekleştirilen kara propaganda da ele alındığı kanaatindeyiz.

5 Mart'ta Başvekâlet Vekilliği, Başvekil İsmet Paşa'ya Junkers Şirketi ile Türk Anonim Şirketi tesisi için hazırlanan sözleşmede uçak âdeti ve nitelikleri konusunda bakanlıklar arasında müşterek bir komisyon kurulduğunu iletmiştir.²⁵⁹ Böylece hükümet lehinde en doğru anlaşmaya imza atılması planlanmıştır. 27 Mart'ta Hariciye Vekâleti, Müdafaa-i Milliye Vekâleti ve Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne

²⁵⁵BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/27/3, lef. 16-17-18-19-20, (Junkers Şirketi'nden Nafia Vekâleti'ne gönderilen 21 Teşrin-i Evvel 1341 [21 Ekim 1925] tarihli tezkere).

²⁵⁶BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928)*, 16/67/6. (Başvekâlet'in yayınladığı 25 Teşrin-i Evvel 1341 [25 Ekim 1925] tarihli kararname).

²⁵⁷TDA, *Ülkeler*, 32099/126928/1, lef. 1, (Berlin Büyükelçiliği'nden Hariciye Vekâleti'ne gönderilen 3 Teşrin-i Sani 1341 [3 Kasım 1925] tarihli kararname).

²⁵⁸TDA, *Ülkeler*, 32181/127740/1, lef. 1, (Hariciye Vekâleti'nden Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne gönderilen 31 Kânun-ı Sâni 1926 [31 Ocak 1926] tarihli tezkere).

²⁵⁹BCA, *Muamelat Genel Müdürlüğü*, 12/71/15, lef. 1-2, (Başvekâlet Vekilliğinden Başvekil İsmet Paşa'ya gönderilen 5 Mart 1926 tarihli tezkere).

Büyükelçi Kemalettin Sami Paşa'nın Junkers Şirketi'nin Türkiye'de hava nakliyatı şirketi kurma taleplerinin olduğunu bildirmiştir.²⁶⁰

31 Mart tarihinde Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği, Türk Hariciyesinden Alman pilot Monsieur von Roques tarafından yönetilen Junkers F 13 model uçağın 19 Nisan günü Çanakkale Boğazından geçebilmesi için izin istemiştir. Ayrıca Boğazlar üzerinde küçük bir gösteri uçuşu yapabileceği belirtilmiştir.²⁶¹ Bu uçuşun şirketin Türk hükümetini etkileme çabalarından biri olduğu anlaşılmaktadır.

17 Nisan günü şirket, Müdafaa-i Milliye Vekâleti ile müşterek bir hava nakliyat şirketi kurmak üzere müzakerelere devam etmiştir. Bu doğrultuda Alman tarafı sermayenin altın cinsinden olmasını talep etmiştir. Ayrıca müşterek şirkete nakit para aktarmak yerine aynı değerde uçak teslim etmeyi teklif etmiştir. Şirketin seferler için büyük uçaklar alacağını öngördüğünden bu teklifin kabul edilmesi yolunda ısrar edilmiştir. Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne hava nakliyatında kullanılacak uçaklar fiyatlarının Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti tarafından belirlenmesinin kabul edilemeyeceği vurgulanmıştır. Junkers Şirketi ayrıca müşterek hava nakliyat şirketinin %50 ortağı olduğunu vurgulayarak satılacak uçaklardan yüksek bir fiyat talep etmemeyi taahhüt etmiştir. Müdafaa-i Milliye Vekâleti, Junkers R 42 tipi uçakların sivil taşımacılıkta kullanılmasını talep etmiştir. Şirket, bu talebin kabul edilemeyeceğini ve R 42 tip uçakların yerine G 23 tipindeki uçakların kullanılabileceğini belirtmiştir.²⁶²

1 Mayıs'ta Junkers Ankara Merkezi, Nafia Vekâleti'ne görüşmelerin sivil taşımacılıkta bombardıman uçaklarının kullanılmasının talep edilmesi üzerine tıkandığını bildirmiştir. Görüşmelerin birkaç ay önce olumlu bir havada başladığını ancak Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'nin talepleri karşısında tekrar bir değerlendirme sürecine girildiği belirtilmiştir. 17 Nisan'da Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti taleplerine gerekli cevabın verildiği ancak hükümetin askerî konuları ön planda tutarak mali konuları göz ardı etmesinin doğru olmadığına altı çizilmiştir. Junkers Şirketi'nin R 42 tipi uçaklarının hava nakliyatında kullanılmasına izin vermeyeceğini net bir şekilde bilinmesi gerektiği vurgulanmıştır. Başlangıçtan itibaren olumsuz koşullarda bir anlaşmaya varılması Junkers Şirketi'nin dünyadaki

²⁶⁰TDA, *Ülkeler*, 32227/126592/1, lef. 1, (Hariciye Vekâleti'nden Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne ve Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 27 Mart 1926 tarihli tezkere).

²⁶¹TDA, *Ülkeler*, 32158/127392/2, lef. 2, (Dahiliye Vekâleti'ne gönderilen 31 Mart 1926 tarihli tezkere).

²⁶²BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/28/1, lef. 2-3-4, (Junkers Şirketi'nden Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne gönderilen 17 Nisan 1926 tarihli tezkere).

itibarını sarsacağına bilinmesi istenmiştir. Junkers yetkilileri uçak tipi konusunda daha açık bilgi vermeyi uygun görmüştür. Bu doğrultuda R 42 tipi bombardıman uçağının G 23 tipi nakliye uçağına göre çok fazla dezavantajları olduğu belirtilmiştir. R 42'lerin daha az yolcu kapasitesine sahip olduğunu dahası ek bir eşya deposu olmadığı eğer R 42 uçakları tercih edilirse şirketin zarar etmesi kaçınılmaz olacağının altı çizilmiştir. Hükümet oluşacak zararı karşılamayı taahhüt etse dahi Junkers Şirketi prensipleri gereği kâğıt üzerinde zarar ettiği bir ortaklıkta bulunmayı doğru bulmayacağı vurgulanmıştır. Junkers, G 23 tipi uçağı R 42'ye dönüştürebileceğini ancak dönüşüm için gerekli olan tüm parçaları Junkers Uçak Fabrikası'ndan talep etmesi gerektiğini ve sözleşmeye eklenmesi durumunda hükümetin zararına olsa dahi her türlü dönüşümün yapılmasını kabul edeceklerini belirtmiştir.²⁶³

27 Mayıs tarihinde Kopenhag ve Stockholm Maslahatgüzarlığı, Ankara'ya Junkers Şirketi'nin iktisadi durumunun kötü olduğu eğer devlet desteği almaz ise iflas edeceğine dair söylentilerin olduğunu aktarmıştır. Dornier, Albatros, Luft-Fahrzeug gibi önemli havacılık şirketlerinin de Junkers'in devlet tarafından sübvansede edilmesini eleştirdiği aktarılmıştır. Bu bilgilerin teyit edilmesi eğer doğruysa ona göre bir pozisyon alınması gerektiği belirtilmiştir.²⁶⁴

29 Mayıs'ta Junkers Şirketi, İktisat Vekâleti'ne Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'nin 10 uçak için yetecek yedek malzemeyi depolanmasını talep ettiğini bunun kabul edilemeyeceğini bildirmiştir. Ayrıca Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'nin Ankara ve Diyarbakır'da her biri 50 ton benzin ve 10 ton petrol deposunun kurulmasını talep ettiğini bunlara ek olarak şirkete ait uçakların %10'undan fazlasının tamirde olmasını şart koşmuştur. Junkers Şirketi, bu taleplerin çok ağır olduğunu kabul edilmesinin mümkün olmadığını Akil Bey'e bildirmiştir.²⁶⁵

10 Haziran günü Hariciye Vekâleti, Müdafaa-i Milliye Vekâleti ve Erkân-ı Harbiye-i Riyâseti'ne şirketin iktisadi vaziyeti hakkında kısa bilgi verip daha sonra devlet tarafından sübvansedeileceğini bu yüzden Almanya'nın önde gelen havacılık şirketlerinin bu durumu protesto ettiğini aktarmıştır.²⁶⁶

²⁶³BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/29/1, lef. 21-22-23-24, (Junkers Ankara Merkezi'nden Nafia Vekâleti'ne gönderilen 1 Mayıs 1926 tarihli tezkere).

²⁶⁴TDA, *Ülkeler*, 220113/213741/25, (Kopenhag ve Stockholm Maslahatgüzarlığından Hariciye Vekâleti'ne gönderilen 27 Mayıs 1926 tarihli tezkere).

²⁶⁵BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/29/1, lef. 7-8-9, (Junkers Ankara Merkezi'nden Çalışma Umum Müdürlüğü'ne gönderilen 29 Mayıs 1926 tarihli tezkere).

²⁶⁶TDA, *Ülkeler*, 220113/213741/24, (Hariciye Vekâleti'nden Müdafaa-i Milliye Vekâleti ve Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 10 Haziran 1926 tarihli tezkere).

Junkers Şirketi ile yapılan görüşmeler sonucunda hava nakliyatı konusunda şu mukavele müsveddesi meydana gelmiştir. Öncelikle “Türkiye Milli Nakliyat-ı Havaiye Anonim Şirketi” adında müşterek bir şirket kurulmasına karar verilmiştir. Ankara-İstanbul-Sofya ve Ankara-Kayseri-Diyarbakır-Tebriz-Tahran hatları tesis edilmesi planlanmıştır.²⁶⁷ Bu hatlar başka bir müsveddede Ankara-İstanbul-Sofya, Ankara-Sofya, Diyarbakır-Tebriz-Tahran hatları olarak ayrı ayrı projelendirilmiştir. Ayrıca müsvedde eklerinde Sofya-İstanbul arası 494 kilometre ve 247 dakika, İstanbul-Ankara 364 kilometre ve 182 dakika, Ankara-Kayseri 264 kilometre 132 dakika, Kayseri-Diyarbakır 446 kilometre 223 dakika, Diyarbakır-Tebriz 512 kilometre 256 dakika, Tebriz-Tahran 528 kilometre ve 264 dakika olarak belirtilmiştir.²⁶⁸

Şirketin sermayesi altın yerine Türk lirası olarak belirlenmiştir. Ankara-İstanbul arasındaki hava hattının izin verilmesi halinde 3 ay içinde diğer hatların ise 1 sene içinde tesis edilmesine karar verilmiştir. Junkers Hava Nakliyatı Şirketi’nin sahip olduğu ticaret alanlarına Türk Milli Nakliyat-ı Havaiye Anonim Şirketi’nin de sahip olmasına şirketin uçuş tarifeleri ve ücretleri ortak bir şekilde hesap edilmesine ve uygulanması konusunda uzlaşmıştır. Junkers Şirketi hükümetin özel isteği üzerine uçuşlarda nakliye uçaklarına yerine nakliye dışı bombardıman tipi uçakların kullanılması kabul etmiştir. Her uçuştaki 3’te 1 oranında yük ve yolcu kapasitesi Türk hükümetine rezerve edilmesine ve mukavelenamenin 40 yıl geçerli olması hususunda mutabık kalınmıştır. Oluşabilecek itilafların çözülmesi için bir heyet oluşturulması planlanmıştır. Ayrıca hava hatları hakkında gelir giderler ayrıntılı bir şekilde mukavele ekinde belirtilmiştir.²⁶⁹

3 Ağustos’ta Junkers Şirketi, Nafia Vekâleti’nden İstanbul-Ankara arasında iki ay müddetle ve haftada iki defa olmak şartıyla hava nakliyatı yapmak için müsaade istemiştir.²⁷⁰ Vekâlet ise müsaade vermeden önce Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti’ne durumu bildirmiştir. 28 Ağustos günü Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti İstanbul-Ankara, Ankara-Kayseri hatları üzerinde uçuş izni vermiştir.²⁷¹ 8

²⁶⁷BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/28/1, lef. 113, (Tarihsiz Nakliyat-ı Havaiye Mukavelenamesi Müsveddesi).

²⁶⁸BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/28/1, lef. 35-36, (Nakliyat-ı Havaiye Mukavelenamesi Eki).

²⁶⁹BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/28/1, lef. 113-114-115, (Tarihsiz Nakliyat-ı Havaiye Mukavelenamesi Müsveddesi).

²⁷⁰BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/30/1, lef. 2-3, (Junkers Şirketi’nden Nafia Vekâleti’ne gönderilen 3 Ağustos 1926 tarihli tezkere).

²⁷¹BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/30/1, lef. 4, (Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti’nden Nafia Vekâleti’ne gönderilen 25 Teşrin-i Sani 1926 [25 Kasım 1926] tarihli tezkere).

Ekim günü ise saat 13.00'da Kayseri Uçak Fabrikası'nın resmi açılışı yapılmıştır.²⁷² Junkers Şirketi'nin ülke içindeki faaliyetleri hükümet ve rakip havayolu şirketleri tarafından dikkatle takip edilmektedir.

9 Kasım tarihinde Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti, Nafia Vekâleti'ne Junkers Şirketi'nin henüz hava nakliyatı imtiyazı almadığını bu yüzden gerçekleştirilecek uçuş tarihinden 2 gün önce Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne ve Dahiliye Vekâleti'ne bilgi verilmesini talep etmiştir.²⁷³ Anlaşıldığı üzere askerî makamlar şirkete tam olarak güvenmemektedir.

11 Kasım günü Hariciye Vekâleti, Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne 3 Kasım tarihinde Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Paşa'nın Profesör Hugo Junkers ile görüşme yaptığını bildirmiştir.²⁷⁴ Görüşmenin içeri hakkında bir bilgiye rastlanılmamıştır.

Nafia Vekâleti, 17 Kasım'da Junkers Ankara Merkezi'ne henüz hava nakliyatı anlaşmasına imza atılmadığı için uçuşlar hakkında ayrıntılı bilgiyi uçuş tarihinden 2 gün önce Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne ve Dahiliye Vekâleti'ne bildirmesi gerektiğini iletmiştir.²⁷⁵ 25 Kasım tarihinde Junkers Ankara Merkezi adını Junkers Tayyare Anonim Şirketi Ankara İrtibat Bürosu olarak değiştirmiştir. Buna ek olarak şirketin yeni adresi Adliye Sarayı karşısındaki Ziraat Bankası Ankara Şubesi üstündeki daire olmuştur.²⁷⁶

14 Aralık'ta Tayyare Motor Türk Anonim Şirketi, şimdiye kadar inşa projelerinde 250 bin Türk lirası harcandığını belirtmiştir. Hükümetin ise ciddi bir yardım yapmadığının altı çizilmiştir. Bu yüzden hükümetten 250 bin Türk lirası talep edilmiştir.²⁷⁷ Hükümetin bu talep karşısında nasıl bir tavır aldığına ait bir bilgiye rastlanmamıştır.

11 Mayıs 1927 tarihinde Hariciye Vekâleti, Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne Junkers Şirketi'ne ait A 20 tipindeki uçağın birkaç gün sonra Türkiye'ye

²⁷²“Kayseri’de Tesis Edilen Tayyare Fabrikasının Resmi Küşadı Yapıldı”, *Cumhuriyet*, 8 Teşrin-i Evvel 1926 [8 Ekim 1926], s. 1.

²⁷³BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/30/2, lef. 2, (Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'nden Nafia Vekâleti'ne gönderilen 9 Teşrin-i Sani 1926 [9 Kasım 1926] tarihli tezkere).

²⁷⁴TDA, *Ülkeler*, 321158/127401/1, lef. 1, (Hariciye Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 11 Teşrin-i Sani 1926 [11 Kasım 1926] tarihli tezkere).

²⁷⁵BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/30/2, lef. 5, (Nafia Vekâleti'nden Junkers Ankara Merkezi'ne gönderilen 17 Teşrin-i Sani 1926 [17 Kasım 1926] tarihli tezkere).

²⁷⁶BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/30/3, (Junkers İrtibat Bürosu'ndan Nafia Vekâleti'ne gönderilen 25 Teşrin-i Sani 1926 [25 Kasım 1926] tarihli tezkere).

²⁷⁷BCA, *Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü*, 171/187/10, lef. 2, (Tayyare Motor Türk Anonim Şirketi'nden Maliye Vekâleti'ne gönderilen 14 Kânun-ı Evvel 1926 [14 Aralık 1926] tarihli tezkere).

geleceğini bildirmiştir. Uçağın Türkiye'ye girmesi için Almanya Elçiliği 10 Mayıs'ta izin talep etmiştir. Bu doğrultuda Hariciye Vekâleti de Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'nden izin verilmesi için müracaatta bulunmuştur.²⁷⁸ Basit bir uçuş izni için bile ne derece ciddi bir bürokratik yazışmanın olduğunu açıkça görmekteyiz.

