

# *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Ticari Havayolu Taşımacılığında İmtiyazlı İlk Şirket: Aero Espresso Italiana (1924-1935)\**

*Ercan HAYTOĞLU*

Prof. Dr., Pamukkale Üniversitesi Tarih Bölümü  
E-Mail: ehayt@pau.edu.tr

Geliş Tarihi: 06.03.2018 Kabul Tarihi: 27.09.2018

## ÖZ

HAYTOĞLU, Ercan, **Cumhuriyetin İlk Yıllarında Ticari Havayolu Taşımacılığında İmtiyazlı İlk Şirket: Aero Espresso Italiana (1924-1935)**, CTAD, Yıl 14, Sayı 28 (Güz 2018) s.75-109.

Türkiye’de uçak ile posta taşımacılığı askerler ve sivillere yönelik ilk olarak 1914’te başlamıştır. Askeri amaçlı olarak uçakla posta taşımacılığı I. Dünya Savaşı döneminde daha ziyade Almanlar tarafından yapılmıştır. Mondros Mütarekesi ile bu taşımacılığı işgal kuvvetleri sürdürmüştür. Sivillere yönelik taşımacılık 1914 ve 1922’de gerçekleşen deneyimler ile sınırlı kalmıştır. Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulmasıyla Türk hükümetinden imtiyaz koparmak için Alman, İtalyan ve Fransız şirketlerin rekabeti başlamıştır. İlk imtiyazı 1924’te Aero Espresso Italiana şirketi 20 yıllığına almıştır. Aero Espresso şirketi Roma’da 15 Aralık 1923’de kurulmuştur. Şirket, deniz uçaklarıyla Ankara-İstanbul- İzmir ve Brindizi arasında düzenli sefer yaparak posta, koli ve yolcu taşımayı planlamış, ancak İstanbul-Atina-Brindizi hattında düzenli seferler yapabilmştir. İlk uçuş 1 Ağustos 1926’da üç Savoia Marchetti model deniz uçağı ile gerçekleştirilmiştir. Türk Hükümeti şirketin uçuş alanı ve diğer ihtiyaçlar için Büyükdere

---

\*Bu bildiri Almanya-Berlin BAU Üniversitesi (Intenational Berlin University of Applied Sciences) ev sahipliğinde 8-10 Eylül 2017’de gerçekleştirilen “9th Annual International Conference on Humanities and Social Sciences” Kongresi’nde sunulmuştur.

kıyısında yaklaşık 20 dönümlük bir arazi tahsis etmiştir. Merkezi Büyükdere'de faaliyet gösteren şirketin uçuşları zaman zaman kesintiye uğramıştır. 1928'de uçuşlara başlayan şirketin imtiyazı 1935'de sona ermiştir. Aero Espresso şirketi 1 Haziran 1934'de İtalyan devlet şirketi SAM tarafından satın alınmıştır. Şirket 31 Ağustos 1935'te İtalyan devlet havayolları "Ala Littoria" ismi altında yeniden organize oluncaya kadar kendi ismiyle uçuşlarına devam etmiştir. Şirket son özel uçuşunu Atina-İstanbul arasında yapmıştır.

*Anahtar Kelimeler:* Aero Espresso Italiana, Savoia Marchetti, havayolu, posta, taşımacılık.

### ABSTRACT

HAYTOĞLU, Ercan, **The First Concessionary Company in the Commercial Airline Transport in the Early Years of the Republic: Aero Espresso Italiana (1924-1935)**, CTAD, Year 14, Issue 28 (Fall 2018), pp.75-109.

Transport by airmail in Turkey started in 1914 for soldiers and civilians for the first time. The transport by airmail for military purposes was rather conducted by Germans during the First World War. With the Armistice of Mudros, this transportation was maintained by the occupation forces. The transportation intended for civilians was limited to the experiences that took place in 1914 and 1922. By the establishment of the Republic of Turkey, the competition of the German, Italian and French companies began for obtaining a concession from the Turkish Government. The first concession was acquired by Aero Espresso Italiana in 1924 for 20 years. Aero Espresso was founded on December 15, 1923 in Rome. The company planned regular flights between Ankara-Istanbul-Izmir and Brindisi by seaplanes to transport mail, parcels and passengers, but was able to regularly fly on the Istanbul-Athens-Brindisi route. The first flight was made on August 1, 1926 with three Savoia Marchetti model seaplanes. The Turkish Government allocated about 20-acre land along the Büyükdere coast for the company's flight area and other needs. The flights of the company operating from the headquarters in Büyükdere were interrupted from time to time. The concession of the company, which started flights in 1928, ended in 1935. Aero Espresso was later acquired by the Italian State company SAM on June 1, 1934. The company continued flights under its own name until August 31, 1935 when it was reorganized under the name of Italian State airlines "Ala Littoria". The company made its last private flight between Athens and Istanbul.

*Keywords:* Aero Espresso Italiana, Savoia Marchetti, Airline, Mail, Transport.

## Giriş

Havacılık bilim insanlarının çok eski zamanlardan itibaren ilgisini uyandırmıştır. İnsanoğlu zaman içinde kuşlar gibi uçuş hayalleri kurmuştur. Bununla ilgili birçok teorik ve deneysel çalışma yapılmıştır. Ancak balonla XVIII. yüzyılda başlayan uçuşlar ancak XX. yüzyılın başından itibaren uçakla

gerçekleşmeye başlamıştır.<sup>1</sup> Orville ve Wilbur Wright kardeşlerin 17 Aralık 1903'te motor gücü ile havalanıp bir süre havada kalarak gerçekleştirdikleri uçuş<sup>2</sup>, XX. yüzyılın ilk on yılında uçaklar ile ilgili yeni ufuklar açmış ve çok hızlı gelişmelere neden olmuştur.

Uçak imal eden ülkeler bu araçları sivil amaçların ötesinde taarruz ve savunma amaçlı kullanmak için çalışmalarına hız vermişlerdir. Askeri amaçlar için ilk uçaklar 1909'da Almanya ve İtalya'da, 1910'da ABD ve 1911'de ise Fransa'da üretilmeye başlanmıştır<sup>3</sup>. Güçlü devletler 1909-1912 yılları arasında hava unsurlarını askeri teşkilatlanma içinde yer vermişlerdir<sup>4</sup>. Osmanlı Devleti Avrupa'daki bu hızlı gelişmeye ilgi göstermiş ve ekonomik sıkıntılarına rağmen 1909'dan itibaren uçaklara sahip olmak için çaba göstermiştir.

1909'da Fransız havacılarından Baron de Catters ile Louis Bleriot uçuş gösterisi gerçekleştirmek üzere İstanbul'a davet edilmiştir. 2 Aralık 1909'da İstanbul'da gösterilerini yapmaları, Osmanlı Harbiye Nezareti tarafından bir rapor hazırlanmasına neden olmuştur<sup>5</sup>. 20 Aralık 1909 tarihli Osmanlı Askeri Komisyonu raporunda; havacılığın hızla gelişeceği ve Osmanlı Devleti'nin bu gelişmelerin dışında kalmaması gerektiğine vurgu yapılmıştır<sup>6</sup>.

Mahmut Şevket Paşa'nın 24 Ocak 1910'da hazırlattığı "Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliği Talimatnamesi" 17 Şubat 1910'da yürürlüğe girmiştir<sup>7</sup>. Avrupa'ya gönderdiği heyetler ile de hava gücü oluşturmak için ilk çalışmalar başlamıştır. Mahmut Şevket Paşa tarafından 1 Haziran 1911'de ordu içinde havacılık teşkilatı kurdurulmuştur<sup>8</sup>. Mahmut Şevket Paşa teşkilatın

<sup>1</sup> Osman Yalçın, "Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve I. Dünya Savaşına Etkisi", *Atatürk Yolu Dergisi*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Sayı:59, Güz 2016, s. 198.

<sup>2</sup> Zeynep Gülten, *İlk Uçak Sanayimiz*, Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ'tan "1926", Hava Müze Komutanlığı Yayını, 2001, s.VI, Osman Yalçın, "Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri", *Akademik Bakış Dergisi*, Cilt 3, Sayı:6, Yaz 2010, s. 192.

<sup>3</sup> *Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Broşürü*, Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Hv. Basın ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut, 1975, s. 5.

<sup>4</sup> Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2008, s. 13.

<sup>5</sup> Zekeriya Türkmen, "Türkiye'de Havacılık Teşkilatı'nın Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış" *Uluslararası Tarih Sempozyumu*, (8-10 Şubat 2011) Genel Kurmay Başkanlığı, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, s. 28.

<sup>6</sup> Yalçın, agm., s. 193. Yılmaz Akdemir, *Atatürk Dönemi Türk Havacılığı*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Ankara 2005, s.5.

<sup>7</sup> Türkmen, agm., s. 33-34.

<sup>8</sup> Yalçın, "Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ...), s. 198.

kurulmasıyla uçak alımı ile pilot ve bakım personelinin yurt dışında yetiştirilmesi için ilk adımın atılmasını sağlamıştır<sup>9</sup>.

Uçaklar savaş aracı olarak ilk kez 1911’de Trablusgarp Savaşında İtalyanlar tarafından Türk kuvvetlerine karşı kullanılmışlardır<sup>10</sup>. 1911 yılı hava taarruzuna maruz kaldığımız ve hava kuvvetlerinin fiilen kurulduğu bir yıl olmuştur. Fransa’ya 1911’de pilot eğitimi için ilk personel gönderilmiş ve ilk uçakta Fransa’dan 1912’de alınmıştır<sup>11</sup>. Fesa ve Yusuf Kenan Beyler ilk pilotlarımız olmuştur.<sup>12</sup> Balkan Savaşlarında uçaklar varlık gösteremeyerek yalnız keşif amaçlı kullanılırken<sup>13</sup>, I. Dünya Savaşı’nda pek çok cephede daha etkin kullanılmışlardır.

Havacılıkta ilk olarak uçaklar askeri amaçlar için kullanılırken, daha sonra posta, yük ve yolcu taşımacılığı için kullanılmışlardır. İlk olarak hava taşımacılığında posta taşımacılığı esas alınmış, yolcu taşımacılığı gözetilmemiştir. Bunda dönemin uçaklarının can ve mal emniyeti açısından yeterli güvenliğe sahip olmamaları ve hava taşımacılığının pahalı oluşu etkili olmuştur. Hava taşımacılığında öncelik hava postasında iken imkân oldukça yük ve yolcu taşımacılığı için adımlar atılmıştır.

Dünyada posta taşımacılığı amaçlı ilk uçuş 1911’de ABD’de yapılırken<sup>14</sup>, Osmanlı Devleti’nde hava posta taşımacılığında ilk uçuş 9 Şubat 1914’te yapılmıştır<sup>15</sup>. Resmi olmayan ilk uçak postası Osmanlı Devleti’nde 21 Kasım

<sup>9</sup> “Türk Deniz Havacılığının 100 Yılı 1914-2014”, *Savunma ve Havacılık*, Özel Sayı, Haziran 2014, s. 8.

<sup>10</sup> Rahmi Doğanay, Büyük Taarruz’da Türk Havacılığı, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:13, Sayı:1, Yıl:2003, s. 376, Uçaklardan nişan alınmadan atılan 15 kg’lık bombalar Osmanlı kuvvetlerine maddi zarar vermemiş ise de psikolojik etki yapmıştır. Akdemir, *agt.*, s. 8.

<sup>11</sup> “Türkiye’de Uçak Endüstrisinin Gelişimi”, *Uçantürk*, Cilt:30, Sayı:297, Ocak 1985, s. 5, *Türkiye’de Uçak Endüstrisinin Gelişimi*, Türk Uçak Sanayi A.Ş., Semih Ofset ve Matbaacılık, Ankara, s. 10.