5 Haziran tarihinde Junkers yöneticilerinden Hans Sachsenberg, Başvekil İsmet Paşa'ya Junkers uçaklarının motorları, beygir güçleri ve süratleri, yolcu kapasitesi ve Avrupa şehirleri arasındaki seyahatleri hakkında ayrıntılı bilgi vermiştir. Venedik'ten Viyana'ya 4 yolcu ve çeşitli postalar ile hareket eden Junkers uçağı 1 saat 50 dakikada yolculuğu tamamladığını uçağın bir hesaba göre saatte 200 kilometre hıza ulaştığını aktarmıştır.²⁷⁹ 28 Temmuz'da Hariciye Vekâleti, Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne Junkers Şirketi'ne ait bir uçağın Türkiye'ye gireceğinin bilgisini vermiştir.²⁸⁰

16 Ekim günü Maliye Vekâleti, Nafia Vekâleti'ne Junkers Şirketi'nin gümrük vergisi ve diğer vergilerini hesapladığını bu doğrultuda Junkers Uçak Şirketi'nin Türkiye dâhilinde hava nakliyatı imtiyazına sahip olup olmadığının bilgisinin verilmesini talep etmiştir.²⁸¹

29 Ocak 1928 tarihinde Junkers Şirketi yöneticilerinden Hans Sachsenberg, Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Reisi Mareşal Fevzi Paşa'ya Türkiye dâhilinde hava nakliyatı yapmak için bir şirket kurmak istediklerini bildirmiştir. Fevzi Paşa'yı etkilemek adına kurulacak şirketin faydalarından bahsetmiştir. Birinci olarak Türk Hava Kuvvetleri'nin birçok büyük muharebe uçağına sahip olacağı ve bunlara ek olarak iyi pilotların yetiştirileceği ve daima hazır olacağını aktarmıştır. İkinci olarak Türkiye dâhilinde önemli bir hava taşımacılığı hattı oluşturulacağından ve bu doğrultuda memleketin nakliyat açısında daha gelişmiş bir vasıtaya sahip olacağını vurgulamıştır.²⁸² Ayrıca şirketin sermayesinin 1 milyon olacağını belirtmiştir.²⁸³

²⁷⁸TDA, *Ülkeler*, 32158/127382/22, lef. 26 (Hariciye Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 11 Mayıs 1927 tarihli tezkere).

²⁷⁹BCA, *Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü*, 60/403/25, lef. 1-2-3-4-5, (Junkers Şirketi Yöneticisi Hans Sachsenberg'den Başvekil İsmet Paşa'ya gönderilen 5 Haziran 1927 tarihli tezkere).

²⁸⁰TDA, *Ülkeler*, 32158/127382/19, lef. 23, (Hariciye Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 28 Temmuz 1927 tarihli tezkere).

²⁸¹BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/30/6, lef. 2, (Maliye Vekâleti'nden Nafia Vekâleti'ne gönderilen 16 Teşrin-i Evvel 1927 [16 Ekim 1927] tarihli tezkere).

²⁸²BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/30/9, lef. 2, (Junkers Şirketi Yöneticisi Hans Sachsenberg'den Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Reisi Müşir Fevzi Paşa'ya gönderilen 29 Kânun-ı Sani 1928 [28 Ocak 1928] tarihli tezkere).

²⁸³BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/30/9, lef. 3.

Aynı gün Başvekil İsmet Paşa'ya Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Reisi Mareşal Fevzi Paşa'ya takdim edilen Türkiye dâhilinde hava nakliyatı şirketi kurulmasına dair proje suretini en kısa zamanda şahsına da sunacağını bildirmiştir.²⁸⁴

25 Ocak tarihli Hans Sachsenberg tarafından hazırlanan “*Türkiye Dâhilinde Nakliyat-ı Havaiye Tesisi Hakkında Tasarı*” başlığını taşıyan dosyaya göre Türkiye dâhilinde iktisadi olarak kendi kendini idare edebilen bir hava nakliyatı şirketi kurulmasının zor olduğundan bahsedilmiştir. Bu yüzden hemen hemen tüm ülkelerde kurulan hava nakliyatı şirketlerinin devlet tarafından sübvans edilmesinin bir zorunluluk haline geldiğinin altı çizilmiştir. Sachsenberg, Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'nin TOMTAŞ'a 8 kara, 4 deniz uçağı olmak üzere 12 adet Junkers K 30 harp uçağı bunlara ait yedek motorları ve malzemeleri sipariş etmeyi kabul ettikten sonra yeni kurulacak “Türkiye Münâkalat-ı Havaiye Şirketi” emrine ücretsiz vermeyi kabul etmesi gerektiğini talep etmiştir. Satın alınan uçakların sigortaları ve masrafları ayrıca hesaplandıktan sonra senede 60 gün Türk Hava Kuvvetlerine tahsis edilmesinin kabul edilebileceğini belirtmiştir. Ancak uçakların %50'sinden fazlası talep edilmesi durumunda şirket uçaklardan kira talep etme hakkına sahip olacağını vurgulamıştır. Sachsenberg, savaş durumunda ise Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti 12 adet uçağı ve tüm malzemelere el koyma yetkisine sahip olacağı teminatını vermiştir. Nakliyat-ı Havaiye Şirketi, Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti tarafından tespit ve tayin edilecek pilot adaylarını büyük uçaklar üzerinde talim ve terbiyesini ve bunları birinci derecede büyük savaş ve yolcu uçakları pilotları olarak yetiştirmeyi taahhüt etmiştir. Senede 8 bin saat uçuş yapılacağından her biri 400 saat uçuş ve takriben 150 iniş ve kalkış yapmak üzere yıllık 20 pilotun talim ve terbiyesi kabul edilmiştir. Şirket birçok pilot yetiştirmeyi taahhüt etmiştir. Ancak pilotların maaşlarının askerî makamlar tarafından ödenmesi şartını öne sürülmüştür. Maaş dışında geriye kalan masrafların şirket tarafından karşılanması ve eğitim alan pilotların eğitimleri biter bitmez Nakliyat-ı Havaiye Şirketi tarafından istihdam edilmesi kabul edilmiştir.²⁸⁵

Şirketin sermayesi ile senelik tahsil edilecek işletme masrafları ve kilometre başına ortalama ücretler metnin B ekinde ayrıntılı bir şekilde izah edilmiştir. Hava nakliyatından tahsil edilecek takribi rakamlarda C ekinde açıklanmıştır. Nakliyat-ı Havaiye Şirketi'nin her sene belirtilen teminatın %10'undan fazla gelir elde etmesi

²⁸⁴BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/30/9, lef. 1, (Junkers Şirketi Yönetici Hans Sachsenberg'den Başvekil İsmet Paşa'ya gönderilen 29 Kânun-ı Sani 1928 [28 Ocak 1928] tarihli tezkere).

²⁸⁵BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/30/9, lef. 6.

durumunda ortaya çıkan bu fazlalık Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne verilmesi kabul edilmiştir. Uçakların masrafları ise şöyle hesaplanmıştır: 13 adet Junkers K 30 savaş uçağı tanesi 250 bin liradan, 4 adet deniz tayyaresi 60 bin liradan, 18 adet yedek L-5 Motor 10 bin liradan fiyatlandırılmıştır.²⁸⁶

Teklif e göre hava hatları kara ve deniz olmak üzere iki şekilde sınıflandırılmıştır. Bu kara hatları da kendi içerisinde ana yön lere göre tayin edilmiştir. Kuzey hattı olarak belirlenen bölgede İstanbul-Ankara hattı 364 kilometre 3 saat, Ankara-Sivas hattı 368 kilometre 3 saat, Sivas-Erzurum hattı 360 kilometre 3 saat, Erzurum-Van hattı 224 kilometre 3 saat olarak toplamda 1316 kilometre olarak hesaplanmıştır. Güney hattı güzergâhları İstanbul-Bursa 88 kilometre 1 saat 20 dakika, Bursa-Afyonkarahisar 200 kilometre 1 saat 75 dakika, Afyonkarahisar-Konya 276 kilometre 1 saat 75 dakika, Konya-Ankara 276 kilometre 2 saat 25 dakika, Ankara-Malatya 512 kilometre 4 saat 50 dakika toplamda 1286 kilometre olarak belirtilmiştir. Doğu hatları ise Ankara-Kayseri 364 kilometre 2 saat, Kayseri-Elazığ 344 kilometre 2 saat 45 dakika, Elazığ-Diyarbakır 116 kilometre 1 saat toplamda 734 kilometre olarak öngörölmüştür.²⁸⁷ Deniz hatları ise şöyle düzenlenmiştir: İstanbul-Ereğli 224 kilometre 1 saat 75 dakika, Ereğli-Sinop 320 kilometre 2 saat 45 dakika, Sinop-Samsun 128 kilometre 1 saat, Samsun-Trabzon 288 kilometre 2 saat 25 dakika toplamda 860 kilometre olarak hesaplanmıştır. Akdeniz hatları olarak isimlendirilen hatlar ise İstanbul-İzmir 420 kilometre 3 saat 15 dakika, İzmir-Antalya 522 kilometre 4 saat 25 dakika, Antalya-Mersin 400 kilometre 3 saat 15 dakika toplamda bu hatlar 1352 kilometre olarak planlanmıştır. Kara hatlarıyla Akdeniz hatlarının haftada iki, Karadeniz hattının ise haftada üç sefer gerçekleştirilmesi düşünülmüştür. Trabzon-Batum-Van-Tebriz, İstanbul-Sofya-İskenderun hatları da toplanırsa senede toplam 1.267.864 kilometre uçulması tahmin edilmiştir.²⁸⁸ Teklifin devamında sigorta ücretleri kara uçakları için 350.000 Türk lirası, deniz uçakları için 310.000 Türk lirası olarak belirlenmiştir.²⁸⁹

Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Paşa, Hariciye Vekâleti'ne TOMTAŞ ile Junkers Şirketi arasında hava nakliyatı anlaşmasından kaynaklanan ihtilafın çözölməsi

²⁸⁶BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/30/9, lef. 7.

²⁸⁷BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/30/9, lef. 9. (28 Kânun-ı Sani 1928 [28 Ocak 1928] tarihli Türkiye Dâhilinde Nakliyat-ı Havaiye Tesisi Hakkında Tasarı'nın Eki).

²⁸⁸BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/30/9, lef. 10. (28 Kânun-ı Sani 1928 [28 Ocak 1928] tarihli Türkiye Dâhilinde Nakliyat-ı Havaiye Tesisi Hakkında Tasarı'nın Eki).

²⁸⁹BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/30/9, lef. 14.

için hakem olarak Profesör Junkers ve Profesör Rojen'in belirlendiğini bildirmiştir. Aynı bilgi 25 Nisan'da Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne de iletilmiştir.²⁹⁰ Bunun üzerine 6 Haziran tarihinde Türk hükümeti kararname yayınlayarak Cumhuriyet hükümeti ile Junkers Şirketi arasında imzalanacak hava nakliyatı anlaşmasındaki itilaf için tayin edilecek hakemlere 500 Türk lirasının Müdafa-i Milliye Vekâleti'nce ödenmesine karar vermiştir.²⁹¹ Haziran ayı içerisinde Tayyare ve Motor Anonim Şirketi, Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne 10 Temmuz'da şirketin iflasına karar verildiğini aktarmıştır.²⁹² Müdafaa-i Milliye Vekâleti, Başvekâlete Junkers Şirketi ile meydana gelen ihtilaf konusunda bilgi vermiştir. Buna göre mukavele üzerinde meydana gelen ihtilafa vekâlet olarak dâhil olunduğunu ve Alman tarafının konu hakkında bilgi verdiğini bildirmiştir.

Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti derhal tetkikata başlamıştır. Bu doğrultuda Bakanlar Kuruluna ve Başvekâlete gerekli bilgilendirmenin yapılacağı vurgulanmıştır. TOMTAŞ konusunda ise mahkeme kararının beklendiği ve kararın iflasa gideceği arz edilmiştir.²⁹³ 1 Temmuz'da Hans Sachsenberg, Nafia Vekili Behiç Bey'e Junkers Şirketi ile imzalanacak hava nakliyatı anlaşmasında çıkan ihtilafı arz etmiştir. İtilafın TOMTAŞ'a yeni bir şekil verilmesinden kaynaklandığı öne sürmüştür.²⁹⁴

1928 yılında Junkers Şirketi'nin teklifine olumlu bir yanıt verildiğine dair bir bilgiye rastlanılmamıştır. Buna rağmen şirket hava nakliyatı konusunda ısrarla hava nakliyatı anlaşması yapmak için tekliflerini sürdürmüştür. Hariciye Vekâleti, Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne 25 Aralık 1928'de Berlin Büyükelçiliği'nden alınan tahrirata göre Junkers Şirketi'nin Türkiye'de yeni bir esas üzerine çalışmak istediğini bildirmiştir.²⁹⁵ Bu doğrultuda yine Junkers yöneticisi Hans Sachsenberg Nafia Vekâleti ile irtibatını koparmamaya ve teklifi sürekli gündemde tutmaya çalışmıştır. Sachsenberg, Nafia Vekâleti'ne bir gün önceki görüşmeye dayanarak uçak dışında

²⁹⁰Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi, *Ülkeler*, 321199/128384/14, lef. 15. (Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Paşa'dan Hariciye Vekâleti'ne gönderilen 23 Nisan 1928 tarihli tahrîrat).

²⁹¹BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928)*, 29/35/12. (Başvekâlet'in yayınladığı 6 Haziran 1928 tarihli kararname).

²⁹²BCA, *Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü*, 207/412/11, lef. 2. (Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi'nden Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne gönderilen Haziran 1928 tarihli tahrîrat).

²⁹³BCA, *Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü*, 207/412/11, lef. 3. (Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nden Başvekâlet'e gönderilen 3 Haziran 1928 tarihli tahrîrat).

²⁹⁴BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/31/3, lef. 10. (Junkers Şirketi Yöneticisi Hans Sachsenberg'den Nafia Vekili Behiç Bey'e gönderilen 1 Temmuz 1928 tarihli tahrîrat).

²⁹⁵TDA, *Ülkeler*, 33904/132409/1, lef. 1. (Hariciye Vekâleti'nden Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne gönderilen 29 Kânun-ı Sani 1929 [29 Ocak 1929] tarihli tahrîrat).

yapılan nakliyat vasıtalarının hava taşımacılığa göre masraflarını karşılaştırmak doğrultusunda posta müdüriyetinden gerekli bilgileri talep etmiştir.²⁹⁶

Sachsenberg, 25 Nisan'da ise Nafia Vekâleti'ne 1928-1929 yıllarına ait Avrupa'daki 25 havayolu şirketinin genel durumu hakkında bilgi vermiştir. Rapora göre şirketlerin toplam 733 uçağı, 987 uçak motoru olduğu belirtilmiştir. Genelde uçaklar tek motorlu ve hafif madenden imal edilmiştir. Sachsenberg, Avrupa'da en çok uçağa sahip şirketin 210 uçakla Paris merkezli Aero Postale şirketi olduğunu bunu 193 uçakla Berlin merkezli Deutsche Luft-Hansa'nın takip ettiğini yazmıştır. Bu dönemde Türkiye'de faaliyet gösteren Aero Espresso Italiana Şirketi'nin 11, CIDNA'nın ise 74 uçağı olduğu bilgisini vermiştir. Sachsenberg, en çok kullanılan uçak modellerinin Junkers, Dornier, Fokker ve Blériot olduğunu ve Junkers F 13 modelinin 13 şirket tarafından kullanıldığını belirtmiştir. F 13'ü 6 şirketle Junkers G 23 modeli takip ettiğini bildirmiştir. Motorlara ait bilgilerde ise faal olarak 987 adet motor kullanıldığını en çok kullanılan motor tipinin ise 337 adetle Bristol Jupiter modeli olduğunu ve bu modelin 15 şirket tarafından faal olarak kullanıldığı kaleme almıştır.²⁹⁷ Junkers Şirketi'nin bu raporda açıkça Avrupa'nın en iyisi olarak gösterilmesi gözden kaçmamalıdır.

Bu raporun peşine 27 Nisan'da Hans Sachsenberg, Nafia Vekâleti'ne hava nakliyatı imtiyazı anlaşmasının müsveddelerini sunmuştur. Buna ek olarak daha ayrıntılı bilgilendirme yapmak üzere davet edilmesi durumunda Nafia Vekâleti'ne gelebileceğini de belirtmiştir.²⁹⁸

Hava nakliyatı imtiyazı anlaşması 6 madde ve 1 taahhütnameden oluşmuştur. Öncelikle İstanbul'dan Ankara'ya oradan da İran hududuna giden hatlarda ve yurtdışına giden hatlarda hava nakliyatı sadece Junkers Şirketi'ne verilmesi talep edilmiştir. Junkers Şirketi, anlaşma imzalandıktan üç ay zarfında Türk hükümetiyle müşterek bir hava nakliyatı şirketi kurmayı taahhüt etmiştir. Anlaşmanın 15 sene geçerli olmasını eğer 15 sene sonunda bir değişiklik olmazsa anlaşma 5 sene daha geçerli olacağı belirtilmiştir. Taahhütnamede ise hükümetin şirkete hava meydanlarını ücretsiz kullanması teminatı verilmiştir. Şirket, ülke dâhilinde ve haricinde asgari 100 kilogramlık hükümet eşyasını ve her kilometre başına ½ Amerikan doları ödemeyi

²⁹⁶BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/31/1, lef. 3. (Junkers Şirketi Yöneticisi Hans Sachsenberg'den Nafia Vekâleti'ne gönderilen 4 Nisan 1929 tarihli tahrîrat).

²⁹⁷BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/31/1, lef. 17-18-20-21-22. (Junkers Şirketi Yöneticisi Hans Sachsenberg'den Nafia Vekâleti'ne gönderilen 25 Nisan 1929 tarihli tezkere).

²⁹⁸BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/31/1, lef. 26.

garanti etmiştir. Ayrıca satış için posta pulu imal etmeyi ve satılmış olan pullardan %50 pay almayı talep etmiştir. Şirket hükümetten ilk on sene tarife serbestliği istemiş dahası şirkete hükümet tarafından ilk üç sene geçerli asgari 250.000 Amerikan doları gelir garantisi verilmesi halinde şirkette yılda 200.000 kilometre uçmayı taahhüt etmiştir. Hükümetin diğer şirketlere tanıdığı ayrıcalıklardan yeni kurulacak hava nakliyatı şirketi de faydalanması gerektiği aktarılmıştır. Yerli ve yabancı hiçbir şirkete Junkers'e verilen hatlarda hak tanınmaması taahhüttü talep edilmiştir.²⁹⁹

Aynı tarihte Sachsenberg, Nafia Vekâleti'ne İran hava nakliyatı içinde bir bilgilendirme metni sunmuştur. Buna göre Berlin-Königsberg-Moskova-Bakü-Tahran hattının yıllardan beri var olduğu ancak Rus hükümetinden posta paketlerinin geçmesi için gerekli izinlerin çıkmadığı aktarılmıştır. Bu sebeple Türkiye üzerinden İran'a bir hat kurulmasının herkes açısından yararlı olacağı vurgulanmıştır.³⁰⁰

24 Ekim 1929 Perşembe günü ABD borsası dibi görmüştür. Büyük Buhran olarak bilinen ekonomik kriz tüm dünyayı etkilemiştir. Almanya'nın büyük şirketleri de büyük kayıplara uğramıştır. Dolayısıyla Junkers Şirketi'nin Türkiye'deki yatırımları bu krizden etkilenmiştir.

27 Kasım tarihinde Başvekâlet tarafından yayınlanan kararnameye göre Junkers Şirketi ile Türk hükümeti arasında meydana gelen Türk Tayyare Motor Anonim Şirketi'nin ihtilafı konusunda oluşturulan hakem heyetinin de bir çözüme varamadığı bu yüzden şirketin iflası kabul edilmiştir. Bu doğrultuda şirketin Türk Tayyare Cemiyeti tarafından 1.469.000 Türk lirasına satın alınmasına karar verilmiştir. Junkers Şirketi'nin hisseleri için ise 520.000 Türk lirası bedel belirlenmiştir.³⁰¹

Junkers Şirketi'nin uçak fabrikası yatırımları durdurulurken hava hattı yatırımlarında yeni teklifler yapılmıştır. Berlin'den İran'a planlanan hat güzergâhına Nusaybin-İran hattının da eklenmesini talep edilmiştir. Bu doğrultuda Nafia Vekâleti de 9 Temmuz 1930'da İktisat Vekâleti'ne konuyu bildirmiştir. İktisat Vekâleti, 28 Aralık'ta Nusaybin ile İran arasında tesis olunacak hattın memleketin iktisadına

²⁹⁹BCA, Nafia Vekâleti, 8/31/1, lef. 4-5-6.

³⁰⁰BCA, Nafia Vekâleti, 8/31/1, lef. 14-15-16. (Hans Sachsenberg'den Nafia Vekâleti'ne gönderilen 27 Nisan 1929 tarihli tahrîrat).

³⁰¹BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 6/57/15. (Başvekâletin yayınladığı 27 Teşrin-i Sani 1929 [27 Kasım 1929] tarihli kararname).

faydalı olacağından kabul edilmesinin uygun görüldüğünü belirtmiştir.³⁰² Türk hükümeti bu teklife geçmişte yaşanan olumsuz olaylar yüzünden sıcak bakmamıştır.

16 Nisan 1931 tarihinde Hariciye Vekâleti, Başvekâlet'e Almanya'nın Ankara Büyükelçisi Mösyö Rudolf Nadolny'nin bazı işleri için Berlin'de bulunduğu haberini vermiştir. Berlin'de, senelerden beri Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti ile Junkers Şirketi arasında devam eden bir türlü çözüme kavuşturulamayan hava nakliyatı teşebbüsünün olumlu bir sonuca varması için birçok hava nakliyatı şirketiyle görüşme yaptığını bildirmiştir.³⁰³

22 Nisan'da Hariciye Vekâleti, Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne Alman Elçiliği'nden alınan bir notaya göre Siemens ve Halske Alman ticaret uçaklarından Junkers W 34 tipindeki uçağın Türkiye'ye gelmek istediğini bildirmiştir. Seyahatin genel amacının S H 20 tipindeki uçak motorunu tanıtmak olduğunu ve Bükreş'ten havalanan uçağın 5 Mayıs'ta Ankara'da olacağı buradan 7 Mayıs'ta İstanbul'a geçeceği aktarılmıştır.³⁰⁴ 3 Mayıs'ta Hariciye Vekâleti, Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'ne talep edilen uçuşa uçakta kamera ve silah olmamak şartıyla izin verildiğini ayrıca uçağın sadece İstanbul'daki Yeşilköy havaalanına ve Eskişehir'e inmesine izin verildiğini Ankara'ya inmesine izin verilmeyeceğini tebliğ etmiştir.³⁰⁵

3 Haziran tarihinde Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği, Hariciye Vekâleti'ne Junkers Şirketi'nin Berlin'den Tahran'a Türkiye üzerinden bir hava seyahati planladığını bildirmiştir. Seyahatin kabul edilmesi durumunda Junkers 52 tipi uçakla ilk olarak İstanbul'a varılacağını daha sonra sırasıyla Eskişehir-Konya-Adana-Halep üzerinden Tahran'a varılacağı belirtilmiştir. Ayrıca Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği, Türk hava sahası içinde uçağın İstanbul, Eskişehir ve Ankara'ya iniş yapması için izin talep etmiştir.³⁰⁶

7 Haziran'da Hariciye Vekâleti, Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'nden alınan bilgiye göre Junkers Şirketi'nin Berlin'den Tahran'a bir hava seyahati düzenlemek istediğini tebliğ etmiştir. Seyahat

³⁰²BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/31/3, lef. 1. (İktisat Vekâleti'nden Nafia Vekâleti'ne gönderilen 28 Kânun-ı Evvel 1930 [28 Aralık 1930] tarihli tahrîrat).

³⁰³BCA, *Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü*, 230/553/10, lef. 1-2. (Hariciye Vekâleti'nden Başvekâlet'e gönderilen 16 Nisan 1931 tarihli tahrîrat).

³⁰⁴TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/98, lef. 144. (Hariciye Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 22 Nisan 1931 tarihli tezkere).

³⁰⁵TDA, *Ülkeler*, 32158/12784/90, lef. 135. (Hariciye Vekâleti'nden Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'ne gönderilen 3 Mayıs 1931 tarihli tezkere).

³⁰⁶TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/89, lef. 133. (Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'nden Hariciye Vekâleti'ne gönderilen 3 Haziran 1931 tarihli tezkere).

esnasında Türkiye hava sahasından Junkers 52 tipi uçağın geçeceği bilgisini vermiştir. Uçağın önce İstanbul'a geleceği daha sonra sırasıyla Eskişehir-Konya-Adana-Halep-Tahran hattını izleyeceği belirtilmiştir. Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği Türk hava sahası içinde uçağın İstanbul, Eskişehir ve Ankara'ya iniş yapması için izin talep etmiştir.³⁰⁷ 15 Haziran'da Hariciye Vekâleti, Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne Junkers 52 tip uçağın haziran ayında gerçekleştireceği seyahatin bilinmeyen bir sebepten dolayı ileri bir tarihe ertelendiğini iletmiştir.³⁰⁸

Türkiye üzerinden İran'a bir hat kurulması teklifini daha iyi tetkik etmek amacıyla Hariciye Vekâleti 18 Haziran'da Berlin Büyükelçiliği'nden Almanya'da kullanılan Hava Taşımacılık Nizamnamesini talep etmiştir. Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Bey'de 10 Ekim'de talep edilen nizamnameyi Ankara'ya yollamıştır.³⁰⁹

17 Mart 1932 tarihinde Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Bey, Hariciye Vekâleti'ne *Kölnische Zetung* isminde gazetenin Türkiye'nin hava nakliyatı alanında yaptıkları ve yapacakları hakkında bilgi verdiğini iletmiştir. Gazete, Türkiye'den Avrupa'ya üç hava hattının mevcut olduğunu belirtmiştir. Öncelikle Aero Espresso Italiana Şirketi'nin Türkiye'deki faaliyetleri hakkında bilgi verilmiştir. Şirket'in Büyükdere'den Brindisi'ye deniz uçakları ile hava nakliyatı yaptığı aktarmıştır. Alman şirketlerin ise Türkiye üzerinden Bağdat ve Tahran'a bir hava hattı kurmayı planladığı ve doğrultuda hükümete teklif sunulduğu yazılmıştır. Yine Alman şirketlerin Türkiye dâhilinde İstanbul-Eskişehir-Ankara-Konya-Diyarbakır hattının oluşturulması için bir teklif yaptığı belirtilmiştir. Asıl büyük proje olarak Londra-Berlin ve İstanbul hattının oluşturulmasına vurgu yapılmıştır.³¹⁰

28 Aralık'da yayınlanan kararnameye göre İstanbul-Ankara-Diyarbakır arasında işleyecek üç adet Junkers F 13 tipi uçak için gerekli olan üç yedek parça ile bir adet L5 model motora 30.000 Türk lirası verilerek satın alınmasına karar verilmiştir.³¹¹ Bu satın alma Junkers Şirketi'ne hava nakliyatı izni verilmemesine

³⁰⁷TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/88, lef. 132-133. (Hariciye Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 7 Haziran 1931 tarihli tezkere).

³⁰⁸TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/85, lef. 129. (Hariciye Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 15 Haziran 1931 tarihli tezkere).

³⁰⁹TDA, *Ülkeler*, 32157/127840/2, lef. 2. (Berlin Büyükelçiliği'nden Hariciye Vekâleti'ne gönderilen 10 Teşrin-i Evvel 1931 [10 Ekim 1931] tarihli tezkere).

³¹⁰TDA, *Ülkeler*, 31800/125578/2, lef. 14. (Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Bey'in Hariciye Vekâleti'ne gönderdiği 13 Mart 1932 tarihli tezkere).

³¹¹BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-)*, 32/79/7. (Başvekeâletin yayınladığı 28 Kânun-ı Evvel 1932 [28 Aralık 1932] tarihli kararname).

rağmen uçaklarının Türkiye’de hala tutulduğu ve aktif olarak kullanıldığını göstermektedir. İlerleyen zamanda bu markanın yerini Curtiss-Wright marka uçaklar alacaktır.

Junkers Şirketi, yıllarca Türk hükümeti ile müzakere etmiş ve geçici de olsa bazı hava hatlarında nakliyat yapmayı başarmıştır. Ancak bu hava hatlarının tüm haklarını ve sürekliliğini sağlayacak anlaşma metinlerine hükümetin imzasını attıramamıştır. Junkers Şirketi’nin 1925-1926 yıllarında başlayan ekonomik sıkıntıları 1929 küresel kriziyle iyiden iyiye prestijini sarsmaya ve Türkiye gibi yeni yatırım yapacağı sahalarda güvensizliğe neden olmuştur. Türk hükümeti daha cazip teklifler aldıkça Junkers Şirketi’nin yatırımlarına soğuk bakmıştır.

Junkers Şirketi hava nakliyatından önce elde ettiği Kayseri Uçak Fabrikası’ndaki haklarını da ekonomik sıkıntılar çektiğini için devretmek zorunda kalmıştır. Junkers Şirketi’nin hakları Curtiss-Wright Grubuna 3 Kasım 1931 tarihli kararname ile devredilmiştir. Ayrıca Curtiss-Wright Grubu, motor üretiminin yanında hava hatları ve hava işleri konusunda da bir sene ile sınırlı bir yetkiye sahip olmuştur.³¹² Junkers Şirketi bu kararname ile Türkiye’de elde ettiği geçici hava nakliyatı denemelerinden de men edilmiştir. Şirket’in Türkiye’deki faaliyetlerini yöneten Hans Sachsenberg’de bu tarihten sonra muhtemelen ülkesine döndüğü tahmin edilmektedir.

2.4. Deutsche Luft Hansa (D.L.H.)

1925 yılında Almanya’nın iki büyük havacılık şirketi Deutscher Aero Lloyd ve Junkers Şirketi sivil havacılık alanında ciddi bir rekabet içinde bulunmaktaydı. Avrupa üzerindeki hatlarda geniş bir ağa sahip olmak isteyen bu iki şirket ilerleyen zamanda ciddi ekonomik sıkıntılar çekmeye başlamıştı. Ayakta durabilmek adına ortak bir şirket kurmaya karar verdiler. Bu ortak oluşumu Alman Ulaştırma Bakanlığı bürokrati Ernst Branderburg hükümet adına yakından takip etmiştir. Bu ortak kurulması planlanan şirkete Deutsche Bank ve Deutsche Petroleum şirketleri finansal ve yakıt olarak tam destek vermeyi kabul etmiştir. Yapılan görüşmeler neticesinde 6 Ocak 1926 tarihinde Berlin’deki Kaiserhof Otel’inde Deutsche Luft Hansa kurulmuştur. Şirketin sermayesi başlangıçta 50.000 Mark olarak belirlendiyse de 15 Haziran’da 25.000.000

³¹²BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 24/72/17.* (Başvekalet’in yayınladığı 3 Teşrin-i Sani 1931 [3 Kasım 1931] tarihli kararname).

Mark'a çıkarılmıştır. Şirketin %26'sı hükümet adına Junkers'in, %19'u Alman eyalet hükümetlerinin, %27,5'i bölgesel şirketin diğer %27.5'i özel şirketlerin olmasına karar verilmiştir. Şirketin başında Deutsche Bank'tan Emil Georg von Stauss, yönetim kuruluna özel şirketlerden yöneticiler ve belediye başkanları da bulunmaktadır.³¹³

Şirket 6 Nisan'da hizmete başladığını açıkladığında 19 farklı tipte 162 uçağa sahiptir. Bunlardan 80 tanesi Junkers marka uçaklardı. Junkers marka uçaklardan da 48 tanesi Junkers F 13 model 6 koltuğa sahip modellerdi. Aero Lloyd Şirketi, Deutsche Luft Hansa'ya 34 tane Fokke-Grulich FII ve FIII model uçak devretmiştir.³¹⁴

1926 yılında Alman şirketlerinin imal ettiği uçaklar dünyada kendini kanıtlamasına rağmen Alman havayolu şirketleri diğer Avrupalı rakipleriyle baş edebilecek güçte değildi. Başta İngiliz ve Fransız havayolu şirketleri I. Dünya Savaşı sonrası Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarında aktif bir şekilde faaliyet göstermeye başlamıştır. Almanya savaş sonrası ciddi yaptırımlara maruz kaldığı için sivil havacılık gibi ticari faaliyetlerde hep geri planda kalmıştır. Alman havayolu şirketleri Ortadoğu ve Uzakdoğu'ya havayolu ile bağlanmayı hedef edinmiştir. Bu doğrultuda hedeflediği bölgelerdeki ülkelerle işbirliğine giderek geniş bir ağ kurmayı planlamıştır.³¹⁵

Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin uluslararası faaliyetleri Türk basını tarafından da yakından takip edilmiştir. *Vakit* gazetesi şirketin 1928 yılı içerisinde 111,000 yolcu, 2 milyondan fazla yük taşıdığını ve 10 milyon kilometreden fazla yol kat ettiğini yazmıştır.³¹⁶ Bir başka gazete *Cumhuriyet*'te ise aynı yıl şirket sahibi olduğu hava hatlarında 13 milyon kilometre uçuş yaptığını ve uçuşlarda 133,000 yolcu, 2187 ton yük taşıdığını kaleme almıştır.³¹⁷

Şirket, Türkiye'de hava hattı tesisi için 1928 yılı başında bir teklifte bulunmuştur. Bu teklife göre şirket, Berlin-Viyana-İstanbul hattı için hükümetten hiçbir şekilde mali destek istemediği tüm masrafları şirketin karşılayacağı teminatını vermiştir. Türk hükümeti görüşmelerin ve geçici uçuşların başlaması için yayınladığı kararnameye göre geçici dahi olsa askerî hava meydanlarından şirketin faydalanamayacağını belirtmiştir. Çünkü hâlihazırda diğer meydanların Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi tarafından kullanımına verildiğinden dolayı bu şirket

³¹³Davies, *Lufthansa: An Airline...*, s. 18.

³¹⁴Davies, *Lufthansa: An Airline...*, s. 19-20.

³¹⁵Davies, *Lufthansa: An Airline...*, s. 24.

³¹⁶"Almanya'da Tayyareye Rağbet", *Vakit*, 9 Kânun-ı Sani 1929 [9 Ocak 1929], s. 3.

³¹⁷"Hayat Mücadelesi Havalara İntikal Etti", *Cumhuriyet*, 27 Teşrin-i Sani 1929 [27 Kasım 1929], s. 3.

tarafından gerekli izinlerin verilmesi durumunda Berlin-İstanbul hattı uçuşlarının başlayacağını ilan etmiştir.³¹⁸

18 Ekim 1929'da Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği, Hariciye Vekâleti'nden şirkete ait Junkers W 33 model uçağın Berlin'den İstanbul'a uçmak için izin talep ettiğini bildirmiştir.³¹⁹ 20 Ekim günü Hariciye Vekâleti durumu Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne ileterek gerekli onayın verildiğini ikinci seferin tarihi içinde Almanya Büyükelçiliği'nden haber beklenildiğini belirtmiştir.³²⁰ Gerekli onayları alan şirket, Berlin-İstanbul arasındaki ilk tecrübe uçuşunu 27 Ekim tarihinde İstanbul'a vararak başarılı bir şekilde tamamlamıştır.³²¹ 2080 kilometrelik uçuş yaklaşık 12,5 saat sürmüştür.³²² Uçuşun tamamlandığı gün Deutsche Luft Hansa yöneticilerinden olan M. Hans Ryssel İstanbul'da hazır bulunmuştur. M. Hans Ryssel ve Pilot Steidel, İstanbul-Berlin arasında uçuş gerçekleştirerek gece ve gündüz hava şartlarını tetkik edildiğini şirketin tek amacının İstanbul-Berlin arasında posta nakletmek olduğunu vurgulamışlardır. Junkers marka uçakların bu maksatla imal edildiğini ve böyle uzun hatlarda başarılı olmanın da uçakların prestiji için çok önemli olduğunun altını çizmişlerdir. Ayrıca seferlerin tam zamanlı olarak gelecek bahar aylarında başlayacağını belirtmişlerdir.³²³ 30 Ekim'de Yeşilköy'den havalanan uçak Berlin'e tam 10 saat 5 dakikada varmıştır.³²⁴

6 Kasım tarihinde Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Bey, Alman hükümetinin Posta Bakanı ile mülakat yapmıştır. Bu mülakatta Alman bakan, son yapılan Berlin-İstanbul deneme uçuşunun başarılı bir şekilde tamamlandığı ve uçuşun başarılı olmasının yanında İstanbul'daki havaalanında yenilikler ve takviyeler yapılması gerektiğinin altını çizmiştir. Yapılacak yenilikler için Deutsche Luft Hansa şirketi tüm maliyetleri üstleneceği teminatını vermiştir. Hattın Bağdat'a kadar uzatılması için görüşmelerin yapılabileceği önerisinde bulunmuştur. Bakan, Berlin-İstanbul bağlantısı ile Avrupa, Hindistan, Çin, Japonya ve Avustralya'nın bağlanmasının planlandığını ve İstanbul'un bu hatlar içinde merkez noktasını

³¹⁸BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928)*, 28/16/16. (Başvekâlet'in yayınladığı 14 Mart 1928 tarihli kararname).