<sup>12</sup> Yavuz Kansu, Sermet Şensöz, Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü – Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1971, s. 125. Pilot adaylığına 4 Temmuz 1911’de seçilmişlerdir. Gökhan Sangöl, *Türkiye’de Ticari Havacılık Tarihi, 1910-1967*, (Tarihsiz), s. 4.

<sup>13</sup> Deniz Kundakçı, Sibel Kavaklı, “Türk Havacılığının Gelişiminde Uğrak Noktaları: Hava Sefinesinden Tayyareye, 20. YY Başlarında Bir Yolculuk (1909-1914)”, *Uluslararası Tarih Sempozyumu*, (8-10 Şubat 2011) Genelkurmay Başkanlığı, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, s. 70, Cevat Sarıkaya, *Tarihi Gelişim İçerisinde Türk Hava Harp Sanayi*, Gebze Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gebze 2015, s. 11.

<sup>14</sup> Emre Yılmaz, “Havayolu Taşımacılığında Yer Hizmetlerinin Önemi ve Yer Hizmetleri İnsan Kaynağının Analizi: Esenboğa Havalimanı Örneği”, Türk Hava Kurumu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara 2015, s. 11.

<sup>15</sup> Mehmet Akan, “Aero Espresso Italiana S.A.”, *Türk Pulculuğu*, Sayı: 33, Eylül, 2008, <http://turkfilateliakademisi.org/index.php/aero-espresso-italiana-s-a/#more-244> (Erişim tarihi:

1913'de İstanbul'dan Eskişehir'e ulaştırılan bir mektup olmuştur. Uçakla Paris – İstanbul – Kahire yarışması çerçevesinde 20 Ekim 1913'te Paris'ten yola çıkan Fransız pilot Dacourt ve makinisti Roux; Schaffhausen – Friedrichshafen – Münih – Viyana – Budapeşte – Bükreş – Varna yoluyla 9 Kasım'da İstanbul Yeşilköy'e gelmişlerdir. İstanbul'dan 20 Kasım'da yola çıkıp 21 Kasım'da Eskişehir'e giderken kişiye özel bir mektubu İstanbul'dan alarak Eskişehir'de sahibine teslim etmiştir<sup>16</sup>.

Kahire yolunda seyreden Pilot Üsteğmen Nuri Bey'e<sup>17</sup> Lefke'den (Osmaneli) posta alması emri verilmiştir. Deperdussin tipi "Prens Celalettin" isimli uçak Lefke'ye inen Nuri Bey'e, Lefke posta Müdürü, Bilecik ve Eskişehir yönüne gidecek iki posta torbası ile Tasvir-i Efkâr Gazetesi'ne verilmek üzere bir mektup vermiştir. Bu posta Türkiye'nin ilk resmi hava postası olmuştur.<sup>18</sup> Nuri Bey, rasıt İsmail Hakkı Bey'e bu postaları götürmek durumunda olduklarını; "Biliyorum, bu bizî biraz geciktirecek ama bu teslimatı yaparsak Bilecikliker orduya bir uçak bağışında bulunacaklarına söz verdi" sözleriyle açıklık getirmiştir.<sup>19</sup> İkinci hava postası da yine Kahire uçuşları esnasında 24 Şubat'ta Şam'a varan Fethi ve Sadık Beylere Kuneytra'ya götürülmesi için Şam'dan verilen posta çantası olmuştur. Üçüncüsü ise yine Kahire seferi için bu kez Beyrut'tan 1 Mayıs 1914'te hareket

---

12.04.2017). Zekeriya Türkmen, Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği Kaleminden 8 Haziran 1908 tarihli yazıda; Osmanlı Devleti'nde "Tayyare ve kabil-i sevk balonlar ile şehirlerarasında posta kolu ve yolcu nakliyatı" konularında imtiyaz verilebileceği yönünde olum görüş belirtildiği bilgisini vermiştir. Türkmen, agm., s. 31.

<sup>16</sup> 26 Kasım 1913'de uçağı Pozantı'da arızalanmış, Adana'ya yardım almak için gittiği sırada bir köylünün ihmali ile uçağı yandığı için Mersin üzerinden gemi ile Fransa'ya dönmüştür. Tanju Demir, *Türkiye'de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920)*, PTT Genel Müdürlüğü, Ankara 2005, s. 164.

<sup>17</sup> Ajun Kunter, Nuri Bey ile ilgili olarak Fransa Bucq Uçuş Okulunda eğitim gördükten sonra 22 Haziran 1912'de brövesini aldığı, Temmuz 1912'de Ayastefanos (Yeşilköy) Tayyare Mektebinde geldiği ve 11 Mart 1914'de şehit düştüğü bilgisini vermiştir. Ajun Kunter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, (Tablolar-Haritalar-Çizimler ve Fotoğraflar), Cilt V, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2006, s.1. Ergüder Gediz, Nuri Bey'in Rütbe ve okulunu "Üsteğmen Nuri – R.E.P" olarak vermektedir. Ergüder Gediz, "Türk Hava Kuvvetleri Tarihi", *Uçantürk*, Sayı:308, Ekim 1987, s. 42.

<sup>18</sup> Akan, agm., (Erişim tarihi: 12.04.2017), Sarıgöl, age., s. 14, Kansu, Şensöz, Öztuna, age., s. 151, Demir, age., s. 165, Ünalp bu uçuş için; "Prens Celalettin adlı deperdussin tayyaresiyle katılan Nuri ve İsmail Hakkı Beyler, Fetih Bey ile 8 Şubat günü, aynı gün Yeşilköy'den havalanmışlar, Bilecik'ten gelen çok sayıda davet telgrafı üzerine Bilecik'e de uğramaya karar vermişlerdi. Lefke (Osmaneli)/Bilecik'ten ayrılırken biri Bilecik diğeri Eskişehir için olmak üzere iki posta çantası alınmıştı. Böylece Türk uçakları tarafından ilk hava postası taşınmış oluyordu" bilgisini vermiştir. F. Rezzan Ünalp, "İstanbul-Kahire Seferi ve Ardındaki Tarihi Gerçek", Uluslararası Tarih Sempozyumu, (8-10 Şubat 2011) Genel Kurmay Başkanlığı, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, s.140. Nuri Bey tarafından Adana postanesinden Halep postanesine hava postası ile paket ulaştırıldığına dair de bir bilgi bulunmaktadır. Demir, age., s. 166.

<sup>19</sup> Sarıgöl, age., s. 13.

eden pilot Salim ve rasıtı Kemal Beylerin Edremit uçağına Kudüs'ten verilen posta olmuştur. Bu posta Gazze üzerinde bırakılmıştır.<sup>20</sup> Harbiye Nezaretinin bu uçuşu gerçekleştirme kararlılığı yabancı basında da ilgi uyandırmıştır. Hatta, Ligue Nationale Aerienne'ye (Ulusal Hava Birliği) Halep-Bağdat arasında yaklaşık 925 km hava posta taşımacılığı yapması konusunda onay verildiği haberi dahi yapılmıştır.<sup>21</sup>

Kapitülasyonların kaldırılması ile 1 Ekim 1914'de Türkiye'deki tüm yabancı postaneler kapatılmıştır. Almanlar Kara ve Deniz kuvvetleri personelinin postaları için yeni yollar aramıştır.<sup>22</sup> Türkiye sınırları içinde hava taşımacılığı I. Dünya Savaşı'nda askeri uçaklarla askeri amaçlı yapılmaya başlanmıştır.<sup>23</sup>

1918'de savaş sonunda Osmanlı Ordusu içinde 7 Alman Hava Bölüğü, Osmanlı ordusunda ise 20 Hava Bölüğü yer almıştır. Uçak sayısı savaş sırasında sürekli artmış ve envantere 450'ye kadar çıkmıştır<sup>24</sup>. Hava posta taşımacılığının bir bölümü bu pilotlar ile gerçekleştirilmiştir. Mondros Mütarekesi ile gerçekleşen işgaller döneminde hava posta taşımacılığı devam etmiş, Fransızlar Adana, İskenderun, Halep ve İstanbul'dan, İngilizler Batum'dan ve Yunanlılar İzmir'den hava posta taşımacılığı yapmışlardır<sup>25</sup>.

1919 Temmuz'unda uçakların posta taşımacılığında kullanılması için bir girişim olmuş ve Samsun'a kadar olan yerlerde hava postası uygulaması düşünülmüştür. Bu amaçla Bahriye Nezaretinden deniz uçakları istenmiştir. Ancak bu hava postasının gerçekleştiği görülmemiştir. 1921'de TBMM'ne bağlı Antalya Posta Müdürlüğü bir hava postası uygulaması yapmış, Antalya'ya taşınmış olan Haydar Rüştü'nün "*Anadolu gazetesi matbaasında "Antalya Tayyare Postası ile" ibaresi bulunan sürşarj, pullar üzerine basılmış ve böylece pullanan 100 kadar mektup*" uçakla Antalya'dan Akşehir'e gönderilmiştir<sup>26</sup>.

---

<sup>20</sup> Uçakları 27 Şubat'ta Taberiye gölü yakınlarında düşmüş ve kendileri şehit olmuştur. Ancak, Salim ve rasıtı Kemal Beylerin Edremit uçağı Kahire'ye ulaşmıştır. Demir, *age.*, s. 165-166, Uçağın düştüğü yer Taberiye'ye yakın Şumriye'nin 500 m uzağındaki Küfrühar kayalıklarına düşmüştür. *Türk Havacılık Tarihi*, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir 1950, s.188, Küfrühar kayalıklarına "Cehennem Vadisi" denilmektedir. Kansu, Şensöz, Öztuna, *age.*, s. 151, 154-155.

<sup>21</sup> I.Dünya Savaşı çıktığı için hava postası uygulaması gerçekleşmemiştir. Sarıgöl, *age.*, s.13-14.

<sup>22</sup> Demir, *age.*, s. 188.

<sup>23</sup> Sarıgöl, *age.*, s. 14.

<sup>24</sup> 17 Tayyare bölüğü 3 Deniz hava bölüğü toplamı 20'dir. Yalçın, *agm.*, s. 212.

<sup>25</sup> Akan, *agm.*, (Erişim tarihi: 12.04.2017) Fransızlar, İstanbul-Bükreş ve İstanbul-Selanik arasında 1919-1922 yıllarında "Armées Allieés En Orient – Posta Aérierne" (Doğu Müttefik Kuvvetleri – Hava Postası) işletmişlerdir. Sarıgöl, *age.*, s. 14.

<sup>26</sup> Demir, *age.*, s. 166.

7 Şubat 1922'de yapılan deneme uçuşunda askeri uçak pilotu Vecihi Hürkuş<sup>27</sup>, Antalya Manavoğlu Kırınına inerek şehir postanesine uğramıştır. Postanede sansür zabitleriyle konuşurken Antalya Postanesi Müdürü Ali Zülfiyar Kılıçaslan Vecihi Bey'e; bir posta torbası verirse götürüp götürmeyeceğini sormuştur. Pilotun olumlu cevabı üzerine Kılıçaslan, Anadolu Matbaası sahibi Haydar Rüştü Bey'i arayarak "*Antalya Tayyare Postası 7/2/338*" ibareli bir klişe yaptırmıştır. Bu klişeyi gidecek posta üzerindeki pullara bastırarak pilota teslim etmiştir.<sup>28</sup>

I.Dünya Savaşı sona erdikten sonra İngiltere, Fransa, Almanya ve İtalya havayolu işletmeleri yük ve yolcu taşımacılığı için imtiyaz elde etme peşine düşmüşlerdir. Türkiye bu açıdan ilgi uyandıran bir ülke olmuştur.<sup>29</sup> Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan ilk ticari hava taşımacılığı hattı *Franco-Romen Hava Seyrişefer Kumpanyası'nın* 1922'de Bükreş'ten İstanbul'a uğrattığı hat olmuştur.<sup>30</sup> Bu hat için 3 Ekim 1922'de Mudanya Mütarekesi görüşmelerinin yapıldığı gün anlaşma imzalanmıştır. Anlaşma ile yeni kurulan "Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne" (CFRNA) Prag-Viyana-Budapeşte-Bükreş hattından Paris-İstanbul (Yeşilköy) arasında ticari uçuşlar yapması için imtiyaz verilmiştir. Şirket uzun vadeli anlaşma isteğinde bulunmuş ise de Yeşilköy'ün askeri bir uçak istasyonu olması nedeniyle bu istek kabul edilmemiştir.<sup>31</sup> 22 Kasım 1922'de İstanbul'da bulunan İtalyan Denizcilik Sigortacısı Alfred Alberti Türk-İtalyan ortak hava yolu kurulması ve Odessa – Varna – İstanbul – Ankara - Antalya hattında hizmet vermesi önerisinde bulunmuştur<sup>32</sup>.

I. Dünya Savaşı'ndan sonra havayolları ile sivillerin seyahatlerine başlanması Cumhuriyetin ilanı sonrası Türkiye'de de havacılığa verilen önemle başlamıştır<sup>33</sup>. Bu önem Cumhuriyetin kuruluşu ile Ankara'nın dünya ile bağlantısını hızlı

<sup>27</sup> Sarıgöl, *age.*, s. 14.

<sup>28</sup> İdarenin bilgisi dışında gerçekleştirilen bu uygulama için Konya Başmüdürlüğü Antalya Postane Müdürü hakkında soruşturma açmıştır. Akan, *agm.*, (Erişim tarihi:12.04.2017).

<sup>29</sup> Sarıgöl, *age.*, s. 14.

<sup>30</sup> Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Doktora Tezi), İzmir 2006, s. 91. Evcin, Ekim 1922'den itibaren uçuş hattının Paris, Prag, Viyana, Budapeşte, Bükreş üzerinden İstanbul olduğunu belirtmiştir. Erol Evcin, "Türkiye Cumhuriyeti'nin İlk Yıllarında Turizm ve Tanıtma Faaliyetleri", *Atatürk Yolu Dergisi*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Sayı:55, Güz 2014, s. 35. İlk ay 34 uçuşta 24 kg posta taşınmıştır. Sarıgöl, *age.*, s. 15.

<sup>31</sup> Zeynep Gülten, "Havacılık Tarihinde Yeşilköy", *Uluslararası Tarih Sempozyumu*, (8-10 Şubat 2011) Genel Kurmay Başkanlığı, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Mayıs 2013, s. 85.

<sup>32</sup> 1923'te İtalyan İşçi Sendikaları Kooperatifi Başkanı Settimo Auselio Nappi Nisan 1923'te geldiği Türkiye'de bir başka ortak şirket kurulması önerisinde bulunmuştur. Sarıgöl, *age.*, s. 72.

<sup>33</sup> Havacılığa verilen önem nedeniyle Şubat 1925'de Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur. Evcin, *agm.*, s. 32.

şekilde sağlama ihtiyacından doğmuştur. Bunu gören Almanlar, Fransızlar ve İtalyanlar Türkiye bağlantılı uçak seferleri konusunda imtiyaz alabilmek için Türk Hükümeti nezdinde harekete geçmişlerdir.

Yurt dışı ticari hava taşımacılığında ilk imtiyaz İtalyan şirketi Aero Espresso Italiana'ya (A.E.I.) verilmiştir. İlk yurt içi uçuş gerçekleştiren şirket ise Alman sermayeli “*Junkers Luftverkehr Türkei*” olmuştur.<sup>34</sup> Almanya askeri ve sivil amaçlı uçak yapımında ilk başlarda diğer ülkelerin önünde yer almıştır.

I. Dünya Savaşı sonrası Versay Antlaşması ile Almanların ülkelerinde uçak yapımları yasaklanmıştı. Almanlarda uçak fabrikalarını başka ülkelerle işbirliği yaparak faal tutmaya çalışmışlardır. Bu amaçla Alman Junkers Firması, Ruslarla birlikte Moskova yakınlarında Fili kasabasında bir uçak fabrikası kurmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye de hava taşımacılığında yük ve yolcu taşınması yönünde çalışmalar başlatmıştır.<sup>35</sup> Türkiye'nin ilk hava taşımacılığı çalışmasını başlatması ve ilk yurt içi uçuşun gerçekleşmesinden cesaret kazanarak Junkers Firması ile uçak üretimi yapmak amacıyla harekete geçmiştir.

Alman Junkers firması ile yapılan 15 Ağustos 1925 tarihli sözleşme gereğince Junkers firmasıyla ortak bir Türk Anonim Şirketi kurulması ve nizamnamesinin düzenlenmesi için kararname çıkarılmıştır<sup>36</sup>. Ancak sözleşme sonrasında Türk hükümeti 1926 yılı ilk çeyreğinde firmadan yeni isteklerde bulunmuştur. Posta taşımacılığında kullanılacak uçakların gerektiğinde askeri amaçlarla bomba atmaya uygun donanımına sahip olmamasının ülke yüksek çıkarlarına uygun olmadığı belirtilmiştir.<sup>37</sup> Alman hükümetinin Junkers şirketine gerekli desteği vermemesi, işbirliğinin 1928'lerde daha öteye gidemeyeceğinin önemli işareti olmuştur<sup>38</sup>.

---

<sup>34</sup> Şirket, 14 Şubat 1924'den itibaren Cuma günleri hariç Ankara-İstanbul arasında normal ücret + 5 kuruşa posta da taşımıştır. JLT şirketinin uçuş imtiyazı uzun sürmemiş, 1924 ortalarında son bulmuştur. Mehmet Akan, “Aero Espresso Italiana S.A.”, <http://turkfilateliakademisi.org/index.php/aero-espresso-italiana-s-a/#more-244> (Erişim Tarihi:12.04.2017), Ercan Haytoğlu şirketin adını “Junkers Flugzeugwerke AG” olarak vermiştir. Bkz. Ercan Haytoğlu, “The Politics of Aircraft Production in the First Years of the Republic and the First Aircraft Factory (TOMTAŞ)”, *Buletinul, Law and Social Sciences Series, Petroleum-Gas Uniuersity of Ploieşti, Vol.LX, No:2/2008, s. 205-224.*

<sup>35</sup> Junkers A-20, <http://www.tayyareci.com/digerucaklar/turkiye/1923ve50/junkers-a20.asp> (Erişim tarihi: 10.08.2017)

<sup>36</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), (Kararlar Daire Başkanlığı) 030.18.01.01.015.50.20 (Kararname).

<sup>37</sup> BCA (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/8.29.1., s. 1-2.

<sup>38</sup> Bu dönemde Junkers Firması, ekonomik sıkıntı içine düşmüş ve aynı zamanda Alman hükümeti de firmadan davacı olmuştur. Bu nedenle Türkiye Cumhuriyeti, Junkers Firması'na güven duymayarak tedbirli hareket etmeyi tercih etmiştir. BCA (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/8.29.1., s. 13-14.



Türkiye’de başlangıçta askeri amaçlı Türk havacılık endüstrisi düşünülmüş ise de hava taşımacılığı hava endüstrisi hedefinin dışında tutulmamıştır. Hava taşımacılığı imtiyaz talepleri ile yolcu uçakları üretimi birlikte değerlendirilmiştir. Türkiye’de zaten 1924 A.E.I.’ya verilen imtiyaz ile hava taşımacılığı önem kazanmaya başlamıştır. Türkiye hava taşımacılığı konusunda imtiyaz sahibi olmak isteyen şirketlere; gerçek hedefinin hava savunması kurmak ve özellikle de ülke içinde bir hava sanayi kurulmasını sağlamak olduğunu belirtmiştir. Hatta Franko-Romen ve Junkers firmalarına; hava taşımacılığı sözleşmesi imza tarihinden itibaren üç ay içerisinde Türkiye’de bir uçak, iki yıl sonra bir motor fabrikası kurulması için hükümete teklif vermedikleri takdirde hava taşımacılığı konusunda yaptıkları anlaşmanın geçerliliğini kaybedeceği bildirilmiştir.<sup>39</sup> Türkiye, fabrika ile ilgili görüşmelerin bir sonuca ulaşmayacağı anlaşıldığı takdirde, on gün önce haber vermek kaydıyla hava taşımacılığı ile ilgili çalışmaların durdurulacağını bildirmiştir.<sup>40</sup>

14 Eylül 1924’den itibaren Romen-Fransız ortaklığı olan CFRNA yeni imtiyaz elde etmiştir. CFRNA Şirketi ana sermayedarı olan “*Romen Marmaresh Bank*”ın hisselerini kısmen satmasıyla şirket Fransız hâkimiyetine geçmiştir. 1 Ocak 1925’de şirket *Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (CIDNA)* adını almıştır. Almanya’nın ve ordunun duyduğu rahatsızlıktan dolayı 1925’de şirketin uçuşlarına ara verilmiştir.<sup>41</sup> Bürokratik engellerin aşılması 17 Ağustos 1928’de mümkün olmuş ve 20 yıl süreli yeni sözleşme imzalanmıştır. Bu sözleşme ile şirketin Yeşilköy’de yeni bir havaalanı inşa projesi de kabul edilmiştir.<sup>42</sup>

Türkiye, yurt dışı hava taşımacılığında 1926’da Aero Espresso İtaliana, Air France ve 1930’da Lufthansa şirketleriyle anlaşmalar yaparak İstanbul-Roma, İstanbul-Paris ve İstanbul-Berlin arasında karşılıklı uçuşlar başlatmıştır.<sup>43</sup>

Bu makale 1924-1935 yılları arasında Aero Espresso İtaliana Şirketi’nin Türkiye ile İtalya arasında 1924’te elde ettiği imtiyaz ile başlattığı hava

<sup>39</sup> 1924 yılı içerisinde hava nakliyatı konusunda imtiyaz ve ruhsat almaya çalışan şirketler yaptıkları görüşmelerde fabrika kurma teklifinde bulunmamışlardır. BCA. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/8.26.1., s. 11.

<sup>40</sup> BCA. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/8.26.1., s.10, BCA. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/8.26.1., s. 11.

<sup>41</sup> Mehmet Akan, CIDNA için de; 14 Şubat 1924’den itibaren Cuma günleri hariç Ankara-İstanbul arasında normal ücret + 5 kuruşa posta taşıdığı bilgisini aynen vermiştir. Akan, agm., (Erişim tarihi:12.04.2017) Bu bilginin hem Alman hem de Romen-Fransız şirketi için 14 Şubat 1924 olarak doğru olması mümkün değildir. Alman şirket için bu bilginin doğruluğu daha kuvvetlidir. Y.n.

<sup>42</sup> Gülten, agm., s. 85.

<sup>43</sup> Nadir Yurtoğlu, “Haberleşme Sektörünün Önemli bir Teşekkülü: Millî Mücadele Döneminden 1960 Yılına Türkiye’de Posta, Telgraf ve Telefon (PIT) Teşkilatı (1920-1960)”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C.XXXII, S.93, Bahar 2016, s. 59. CIDNA şirketi 31 Aralık 1933’de ‘Air France’ ismini almış ve eski şirketin malvarlığı yeni şirkete aktarılmıştır. Gülten, agm., s. 86.

taşımacılığı, bu taşımacılığın gerçekleşmesi için yapılan anlaşma, şirketin Türkiye'deki yatırımları, anlaşmalardan dolayı ve taşımacılık başladıktan sonra yaşanan sorunlar ve şirket faaliyetinin feshedilmesini ortaya koymayı amaçlamıştır.