³¹⁹TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/75. (Almanya'nın Türkiye Büyükelçiliği'nden Hariciye Vekâleti'ne gönderilen 18 Ekim 1929 tarihli tezkere).

³²⁰TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/74, lef. 112. (Hariciye Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 20 Ekim 1929 tarihli tezkere).

³²¹"Berlin-İstanbul Tayyare Servisi", *Cumhuriyet*, 27 Teşrîn-i Evvel 1929 [27 Ekim 1929], s. 3.

³²²"İstanbul ve Berlin Arasında Tayyareler İşliyecek", *Cumhuriyet*, 28 Teşrîn-i Evvel 1929 [28 Ekim 1929], s. 1.

³²³"İstanbul-Berlin Hava Hattı", *Cumhuriyet*, 29 Teşrîn-i Evvel 1929 [29 Ekim 1929], s. 2.

³²⁴"İstanbul-Berlin Hava Hattı", *Cumhuriyet*, 31 Teşrîn-i Evvel 1929 [31 Ekim 1929], s. 2.

olmasının önemi vurgulamıştır. Dahası Alman hükümetinin İngiltere ile görüşmeler yaptığını ve Belin-Bağdat hattı konusunda onay alındığı Bağdat'tan Hindistan'a ve Avustralya'ya kadar olan kısım içinde İngiliz şirketin devreye gireceğini belirtmiştir. Mülakatta, İstanbul-Bağdat hattı için Türk hükümetinin yalnız veya Deutsche Luft Hansa ile çalışmalarına İngilizlerin itiraz etmeyeceği vurgulanmıştır. Ayrıca İngilizlerin mevcut Londra-Mısır-Bağdat hava hattına Berlin-İstanbul-Bağdat hattının bağlanabileceğini belirttiklerini dile getirmiştir.³²⁵

Bu mülakatın Hariciye Vekâleti'ne ulaşması üzerine derhal vekâlet durumu Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne bildirmiştir. Vekâlet, Berlin-İstanbul-Bağdat hattı hakkında kısa bilgi verdikten sonra görüşmelerin yapılması için izin istemiştir.³²⁶

24 Kasım'da Dahiliye Vekâleti, Başvekâlet'e Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin İstanbul ile Berlin arasında yapacağı hava hattında şimdilik sadece posta taşınacağı yolcu ve çeşitli kargoların taşınmayacağını tebliğ etmiştir. Ayrıca Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin teklifinin değerlendirilmesi, posta nakliyatı şekil ve usullerinin tespiti ve meydana getirilecek anlaşmaya imza atmak için yetki talep etmiştir.³²⁷ Dahiliye Vekâleti'nin bu talebi 27 Kasım 1929 tarihli Bakanlar Kurulu'nda görüşülmüş ve gerekli yetki verilmiştir.³²⁸

Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin Berlin-İstanbul hava hattı projesi İsviçre'de yayınlanan *Auto-Touring* isimli dergide de haber olmuş bu yazı derhal Ankara hükümetine aktarılmıştır. Yazıda, Berlin-İstanbul hava hattı için Deutsche Luft Hansa ile Türk hükümetinin yakın zamanda bir anlaşma imzalayacağı ilan edilmiştir. Hava hizmeti için eşit oranda Türk ve Alman personelin çalışacağı ilaveten hava hattının 1930 baharında hayata geçeceği bildirilmiştir.³²⁹

Türk hükümeti ile şirketin görüşmeleri bir neticeye varmış ve 9 Ocak 1930 tarihinde 30 maddelik hava nakliyatı anlaşması imzalanmıştır. Hükümet adına Posta ve Telgraf Müdürü Fahri Bey, Deutsche Luft Hansa Şirketi adına Robert Knauss anlaşmaya imza atmıştır. Anlaşmaya göre Türkiye Cumhuriyeti, Deutsche Luft Hansa

³²⁵TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/73, lef. 109-110-111. (Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Bey'den Hariciye Vekâletine gönderilen 7 Teşrin-i Sani 1929 [7 Kasım 1929] tarihli tezkere).

³²⁶TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/72, lef. 108. (Hariciye Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 23 Kânun-ı Evvel 1929 [23 Aralık 1929] tarihli tezkere).

³²⁷BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı* (1928-), 12/48/7, lef. 1. (Dahiliye Vekâleti'nden Başvekâlet'e gönderilen 24 Teşrin-i Sani 1929 [24 Kasım 1929] tarihli tezkere).

³²⁸BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı* (1928-), 6/58/17, (Başvekâlet'in yayınladığı 27 Teşrin-i Sani 1929 [27 Kasım 1929] tarihli kararname).

³²⁹TDA, *Ülkeler*, 32158/127385/3, lef. 5. (Türkiye'nin Bern Elçiliği'nden Hariciye Vekâleti'ne gönderilen 2 Kânun-ı Sani 1930 [2 Ocak 1930] tarihli tezkere).

Şirketi'ne İstanbul-Berlin arasında sadece posta taşımak için izin vermiştir. Anlaşma imzalandıktan 3 ay sonra şirket seferlere başlamayı ve hattın ilerleyen zamanda Ankara'ya kadar uzatılması planlanmıştır. Hükümet, şirkete Yeşilköy'de tesis ve pist için kirasız arazi taahhüt etmiştir. Uçakların yedek parçaları ve motorları gümrük vergisinden muaf tutulmuştur. Şirket, Türkiye'deki kadrolu kara memurlarının %75'ini Türk vatandaşı olarak istihdam etmeyi kabul etmiştir. İstanbul ve Sofya arasındaki hava hattında pilot ve makinistlerin de üçte biri Türk olması kararlaştırılmıştır. Şirkete hükümet tarafından tahsis edilen arazilerde meteoroloji merkezi, telsiz istasyonu kurma yetkisi verilmiştir. Meydana gelebilecek ihtilafları hükümet ve şirket tarafından ortak belirlenecek iki kişiden meydana gelen bir komisyonla çözülmesine karar verilmiştir. Şirketin merkezi Berlin olarak belirlenmiştir. Hattın Ankara'ya kadar uzaması durumunda şirket tarafından Ankara'da bir şube açılmasına taahhüt edilmiştir. Her seferde nakledilecek posta hacmi 200 kilogramdan aşağı olmaması dahası her seferde 10 kilografa kadar resmi belge ve telgrafnameleri ücretsiz taşımayı üstlenmiştir. Yaşanabilecek kaza ve her türlü hasara karşı hükümet hiçbir sorumluluk almamayı ve tüm sorumluluğun şirkete ait olduğu kabul edilmiştir. Şirket icra edilmeyen her sefer için 25 lira cezayı ödemeyi onamıştır. Hareket cetvellerinin şirket ile posta idaresi arasında ortak bir şekilde tespit edilmesine karar verilmiştir.³³⁰

İstanbul-Berlin hattının oluşturulmasından sonra şirket hiç vakit kaybetmeden yeni bir teklifte bulunmuştur. 27 Ocak'ta Hariciye Vekâleti, Berlin Büyükelçiliği'ne Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin Berlin'den Bağdat'a kadar uzanacak hava hattı teklifinin değerlendirmeye alındığını aktarmıştır. Dahası Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'nin diğer yabancı şirketler gibi Avrupa'dan İstanbul'a kadar posta nakliyatı konusunda müsaade edilmesi konusunda bir sorun olmadığını bildirdiğini yazmıştır. Ayrıca Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'nin Türkiye dâhilinde hava nakliyatı hakkının yabancı şirketlere verilmemesi gerektiğini de belirttiğini aktarmıştır.³³¹ Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti, şubat ayında anlaşma metni hakkında daha ayrıntılı değerlendirme yapmıştır.

³³⁰BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı* (1928-), 12/48/7, lef. 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10. (Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Luft Hansa Şirketi arasında 9 Kânun-ı Sani 1930 [9 Ocak 1930] tarihinde imzalanan mukavelename).

³³¹TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/70, lef. 105. (Hariciye Vekâleti'nden Türkiye'nin Berlin Büyükelçiliği'ne gönderilen 27 Kânun-ı Sani 1930 [27 Ocak 1930] tarihli tezkere).

4 Şubat tarihinde Başvekâlet Müsteşarlığı tüm vekâletlere Dahiliye Vekâleti ile Luft Hansa Şirketi arasında imzalanan anlaşmayı yollamış ve her vekâletin kendi uzmanlık alanı olan maddeleri değerlendirmesi ve gerekli görmesi halinde hükümet lehine ekleme yapmasını talep etmiştir.³³² Türk hükümeti anlaşmaya imza atmasına rağmen hala anlaşmada gözden kaçan bir eksiklik olmaması için çalışmıştır.

9 Şubat'ta Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti, Deutsche Luft Hansa ile imzalanan anlaşma hakkında Başvekâlet'e genel bir değerlendirmede bulunmuştur. Buna göre Erkân-ı Harbiye, Beynelmîl Seyrüsefer Havai Şirketi ve Aero Espresso Italiana Şirketi ile yapılan anlaşmalara benzeyen bir metnin Deutsche Luft Hansa ile imzalanmasına karşı olmadıklarını belirtmiştir. Erkân-ı Harbiye, anlaşma metni içerisinde yer alan *“Ankara’ya kadar hattın uzatılması”, “Türkiye üzerinden geçerek Türk postalarını atmak”, “Ankara’da depo tesis etmek”, “Ankara-İstanbul arasında bulundurulacak pilot miktarı”, “Ankara’da şube tesisi”* gibi söylemlerin tamamen kaldırılması gerektiğinin altını çizmiştir. Ayrıca anlaşma metninde yer alan hükümetin Yeşilköy’de kirasız arazi vermesi büyük bir keyfiyet olduğunu dahası Yeşilköy’de Askerî Uçak Mektebi, Hava Müfrezesi Kumandanlığı ve Beynelmîl Seyrüsefer Havai Şirketi’nin bulunmasından ötürü arazi verilemeyeceğini yazmıştır. Yeşilköy yerine Pendik-Maltepe arasında bir arazinin verilebileceği bildirmiştir. Anlaşma metnine *“Hükümetin göstereceği hava hattı üzerinde uçuş yapmaya mecburdur.”* cümlesinin ilavesi ve şirketten hangarlarında uçuş için belirlenen uçak sayısına ek olarak 3 uçağın yedekte bulundurmasının talep edilebileceği vurgulanmıştır. Diğer maddelerin Erkân-ı Harbiye’yi ilgilendirmede için başka bir açıklama yapılmamıştır.³³³ Tüm bunlara rağmen anlaşmanın imzalanmasına itiraz edilmediğinin altı çizilmiştir.

18 Şubat tarihinde Sıhhat ve İçtimaî Muavenet Vekâleti, imzalanan anlaşma metnini incelediği ve onayladığını bildirmiştir.³³⁴ Müdafaa-i Milliye Vekâleti 19 Şubat’ta Başvekâlet’e gönderdiği yazıda Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti’nin değerlendirmelerine katıldığını sadece şirketin inşa edeceği benzin ve yağ depolarının

³³²BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 12/48/7. (Başvekâlet Müsteşarlığı’ndan tüm vekâletlere gönderilen 4 Şubat 1930 tarihli tahrîrat).

³³³BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 12/48/7. (Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti’nden Başvekâlet’e gönderilen 9 Şubat 1930 tarihli tahrîrat).

³³⁴BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 12/48/7. (Sıhhat ve İçtimaî Muavenet Vekâleti’nden Başvekâlet’e gönderilen 18 Şubat 1930 tarihli tahrîrat).

kırkar ton olması gerektiğinin anlaşmaya eklenmesini talep etmiştir.³³⁵ Adliye Vekâleti de 24 Şubat'ta Başvekâlet'e anlaşma metninde hukuka aykırı bir durum olmadığını bildirmiştir.³³⁶ 9 Mart'ta Maliye Vekâleti de anlaşmayı tetkik ettiğini belirtmiştir. Buna göre Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin iki senelik yedek parçanın gerek görüldüğünde depolardan çıkartılırken gümrük resmine tabii olup olmadığının kesin olarak belirtilmesi gerektiği aktarmıştır. Ayrıca şirkete tesis, pist için Yeşilköy'de hükümet tarafından kirasız verilecek arazinin Posta ve Telgraf İdaresi'ne mi ait olacağı yoksa Milli Emlak'a mı olacağının belirtilmesi eğer bunlardan biri olmaması durumunda hükümet tarafından arazi istimlak yoluyla mı temin edileceğinin açıkça belirtilmesinin iyi olacağı bildirilmiştir.³³⁷

5 Nisan'da Başvekâlet Müsteşarlığı Deutsche Luft Hansa Şirketi ile imzalanan anlaşmanın değerlendirmesini yapmayan Hariciye, Maarif, Nafia ve İktisat Vekâletlerine en kısa zamanda değerlendirmelerini yollamalarını istemiştir.³³⁸ 8 Nisan günü Dahiliye Vekâleti, Başvekâlet'e yolladığı yazıda Avrupa'nın önemli merkezlerine bir İstanbul hava hattının olduğu bu yüzden Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin kuracağı hattın ülke dâhilinde işlemeyecekse gereksiz olduğunu vurgulamıştır. Ülke için gerçekten bir fayda sağlanacaksa Pendik-Maltepe arasında hava tesisi için yer verilmesinin doğru bir karar olduğunun altı çizilmiştir. Diğer anlaşmalarda yedek uçaklar hakkında kayıt bulunmamasına rağmen bu anlaşmada uçaklar için madde ayrılması doğru bulunmuştur.³³⁹

10 Nisan tarihinde Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği, Hariciye Vekâleti'ne Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin İstanbul-Berlin arasında posta hattına hazırlık olarak 2 uçuş gerçekleştirmek istediğini bildirmiştir. Uçuşların Junkers F 13 model uçakla 17-30 Nisan tarihleri arasında gerçekleştirilmesi planlandığı ve uçakta ya da mürettebatta silah, kamera, telsiz cihazı bulunmayacağı bilgisi verilmiştir.³⁴⁰

³³⁵BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı* (1928-), 12/48/7. (Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nden Başvekâlet'e gönderilen 19 Şubat 1930 tarihli tahrîrat).

³³⁶BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı* (1928-), 12/48/7. (Adliye Vekâleti'nden Başvekâlet'e gönderilen 25 Şubat 1930 tarihli tahrîrat).

³³⁷BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı* (1928-), 12/48/7. (Maliye Vekâleti'nden Başvekâlet'e gönderilen 9 Mart 1930 tarihli tezkere).

³³⁸BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı* (1928-), 12/48/7. (Başvekâlet Müsteşarlığı'ndan Hariciye, Maarif, Nafia ve İktisat Vekâletlerine gönderilen 5 Nisan 1930 tarihli tezkere).

³³⁹BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı* (1928-), 12/48/7. (Dahiliye Vekâleti'nden Başvekâlet'e gönderilen 8 Nisan 1930 tarihli tezkere).

³⁴⁰TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/69, lef. 102-103. (Almanya'nın Berlin Büyükelçiliği'nden Hariciye Vekâleti'ne gönderilen 10 Nisan 1920 tarihli tezkere).

12 Nisan'da Hariciye Vekâleti, şirketin uçuş talebini derhal Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne iletmış ve kısa süre içinde gerekli izin verilmiştir.³⁴¹ Vekâlet'te 19 Nisan tarihinde Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'ne uçağın kamerası olmaması, uçuşların belirlenen rota üzerinde ve yasak bölgelerden geçmemek şartıyla 17-30 Nisan tarihleri arasında uçuşlara izin verildiğini bildirmiştir.³⁴² Bu izin üzerine Almanya Büyükelçiliği, Hariciye Vekâleti'ne teşekkür etmiş ve şirketin düzenli seferlere Mayıs ayından itibaren başlayabileceği bilgisini vermiştir. Bu doğrultuda Hariciye Vekâleti'nden her türlü kolaylığın sağlanmasını rica etmiştir.³⁴³

Hariciye Vekâleti Mayıs ayında seferlerin başlayacağı bilgisini derhal Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne aktarmıştır. Ayrıca şirket ile imzalanan anlaşma doğrultusunda seferlerin başlaması üzerine artık her sefer için ayrı izin verilmesine gerek kalmayacağı iletilmiştir.³⁴⁴ 5 Mayıs'ta Hariciye Vekâleti, Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'ne Deutsche Luft Hansa Şirketi ile yapılan anlaşma doğrultusunda hareket edileceği ve vekâletin şirkete uçuşlar konusunda ayrıcalık tanıma yetkisinin olmadığı tebliğ edilmiştir.³⁴⁵ 21 Nisan'da *Cumhuriyet* gazetesi, İstanbul-Berlin hava hattında taşınacak mektuplardan 22 kuruş ücret alınacağını ilan etmiştir.³⁴⁶

20 Mayıs'ta Dahiliye Vekâleti, Başvekâlet'e şirkete Pendik-Maltepe arasında kirasız verilecek arazinin bir şahsa ait olduğu anlaşıldığını ve bu yüzden arazinin tahsis edilemediğini yazmıştır. Ayrıca bu ayın başında uçuşların başladığı ve Yeşilköy'deki istasyona inip kalktığı aktarılmıştır. Verilmesi planlanan arazinin ya istimlak edilmesi gerektiği ya da başka bir arazinin tahsis edilmesinin doğru olacağı vurgulanmıştır.³⁴⁷

22 Mayıs'ta Başvekâlet tarafından yayınlanan kararnameye göre Deutsche Luft Hansa Şirketi'ne tahsis edilecek arazinin şahsa ait olmasından dolayı istimlak veya başka bir müsait arazinin bulunması için zaman kazanılmak üzere mukavelenin 6. maddesinde değişikliğe gidilmesine karar verilmiştir. Dahası sunulan mukavelename

³⁴¹TDA, *Ülkeler*, 32158/12784/68, lef. 101. (Hariciye Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 12 Nisan 1930 tarihli tezkere).