Türkiye için hava nakliyesinde Türkiye'nin güvenliği esas alınmış, birçok konuda Müdafaa-i Milliye Vekâleti etkin kılınmış; şirketlerin uçuş rotaları, telsiz haberleşmeleri ve görev yapan pilotlar hakkında düzenli raporlar hazırlaması sağlanmıştır. Kapitülasyonlar konusuna hassas olan Türkiye yapılan anlaşmaların kapitülasyonlar da olduğu gibi tek taraflı imtiyazlara imkân vermemesi için son derece dikkat göstermiştir.

### **Sociata Anonima Aero Espresso İtaliana'nın Kuruluşu ve Faaliyetleri**

*Sociata Anonima Aero Espresso Italiana* Şirketi 15 Aralık 1923'de Roma da 1.000.000 lîret sermaye ile kurulmuştur.<sup>44</sup> Piazza Mignanelli'de 25 numarada faaliyet gösteren şirketin<sup>45</sup> İstanbul şubesi "*Ufficio di Costantinopoli, Grand'rue de Pera, 146*" yani "*Beyoğlu Büyük Cadde, Numara 146*"da faaliyet göstermiştir.<sup>46</sup>

Şirketin Brendisi-İstanbul arasında bir havayolu bağlantısı kurulması için ilk resmi müracaatını Mühendisi Profesör Carlo Maryondi yapmıştır. Bu müracaat Nafia Meclisi ile Posta ve Telgraf ve Telefon Genel Müdürü Fahri Bey<sup>47</sup>, Müdafaa-i Milliye Vekâleti Tayyare (Uçak) Kısım Amiri Yüzbaşı Avni Bey'den oluşan komisyon tarafından incelenmiştir. Uçak postası imtiyazı için 27 Ağustos 1924'de İcra Vekilleri Heyeti yayınladığı kararname ile sözleşmenin kabulünü onaylamıştır.<sup>48</sup> 1924'de A.E.I. Şirketi'ne 20 yıllığına bir imtiyaz verilmiştir.<sup>49</sup> İtalya hükümeti, anlaşmaya bağlı olarak 10 yıl boyunca 1 milyon lîret işletme sermayesi vermeyi taahhüt etmiştir<sup>50</sup>.

---

<sup>44</sup> Akan, agm., (Erişim tarihi:12.04.2017), Kuruluş için 12 aralık 1923 tarihi verilmiştir. Sarıgöl, *age.*, s. 77.

<sup>45</sup> *BCA.* (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/56.4.14., 18.09.1926.

<sup>46</sup> Şirket telefon numarası Beyoğlu:1516, telgraf adresi: Arespresso kod-Markoni'dir. *BCA.* (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/56.4.3. 04.03.1926.

<sup>47</sup> Mehmet Fahri Şandur Türkiye Cumhuriyetinin ilk PTT Genel Müdürü olarak 11.08.1923'te göreve başlamıştır. <http://www.telekomculardernegi.org.tr/buay-5-agustos.html>, 1875'de doğan Şandur 1953'de ölmüştür.

<sup>48</sup> *BCA.* (Kararlar Daire Başkanlığı), 030.18.01.01.10.42.2., 27 Ağustos 1924 (Kararname).

<sup>49</sup> As, *agl.*, s. 91. As, 20 yıllığına imtiyaz verildiğini belirtmiştir. 1924'ten 1935'e şirketin faaliyet gösterdiği yıllar dikkate alındığında bu imtiyazın ancak 11 yılı kullanılabilmektedir. Bkz. <http://www.sahilguvenlik.gov.tr/marmara/tarihce.asp> (Erişim tarihi:14.08.2017)

<sup>50</sup> Türk hükümetinin 10 yılın sonunda 30 Aralık 1935'den geçerli olmak üzere altı ay önceden haber vermek kaydıyla sözleşmeyi feshetme yetkisi vardı. Sarıgöl, *age.*, s. 77.

A.E.I. Şirketi'ne 23 Aralık 1925'de çıkarılan ek kararname ile sözleşme gereği faaliyet göstereceği Küçükçekmece Gölü'nün kuzeyindeki bölgede yer verilmesi sağlanmıştır.<sup>51</sup> Küçükçekmece Gölü kıyısında şirketin tesisleri için Soğuksu Çiftliği'nin 43 dönümlük toprağı istimlak edilmiştir. Bakırköy kazasına bağlı Küçükçekmece köyündeki yer için 1.525 lira tahmini değer biçilmiştir. Şirket bu biçilen değer ile değerın dörtte biri oranında depozit akçesini Osmanlı Bankası'na yatırmıştır. Şirket toplamda bankaya arazi bedeli ve depozit akçesi olarak 1.878 lira 23 kuruş yatırmıştır. Daha sonra şirketin ödediğı depozit akçesini geri istemesi sorun oluşturmuştur.<sup>52</sup>

Küçükçekmece'de A.E.I. için ayrılan yere şirket bir kısım yatırım yaptıktan sonra askeri yasak alan içinde bulunduğı belirtilerek şirketin burada faaliyet gösteremeyeceğı bildirilmiştir. Şirkete bu kez İstanbul Boğazı üzerinde Büyükdere'de Kefeli Köyü sınırları içinde yeni bir yer gösterilmiştir. A.E.I. Şirketi'ne Küçükçekmece terk ettiği binalar, arazi ve ekili alanlar için 15.375 TL ödenmesine karar verilmiştir.<sup>53</sup>

Şirket, inşaat ve işçi giderleri için ödediğı 11.503 lira ile 76.054 İtalyan lirezini Türk hükümetinden geri istemiştir. Küçükçekmece'deki alana Türk lirası olarak toplam 15.375 lira harcayan şirkete 1927'ye geldiğinde hala alacağı geri ödenmemiştir. Şirkette alacağını istemeye ısrarla devam etmiştir.<sup>54</sup>

İstanbul Boğazı'nın Avrupa yakasında yer alan Büyükdere Koyu'nun seçilmesinde şirketin deniz uçakları kullanması ve bu nedenle uçakların iniş kalkışı için dalgasız bir koya gereksinim duyması etkili olmuştur. Burası I. Dünya Savaşı'nda askerî uçaklar için havaalanı olarak kullanılmıştır.<sup>55</sup> Türk Hükümeti tarafından A.E.I. Şirketi'ne Büyükdere Sahili'nde yaklaşık 20 dönümlük bir arazi tahsis edilmiştir. Büyükdere'deki arazi şirkete İstanbul Belediyesi tarafından 23.000 liraya satılmıştır.<sup>56</sup> Şirket Büyükdere'de faaliyet gösterirken 1902'de Sultan Vahdettin'in av köşkü olarak yaptırılan bina "Uçak Alanı İdare Binası" olarak kullanılmıştır.<sup>57</sup>

A.E.I. Şirketi ile 31 Aralık 1925'de imzalanan sözleşmenin Birinci Maddesi'nde yapımına karar verilen hangar ve iskele ile diğer tesislerin planları Nafia Vekâletine verilmiştir. Planlar, Millî Müdafaa Vekâleti tarafından

<sup>51</sup> *BCA.* (Kararlar Daire Başkanlığı), 030.18.01.01.017.80.8., 23 Aralık 1925 (Ek kararname)

<sup>52</sup> Bu konuda birçok yazışma yapılmıştır. *BCA.* (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57.5.5., 27 Mart 1927. s.23,24,25,26,27,28,29,30.

<sup>53</sup> *BCA.* (Kararlar Daire Başkanlığı), 030.18.01.01.017.80.8., 23 Aralık 1925 (Ek kararname).

<sup>54</sup> *BCA.* (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57.5.5., 27 Mart 1927, s. 22.

<sup>55</sup> <http://www.sahilguvenlik.gov.tr/marmara/tarihce.asp> (Erişim tarihi: 14.08.2017).

<sup>56</sup> *BCA.* (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/56.4.3., 04.03.1926. s. 1-2.

<sup>57</sup> <http://www.sahilguvenlik.gov.tr/marmara/tarihce.asp> (Erişim tarihi: 14.08.2017).

onaylanmış ve şirketin hemen tesislerin inşasına başlaması istenmiştir. Şirket de Mayıs 1926'da hava ulaştırmasına başlamak için inşaatlara hız vermiştir. İskele 41 metre doldurulmuş ve 12 metre aşağısında olan ve deniz suyu tamamen boşaltılan kısım beton atılacak duruma getirilmiştir. Kısa zamanda gümrük, polis, posta binalarının temelleri atılmıştır. Garaj, tamirhane binalarının tamamlanması için çalışmalara hız verilmiştir. Hangara ait beton temel ve ayakların inşası hızlı şekilde tamamlanmıştır. Roma'dan sipariş edilen hangarın en yakın zamanda geleceği bildirilmiştir. İnşa edilecek hangarın istenildiğinde değiştirilebilecek ve genişleyebilecek, çeşitli hava olaylarından uçakları koruyabilecek, istenilen yere taşınabilecek, kurulması kolay ve maden kaplı olması özellikleriyle İtalya'daki en mükemmel ve dayanıklı hangar olması istenmiştir.<sup>58</sup>

A.E.I. Şirketi'nin Türkiye Yetkilisi Hilmi Bey, Mayıs 1927'de İstanbul Elektrik, Su ve Tayyare Komiserliğinden öncelikle hava taşımacılığında Dorniye uçaklarının kullanılacağını, bunun anlaşma gereği muayenesi için birisinin İstanbul'a geldiğini, Mösyö Dokatelli'nin İstanbul'da bulunduğu bir sırada muayene ve gereksinim duyulacak yedek malzeme listesinin yeniden belirlenmesini ve hangar projelerinin incelenmesi için İstanbul'da bir komisyon kurulmasını istemiştir. Ayrıca hava hattının kurularak yolcu ve posta ulaştırılmasına yeniden izin verilmesini de istemiştir.<sup>59</sup> Sözleşmenin uygulanması sırasında iki tarafın yaklaşımındaki farklılıklardan dolayı yaşanan anlaşmazlıklar nedeniyle yolcu ve posta taşımacılığında yeniden izin isteme durumunda kalınıyordu. Şirket yaptığı yatırımlar karşısında aldığı imtiyazı kaybetme endişesi taşıyordu. Türkiye'nin kapitülasyonlarla ilgili yaşanmış geçmişi sürekli tedbirli hareket etme refleksi göstermesine neden oluyordu.

Hangarla ilgili olarak demir çatı, demir duvarlar, kapıların ayrıntıları ve temel yapısı ve denge hesapları incelemesinde yapı tekniğine uygun şekilde yapıldıkları tespit edilirken, bir kısım sözleşme kararlarına uyulmadığı görülmüştür. İncelemeler sırasında hangarın demir malzemesinin 1340:1400 kilogram her bir santimetrekaresinin çalıştırıldığı, oysa sözleşmenin 4. maddesine göre 1200:1400'e göre çalıştırılması ile hangarın sağlam olacağını karara bağlandığı anlaşılmıştır. Hangarın genel ağırlığı ve posanın uzaklaştırılması sonrası demir levhaların kalınlığının gösterilmediği tespit edilmiştir. Ayrıca montaj planı ve ayrıntılı demir kısımların birleştirilmesi üzerine proje olmadığı, bunların hazırlanarak teslim edilmesi istenmiştir. Proje ve planlar hazırlanarak teslim edilmiş ve projelerin 17 Eylül 1924 tarihli sözleşme ekinin 4. maddesine göre

<sup>58</sup> *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/56.4.3., 04.03.1926. s. 1-2.

<sup>59</sup> Hava hattı zaman zaman kesintiye uğramıştır. *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57-5-6. 05.05.1927. s. 4.

inşaat öncesi Askerî İnşaat Dairesi'nce incelenmek üzere gönderilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>60</sup>

Hangarla ilgili sorun daha sonra da devam etmiş, kısmen de olsa alınan karara bağlı hareket edilmemiştir. Hangar planları eksik verilmiş, çatı ve duvar aksamının demir levhalar ve etermit ile kaplanacağından taş ve harçla yapılacak hangar yerine demir hangar yapılarak hangarın demir aksamının civatalarla birbirine bağlanması ve harici oluklu saçlarla kaplanması kararına uyulmamıştır.<sup>61</sup> A.E.I. şirketinin uçakları ile hangar tesisatını kontrol etmek üzere Müdafaa-i Milliye Vekâleti tarafından İstanbul Hava Şubesi Müdürü Yüzbaşı Muhsin Efendi tayin edilmiştir.<sup>62</sup> Şirket sonuçta iki hangar, bir atölye, bir lojman ile uçakları denizden hangara çekmek için beton rampa yaptırmıştır.<sup>63</sup>

### **Şirketin Uçuş Faaliyetine Başlaması**

Posta ve kargo taşımacılığı deneme uçuşlarının ilki 1 Ağustos 1926 Pazar sabahı yapılmıştır. Brindisi hava limanında açılış törenleri yapılmış ve törenlere İtalyan, Türk ve Yunan yetkililer katılmıştır. Kaptan Umberto Maddalena yönetimindeki I-AMES kuyruk numaralı Savioia Marchetti S55C model uçak saat 09:00'da Brindisi'den Atina'ya, Mühendis pilot Perucati yönetimindeki I-ADIM kuyruk numaralı S55C uçak Atina'dan İstanbul'a ve Kaptan Mario de Benardi yönetimindeki I-AFER kuyruk numaralı S55C uçak İstanbul'dan Atina'ya doğru aynı saatte hareket etmiştir. Uçaklar yaklaşık beş saat sonra hedeflerine ulaşmıştır. Uçuşlar yılsonuna kadar deneme uçuşları olarak devam etmiştir.<sup>64</sup> Uçuşlar Brindisi'den Otranto Boğazı üzerinden İyonya Denizi, Korint Körfezi, Ege Denizi ve Marmara Denizi üzerinden İstanbul şeklinde olmuştur.

Şirket filosunda yalnız Savioia Marchetti S55C uçakları yer almamış, Alman Dornier<sup>65</sup> Wal (balina) deniz uçakları da yer almıştır.<sup>66</sup> Brindisi şehrinden

<sup>60</sup> *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57.5.6., 05.05.1927. s. 2-3.

<sup>61</sup> *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57.5.6., 05.05.1927. s. 4.

<sup>62</sup> *BCA*. (Nafia Vekaleti) 230.0.0.0/59.17.3., 11 Mayıs 1927.

<sup>63</sup> Türk Aerofilatelişi, <https://aeroturk.blogspot.com.tr/2017/04/aci.html> (Erişim tarihi:14.08.2017)

<sup>64</sup> Bu uçaklardan ikisi o yıl, üçüncü 1927'de düşmüştür. Türk Aerofilatelişi, <https://aeroturk.blogspot.com.tr/2017/04/aci.html>

<sup>65</sup> Seferlerde kullanılan Dornier Wal (balina) uçakları 10 yolcu kapasiteliydi. Saatte 172 kilometre hız yapabilen uçağın menzili ise 3 bin 600 kilometreydi. Birinci Dünya Savaşı sonrasında imzalanan Versay Anlaşması'nın Almanya'ya getirdiği yasaklar nedeniyle Dornier uçaklarının imalatı İtalya'da gerçekleştiriliyordu. Uğur Cebeci, Büyükdere'de Bir Hava Limanı Vardı, (6 Ocak 2008) <http://www.hurriyet.com.tr/buyukdere-de-bir-havalimani-vardi-7973801> (Erişim tarihi: 16.07.2017).

<sup>66</sup> Cebeci, agm., (Erişim tarihi: 16.07.2017).

İstanbul'a ilk doğrudan uçuş 4 Ağustos 1926'da gerçekleştirilmiştir. Bu uçakta da İstanbul'a gönderilen hava postası taşınmıştır.<sup>67</sup> Şirketin yolcu biletleri Lloyd Triestino, Natta, American Express Cook, Wagon-Lits şirketleri tarafından satılmıştır. Sirkeci Meymenet Handa faaliyet gösteren Schenker şirketi uçakların bakım işlerini üstlenmiştir.<sup>68</sup>

Şirket ana sözleşmesi 1. maddesinde, uçuşların Brindisi-Atina-İzmir ve İstanbul arasında gerçekleştirilmesi, eğer bu uçuş gerçekleştirilemez ise İzmir yerine Selanik aktarmalı uçuş yapılması yer almıştır. Şirket Ankara-İstanbul-İzmir ve Brindisi arasında düzenli uçuşlar yapmak istemişse de bu mümkün olmamış, uçuşlar İstanbul-Atina-Brindisi hattı ile sınırlı kalmıştır.<sup>69</sup> Şirketin daha sonra ikinci uçuş hattı olarak İstanbul-Atina-Rodos uçuş hattı kurulmuştur.

Tarifeli seferler düzenleyen şirket uçakları, İstanbul Boğazı'na indikten sonra Büyükdere'de inşa edilen iskeleye yanaşmışlardır. Dönemin sık kıyafetli yolcuları iskeleden karaya çıkmışlar ve otobüslerle şehir merkezine götürülmüşlerdir.<sup>70</sup> Yolcular iskeleye aynı şekilde şehir merkezinden de otobüsler ile getirilmişlerdir.

Şirketlerin uçuş listeleri hazırlamaları ve bu listelerde nelere yer vermeleri gerektiğine dair ayrıntılı bilgiler istenmiştir. Hava taşımacılığı yapan uluslararası şirketlerle ve A.E.I. şirketinin düzenledikleri uçuş listelerini her ayın son günü genel müdürlüğe teslim etmeleri ve İstanbul'daki müdürleri tarafından doldurulacak listelerin de şirket sorumluları tarafından onaylamaları istenmiştir. Uçuş listelerinde, uçuş ayı, uçuş rotaları, uçuş saatleri (kalkış ve varış saatleri), uçuş günleri, uçuş yapılan uçak cinsi, pilot ve makinistler, yolcu bilgileri (sigortalı-sigortasız), yük bilgileri yer almıştır.

Sözleşmede uçuşlarda bazı aksamalar meydana gelebileceği öngörüldüğü için uçuş yapılması planlanmış günlerde uçakların hareket edememesi durumunda neden hareket edemediğinin ayrıntısının belirlenmesi istenmiştir. Nedenler arasında ise hava durumu, sis, yağmur, fırtına, yolcu eksikliği, pilot rahatsızlığı, yedek pilot bulunmaması, motor veya uçak kazası ve taşınacak yolcu veya eşya olmaması gibi durumlar sayılmıştır. Uçağın uçuşunun ertelendiği veya uçuşun hiç yapılmadığı, uçak havalanmış uçuş esnasında motor kısmında arıza meydana gelmiş ise arızanın hangi kısımda meydana geldiği, giderilip giderilemediği, kaza olmuş ise nerede olduğu, uçağın hedefine varıp varmadığı, kaza yerinde ne kadar kaldığı, yolcu veya eşyalarda zayıat olup olmadığı, sigortalı olanların

---

<sup>67</sup> *Türk Aerofilateli*, <https://aeroturk.blogspot.com.tr/2017/04/aci.html>

<sup>68</sup> Akan, agm., (Erişim Tarihi:12.04.2017).

<sup>69</sup> Aş, *agl.*, s. 91.

<sup>70</sup> Cebeci, agm., (Erişim Tarihi: 16.07.2017).

isimleri ve miktarları ile kazazedelerin tahliyesinde ne gibi önlemler alındığının da ayrıntılı şekilde listelerde yer verilmesi istenmiştir.<sup>71</sup>

Şirket Genel Müdürü Mösyö Dübassan, 20 Mayıs 1926 Perşembe ve 23 Mayıs 1926 Pazar günleri şirket uçağı ile İstanbul'a gelecektir. Genel müdür bundan sonra her Pazar günü şirketin bir uçağın İstanbul'a gelip gideceğini bildirecektir.<sup>72</sup> Ancak, bu açıklamaya rağmen Pazar günü seferlerin gerçekleştirilmesi mümkün olmamıştır.

Yunanistan'da 26 Haziran 1926'da darbe ile yönetime General Pangalos el koymuştur. Pangalos yönetimi Türkiye'ye karşı düşmanca tutum takınarak 29 Aralık 1926 'da Yunanistan'ın tüm uluslararası antlaşmaları ile A.E.I. uçuş antlaşması ve imtiyazını askıya almıştır. 1926 Ağustos'unda başlayan uçuşlar bu karar ile Aralık'ta son bulmuştur. Atina-Brindisi arasında hava taşımacılığı 4 Mayıs 1927'de tekrar başlamıştır.<sup>73</sup> Aralık ayına kadar 94 iniş ve kalkış gerçekleştirilmiştir<sup>74</sup>.

Şirketin 1928'den itibaren Türkiye uçuşları düzenli olarak yapılmaya başlanmıştır. Deneme uçuşlarında Savioa Marchetti marka uçaklar kullanılırken artık onların yanında daha güvenli ve uzun menzilli Dornier marka uçaklarda kullanılmaya başlanmıştır. Yolcu, yük ve mektup taşımacılığı yapan şirket, düzenli ve karşılıklı olarak haftada iki kez İstanbul – Atina - Brindisi uçuşları yapmıştır. Bazı uçuşlarda yolcu, bazılarında ticari ve resmi yük olmasa da uçak seferlerine karşılıklı olarak devam edilmiştir.

A.E.I'nın Büyükdere tesislerinin Komiser Mustafa Arif Bey'in Haziran 1928'de yaptığı teftişte üç Dolnier Wal'ın yanında bir Savoia Marchetti S.16 askeri keşif uçağı bulması soruşturma konusu olmuştur. Ancak açılan soruşturma, A.E.I'nın verdiği envanter bilgisi ve uçakla ilgili teknik ayrıntıların öğrenilmesi ve uçağın "yedek uçak" görevi görmesi nedeniyle geri çekilmiştir<sup>75</sup>.

1 Mayıs 1934'ten itibaren A.E.I. ŞirketiBüyükdere (İstanbul)-Brendisi arasındaki haftada bire düşen uçuşları ikiye çıkarmıştır. Uçuşlar, Pazartesi ve Perşembe günleri Büyükdere'den sabah 04.45'te Falere'ye ve saat 11.00'de Falere'den Brendisi'ye olmuştur. Yolcuların Brendisi'den trenlere aktarımı ile ilgili olarak şirket gerekli önlemleri de almıştır. İstanbul-Paris arasında uçuş gerçekleştiren Fransız şirketi ise 1 Mayıs 1934'ten itibaren yeniden faaliyete geçerek haftada iki sefer yapmaya başlamıştır. Sabah saat 03.15'de Yeşilköy'den

<sup>71</sup> *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/56.4.7., 29.04.1926.

<sup>72</sup> *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/56.4.9., 22.05.1926.

<sup>73</sup> *Akan*, agm., (Erişim Tarihi:12.04.2017)

<sup>74</sup> Sarıgöl, *age.*, s. 79.