³⁴²TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/66, lef. 99. (Hariciye Vekâleti'nden Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'ne gönderilen 19 Nisan 1930 tarihli tezkere).

³⁴³TDA, *Ülkeler*, 32158/12784/65, lef. 97. (Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'nden Hariciye Vekâleti'ne gönderilen 23 Nisan 1930 tarihli tezkere).

³⁴⁴TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/64, lef. 96. (Hariciye Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 28 Nisan 1930 tarihli tezkere).

³⁴⁵TDA, *Ülkeler*, 32158/12784/66, lef. 94. (Hariciye Vekâleti'nden Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'ne gönderilen 5 Mayıs 1930 tarihli tezkere).

³⁴⁶İstanbul-Berlin Tayyare Nakliyatı", *Cumhuriyet*, 21 Nisan 1930, s. 3.

³⁴⁷BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 12/48/7*. (Dahiliye Vekâleti'nden Başvekâlet'e gönderilen 20 Mayıs 1930 tarihli tezkere).

Bakanlar Kurulu'nca tetkik edilecek tasvip ve kabul olunmuştur.³⁴⁸ 24 Haziran'da Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Bey, Hariciye Vekâleti'ne Almanya'nın Ulaştırma Bakanı V. Guerard'ın Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin Asya'daki faaliyetleri hakkında *İsvestija* adındaki gazeteye verdiği mülakat hakkında bilgi vermiştir.³⁴⁹ 25 Haziran tarihinde Dahiliye Vekâleti, Başvekâlet'e Deutsche Luft Hansa Şirketi ile yapılan mukavelenamenin Bakanlar Kurulu'nca kabul edildiği ancak mukavelenamenin 29. maddesinin eksik yazılmış olmasından dolayı bu maddenin onaylanmadığını belirtmiştir. Bu doğrultuda yeniden düzenlenen 29. maddenin Başvekâlet'e sunulduğu ve tasdik beklendiği bildirilmiştir.³⁵⁰ 22 Mayıs 1930 tarihli kararnameye ek olarak 2 Temmuz'da Bakanlar Kurulu'nca bir kararname yayınlanmıştır. Bu kararnameye göre Deutsche Luft Hansa Şirketi ile imzalanan mukavelenamenin 29. maddesinde sehven bazı noksanlıklar olmasına rağmen mukavelename tasdik edildiği anlaşıldığı bu doğrultuda tekrar tanzim edilen mukavelenamenin yeniden tasvip ve kabul olunduğu ilan edilmiştir.³⁵¹

16 Temmuz'da Hariciye Vekâleti, Berlin Büyükelçiliği'nden kendileri gönderilen Almanya Ulaştırma Bakanı'nın *İsvestija* gazetesine verdiği mülakatı metninin Türkçe tercümesini Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne göndermiştir. Mülakat, "*Çin-Rusya-Almanya Arasında Hava Seferleri*" başlığını taşımaktadır. Bakan, hâlihazırda Moskova-Pekin-Şangay hattının çok ücra noktalardan geçtiğini ve Almanya yerine Rusya'ya çok şey kazandırdığını bu yüzden Berlin-İstanbul-Ankara-Bağdat hattının faaliyete geçirilmesi gerektiğini vurgulamıştır. Çünkü bu hattın İngiltere'nin ve Avusturalya'nın hatlarıyla entegre edilebileceğini bu yüzden Almanya açısında hem siyasi hem de iktisadi olarak çok yararlı olacağını belirtmiştir. Bu hattın Türkiye ayağı için Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin bazı girişimleri olduğunu ve başarılı bir neticeye vardığı bilgisini paylaşmıştır.³⁵²

³⁴⁸BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı* (1928-), 11/36/10. (Başvekâlet'in yayınladığı 22 Mayıs 1930 tarihli kararname).

³⁴⁹TDA, *Ülkeler*, 32158/127385/2, lef. 4. (Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Bey'den Hariciye Vekâleti'ne gönderilen 24 Haziran 1930 tarihli tezkere).

³⁵⁰BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı* (1928-), 12/48/7. (Dahiliye Vekâlet'inden Başvekâlet'e gönderilen 25 Haziran 1930 tarihli tezkere).

³⁵¹BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı* (1928-), 12/48/7. (Başvekâlet'in yayınladığı 2 Temmuz 1930 tarihli kararname).

³⁵²TDA, *Ülkeler*, 32158/127385/1, lef. 1-2-3. (Hariciye Vekâleti'nden Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 16 Temmuz 1930 tarihli tezkere ve Almanya Ulaştırma Bakanı'nın *İsvestija* gazetesine verdiği mülakatın Türkçe tercümesi).

24 Eylül'de Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği, Hariciye Vekâleti'ne şirketin İstanbul ile Bağdat arasında deneme uçuşu gerçekleştirmek istediğini uçağın *Balkan* adını taşıyan Junkers W 33 tipi olacağını, pilot olarak Franz Klaus, makinist olarak Karl Frank ve Fehmi Mehmet'in seçildiğini aktarmıştır. Bu kişilere ek olarak da Deutsche Luft Hansa direktörlerinden Dr. Robert Knauss'un da uçuşa katılacağı bilgisini vermiştir.³⁵³ Vekâlet, yapılan bu teklifi 28 Eylül tarihinde Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne aktarmış ve onay verilip verilmeyeceğinin bildirilmesini talep etmiştir.³⁵⁴ Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'nden gerekli izni alan vekâlet, 4 Ekim 1930 tarihinde Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'ne İstanbul-Konya-Halep arasında silahsız, kamerasız ve belirlenen rota üzerinde uçmak şartıyla gerekli izinlerin verildiğini tebliğ etmiştir.³⁵⁵

22 Ekim'de Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği, Hariciye Vekâleti'ne Deutsche Luft Hansa Şirketi'ne ait İstanbul-Viyana hattının ekim ayındaki uçuş çizelgesini yollamıştır. Buna göre Junkers F 13 tipi uçaklar yerine 2 adet Junkers W 33 tipi uçakların kullanılacağı isimlerinin *Balkan* ve *Plattensee* olacağını ifade etmiştir.³⁵⁶

Tablo 4.1.: Deutsche Luft Hansa Ekim 1930 İstanbul – Viyana Arasındaki Sefer Tablosu

Çıkış	Saat	Varış	Saat
Viyana	08:30	Budapeşte	09:55
Budapeşte	10:15	Belgrad	12:15
Belgrad	12:45	Sofya	15:50
Sofya	07:00	İstanbul	10:10
Çıkış	Saat	Varış	Saat
İstanbul	07:00	Sofya	10:10
Sofya	10:40	Belgrad	11:45
Belgrad	12:15	Budapeşte	14:15
Budapeşte	14:35	Viyana	16:00

(Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi, *Ülkeler*, 32158/127384/57, lef.

88).

³⁵³TDA, *Ülkeler*, 32158/12784/61, lef. 92. (Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'nden Hariciye Vekâleti'ne gönderilen 24 Eylül 1930 tarihli tezkere).

³⁵⁴TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/60, lef. 91. (Hariciye Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 28 Eylül 1930 tarihli tezkere).

³⁵⁵TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/58, lef. 89. (Hariciye Vekâleti'nden Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'ne gönderilen 4 Teşrin-i Evvel 1930 [4 Ekim 1930] tarihli tezkere).

³⁵⁶TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/57, lef. 88. (Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'nden Hariciye Vekâleti'ne gönderilen 22 Teşrin-i Evvel 1930 [22 Ekim 1930] tarihli tezkere).

Hariciye Vekâleti de aldığı bu uçuş cetvellerini 23 Ekim’de Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti’ne göndermiştir.³⁵⁷

8 Nisan 1931 tarihinde Almanya’nın Ankara Büyükelçiliği, Hariciye Vekâleti’ne şirket ile Türk hükümeti arasında Ocak 1930 tarihinde imzalanan mukavele doğrultusunda şirketin 20 Nisan 1931 tarihinde Berlin-İstanbul hava hattını açmaya karar verdiğini ifade etmiştir. Büyükelçilik ayrıca uçuş tarifesini, pilotların tam listesini metne eklemiştir.³⁵⁸

Tablo 4.2.: Deutsche Luft Hansa Nisan 1931 Breslau – İstanbul Arasındaki Sefer Tablosu

Çıkış	Saat	Varış	Saat
Breslau	06:30	Viyana	08:40
Viyana	09:05	Budapeşte	10:30
Budapeşte	10:50	Belgrad	12:55
Belgrad	13:25	Sofya	16:35
Sofya	04:35	İstanbul	08:00
Çıkış	Saat	Varış	Saat
İstanbul	06:00	Sofya	09:25
Sofya	09:55	Belgrad	11:05
Belgrad	11:35	Budapeşte	13:40
Budapeşte	14:00	Viyana	15:25
Viyana	15:55	Breslau	18:10

(Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi, Ülkeler, 32158/127384/52, lef. 82).

Şirket en ufak değişiklikleri ayrıntılı bir şekilde Hariciye Vekâleti’ne bildirmiştir. Buna örnek olarak 11 Mayıs 1931 tarihinde Hariciye Vekâleti, Nafia, Dahiliye, İktisat Vekâletlerine ve Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti’ne uçuşlara Wilhem Cuno adında bir pilotun katılacağı bilgisini vermesi gösterilebilir. Ayrıca eşya ve postaların ücret tarifeleri de ekte belirtilmiştir.³⁵⁹ Bir başka örnek ise 27 Mayıs’ta Almanya’nın Ankara Büyükelçiliği, Hariciye Vekâleti’ne Berlin-İstanbul arasında çalışacak personel listesine makinist olarak H.J. Schneider yerine Hans Christiansen’in yedek personel olarak makinist Fritz Brauner ve işçi Heinrich Pflaging’in eklendiği

³⁵⁷TDA, Ülkeler, 32158/127384/56, lef. 87. (Hariciye Vekâleti’nden Vekâleti’nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti’ne gönderilen 23 Teşrin-i Evvel 1930 [23 Ekim 1930] tarihli tezkere).

³⁵⁸TDA, Ülkeler, 32158/127384/52, lef. 81-82. (Almanya’nın Ankara Büyükelçiliği’nden Hariciye Vekâleti’ne gönderilen 8 Nisan 1931 tarihli tezkere).

³⁵⁹TDA, Ülkeler, 32158/127384/51, lef. 72. (Hariciye Vekâleti’nden Nafia, Dahiliye, İktisat Vekâletlerine ve Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti’ne gönderilen 11 Mayıs 1931 tarihli tezkere).

bilgisini vermiştir.³⁶⁰ Hariciye Vekâleti de bu değişiklikleri derhal Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne eksiksiz aktarmayı görev bilmiştir.³⁶¹ Burada sivil bürokrasi ve askerî bürokrasi arasındaki uyumda dikkat çekmektedir.

Geçen sene Viyana-İstanbul arasında gerçekleştirilen hava hattına bu yaz Breslau eklenmiş ve hattın bu şehirden başlamasına karar verilmiştir. Bu yeni eklenti ile İstanbul'dan taşınan bir posta akşama Berlin'e oradan da gece uçuşu ile Londra, Paris, İskandinavya ülkelerine taşınma imkânı elde edilmiştir.³⁶²

Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nden Başvekâlet'e gönderilen 12 Eylül tarihli yazı incelendiğinde şirketin, Berlin-İstanbul arasında hava nakliyatı yapmak için Sarıgazi'de (Samandıra) tahsis edilen arazide inşa edeceği havaalanını Almanya'daki bir taşeron firmanın gecikmesi bahanesiyle hala tamamlamadığı anlaşılmıştır. Eğer inşaat Mayıs 1932 tarihine kadar bitmezse şirket ile imzalanan sözleşmenin feshedileceği de bu metinde belirtilmiştir.³⁶³

14 Eylül günü Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği, Hariciye Vekâleti'ne Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin 1 Eylül-15 Ekim 1931 tarihleri arasında Breslau-Viyana-Budapeşte-Belgrad-Sofya-İstanbul hattına ait sefer tablosunu, uçak tipleri, pilotların ve makinistlerin isimlerini paylaşmıştır.³⁶⁴ Hariciye Vekâleti, alınan bu bilgileri derhal Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne bildirmiştir.³⁶⁵ 1 Eylül – 15 Ekim sefer tablosu şöyledir:

³⁶⁰TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/50, lef. 70. (Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'nden Hariciye Vekâleti'ne gönderilen 27 Mayıs 1931 tarihli tezkere).

³⁶¹TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/49, lef. 69. (Hariciye Vekâleti'nden Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 1 Haziran 1931 tarihli tezkere).

³⁶²"Eğlencede, Yolculukta, Deniz Banyolarında Her Şeyde Tayyare", *Havacılık ve Spor*, Sayı: 52, Yıl: 3, 1 Ağustos 1931, s. 872.

³⁶³Sarıgöl, *Türkiye'de Ticari Havacılık...*, s. 111.

³⁶⁴TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/48, lef. 64-66-67-68. (Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'nden Hariciye Vekâleti'ne gönderilen 14 Eylül 1931 tarihli tezkere).

³⁶⁵TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/47, lef. 63. (Hariciye Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 23 Eylül 1931 tarihli tezkere).

Tablo 4.3.: Deutsche Luft Hansa 1 Eylül- 15 Ekim 1931 Tarihleri Arasındaki
Breslau – İstanbul Sefer Tablosu

Çıkış	Saat	Variş	Saat
Breslau	06:40	Viyana	09:00
Viyana	09:15	Budapeşte	10:45
Budapeşte	11:00	Belgrad	13:05
Belgrad	13:25	Sofya	16:35
Sofya	07:00	İstanbul	10:10
Çıkış	Saat	Variş	Saat
İstanbul	06:00	Sofya	09:10
Sofya	09:25	Belgrad	10:35
Belgrad	10:55	Budapeşte	13:00
Budapeşte	13:15	Viyana	14:45
Viyana	15:05	Breslau	17:25

(Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi, Ülkeler, 32158/127384/48, lef. 66).

Şirket, 30 Kasım 1930 tarihli kanun hükümlerine göre Türkiye'deki temsilcilerinden Leon Shonman'ı bilmediğimiz bir sebepten dolayı görevinden almıştır.³⁶⁶ Yaşanan bu görev değişikliğinin Türk hükümeti ile ilişkilere olumsuz yönde yansımadığını düşünmekteyiz.

Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği, Hariciye Vekâleti'ne 16 Ekim-31 Ekim tarihleri arasında gerçekleştirilecek sefer hakkında bilgi vermiştir. Bunun üzerine 22 Ekim'de Hariciye Vekâleti de seferler hakkında Posta ve Telgraf ve Telefon Müdüriyeti Umumiyesi'ne bildirmiştir.³⁶⁷

³⁶⁶“Ticaret İşleri Umum Müdürlüğünden”, *Hâkimiyet-i Millîye*, 1 Teşrin-i Evvel 1931, s. 5.; “Ticaret İşleri Umum Müdürlüğünden”, *Vakit*, 25 Teşin-i Evvel 1931, s. 6.

³⁶⁷TDA, *Ülkeler*, 32158/127384/27, lef. 37-38. (Hariciye Vekâleti'nden Posta ve Telgraf ve Telefon Müdüriyeti Umumiyesi'ne gönderilen 22 Teşrin-i Evvel 1931 [22 Ekim 1931] tarihli tezkere).

Tablo 4.4.: Deutsche Luft Hansa 16 Ekim- 31 Ekim Tarihleri Arasındaki Sefer Tablosu

Çıkış	Saat	Varış	Saat
Breslau	06:40	Viyana	09:00
Viyana	09:15	Budapeşte	10:45
Budapeşte	11:00	Belgrad	13:05
Belgrad	13:25	Sofya	16:35
Sofya	19:00	İstanbul	22:10
Çıkış	Saat	Varış	Saat
İstanbul	06:00	Sofya	09:10
Sofya	09:25	Belgrad	10:35
Belgrad	10:55	Budapeşte	13:00
Budapeşte	13:15	Viyana	14:45
Viyana	13:30	Breslau	15:50

(*Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi, Ülkeler, 32158/127384/27, lef. 37-38*).

Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin 1932 yılına ait faaliyetlerine arşiv kaynaklarında rastlanmamıştır. Ancak şirketin 1932 yılına kadarki düzenlediği hava seferlerinde sadece posta naklettiği ve bu seneden itibaren yolcu taşımaya başlayacağı anlaşılmıştır. Şirket Berlin-İstanbul ve Berlin-Atina arasında önemli iki hattı 1932 yılına kadar sağlamlaştırmıştır. 1932 yılından itibaren İstanbul-Berlin hattı arasında çalışacak yeni uçakların saatte 300 kilometre hız yaptığı böylece iki şehir arasındaki mesafeyi 1 günde kat ettiği basından alınan haberlerden anlaşılmıştır.³⁶⁸

Hâkimiyet-i Millîye gazetesinin Paris şubesinin kaleme aldığı yazıya göre Avrupa basını gerçekliği belirsiz vesikalara dayanarak Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin ve Avrupa'nın önde gelen havacılık şirketi yöneticilerinin Fransız Hava Bakanlığı mensubu M. Channe'e rüşvet verdiğini iddia etmiştir. Yaşanan bu olay üzerine Adli makamlar soruşturma açmıştır.³⁶⁹ Soruşturmanın nasıl neticelendiği hakkında gerekli malumata ulaşamamıştır.

Sarıgöl, 1932 yılında Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin Sarıgazi'deki havaalanı inşasını tamamlayamadığı için imzalanan anlaşmanın feshedildiği belirtmiştir.³⁷⁰ Bu bilginin doğruluk payının olmadığını düşünmekteyiz. Çünkü 1933 yılı içerisinde taşınan yolcu sayısı hakkında net bir bilginiz olmasa da 21 Temmuz'da yayınlanan

³⁶⁸“Tayyare Postaları”, *Akşam*, 13 Mart 1932, s. 7.

³⁶⁹“Fransa’da Bir Skandal”, *Hâkimiyet-i Millîye*, 5 Teşrin-i Evvel 1932, s. 6.

³⁷⁰Sarıgöl, *Türkiye’de Ticari Havacılık...*, s. 111.

Cumhuriyet gazetesinin haberine göre 1933 yılının ilk altı ayı içerisinde 1932 yılına göre 8500 yolcu daha fazla taşındığı ifade edilmiştir.³⁷¹

Hâkimiyet-i Millîye, Deutsche Luft Hansa Şirketi ile İran hükümeti arasında yeni hava hattı meydana getirmek için müzakereler yapıldığını ve sonuç olarak Tahran-Bağdat hattının meydana getirilmesine karar verildiğini kamuoyuna duyurmuştur.³⁷² Tesadüf olmasa gerek İran ile imzalanan anlaşmadan 1 ay sonra Alman Maslahatgüzarı Fabricius tarafından 20 Temmuz 1933 tarihinde Başvekâlet'e takdim edilmek üzere Hariciye Vekâleti ve Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne şirketin Avrupa'dan Bağdat'a posta ve eşya nakliyatı projesi iletilmiştir. Bunun üzerine Hariciye Vekâleti, 27 Temmuz'da Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne sunulan projenin bir suretini Başvekâleti'ne bildirmiştir.³⁷³

“Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Milli Hava Hattı ile Avrupa'dan Bağdat'a Posta ve Eşya Nakliyatı İçin Müşterek Tecrübe Uçuşları Hakkında Teklif” başlığını taşıyan metinde özetle şunlar yazmaktadır: Öncelikle Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin Balkanlar ve Irak'ta faaliyet gösterdiğinden bahsedilmiştir. Türk hükümeti de milli bir şirketle hava hattı meydana getirmek istediğinin şirket tarafından bilindiği bu doğrultuda Deutsche Luft Hansa ile Türkiye Milli Hava Şirketi birleşerek merkezi Avrupa'dan Bağdat'a müşterek uluslararası hava hattının oluşturulması teklif edilmiştir. Planlanan hat hayata geçirilirse gerçek bir Avrupa-Asya hattı açılmış olacağından ve böyle bir hattın bugün mevcut olan İngiliz-Fransız-Felemenk hava hatlarını her alanda geçebilecek kapasiteye sahip olduğundan bahsedilmiştir. Avrupa'dan Asya'ya şimdiye kadar Atina'dan sevk edilen postaların kurulacak hat ile artık Yunanistan'dan değil İstanbul'dan geçeceği ifade edilmiştir. Ayrıca 2 ay ile sınırlı Berlin-Bağdat hattını oluşturmak için İstanbul-Diyarbakır ve Irak hududuna kadar tecrübe uçuşu yapmayı talep etmiştir.

Şirket, Atina'ya giden posta hattını Sofya'dan itibaren İstanbul'a bağlayıp postaları İstanbul'daki Türkiye Milli Hava Şirketi'ne teslim etmeyi ve buradan da hafta da 1 kez İstanbul-Diyarbakır uçuşu icra etmeyi planlamıştır. Hükümet onay verirse Diyarbakır'dan Irak hududuna uçuş yapılabileceğini oradan da şirkete ait uçaklarla Bağdat'a postaların taşınabileceğini belirtilmiştir. Ülke içindeki İstanbul-

³⁷¹“Almanya'da Tayyare Nakliyatı”, *Cumhuriyet*, 21 Temmuz 1933, s. 2.

³⁷²“İran'da Hava Hatları”, *Hâkimiyet-i Millîye*, 27 Haziran 1933, s. 4.

³⁷³*BCA, Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü*, 231/556/1, lef. 1. (Hariciye Vekâleti'nden Başvekâlet'e gönderilen 27 Temmuz 1933 tarihli tezkere).

Diyarbakır hava hattını Türk Milli Hava Şirketi'nin işletmesine şirketin müdahale etmeyeceği teminatı verilmiştir. Ayrıca tüm uçak, personel ve memurların da kendi vatandaşı olmasında sorun olmayacağı bildirilmiştir. Projeye göre Bağdat'tan Türkiye'ye postaları Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin Türkiye sınırından başlayarak İstanbul'a kadarki postaları Türk Milli Hava Şirketi'nin taşınması teklif edilmiştir. İstanbul'dan Avrupa'ya postaların da Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin taşıyacağı ifade edilmiştir. İstanbul-Bağdat hattı mevcut hava hatlarından daha güvenli ve kısa süreli olması hattının değerini ve tercih edilmesini artıracığının öngörüldüğü aktarılmıştır. Felemenk hava hattı (Bağdat-Atina-Amsterdam-Londra) ile karşılaştırıldığında Türkiye hattı daha güvenli ve kısa sürdüğü vurgulanmıştır. Yaz mevsiminde Berlin-Bağdat hava hattı 1 günden daha kısa süreceği tahmin edildiği yazılmıştır. İngiliz-Fransız-Felemenklerin Avrupa-Asya hatları kendileri ait ve dışarıdan kimsenin ortaklığı olmayan hatlar olduğu belirtilmiştir. Hâlbuki Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin böyle düşünmediği vurgulanmıştır. Örnek olarak Rusya ve Yunanistan ile yapılan hava hattı anlaşmalarını incelenebileceği söylenmiştir. Son olarak Deutsche Luft Hansa Şirketi, tekliflerini değerlendirilip cevap verilmesini talep etmiştir.³⁷⁴ Bu teklife olumlu bir cevap verilmediğini düşünmekteyiz. Çünkü bu projenin hükümet tarafından onaylandığına dair bir kararnameye rastlanmamıştır.

Deutsche Luft Hansa Şirketi 1933 yılındaki teklifinden sonra 1938 yılına kadar Türk hükümetine resmi bir başvuru yapmamıştır. Arşiv taramasında da 1933-1938 arasında şirketin hava postası faaliyetlerine ait bir bilgiye de rastlanmamıştır. 20 Mayıs 1933 tarihinde Türkiye Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi kurulması ve Türk hükümetinin Curtiss-Wright Grubu ile uçak ve hava nakliyatı konusunda ciddi atılımlar yapması Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin geri planda kalmasına ve sözleşmesinin iptaline neden olmuştur. Ayrıca Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin anlaşmada taahhüt ettiği konuları yerine getirememesi şirketin Türkiye'deki prestijini sarsmış ve güven problemine yol açmıştır. Deutsche Luft Hansa Şirketi kaybettiği Berlin-İstanbul hattını 1938 yılında tekrar elde etmek için Türk hükümetine teklifte bulunmuştur. Türk hükümeti bu teklifi 17 Nisan 1939 tarihinde onamıştır.³⁷⁵

³⁷⁴BCA, *Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü*, 231/556/1, lef. 2-...-8. (Luft Hansa Şirketi'nin Türkiye Cumhuriyeti'ne Avrupa'dan Bağdat'a posta ve eşya nakliyatı teklifi).

³⁷⁵BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı* (1928-), 86/34/4. (Başveکہâlet'in yayınladığı 17 Nisan 1939 tarihli kararname).

2.5. Türkiye’de Şahsi Girişimlerin Sivil Havacılık Girişimleri

2.5.1. Yabancı Girişimcilerin Faaliyetleri

Alfred Alberti adındaki İtalyan işadamı, 27 Kasım 1922’de İstanbul Valisi Refet Paşa’ya Odessa’dan başlayacak sırasıyla Varna-İstanbul-Ankara ve Akdeniz’e kıyısı olan bazı şehirlere uğrayacak bir hava hattı teklifinde bulunmuştur. Odessa-Varna hattının deniz uçakları tarafından işletileceğini Varna-İstanbul-Ankara hatlarında ise kara uçaklarının kullanılacağını belirtmiştir. Bu hatlara ek olarak Akdeniz’de bulunan Mısır’a da bir servis düzenlenebileceğini vurgulamıştır. Odessa’dan Akdeniz’e uzanan hattın 1.400 km olacağı bilgisini vermiştir. Bu doğrultuda Alfred Alberti, Türk hükümetinden deneme uçuşları ve ön çalışma yapmak maksadıyla 3 ay süreyle izin talep etmiştir.³⁷⁶

Alberti projesindeki teklifleri ve taleplerini ayrıntılı bir şekilde sıralamıştır. Buna göre kurulacak şirketin sermayesine iki tarafta eşit miktarda nakit ayıracağını ifade etmiştir. Türk hükümetinden Odessa-Varna hattındaki pilotların Bulgar olmasına itiraz etmemesini istemiştir. Ayrıca Türk hükümeti verilecek 3 aylık deneme uçuşları sonrası Rusya-Türkiye-Mısır hattının kurulması imtiyazını garanti etmesini talep etmiştir. Türk hükümetinin, uçaklar için gerekli benzinin ithalatında gümrük vergisi almamasını ve Türkiye’de kurulacak havaalanları, hangarlar ve gerekli arazilerin tüm masraflarını Türk hükümetinin karşılamasını talep etmiştir. Hatlarda kullanılacak uçakların ağırlık olarak İtalyan marka olmasını istemiştir. Türk hükümeti anlaşma imzalandıktan 20 yıl sonra şirketteki payını satma hakkına sahip olacağını altını çizmiştir.³⁷⁷ Yapılan teklifi İcra Vekilleri Heyeti, 25 Aralık günü Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti’ne bildirmiştir.³⁷⁸ 31 Aralık tarihinde Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti yapılan teklifin ayrıntılı bir şekilde analiz edilmesini ve dikkatli bir karar verilmesini vurgulayan bir cevap vermiştir.³⁷⁹ Şirketle anlaşmaya varıldığına dair bir belgeye rastlanmamıştır.

³⁷⁶BCA, Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü, 60/403/1, lef. 8. (İtalyan İşadamı Alferd Alberti’den İstanbul Valisi Refet Paşa’ya gönderilen 27 Teşrin-i Sâni 1338 [27 Kasım 1922] tarihli tezkere).

³⁷⁷BCA, Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü, 60/403/1, lef. 9.

³⁷⁸BCA, Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü, 60/403/1, lef. 4. (İcra Vekilleri Heyeti’nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti’ne gönderilen 25 Kânun-ı Evvel 1338 [25 Aralık 1922] tarihli tezkere).

³⁷⁹BCA, Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü, 60/403/1, lef. 5. (Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti’nden İcra Vekilleri Heyeti’ne gönderilen 31 Kânun-ı Evvel 1338 [31 Aralık 1922] tarihli tezkere).

11 Nisan 1923’de Syndacato Italiano Delle Coopérative adındaki İtalyan şirket, Bayındırlık Vekâleti’ne Türkiye dahilinde deniz ve kara uçaklarıyla yolcu, posta ve eşya taşıma teklifinde bulunmuştur. Hatlar şöyle planlanmıştır: İstanbul dahilinde Tarabya-Üsküdar-Büyükdada-Mudanya, Balıkesir (Bandırma)-İstanbul (Yeşilköy). Bursa dahilinde Bursa-Karesi-Edremit olarak planlanmıştır. Şirketin temel şartları ise şöyledir: Şirket öncelikle Türk Limited Şirketi ve personelin üçte biri İtalyan, üçte ikisi Türk olacaktır. 15 grama kadar mektup ücreti 10 dolar olarak belirlenecektir. Şirket ayrıca küçük radyo ve telgraf istasyonları kurmayı talep etmektedir. Şirket, yolcu taşımacılığından hükümete %5 pay vermeyi kabul etmektedir. Ayrıca yıllık toplamda mektup sayısının 500 bini aşması durumunda, şirket hükümete ayrıca bir ödeme yapacağını taahhüt etmektedir.³⁸⁰ Şirket, TBMM vekilleri ve personellerinden, TSK personellerinin tamamında bilet ücretlerinde %59 indirim yapmayı teklif etmektedir. Ayrıca bakanlar için ücretsiz ulaşım vermektedir. Hükümet, şirketin tüm malzemelerini, yazışmalarını, mali defterlerini kontrol etme yetkisine sahip olacaktır.³⁸¹ Yapılan bu teklife olumlu ya da olumsuz bir cevap verildiğine dair belgeye rastlanmamıştır.

2.5.2. Yerli Girişimcilerin Faaliyetleri

5 Aralık 1923 tarihinde Hariciye Vekâleti, İstanbul Murahhaslığı’na Şakir Feyzi Bey’in Türkiye’de hava nakliyatı yapmak istediğini bildirmiştir. Bu doğrultuda Ankara’ya yurtdışından uçak getireceğini uçakların Macaristan, Sırbistan ve Bulgaristan üzerinden yurda sokulması için izin talep olduğu ifade edilmiştir.³⁸² Bu talebe olumlu bir cevap verildiğine dair bir yazılı bir kaynağa rastlanmamıştır.

12 Ekim 1924 tarihinde Türk Seyrû Havai Nakliyat Şirketi namına Şakir Hazım Bey, Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey’e İzmir-İstanbul arasında hava nakliyatı yapmak amacıyla bir teklifte bulunmuştur. Bu teklife göre kurulacak şirket tamamen yerli ve milli olacaktır. Şirketin sermayesinde kesinlikle yabancı bir şirketin ya da şahsın parası kullanılmayacaktır. Hükümetten alınan imtiyaz 20 sene geçerli ve pilotlar dışında

³⁸⁰BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/1/2, lef. 38. (Syndacato Italiano Delle Coopérative Genel Merkezi’nden Nafia Vekâleti’ne 11 Nisan 1923 tarihli tezkere).

³⁸¹BCA, *Nafia Vekâleti*, 56/1/2, lef. 39.; Mustafa Haluk Zelef, “Impacts of Seaplanes and Seaports on the Perception and Conception of the Modern City: The Case of Istanbul”, *Journal of Urban History*, C. XL, Sayı: 6, 2014, s. 1029.

³⁸²BOA, *Hariciye Nezareti İstanbul Murahhaslığı (HR.İM.)*, 90/77. (Hariciye Vekâleti’nden Hariciye Vekâleti İstanbul Murahhaslığı’na gönderilen 5 Kânun-ı Evvel 1339 [5 Aralık 1923] tarihli tezkere).

şirkette çalışan tüm personel Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olacaktır. İhtiyaç duyulması halinde sınırlı sayıda yabancı pilot istihdam edilecektir. Seferler ihtiyaca bağlı olmakla birlikte haftada en az 1 kere yapılmasına dikkat edilecektir. Gerekli benzin ve motor yağlarının ithalatında gümrük vergisinin alınmaması talep edilmiştir.³⁸³ Şakir Hazım Bey'in bu girişimine olumlu bir yanıt verildiğine dair bir kaynağa rastlanmamıştır.

22 Ağustos 1925'de Hariciye Vekâleti, Başvekâlet'e bir Fransız-Çek grubunun Prag-Petersburg-Trieste ve Prag-Petersburg-İstanbul hava hatları tesisi için girişimlerde bulunduğunu bildirmiştir.³⁸⁴ Bu teklife de Türk hükümeti tarafından bir olumlu cevap verilmemiştir.

15 Haziran 1930'da Dahiliye Vekâleti, Nafia Vekâleti'ne Barselona'dan Luis Devez adındaki işadının Türkiye ile İspanya arasında hava hattı tesis etmek istediğini bildirmiştir. Bu doğrultuda Türkiye'nin Madrid Elçiliği de bir rapor hazırlamıştır. Buna göre İspanya'dan hareket edecek uçak Afrika-Suriye üzerinden önce İzmir'e oradan da Ankara'ya varacaktır. Ankara'dan İstanbul'a hareketinden sonra ise Türkiye üzerinden Balkanlara ve Akdeniz sahillerindeki şehirlere uğrayarak İspanya'ya geri dönecektir. Raporda ayrıca İstanbul merkez olmak üzere Trakya'dan geçmek şartıyla bir hava hattı oluşturulmasına sıcak bakıldığı vurgulanmıştır.³⁸⁵ Bu teklife olumlu bir yanıt verilmemiştir.

17 Ağustos 1931 tarihinde Vecihi Bey, İstanbul-Ankara ve Ankara ile doğu şehirlerine hava postaları taşımak amacıyla Posta ve Telgraf ve Telefon Müdüriyeti Umumiyesi'ne bir müracaatta bulunmuştur. Posta ve Telgraf ve Telefon Müdüriyeti Umumiyesi de Vecihi Bey'den bir proje talep etmiştir.³⁸⁶ Projenin içeriğine ulaşamamıştır.