<sup>75</sup> Sarıgöl, *age.*, s. 79.

kalkarak Bükreş, Belgrad, Budapeşte, Viyana, Prag ve Varşova'ya uğrayarak aynı gün Paris'e ulaşması planlanmıştır.<sup>76</sup>

### **Uçuş Personeli İle Türk Pilot Ve Makinistleri**

Anlaşma gereği uluslararası hava taşımacılığı şirketlerinin Türk pilot ve makinist istihdam etmeleri gerekmektedir. A.E.I. Şirketistihdam edeceği pilot sayısını 9 olarak belirtmiş ise de bu sayının yalnız İstanbul-Brendisi arasında mı olacağı, kaçının pilot kaçının makinist olacağı belirlenmemiştir. Ayrıca haftada kaç sefer yapacakları, uçuş esnasında uçakların yedek pilot ve makinist bulundurup bulundurmayacakları, yedek meydanlarda kaç makinist bulundurulacağı konusunda şirketler açıklama yapmamışlardır. Bu durumda Türk hükümeti açısından sıkıntı yaratmıştır. Gerekli tespitin şirketler tarafından yapılması istenmiştir.<sup>77</sup>

A.E.I. 'nın İstanbul-Brendisi hattında görevlendirilecek pilot ve makinistten birinin Türk olması, Türkiye tarafından seçilen pilot ve makinistlerin şirketin kendi hesabına İtalya'da uçak fabrikasında teorik ve uygulamalı eğitim alması ve sınav sonunda başarılı olması durumunda istihdam edilmesi kararlaştırılmıştır. Pilot ve makinistlerin sözleşmenin 11 ve ek sözleşmenin 1. maddesinin 8. fıkrasında belirtildiği şekilde bir askeri sıhhiye Heyeti'nden tam teşekküllü rapor alması gerektiğine dikkat çekilmiştir.<sup>78</sup> Makinistlik için Müdafaa-i Milliye Vekâletine bireysel başvurular da yapılmıştır.<sup>79</sup>

Müdafaa-i Milliye Vekâlet-i Harbiye dairesinden ismi bildirilenler Suri, Mehmet Ali, İbrahim, Etfal Cemal ve Şefik Bey olmuştur. Kendileri ile ilgili olarak:

Suri Bey	H.K.M de pilottur, tecrübeli.
Mehmet Ali	İhtiyat Mülazımı İstanbul'da
İbrahim	H.K.M de pilottur, tecrübeli. Talebelik .....İstanbul'da
Etfal Cemal	Keşif ve bombardıman Birinci Sınıf Pilot (Rusya'dan)
Şefik	Şoför <sup>80</sup> notları düşülmüştür.

<sup>76</sup> *Cumhuriyet*, 1 Mayıs 1934, No:3585.

<sup>77</sup> *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/56.4.2., 26.01.1926. s. 1-2.

<sup>78</sup> *BCA*. 230.0.0.0/56.4.2., 26.01.1926. s. 5.

<sup>79</sup> Atina Tayyare Mektebi'nde eğitim almış olan İbrahim Efendi tayyarecilik ve motor eğitimi tamam olduğundan İstanbul-Brendizi hattı için yetiştirilmek üzere şirket tarafından İtalya'ya götürülecek personel arasında yer almak istediğini belirtmiştir. (İsim konusunda belgelerde bir yanlışlık bulunmaktadır. Bir belgede aynı isim için İbrahim, diğer belgede Dersaadetli İbrahim oğlu Osman geçmektedir". *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57.9.3., 15 Eylül 1927, s. 29-31.

<sup>80</sup> *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/56.4.2., 26.01.1926. s. 3.



İstanbul Elektrik-Su-Tayyare Komiserliği tarafından A.E.I. Şirketihesabına tahsil için pilot ve iki makinist, diğer uluslararası hava nakliyat şirketleri hesabına da her ay iki pilot Avrupa'ya gönderilmiştir. Uluslararası hava nakliyat şirketleri yeterli miktarda Türk makinisti Yeşilköy'de istihdam ederken, A.E.I. Şirketi'nde bir makinistliğin boş olduğu görülmüştür.<sup>81</sup>

A.E.I.'ya pilot olarak Bursalı Hasan Fehmi ve Mehmet Ali Efendiler tayin edilmeleri üzerinden iki yıl geçtiği halde uçuş listelerinde uçuş yaptıklarına dair hiçbir kayda rastlanılmamıştır. Duruma dikkat çekilerek, şirkette istihdam edilen diğer Türk personelin listesi istenmiştir.<sup>82</sup> Zaman zaman şirket ile Türk hükümeti arasında sorunlar yaşanmaya devam etmiştir.

Brendisi – Atina hattında 1926'da Rossi Aşile, Parlani Nello, Severi Saddaniyeler, Mikeli Ceyafomu, Rozaldi Azerliko, Negri Ancelo ve Radaşisene Fotonite isimli İtalyan pilotlar görev almıştır. Brendisi – Atina hattında makinist olarak aynı yıl Famecca Severanyo, Taifero di Venisanzo, Beneditti Covanni, Sasiyeri, Hantoci, Denivenisi Ancelo ve Secset Feroderliko<sup>83</sup> isimli İtalyanlar görev almıştır. Uçuşlarda pilot ve makinist olarak farklı isimler de görev almıştır.<sup>84</sup>

### **Uçuş Güvenliği Ve Rasat İstasyonları**

Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti (Genel Kurmay Başkanlığı) tarafından, A.E.I. ile diğer uluslararası hava nakliyat şirketlerinin Brendisi ve Bükreş istikametindeki uçuşlarında hava olaylarına karşı güvenli uçuşları için Yeşilköy Hava Rasat İstasyonu'ndan bilgi almaları istenmiştir. Ayrıca bu konuda bir talimatname hazırlanmıştır.

Talimatnamenin birinci maddesinde şirketlerin uçuş rotalarını Yeşilköy Rasat İstasyonu'na bildirmeleri, uçuşları durumuna göre İstanbul sonrasında yabancı rasat istasyonlarından bilgi almaları ve aldıkları bilgilere dair hazırladıkları raporları şirketlere sunmaları istenmiştir. İkinci maddesinde uçakların gidecekleri noktaya kadar uçuş hattındaki durumu bildirir yabancı rasat istasyonlarından farklı zamanlarda aldıkları hava raporlarını Okmeydanı Telsiz,

---

<sup>81</sup> *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/58.10.3., 5 Kasım 1927, s.1, *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/58.10.3., 3 Kasım 1927, s. 2.

<sup>82</sup> İstanbul, Elektrik-Su-Tayyare Komiserliğine gönderilen yazıda “Abdullah” imzası, Nafia-yı Umumiye Müdürlüğüne gönderilen ikinci yazıda Tayyare Mühessisi Lütfi ve Fen Heyeti Reisi Ratıp Beylerin imzası bulunmaktadır. *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/60.21.2. 06.12.1928. s. 1 ve 2.

<sup>83</sup> *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/56.4.2., 26.01.1926. s. 4.

<sup>84</sup> Bkz. Aylık uçuş listeleri için *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/58.13.1., 5 Ocak 1928, *BCA*. 230.0.0.0/60.21.1., 5 Aralık 1928, *BCA*. 230.0.0.0/61.26.5.,14 Ocak 1933.

Telefon İstasyonu'na<sup>85</sup> bildirmeleri ve bu bilgilerin de telefonla Yeşilköy Rasat İstasyonuna bildirilmesi istenmiştir. Yeşilköy Rasat İstasyonu'na bildirilmesi istenenler arasında; A.E.I. Şirketi ile uluslararası hava taşımacılığı şirketlerinin yabancı rasat istasyonlarının yerlerini ve Okmeydanı telsiz vasıtasıyla verecekleri raporların saatlerini bildirmeleri de yer almıştır. Üçüncü maddesinde Atina üzerinden İstanbul'a gelecek uçakların hava raporlarının gönderilmesinde Okmeydanı Telsiz İstasyonu'nun aracılık yapacağı ve bunun karşılığında şirketlerin telsiz istasyonunun belirlenen masrafını ödemekle yükümlü olacakları belirtilmiştir. Dördüncü maddesinde ise uçuş emniyetinin sağlanması için her iki şirkete ve Okmeydanı Telsiz İstasyonuna birer memurun, Yeşilköy hava rasat istasyonu ile genel bağlantıyı sağlamak için görevlendirilmeleri sağlanmıştır.<sup>86</sup> Bu şekilde uçuşlar ile ilgili her türlü bilginin kayıt altına alınması için sözleşme sonrası yeni düzenlemelere gidilmiştir.

Türkiye şirketlere karşı güven duyarak hareket etmemiştir. Birçok yönden şirketlerin faaliyetlerine kuşku ile yaklaşmıştır. A.E.I. Şirketi ile imzalanan anlaşma ekinin altıncı maddesinde hükümet tarafından 'Hava Rasat Teşkilatı' kuruncaya kadar şirkete rasat istasyonu kurma izni verildiği halde diğer uluslararası hava nakliyat şirketlerinin şirketleriyle imzalanan sözleşmenin 13. maddesinde hükümet aleyhine durum olduğu belirtilerek izin verilmemesine çalışılmıştır. 13. madde de "*Şirkete tahsis olunan arazi üzerinde rasadat-ı havaiye mevkiileriyle Müdafaa-i Milliye Vekâletince müsaade edildiği takdirde telsiz, telgraf ve abize istasyonları tesis edilebilir*" şeklinde ifade yer aldığı halde, sözleşmenin 7. Maddesi'nin bunu kolaylaştırmadığı ve şirketin uygun bir zamanda bu durumu Türkiye aleyhine kullanabileceği ihtimaline hükmedilerek önlem alma yoluna gidilmiştir. Maddenin bu ihtimal dikkate alınarak "*Müdafaa-i Milliye Vekâletince müsaade edildiği takdirde rasadat -ı havaiye mevkiileriyle telsiz, telgraf ve abize istasyonları tesis edilebilir*" şeklinde yeniden düzenlenmesi istenmiştir.<sup>87</sup>

A.E.I. ve uluslararası hava nakliyat şirketlerinin Birendisi ve Bükreş uçuşlarında hava olaylarına karşı güvenliklerini sağlama görevi Yeşilköy Hava Rasat İstasyonu'na bırakılmıştır. Şirketlerin uçuş rotaları ile Türkiye ve yabancı rasat istasyonlarından aldıkları İstanbul -Birendisi - Bükreş istikametlerindeki hava olaylarını tarifede belirlenen saatlere göre sıralayarak hazırlayacakları raporları şirketlere vermeleri istenmiştir. Bu alınan hava raporları ile rasat istasyonlarının yerleri ile verecekleri raporların saatlerinin Okmeydanı Telsiz Telgraf İstasyonu tarafından Yeşilköy Rasat İstasyonu'na bildirmesi istenmiştir. Telsiz istasyonunun yapacağı masrafların şirketler tarafından karşılanması

<sup>85</sup> Marconi tarafından İstanbul-Okmeydanı'nda 1912'de bir Telsiz Verici İstasyonu kurulmuştur.

<sup>86</sup> B.C.A. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57.5.1., 20.01.1926., s. 1 ve 2.

<sup>87</sup> B.C.A. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57.5.1., 20.01.1926. s. 3.

kararlaştırılmıştır. Her iki şirketin Yeşilköy Hava Rasat İstasyonu ile bağlantı kurmak amacıyla iki memurunu Okmeydanı Telsiz Telgraf İstasyonu'nda görevlendirmeleri istenmiştir.<sup>88</sup> Bu durum daha önce bu yönde alınan kararların istendiği gibi uygulanmadığını ortaya koymaktadır. Çünkü Ocak 1926'da alınan kararların Ekim ayına gelindiği halde hala uygulanmadığı görülmektedir.

## Uçak Kazaları

### Denize Mecburi İniş (26 Temmuz 1927)

A.E.I. şirketinin Atina-İstanbul uçuşunu yapan yolcu uçağı 26 Temmuz 1927'de şiddetli rüzgâra maruz kalmıştır. Uçak iki saat onbeş dakikalık uçuşa yetecek ihtiyat benzinini de kullandıktan sonra İstanbul'a 6 saat uzaklıkta denize mecburi iniş yapmak zorunda kalmıştır. Yardım imkânı bulunamadığı için açıkta 30-35 mil sürüklenmiştir. İşaret fişeği ile yardım istenmiş ve "*Seneormanya*" vapurunun dikkati çekilebilmiştir. Vapur uçak yolcu ve personelinin kurtarabilmiş ise de uçak feda edilmiştir.<sup>89</sup>

Yolcu uçaklarının bu ve buna benzer kazalardan korumak için en modern haberleşme donanımlarından yoksun bırakılmasının mümkün olamayacağı, sözleşmenin 8. maddesinde de bu hakkın şirkete verildiği halde Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyasetinin uçakların haberleşme donatımına sahip olmasını kasten geciktirmesinin doğru olmayacağı, haberleşme araçları ile donatılmalarının gerekli olduğu bildirilmiştir.<sup>90</sup>

### Ağustos 1933 Kazası

Ağustos 1933'de A.E.I. Şirketi'ne ait bir uçak Yunanistan ile İtalya arasında kaza yapmıştır. Şirket vekili Carlo Maruyondi, Yılmaz Bey ile Şirket temsilcisi Hilmi Bey kaza ile ilgili ortak açıklama yaparak;

"-Şirketin posta yaptığı her iskelede tayyare hareket etmezden evvel iskele kumandanı tayyarenin geçeceği istasyonlardaki rasat istasyonlarından hava raporlarını alır. Bu suretle tayyarenin hareket edip etmeyeceğini tayin eder.

Pilot bu işle alakadar olmaz. Mehmet Ali Bey tayyarenin yandığı gün vazife alacak değildi. Esasen tayyarede yanan pilot şirketin hat kumandanı ve gene şirket pilotlarının en büyük şefidir.

Tayyarenin muhalefeti havadan mı yoksa mahiyeti bugün bile anlaşılmayan bir sebepten dolayı mı kazaya uğradığı anlaşılamamıştır.

<sup>88</sup> B.C.A. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/56.4.17., 25.10.1926.

<sup>89</sup> B.C.A. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57.7.2., 8 Ağustos 1927. s. 1-2.

<sup>90</sup> B.C.A. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57.7.2., 8 Ağustos 1927. s. 2.

Mehmet Ali Bey şirketin ikinci pilotudur. İkinci pilotlar daima birinci pilotun muavinidir. Mehmet Ali Bey ileride kıymetli bir pilot olabilecek kabiliyettedir”<sup>91</sup>

açıklamasında bulunmuşlardır.

Şirketin aynı ay içinde İstanbul-Atina seferini yapmakta olan uçaklarının iki kez uçak arızası yaparak Limni Adası’na mecburi iniş yapması ve daha önceki dönemlerde de buna benzer olayların yaşanması nedeniyle Türk hükümeti tarafından A.E.I. şirket yetkilileri uyarılmıştır.<sup>92</sup>

### **Uçakların Özellikleri ve Yedek Parça Durumları**

Deniz uçaklarına ait ruhsatname şirket tarafından gönderilmiştir. Ruhsatname ekinde İtalyan Hava Mühendisliği Genel Müdürü General R. Verdüzio, deniz uçaklarına ait ağırlıkları aşağıdaki şekilde vermiştir:

Su uçağının boş olarak ağırlığı	
(Radial türlerin suyu dahil olduğu halde)	4046 kilogram.
Faydalı yük	1580 kilogram
Ağırlık toplamı	5626 kilogram. <sup>93</sup>

A.E.I. Şirketi’nin kullandığı Dornier yolcu uçaklarının özellikleri incelenerek istenen kabul şartlarına sahip oldukları tespit edilmiştir.<sup>94</sup> A.E.I. Şirketi uçaklarında İzuşki Nerskini motorları bulunacağı taahhüt edilmiş ise de eşdeğeri olan “Asu” motorları kullanılmıştır. Uçakların telsiz ve telefonla donanmış olması sözleşmenin 12. maddesi gereği Türkiye Cumhuriyeti’nin 13 Kasım 1919 tarihli Paris Beynelmilel Seyr-i Hava Muahednamesini kesin surette kabulüne bağlıdır. Bu anlaşmaya dahil olmadan da uçuş güvenliği için Türkiye’nin uçaklara telsiz ve telefon konulmasına karar verme hakkı bulunmaktadır.<sup>95</sup> Ayrıca uçakların üretim özellikleri ve güvenli uçuş yapabileceklerine dair kayıtlarının uçak defterinde, motorun durumuna dair kayıtların motor defterinde kayıtlı olması istenmiştir. Makinistlerinde ehliyet

<sup>91</sup> *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1933, No: 3336.

<sup>92</sup> *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/59.20.2., 13 Kasım 1928, *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/60.21.3., 12 Aralık 1928.

<sup>93</sup> *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/56.4.14., 18.09.1926.

<sup>94</sup> *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57.7.2., 25 Haziran 1927. s. 3, *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57.7.2., 25 Nisan 1927, s. 6.

<sup>95</sup> *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57.7.2., 3 Mayıs 1927, s. 5. İstanbul-Brendizi arasında uçacak olan Dornier marka uçakların dayanıklılık ve denge açısından en iyi deniz uçakları olduğu, kullandıkları İzuşki Nerski” motorlarının İtalya’nın en iyi motorları olduğu belirtilmiştir. *BCA*. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57.7.2., 25 Nisan 1927. s. 6.

sahibi oldukları takdirde uçuşların yapılması, bunlarda eksik olduğu takdirde uçuşların yapılmaması istenmiştir.<sup>96</sup>

Uluslararası hava nakliyat şirketlerinin İstanbul-Bükreş hattına tahsis ettiği uçak özellikleri incelenmiş ve 449 kilo ve 380 beygir kuvvetinde motoru olan uçağın emniyet dengesi 5,6 ve irtifai 3000 metre saat ile azami süratinin 160 kilometre hıza ulaşamayacağı belirtilmiştir. Bu durumun uçağın özellikle güçlü rüzgarlarda uçuş emniyeti sağlamayacağına işaret edildiği gibi uçuşunun sorunlu olacağına dikkat çekilerek süratinin 160 kilometre, emniyet dengesinin 4,5, irtifanın 4-500 metre olması gerektiği belirtilmiştir.<sup>97</sup>

Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti ile Müdafaa-i Milliye Vekâletinden A.E.I. Şirketi ile uluslararası hava nakliyat şirketlerinin sözleşmelerde taahhüt ettikleri yedek parçaların belirlenmesi ile hangi miktarda Türkiye sınırları içerisinde yedek parça bulundurulacağı konusu hatırlatılmıştır. Şirketin iki yıl muntazam şekilde ihtiyacı karşılamaktan uzak olacağı düşünülerek amacına uygun yeterli miktarda yedek parça teslimi için uzman bir kişinin görevlendirilmesi istenmiştir.<sup>98</sup>

A.E.I. Şirketimalzeme listesi incelenerek bulundurulması zorunlu yedek malzemeler tespit edilmiştir. Tespitler sonucunda gece aydınlatmaları, aydınlatma yer cihazı, oksijen kaynak takımı ve komple motorun üzerindeki manyetolar gibi önemli malzemelerin biran önce tamamlanarak getirilmesi gerekli görülmüştür.<sup>99</sup>

Uluslararası hava nakliyat şirketlerinin faaliyete geçebilmesi için de inşaatının tamamlanması ile anlaşma gereği yedek malzeme ve kırk ton benzin ile dört ton yağın verilmesi gerektiği belirtilmiştir.<sup>100</sup> Bu taahhüd sadece bu şirket için geçerli olmayıp A.E.I. için de geçerli olmuştur. Bu nedenle diğer uluslararası hava nakliyat şirketleri ile A.E.I. Şirketi'ne kırk ton benzin ile dörder ton yağ verilmiştir. Ancak uzun zaman benzin ve yağ satın almamaları nedeniyle ellerindeki benzin ve yağ sarf edilmiştir. Şirketlerin depolarında benzin ve yağın her daim hazır bulundurulması gerektiğinden 40.800 lira karşılığında ithalatta bulunmaları için kararname çıkarılmıştır.<sup>101</sup>

<sup>96</sup> *BCA. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57.7.2., s. 7.*

<sup>97</sup> *BCA. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57.7.2., 8 Mayıs 1927. s. 4.*

<sup>98</sup> *BCA. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57.7.2. s. 8, (Tarihsiz) Bu yazıya cevaben Nafia Komisyonunca 1926 kadrosunun Meclis tarafından onaylaması gerçekleşinceye kadar iki şirkette birer fenni müşavir görevlendirmesinin uygun olacağı belirtilmiştir. *BCA. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/57.7.2., 27 Ocak 1926, s. 9.**

<sup>99</sup> *BCA. (Nafia Vekaleti), 230.58.11.5., 28.12.1927. s. 1.*

<sup>100</sup> *BCA. (Nafia Vekaleti), 230.58.11.5., 28.12.1927. s. 2.*

<sup>101</sup> *BCA. (Kararlar Daire Başkanlığı), 030.18.01.02.13.52.6., 24.7.1930 (Kararname)*

### **Şirketin Türkiye’deki Faaliyetlerinin Sonlandırılması**

Kasım 1927’de A.E.I. Őirketi ile önemli bir sorun ortaya çıkmıştır. Hava Kuvvetleri Mufettiř Vekili Nureddin Bey; A.E.I.’nın özel bir posta çantası kurarak İtalyan sefaretinin İtalya Hariciye Vekāletine ve Őirket haberleşmesine ait evrakları pulsuz naklederek hiçbir kayda tabi tutmadığının ve İstanbul Posta Mūdūriyetinin durumdan haberdar edildiğinden bahsetmiştir. Bu konuda Őirketten herhangi bir cevap alınmadığını Genelkurmay Başkanlığına bildiren Nureddin Bey, İstanbul Hava Őubesi Mūdūriyetinden bildirilen “*Valiře Diplomatik*” şeklinde evrakların gōnderilmesi durumu karşısında nasıl hareket edilmesi gerektiğini sormuştur.<sup>102</sup> Daha sonra aynı konuda nasıl hareket edileceği Hariciye Vekāletine sorulmuştur.<sup>103</sup> Őirketin posta kanununda yer alan bazı maddeleri kendi lehine değerlendirmesi bu sorunun çıkmasında etkili olmuştur.

Sorun İstanbul Tayyare Komiserliėine bildirilerek duyulan rahatsızlık dile getirilmiştir. İtalyan Őirketinin bu hareketinin kapitūlasyonlar dōneminde olduğu gibi ecnebi postaları yeniden kurulması eğilimi olarak anlaşıldığı için kesinlikle karşı çıkılması ve engellenmesi istenmiştir.<sup>104</sup>

1932’de 30 Kasım 1914 tarihli kanun hūkūmlerine gōre tescil edilmiř olan yabancı Őirketlerden A.E.I. Őirketi yaptıėı mūracaat ile Őirket sermayesinin tamamı odenmiř 5.000.000 lirete indirildiėini bildirmiř ve gerekli belgeyi teslim etmiřtir. Ticaret İřleri Umum Mūdūrlūėu de yapılan iřlemi kanuni hūkūmlere uygun bularak ilan etmiřtir.<sup>105</sup>

Őirket 19 Nisan 1935’den itibaren gazetelere ilan vererek yolcu arayıřında bulunmaya bařlamıřtır. Verilen ilanlarda “*S.A. Aero Espresso İtalyana, Ū motorlu būyūk deniz tayyareleri vasıtasıyla hawaii postalar, SAVOIA-MARCHETTI, 20 Yolcu – 2100 Hp. Emmiyet –Konfor-Sūr’at*” bařlıėı ile Roma-İstanbul ve İstanbul-Rodos hatlarında yapılan seferlerin gūnleri, saatleri ve rotaları hakkında bilgi verilmiřtir. Roma – İstanbul hattı Pazartesi, Salı, Cuma ve Cumartesi gūnleri gerçekleřtirilecek olup Atina ve Brendisi baėlantılı uçuřlar ilan edilmiřtir. İstanbul-Rodos arasında ise uçuřların Salı ve Cuma gūnū yapılacaėı, arřamba gūnū Atina baėlantılı uçuřlar planlanarak ilan edilmiřtir. Bařka ūlkelere yapılacak aktarmalar ile yolcu tarifesi de verilmiřtir. Tarifede İstanbul-Atina 38,5 lira, İstanbul-Brendisi 77 lira, İstanbul-Roma-110 lira ve İstanbul-Rodos 66 lira

<sup>102</sup> B.C.A. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/58.10.5., 7 Kasım 1927. s. 3

<sup>103</sup> B.C.A. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/59.17.1., 10 Mart 1928. s. 1,2,3,4.