Genel olarak şahsi girişimlere Türk hükümeti olumlu bakmamıştır. Bunun en önemli sebepleri bu girişimlerin ekonomik olarak ne kadar dayanıklı olduğu şüphesidir. Hükümet bu şahsi girişimler yerine dünyada kendini kanıtlamış büyük havayolu şirketlere güvenmiş ve onlarla anlaşmaya gitmiştir.

³⁸³BCA, *Nafia Vekâleti*, 8/26/2, lef. 1. (Türk Seyr-ü Hava-i Nakliyat-ı Şirketi namına Şakir Hazım Bey'den Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey'e gönderilen 12 Teşrin-i Evvel 1340 [12 Ekim 1924] tarihli tezkere).

³⁸⁴BCA, *Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü*, 60/403/8, lef. 1. (Hariciye Vekâleti'nden Başvekâlet'e gönderilen 22 Ağustos 1925 tarihli tezkere).

³⁸⁵BCA, *Nafia Vekâleti*, 61/25/2, lef. 11. (Nafia Vekâleti'nden Dahiliye Vekâleti'ne gönderilen 15 Haziran 1930 tarihli tezkere).

³⁸⁶“Şark Vilâyetlerine Hava Postası”, *Vakit*, 17 Ağustos 1931, s. 4.

SONUÇ

Osmanlı Devleti, XX. yüzyılın başlarında dünyadaki havacılık gelişmelerini yakından takip etmeye çalışmıştır. Hatta Balkan Savaşları sırasında uçak kullanmasına rağmen havacılık gelişmeleri bu dönemde ihtiyaçlar çerçevesinde sadece askerî alanda gelişmiştir. Yeni kurulan Türk Cumhuriyeti askerî havacılığın yanında dünyadaki gelişmelere paralel olarak sivil havacılık alanında da önemli adımlar atmıştır. Bu doğrultu da yeterli altyapı ve tecrübenin olmayışından dolayı öncelikle sivil havacılık alanında dünya çapında tanınan şirketlerle ortaklık kurarak eşya, yolcu ve posta taşımacılığına başlamıştır. Buradaki asıl amaç şirketlerden tecrübe ve teknoloji alarak ileride planlanan yerli ve milli havayolu idaresine hazırlık yapmaktır. Hükümet, öncelikle Türk vatandaşlarının istihdamı ve kurulacak şirketlerde Türk sermayesinin kullanılmasında ısrarcı olmuştur. Yabancı şirketlerde amaçlarına ulaşmak için Türkiye'nin bu ısrarlarını kabul etmiştir. Çünkü Türkiye, Ortadoğu ve Asya ağlarına giden güvenli ve maliyeti en az hat olarak görülmekteydi.

Şirketlerle görüşmeler yapılırken geçmişten gelen kapitülasyonlar konusu sürekli Türkiye Cumhuriyeti'nin zihnini rahatsız etmiştir. Bu konuda en hassas kurum Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti olarak öne çıkmaktadır. Askerler yıllarca süren savaşlar sonucunda bağımsızlığın kolay kazanılmadığını bildiği için sivil kökenli bürokratlara göre şirketlere daha mesafeli yaklaşmıştır. Nitekim yapılan müzakerelerde en ince detaylara kadar kendilerinin bilgilendirilmesini talep etmişlerdir. Hükümet sivil havacılık alanında yeterli tecrübeye ulaştığını anladığı zaman şirketlerin faaliyetlerine askerî makamlar aracılığıyla ile son vermiştir.

İlk olarak ele aldığımız havayolu şirketi Franco-Roumanie'dir. Franco-Roumanie Şirketi'nin Türkiye'deki faaliyetleri Osmanlı Devleti'nin son döneminde başlamıştır. Türkiye Cumhuriyeti 17 Ağustos 1925 tarihinde Franco-Roumanie Şirketi ile mukavele imzalamıştır. Bu mukavele İstanbul-Bükreş hava hattının işletilmesi ve diğer hususlar üzerine 21 maddeden oluşmaktadır. Uçuşlar resmi olarak 15 Mart 1926'da başlamıştır. İlerleyen zamanda şirket İstanbul-Sofya hattını da hayata geçirmiştir.

1933 yılında Fransa hükümeti ülkedeki mevcut havayollarını mali açıdan desteklemeyeceğini açıklamıştır. Bu doğrultuda nisan ayında içinde Franco-Roumanie Şirketi'nin de olduğu Fransa'nın önde gelen 4 havayolu şirketi Air France adı altında ulusal bir havayolu şirketi olarak birleşmiştir. Bu gelişmelerden rahatsız olan Türk hükümeti şirket ile mukaveleyi 1933 senesinde feshetmiştir.

Türkiye'deki girişimlerini incelediğimiz şirketlerden biri de Aero Espresso Italiana'dır. Türk hükümeti ile Aero Espresso Italiana Şirketi arasında 18 Eylül 1924 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk sivil hava hattı anlaşması imzalanmıştır. Hükümet, şirketin İstanbul'daki istasyonundaki tüm ast personelin Türk vatandaşı olmasını talep etmiş şirket tarafından kabul edilmiştir. Brindisi'den Yunanistan'a oradan da İstanbul'a uzanan bir havayolu hattı 1 Ağustos 1926 tarihinde faaliyete geçmiştir. Şirket 1926-1936 tarihleri arasında faaliyette bulunmuş Türkiye Cumhuriyetinin kural ve kanunlarına uymadığı için sözleşmesi fesh edilmiştir.

Faaliyetlerini ele aldığımız bir diğer girişim Junkers Uçak ve Motor Şirketi'dir. Alman şirket Türkiye'deki girişimlerine 1924 yılında başlamıştır. İlk olarak Türkiye üzerinde uçak imalatı ve hava nakliyatı yapmak isteyen rakiplerini takibe almış ve bu doğrultuda Türkiye'nin Franco-Roumanie ve Aero Espresso Italiana Şirketi'ni tercih etmemesi için daha cazip teklifler sunmaya karar vermiştir.

Junkers Şirketi, yıllarca Türk hükümeti ile müzakere etmiş ve geçici de olsa bazı hava hatlarında taşımacılık yapmayı başarmıştır. Ancak bu hava hatlarının tüm haklarını ve sürekliliğini sağlayacak anlaşmaya hükümetin imzasını attıramamıştır. Türk hükümeti daha cazip teklifler aldıkça Junkers Şirketi'nin yatırımlarına soğuk bakmıştır. Junkers Şirketi hava nakliyatından önce elde ettiği Kayseri Uçak Fabrikası'ndaki haklarını da ekonomik sıkıntılar çektiğini için devretmek zorun kalmıştır. Şirket hakları Curtiss-Wright Grubuna 3 Kasım 1931 tarihli kararname ile devredilmiştir.

İncelediğimiz bir başka havayolu şirketi Deutsche Luft Hans'dır. Şirket, Türkiye'de hava hattı tesisi için 1928 yılı başında bir teklifte bulunmuştur. Yapılan görüşmeler sonucunda geçici olarak tecrübe uçuşları yapmasına izin verilmiştir. Şirket, Berlin-İstanbul arasındaki ilk tecrübe uçuşunu 27 Ekim 1929'da İstanbul'a vararak başarılı bir şekilde tamamlamıştır. Şirketle hükümet arasında 9 Ocak 1930'da 30 maddelik hava nakliyatı anlaşması imzalanmıştır. 1930 sonbaharında uçuşlar başlamıştır. Çeşitli hatlar için yeni teklifler bulunmasına rağmen 1933 tarihinde Türkiye Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi kurulması ve Türk hükümetinin Curtiss-

Wright Grubu ile uçak ve hava nakliyatı konusunda ciddi anlaşmalar yapması Deutsche Luft Hansa Şirketi'nin geri planda kalmasına ve sözleşmesinin iptaline neden olmuştur.

Yukarıda bahsettiğimiz şirketler dışında bazı yerli ve yabancı şirketlerde bu dönemde havacılık alanında faaliyette bulunmak istediye de bu gerçekleşmemiştir.

Sonuç olarak Türkiye Cumhuriyeti, 1923-1933 yılları arasında sivil havacılık faaliyetlerini yabancı şirketler vasıtasıyla yürütölmeye çalışmıştır. Bunu gerçekleştirirken de tecrübesi olmamasına rağmen şirketlerle yaptığı görüşme ve anlaşmalarda kendi çıkarlarını iyi bir şekilde korumuş ve aşırıya kaçan imtiyazlar vermemiştir. Nitekim Türk hükümeti uçak tiplerinden rotalara, istihdam edilecek personelin uyruğuna ve anlaşmaların feshedilmesine kadar pek çok konuda hassas davranmıştır. Bu bağlamda çalışmamızda 1923-1933 yılları arasında Türkiye Cumhuriyeti'ndeki hem havayolu şirketlerinin hem de şahsi girişimlerin faaliyetlerini ayrıntılı bir şekilde ortaya koymaya çalıştık.

KAYNAKÇA

A. ARŞİV BELGELERİ

1. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928)

Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü

Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-)

Nafia Vekâleti

2. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

DH. EUM. AYŞ: Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Asayiş Kalemi

DH. EUM. SSM.: Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Seyrüsefer Kalemi

DH. İ.UM: Dahiliye Nezareti İdare-i Umumiyye

DH. KMS.: Dahiliye Nezareti Kalem-i Mahsus

HR. İM.: Hariciye Nezareti İstanbul Murahhaslığı

HR. SYS.: Hariciye Nezareti Siyasi

MV: Meclis-i Vükela Mazbataları

3. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Türk Diplomatik Arşivi (TDA)

Ülkeler

B. SÜRELİ YAYINLAR

1. GAZETELER

Akşam

Cumhuriyet
Corriere Della Sera
Hâkimiyet-i Millîye
İkdam
New York Times
Son Posta
Tanin
Vakit

2. DERGİLER

Türk Hava Mecmuası
Havacılık ve Spor
Le Miroir Des Sport

C. ARAŞTIRMA/İNCELEME ESERLER

- Brady, Tim: *The American Aviation Experience: A History*, Carbondale, Southern Illinois University Press, 2000.
- Crouch, Tom D.: *Wings: A History of Aviation from Kites to the Space Age*, New York, W. W. Norton & Company, 2003.
- Davies, R. E. G.: *Lufthansa: An Airline and Its Aircraft*, Orion Books, 1991.
- Gillispie, Charles: *The Montgolfier Brothers and the Invention of Aviation 1783-1784*, New Jersey, Princeton University Press, 1983.
- Groehler, O. - Erfurth, H.: *Hugo Junkers: Ein Politisches Essay*, Berlin, Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik, 1989.
- Gunston, Bill: *Chronicle of Aviation*, London, JL International Publishing, 1992.
- Gürer, Turgut: *Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer: Cepheden Meclise Büyük Önder ile 24 Yıl*, İstanbul, Gürer Yayıncılık, 2007.
- Heinrich, H.- Prem, H.-

- Madelung, G.: *Aeronautical Research in Germany: From Lilienthal until Today*, Berlin, Springer-Verlag, 2004.
- İlmen, Süreyya: *Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, İstanbul, Hilmi Kitabevi, 1947.
- Kansu, Yavuz v.d.: *Eski Çağlardan I. Dünya Savaşına Kadar Havacılık Tarihinde Türkler I*, Ankara, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 1971.
- Keyüsk, Mazlum: *Türk Havacılık Tarihi 1912-1914*, Haz.: Hava Harp Akademisi Komutanlığı, İstanbul, Hava Basımevi, 2012.
- Kline, Stuart: *Türk Havacılık Kronolojisi*, İstanbul, Havaş Yayınları, 2002.
- Kocatürk, Önder: *Osmanlı Pilotlarının İstanbul-Kahire-İskenderiye Seyahati (Şubat-Mayıs 1914)*, İstanbul, Boğaziçi Yayınları, 2013.
- Kurter, Ajun: *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi I (1910-1914)*, İstanbul, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 2009.
- Kurter, Ajun: *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi V (1919-1920)*, İstanbul, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 2009.
- Kurt, E. - Güvenbaş, M.: *Birinci Dünya Savaşı’nda İstanbul’a Yapılan Hava Saldırıları*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018.
- Macmillan, Norman: *An Hour of Aviation*, Philadelphia, J.B. Lippincott Co., 1930.
- Macmillan, Norman: *The Air-Tourist’s Guide To Europe*, New York, Ives Washburn Publisher, 1930.
- Petrescu, F. I. - Petrescu, R. V.: *The Aviation History*, Norderstedt, Books on Demand GmbH, 2012.
- Sander, Oral: *Balkan Gelişmeleri ve Türkiye (1945-1965)*, Ankara, Sevinç Matbaası, 1969.
- Sarıgöl, Gökhan: *Türkiye’de Ticari Havacılık Tarihi (1909/1967): Pervaneli Uçaklar Devri*, İstanbul, D Yayınevi, 2009.
- Stephenson, Charles: *Zeppelins: German Airships 1900-40*, Oxford, Osprey Publishing, 2004.
- Vivian, E. Charles: *A History of Aeronautics*, London, W. Collins Sons & Co. Ltd., 1921.

- Yalçın, Osman: *Türk Hava Gücü (1911-1950)*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017.
- Yalçın Osman: *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2019.
- Yeni, Mustafa: “Hava Kuvvetleri”, *Osmanlı Askeri Tarihi: Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, Editör: Gültekin Yıldız, İstanbul, Timaş Yayınları, 2017.
- _____ : *Air Ministry Directorate of Civil Aviation, Annual Report on the Progress of Civil Aviation (April 1st, 1923- March 31st, 1924)*, London, Majesty’s Stationery Office, 1924.
- _____ : *Türkiye Cumhuriyeti Seyr ve Sefer-i Havâî Kararnâmesi*, Ankara, Harita Matbuatı, 1925.

D. MAKALELER

- Beyoğlu, Süleyman: “Türk Havacılığının Doğuş Yılları”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012*, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı Yayınları, 2015, s. 3-13.
- Bozkurt, Abdurrahman: “Türk Hava Sahasının Belirlenmesi (1914-1923)”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. XV, No: 1, Trakya, Haziran 2013, s. 251-278.
- Braatz, Werner: “Junkers Flugzeugwerke A.G. In Anatolia, 1925-1926: An Aspect of German-Turkish Economic Relations”, *Tradition. Zeitschrift Für Firmengeschichte Und Unternehmerbiographie*, vol:19, Muenchen, 1974, s. 28-41.
- Caprotti, Federico: “Profitability, Practicality and Ideology: Fascist Civil Aviation and the Short Life of Ala Littoria, 1934-1943”, *The Journal of Transport History*, C. XXXII, No: 1, Haziran 2011, s. 17-38.
- Çelebi, Mevlüt: “Atatürk Dönemi Ve Sonrasında Türkiye-İtalya İlişkilerini Etkileyen Faktörler”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. XXXI, S. 91, 2015, s. 69-92.
- Deniz, Muzaffer: “Başarısızlıkla Sonuçlanan Bir Girişim: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (Tomtaş)”, *Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. II, S. 1, 2018, s. 120-131.

- Erdem, Şerafettin Can: “İtilâf Devletleri’nin İstanbul’u Resmen İşgali ve Faaliyetleri”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. XXI, Sayı: 62, Temmuz 2005, s. 677-693.
- Gann, Ernest K.: “Iron Annie”, *Flying Magazine*, C. XCII, No: 1, Ocak 1973, s. 18-49.
- Haytaoğlu, Ercan: “Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Ticari Hava yolu Taşımacılığında İmtiyazlı İlk Şirket: Aero Espresso Italiana (1924-1935)”, *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C. XIV, No: 28, 2018, s. 76-109.
- İhsanoğlu, Ekmeleddin: “Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış”, *İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi*, No: 6, 1995, s. 497-596.
- Karacagil, Ö. Kürşad: “Balkan Savaşlarında Osmanlı Devleti’nde Havacılık Faaliyetleri”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, No: 200, İstanbul, Ekim 2012, s. 73-90.
- Karacagil, Ö. Kürşad: “Osmanlı Havacılık Teşkilatının Kuruluşuna Dair Nizamnameler”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, No: 27, İstanbul, 2012, s. 43-76.
- Karacagil, Ö. Kürşad: “Süreyya (Paşa) İlmen ve Türk Havacılığı ”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012*, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı Yayınları, 2015, s. 217-236.
- Kurt, Emin: “Trablusgarp Savaşı’nda İtalyan Hava Harekati ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşuna Etkisi”, *Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempozyum Bildirileri 21-22 Ekim 2019*, Yayına Hazırlayan: Gültekin Yıldız-Serkan Osmanlıoğlu, İstanbul, Milli Savunma Üniversitesi Yayınları, 2020, s. 243-285.
- Page, F. Handley: “Air Transport”, *The Journal of the Institute of Transport*, February, 1923, s. 2-11.
- Pehlivanlı, Hamit: “Son Dönem Askerî Tarih Araştırmalarında Askerî Gazete ve Dergilerin Yeri”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C.XXI, No: 61, Ankara, Mart 2005, s. 97-104.
- Türkmen, Zekeriya: “Türkiye’de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012*, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı Yayınları, 2015, s. 37-59.

Zelef, M. Haluk: “Impacts of Seaplanes and Seaports on the Perception and Conception of the Modern City: The Case of Istanbul”, *Journal of Urban History*, C. XL, Sayı: 6, 2014, s.

E. ANSİKLOPEDİ MADDELERİ

Küçük, Cevdet: “Balkan Savaşı”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. V, İstanbul, 1992.

Küçük, Cevdet: “Sevr Antlaşması”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. XXXVII, İstanbul, 2009.

Türkmen, Zekeriya: “Mahmud Şevket Paşa”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. XXVII, Ankara, 2003.

F. TEZLER

Karacagil, Ö. Kürşad: “Süreyya İlmen’in Hayatı, Faaliyetleri ve Eserleri”, *Yayınlanmamış Doktora Tezi*, T.C. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, 2011.

EKLER

EK: 1

بھولوں لکھائی سپر سیر مارٹ ۹۹۶ تاریخہ کی جڑا لکھائی سفر لکھائی

۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵	۱۶	۱۷	۱۸	۱۹	۲۰	۲۱	۲۲	۲۳	۲۴	۲۵	۲۶	۲۷	۲۸	۲۹	۳۰	۳۱	۳۲	۳۳	۳۴	۳۵	۳۶	۳۷	۳۸	۳۹	۴۰	۴۱	۴۲	۴۳	۴۴	۴۵	۴۶	۴۷	۴۸	۴۹	۵۰	۵۱	۵۲	۵۳	۵۴	۵۵	۵۶	۵۷	۵۸	۵۹	۶۰	۶۱	۶۲	۶۳	۶۴	۶۵	۶۶	۶۷	۶۸	۶۹	۷۰	۷۱	۷۲	۷۳	۷۴	۷۵	۷۶	۷۷	۷۸	۷۹	۸۰	۸۱	۸۲	۸۳	۸۴	۸۵	۸۶	۸۷	۸۸	۸۹	۹۰	۹۱	۹۲	۹۳	۹۴	۹۵	۹۶	۹۷	۹۸	۹۹	۱۰۰
۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵	۱۶	۱۷	۱۸	۱۹	۲۰	۲۱	۲۲	۲۳	۲۴	۲۵	۲۶	۲۷	۲۸	۲۹	۳۰	۳۱	۳۲	۳۳	۳۴	۳۵	۳۶	۳۷	۳۸	۳۹	۴۰	۴۱	۴۲	۴۳	۴۴	۴۵	۴۶	۴۷	۴۸	۴۹	۵۰	۵۱	۵۲	۵۳	۵۴	۵۵	۵۶	۵۷	۵۸	۵۹	۶۰	۶۱	۶۲	۶۳	۶۴	۶۵	۶۶	۶۷	۶۸	۶۹	۷۰	۷۱	۷۲	۷۳	۷۴	۷۵	۷۶	۷۷	۷۸	۷۹	۸۰	۸۱	۸۲	۸۳	۸۴	۸۵	۸۶	۸۷	۸۸	۸۹	۹۰	۹۱	۹۲	۹۳	۹۴	۹۵	۹۶	۹۷	۹۸	۹۹	۱۰۰
۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵	۱۶	۱۷	۱۸	۱۹	۲۰	۲۱	۲۲	۲۳	۲۴	۲۵	۲۶	۲۷	۲۸	۲۹	۳۰	۳۱	۳۲	۳۳	۳۴	۳۵	۳۶	۳۷	۳۸	۳۹	۴۰	۴۱	۴۲	۴۳	۴۴	۴۵	۴۶	۴۷	۴۸	۴۹	۵۰	۵۱	۵۲	۵۳	۵۴	۵۵	۵۶	۵۷	۵۸	۵۹	۶۰	۶۱	۶۲	۶۳	۶۴	۶۵	۶۶	۶۷	۶۸	۶۹	۷۰	۷۱	۷۲	۷۳	۷۴	۷۵	۷۶	۷۷	۷۸	۷۹	۸۰	۸۱	۸۲	۸۳	۸۴	۸۵	۸۶	۸۷	۸۸	۸۹	۹۰	۹۱	۹۲	۹۳	۹۴	۹۵	۹۶	۹۷	۹۸	۹۹	۱۰۰

مستحقہ اجرت ۵۰ روپے

فوری طور پر واپس لے کر دینا ضروری ہے

۱۰۰

BCA, Nafia Vekaleti, 56/4/11

Beynelmîlel Seyrüsefer Havai Şirketi'nin 1926 senesi Mart ayına ait sefer tablosu.

EK: 2



Vakit Gazetesi, 12 Teşrin-i Sani 1929

Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi'ne ait bir uçak İstanbul'un muhtelif yerlerine Vakit gazetesini havadan bırakıyor.

EK: 3

3444
63

آئروئسپرسو ایتالیانا نقلیات هواپیه شرکتی

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ
1927 Haziran

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
تاریخی ۱۹۲۷ هزاره	طیاره نمبری	ساعات حرکت و مواصلات	طیاره جنیک اسمی	تکثیر طغوزی مالکیت	مرکبات مربوطه	سینور مکان	سینور مکان	تاری	استقامتاری
۱	دورنیم (بازوم)	۸ ۸۰	پاک، بازوم	شیت	۱	۱	۱	۷۴۵۰	استقامتاری - آتم
۲	صاودو یا (بازوم)	۸ -	روک	تیرسک	۱	۱	۱	۷۸۵۰	آتم - استقامت
۳	۵ ۵	۹۵	پارادوک	تیرسک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	استقامت - آتم
۴	۵ ۵	۸۵	۵	۵	۱	۱	۱	۷۴۵۰	آتم - استقامت
۵	دورنیم (بازوم)	۸ ۸۰	سروک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۸۵۰	استقامت - آتم
۶	صاودو یا (بازوم)	۸ -	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	آتم - استقامت
۷	دورنیم (بازوم)	۸ ۸۰	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	استقامت - آتم
۸	صاودو یا (بازوم)	۸ -	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	آتم - استقامت
۹	دورنیم (بازوم)	۸ ۸۰	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	استقامت - آتم
۱۰	صاودو یا (بازوم)	۸ -	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	آتم - استقامت
۱۱	دورنیم (بازوم)	۸ ۸۰	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	استقامت - آتم
۱۲	صاودو یا (بازوم)	۸ -	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	آتم - استقامت
۱۳	دورنیم (بازوم)	۸ ۸۰	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	استقامت - آتم
۱۴	صاودو یا (بازوم)	۸ -	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	آتم - استقامت
۱۵	دورنیم (بازوم)	۸ ۸۰	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	استقامت - آتم
۱۶	صاودو یا (بازوم)	۸ -	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	آتم - استقامت
۱۷	دورنیم (بازوم)	۸ ۸۰	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	استقامت - آتم
۱۸	صاودو یا (بازوم)	۸ -	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	آتم - استقامت
۱۹	دورنیم (بازوم)	۸ ۸۰	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	استقامت - آتم
۲۰	صاودو یا (بازوم)	۸ -	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	آتم - استقامت
۲۱	دورنیم (بازوم)	۸ ۸۰	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	استقامت - آتم
۲۲	صاودو یا (بازوم)	۸ -	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	آتم - استقامت
۲۳	دورنیم (بازوم)	۸ ۸۰	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	استقامت - آتم
۲۴	صاودو یا (بازوم)	۸ -	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	آتم - استقامت
۲۵	دورنیم (بازوم)	۸ ۸۰	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	استقامت - آتم
۲۶	صاودو یا (بازوم)	۸ -	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	آتم - استقامت
۲۷	دورنیم (بازوم)	۸ ۸۰	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	استقامت - آتم
۲۸	صاودو یا (بازوم)	۸ -	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	آتم - استقامت
۲۹	دورنیم (بازوم)	۸ ۸۰	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	استقامت - آتم
۳۰	صاودو یا (بازوم)	۸ -	پارادوک	تاقه دیک	۱	۱	۱	۷۴۵۰	آتم - استقامت

۱۴

BCA, Nafia Vekaleti, 58/13/1

Aero Espresso İtalyana Şirketi'nin 1927 senesi Haziran ayına ait sefer tablosu.

EK: 4

آئروئسپرسو ایتالیانا نقلیات هوائیه شرکتی

شماره ۱۹۲۸

DEVLET ARŞIVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞIVI

۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱
تاریخ ۱۹۲۸	میلارہ تپی (رونیته دای)	ساعت حرکت و مواضع	میلارہ جیت اسمی	تلسر ماموری	نقاط چک	پروپیلر	قوتی	نوی	مکتوب	اوجوش استقامت
		دقیقه	ساعت			سپور طای	سپور نهر	کون	ر-سی	نحاری
۱	یازده	۱۹	۲۵	۸	یازده	۱	۱	۲	۱	۱
۲	یازده	۱۷	۱۵	۳	یازده	۱	۱	۲	۱	۱
۴	یازده	۱۹	۴۵	۱۵	یازده	۱	۱	۲	۱	۱
۶	یازده	۱۷	۱۵	۹	یازده	۱	۱	۲	۱	۱
۸	یازده	۱۸	۳۰	۹	یازده	۱	۱	۲	۱	۱
۹	یازده	۱۷	۱۵	۵	یازده	۱	۱	۲	۱	۱
۱۱	یازده	۱۶	۴۷	۷	یازده	۱	۱	۲	۱	۱
۱۳	یازده	۱۷	۱۵	۲	یازده	۱	۱	۲	۱	۱
۱۵	یازده	۱۷	۱۵	۶	یازده	۱	۱	۲	۱	۱
۱۶	یازده	۱۷	۳۰	۹	یازده	۱	۱	۲	۱	۱
۱۸	یازده	۱۷	۳۰	۹	یازده	۱	۱	۲	۱	۱
۲۰	یازده	۱۷	۴۲	۵	یازده	۱	۱	۲	۱	۱
۲۲	یازده	۱۷	۳۰	۵	یازده	۱	۱	۲	۱	۱
۲۳	یازده	۱۷	۱۵	۳	یازده	۱	۱	۲	۱	۱
۲۵	یازده	۱۷	۳۵	۶	یازده	۱	۱	۲	۱	۱
۲۷	یازده	۱۷	۲۰	۹	یازده	۱	۱	۲	۱	۱
۲۹	یازده	۱۷	۳۰	۲	یازده	۱	۱	۲	۱	۱
۳۰	یازده	۱۷	۲۰	۷	یازده	۱	۱	۲	۱	۱

9

BCA, Nafia Vekaleti, 60/21/1

Aero Espresso İtalyana Şirketi'nin 1928 senesi Ağustos ayına ait sefer tablosu.

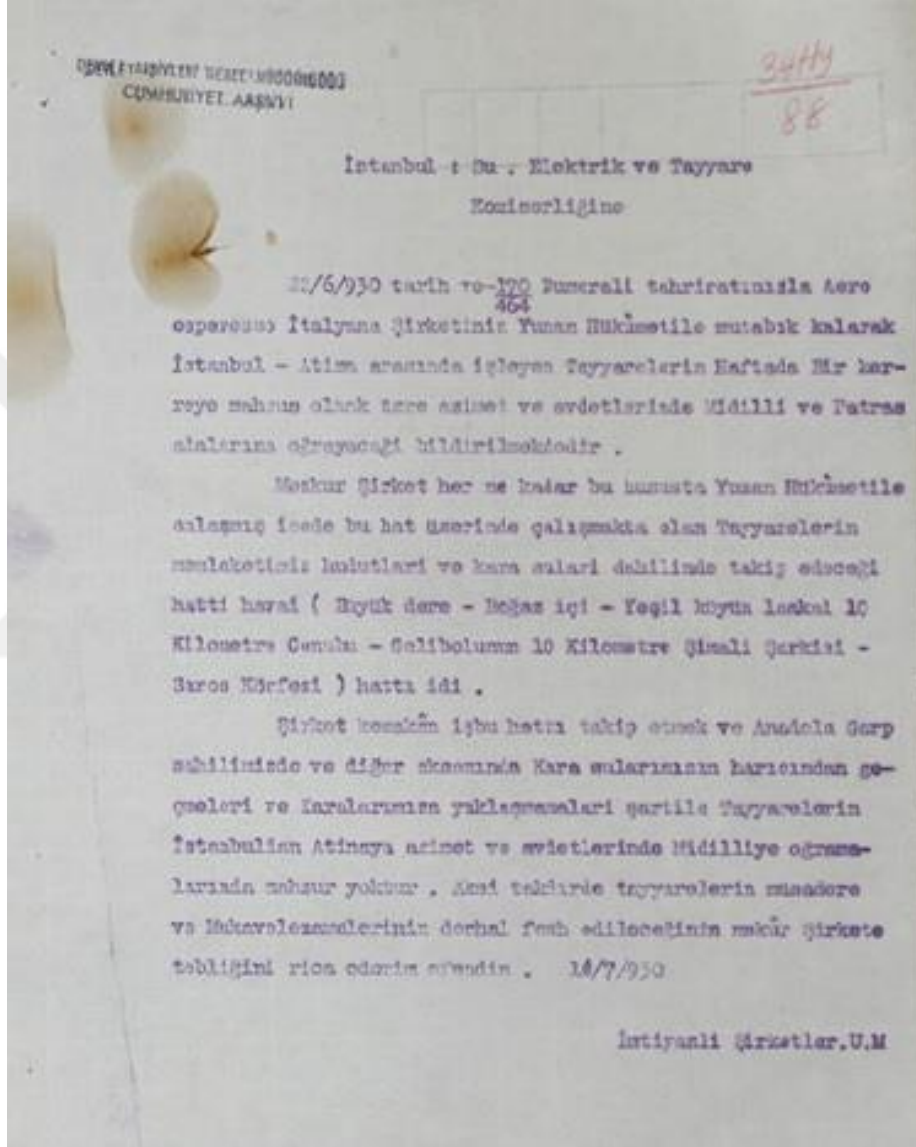
EK: 5



Türk Hava Mecmuası, 30 Ağustos 1928

Aero Espresso İtalyana Şirketi'ne ait deniz uçağı reklam afişi.

EK: 6



BCA, Nafia Vekaleti, 61/24/1

İstanbul-Atina arasındaki hatta işleyen uçakların belirlenen rota dışına çıkmamak kaydıyla haftada bir kez Midilli ve Patras adalarına uğramasına izin verilmesi.

EK: 7

DEVLET ARŞİVİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

Aero Espresso İtalyana nakliyatı havaiye Şirketi

Mart - 1932

TİCARİ KAYIT

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11					
Tarih 1932	TAYYARE TİPİ	Hareket ve muvazalat saatı		Tayyarecinin ismi	Telsiz memuru	2. Pilot	Makinist	Yükcular			Koli		Mektuplar		Uçuş istikametleri
		Saat	Dakika					Sigortalı	Sigortasız	Yekün	Resmi	Ticari	Resmi	Ticari	
5 Mart	J-HZDN 8	10	30	Gattarini	Fanni	Papadaki	Morciano	2		2					9,450 Yt.-Ok.
5	J-HZDO 9	14	30	Trcka	Yordosi	Garulo	Zevola	2		2					9,525 Yt.-Ok.
9	J-AZEE 2	10	30	"	"	"	Vigianel, Otif	3		3		24,400			9,543 Yt.-Ok.
12	J-HZDM 7	12	30	Negri	Botista	M. Ali ef.	Gambini	1		1					1,140 Yt.-Ok.
16	J-HZDO 9	10	15	"	"	"	Zevola	1		1		84,155			9,630 Yt.-Ok.
19	J-AZEE 2	13	30	Gattarini	Fanni	"	Vigianel	2		2					1,340 Yt.-Ok.
23	"	10	20	"	"	"	"	5		5		2, -			9,720 Yt.-Ok.
26	J-HZDO 9	14	30	Negri	Botista	"	Zevola	3		3		5, -			1,220 Yt.-Ok.
30	"	10	15	"	"	"	"	3		3					9,725 Yt.-Ok.
2 Mart/32 de geyilmesi icabeden Yt.-Ok. seferi, havalanın muhteliflerinden dolayı 5-Mart da icra edilmiştir.															

BCA, Nafia Vekaleti, 61/26/5

Aero Espresso İtalyana Şirketi'nin 1932 senesi Mart ayına ait sefer tablosu.

EK: 8

Rapt. numarası		180-2-5					
Kaydettim <i>gl</i>							
Hariciye Vekâleti		Daire 3. Şube. 2. Müdiriyeti					
Evrakın umumî numarası	Müstenit olduğu evrakın numarası	Şubein kayıt numarası	Mübeyyiz	Müsevvit	Müneyyiz	Müdür	Umumî Müdür
21028	Almanya Sefareti			Hasip		<i>21</i>	
Evrakın hususî numarası	J.No.A 1421	1016	20/10/1931			20.10.31	<i>45</i>
Evrakın tarihi	22-10-31						
Hulâsa		<i>Acele</i>					
Almanya- Türkiye Posta tayyareleri hakkında .		Posta ve Telgraf Umum Müdürlüğüne					
		Almanya'dan Türkiye'ye hava tarıkile yapılacak Posta ve sair nakliyyat için 16 Teşrinievvel 31 Teşrinievvel 1931 tarihine kadar atideki saat cetvelinin tatbik edileceği Almanya Sefareti- nden alınan bir takirde bildirilmekte olduğu berayi malumat arz olunur Efendim .					
		Breslav'dan hareket: 6,40 Viyana'ya muvasalet: 9 Viyana'dan hareket: 9,15 Budapeşte'ye muvasalet: 10,45 Budapeşte'den hareket : 11 Belgrada muvasalet : 13,05 Belgrattan hareket : 13,25 Sofya'ya muvasalat : 16,35 Sofya'dan hareket : 7 İstanbula muvasalet : 10,10					
		37 <u>Lutfen cevirliz</u>					

İstanbuldan hareket	: 6
Sofya'ya muvaselet	: 9,10
Sofya'dan hareket	: 9,25
Belgrada muvaselet	:10,35
Belgrattan hareket	:10,55
Budapeşteye muvaselet	:13
Budapeşteden hareket	:13,15
Viyana'ya muvaselet	:14,45
Viyana'dan hareket	:13,30
Breslav'a muvaselet	:15,50

TDA, Ülkeler, 32158/127384/27

Almanya'dan Türkiye'ye 16-31 Ekim 1931 tarihleri arasında gerçekleştirilecek hava seferleri.

EK: 9



Havacılık ve Spor Dergisi, 1 Ağustos 1931