<sup>104</sup> B.C.A. (Nafia Vekaleti), 230.0.0.0/58.10.5., 7 Kasım 1927.

<sup>105</sup> *Cumhuriyet*, 12 Ağustos 1932, No: 2969.

olarak belirlenmiştir. Biletlerin alınacağı acentelar ile ilgili bilgi de verilmiştir.<sup>106</sup> Aynı ilan 23 Haziran 1935'te de yayınlanmış ancak fiyatlarda bir kısım değişiklikler yapılmıştır. İstanbul-Atina arası 37 lira 10 kuruşa, İstanbul – Brendisi arası 74 lira 20 kuruşa, İstanbul-Roma 100 lira 70 kuruşa düşerken, 66 lira olan İstanbul-Rodos sefer ücreti 66 lira 80 kuruş olmuştur.<sup>107</sup>

A.E.I şirketi 7 Temmuz 1935'te verdiği ilanda Viyana Haziran Bayramı ve Cenova Üçüncü Sanat ve Deniz Sergisi münasebetiyle kampanya düzenlediğini ve Roma'ya yapılacak seferlerde % 30, Roma ile Cenova arasında % 50 indirimle onbeş gün geçerli gidiş geliş biletleri hazırlandığını, 1 Temmuz'dan 8 Ağustos'a kadar teslim olunacağını ilan etmiştir.<sup>108</sup>

Bu gelişmeler yaşanırken günümüzde “Türk Hava Yolları” ismini alacak olan “Türkiye Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi”nin 20 Mayıs 1933'de 2186 sayılı Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Teşkilatı Hakkındaki Kanun ile Millî Müdafaa Vekâleti 'ne bağlı bir kurum olarak doğması gerçekleşecektir.<sup>109</sup> İşletmenin kurulmasına yönelik Bakanlar Kurulu kararnamesi 9 Ocak 1933 tarihli olup, Ankara – İstanbul arasında ilk resmi yolcu taşımacılığı 1 Nisan 1933'te başlamıştır. Aynı yılın başında Türk Hava Postaları (T.H.P) ismiyle Türkiye'nin ilk ticari hava hizmeti şirketi kurulmuştur.<sup>110</sup>

İtalya'nın 1922'den itibaren Musolini'nin faşist diktatörlüğü ile yönetiliyor olması, Mussolini'nin Arnavutluk ve Habeşistan üzerinde yayılcı politikaları ve Habeşistan'ı işgal etmesi, On İki Ada'yı kontrol ediyor olması ve Türkiye üzerinde baskı kurmaya yönelik hareketlere yönelmesi, Türkiye'nin A.E.I. Şirketi'ne karşı kuşkularını artırmış ve yaptıklarının sıkı takibe alınmasına neden olmuştur.

A.E.I. Şirketi, 1 Haziran 1934'de İtalyan devlet şirketi SAM tarafından satın alınmış ancak şirket 31 Ağustos 1935'e kadar kendi ismi ile uçuşlarına devam etmiştir. Bu tarihte İtalyan devlet havayollarının “Ala Littoria” adı altında

<sup>106</sup> Fazla açıklama ve bilet için LLOYD TRIESTINO –NATTA ve bütün seyahat acentelerine müracaat açıklamasına yer verilmiştir. *Cumhuriyet*, 19 Nisan 1935, No:3923. NATTA, 1 Ekim 1925'te İstanbul'da faaliyete geçen “Millî Türk Seyahat Acentalığı Ziya ve Şürekası”nın İngilizce ismi olan “National Turkish Tourist Agency”nin kısaltılmış halidir. Evcin, agm., s. 36.

<sup>107</sup> Fazla açıklama ve bilet için bu ilanda LLOYD TRIESTINO –NATTA'ya ilaveten WAGONS LITS'te verilerek, bütün seyahat acentelerine müracaat açıklamasına yer verilmiştir. *Cumhuriyet*, 23 Haziran 1935, No:3988, *Cumhuriyet*, 2 Ağustos 1935, No: 4028.

<sup>108</sup> *Cumhuriyet*, 7 Temmuz 1935, No: 4002.

<sup>109</sup> *Resmî Gazete*, Sayı:2411, 27 Mayıs 1933, Cumartesi, Kanun No:2186, Kabul Tarihi: 20.05.1933, s. 2507-2508.

<sup>110</sup> Sarıgöl, *age.*, s.65.

yeniden organize olması ile A.E.I. Şirketi tarihe karışmıştır. Şirketin son uçuşu anısına Atina-İstanbul arasında bir özel uçuş yapılmıştır.<sup>111</sup>

Brindisi-İstanbul arasında yolcu ve ticari mal taşımacılığı yapan A.E.I. Şirketi uçakları son zamanlarda yasak bölgeler dâhilinde uçuş yapmaya başlamış ve birçok kez bu bölgelerde uçuş yapmamaları için uyarılmışlardır. Ancak bu uçuşlara devam ettikleri görüldüğü için sözleşmenin özel maddelerine dayanılarak anlaşmanın feshine ve şirketin satın alınmasına karar verilmiştir.<sup>112</sup> Anlaşmanın feshi ve tesislerinin satın alınması kararı sonucu A.E.I. Şirketi ilenyeni bir anlaşmanın imzalanmasına karar verilmiştir.<sup>113</sup>

Hükümetle anlaşması bittiği için 1936 yılıbaşından itibaren faaliyeti sonlandırılacak olan A.E.I. Şirketi'ne ait hangarlarla telsiz istasyonu vs. 200.000 lira mukabilinde hükümetçe satın alınması kararlaştırılmıştır. 31 Aralık 1935'den itibaren devir işlemlerine başlanmıştır. Şirketin büyük üç motorlu yolcu uçağı ile diğer iki uçağı bu satışa dahil edilmemiştir.<sup>114</sup>

A.E.I uçak postaları direktörü Carlo Maruyondi ile şirketin depo direktörü ve mümessili Hilmi Bey şirket tesisatının hükümet tarafından satın alınmasına ait işleri konuşmak için Ankara'ya gitmişlerdir.<sup>115</sup> Bu arada da ilginç şekilde;

“A.E.I. hava seferlerini tatil ettiğini ve tesisatının hükümetimizce satın alınması gündemdedir. Şirket yeni bir müracaatta bulunarak Aero Espresso İtaliana yerine “Aile d'air- Kaav Kanadı” adıyla bir şirket kurarak eski nakliyata devam için izin isteyecektir. Yalnız bu şirket deniz uçakları yerine kara uçakları ile nakliyat yapacaktır. Zira kara uçakları ile nakliyat daha ucuza malolacakmış. Şirketin bunun için Yeşilköy'de bir istasyon vücuda getirmek isteyeceği ve sermayedarları arasında bir kısım Fransızlarında bulunacağı söylenmektedir”<sup>116</sup>

haberleri yayınlanmıştır.

A.E.I. Şirketi'nin Büyükdere'deki tesisatın satın alınması için şirket murahhasları ile Nafia Vekâleti arasında müzakereler sonucunda şirkete ait tesisatın 200.000 liraya satın alınması kararlaştırılmıştır. Ancak şirket gayrimenkul bazı eşyalarını buna dahil etmek istemediğinden görüşmeler ertelenmiştir.<sup>117</sup>

Bu arada Nafia Vekâleti önemli kararlar almıştır. Devlet havayolları işletmesi dış ülkelere seferlere başlama kararı almıştır. Bunun ilk adımı olarak Air France

<sup>111</sup> Akan, agm., (Erişim Tarihi:12.04.2017)

<sup>112</sup> B.C.A. (Kararlar Daire Başkanlığı), 030.18.01.02.56.56.15., 27.6.1935 (Kararname).

<sup>113</sup> B.C.A. (Kararlar Daire Başkanlığı), 030.18.01.02.62.14.5., 19.2.1936 (Kararname).

<sup>114</sup> *Cumhuriyet*, 30 Birincikanun (Aralık) 1935, No: 4176.

<sup>115</sup> *Cumhuriyet*, 15 İkinciteşrin (Kasım)1936, No: 4192.

<sup>116</sup> *Cumhuriyet*, 14 İkincikanun (Ocak) 1936, No: 4191.

<sup>117</sup> *Cumhuriyet*, 28 İkincikanun 1936, No: 4205.



şirketiyle mütekabiliyet esaslı dâhilinde bir anlaşma sağlanmaya çalışılmıştır. Air France'ın Bükreş'ten İstanbul'a uçuşlar yapmasına karşılık bizim uçaklarımızda Halep ve Şam'a seferler yapacaklardır. İki taraf da bu esaslar üzerine anlaşmıştır.

İtalyan Şirketi A.E.I şirketinin Büyükdere'deki tesisatının da Akdeniz ve Karadeniz istikametinde dost memleketlere ve bu arada Atina'ya yapılacak hava postalarında kullanılacağı anlaşılmaktadır. Bu şirketin imtiyaz müddeti bittiğinden menkul ve gayrimenkul tesisatı Nafia Vekâletince 200.000 liraya alınmıştır. Tesisatın 15 gün sonra geri teslim alma işlemi yapılacaktır. Bu tesisat havayolları seferlerinin açılmasına kadar olduğu gibi muhafaza edilecektir.<sup>118</sup>

Kamutay Bütçe Encümeni 1936'da havayolları bütçesine ulaştırma için 200.000 liralık fevkalade tahsisat konulmasını kabul etmiştir. Bu para feshedilmiş A.E.I. Şirketi'nden alınan Büyükdere Hava İstasyonu ve çevresinde yapılacak zorunlu istimlak masrafları ile şirkete verilecek paraların karşılığıdır.<sup>119</sup>

On yıllık hizmetin arkasından Türk hükümeti tarafından 21 Şubat 1936'da satın alınan şirketin Büyükdere'deki uçak hangarı ve bakım tesisleri, 1941'de İzmir'den İstanbul'a kaydırılan 5'inci Müstakil Tayyare Taburunun ana üssü olmuştur.<sup>120</sup> Bu tesislerin bulunduğu alan günümüzde Sahil Güvenlik Komutanlığı Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı tarafından kullanılmaktadır.

1933'de Lufthansa 1935'de Air France ve 1936'da A.E.I. şirketleri faaliyetlerine ara vermiştir. Buna rağmen Lufthansa ile 1 Haziran 1939 ve L.A.R.E.S. Romen şirketleriyle 17 Temmuz 1939'da yapılan genel sözleşme gereği İstanbul-Belgrad-Budapeşte-Viyana-Berlin ve İstanbul-Bükreş arasında uçak seferleri düzenlenerek II. Dünya Savaşı'nın başlangıcı olan 1939 yılına kadar devam etmiştir.<sup>121</sup> Fransız şirketinin Yeşilköy'deki işletmesi ise 1937'de Türk hükümeti tarafından satın alınmıştır.<sup>122</sup>

## Sonuç

Türkiye Cumhuriyeti devrim niteliğinde önemli adımlar atmıştır. Bu adımlardan biri de ülkemizde uluslararası posta ve yolcu taşımacılığının uçaklar ile yapılması olmuştur. Kendi hava savunma ve hava taşımacılığını kurmak için

<sup>118</sup> *Cumhuriyet*, 26 Şubat 1936, No:4234, *Cumhuriyet*, 30 Birincikanun (Aralık) 1935, No: 4176.

<sup>119</sup> *Cumhuriyet*, 27 Mart 1936, No: 4261.

<sup>120</sup> Cebeci, agm., (Erişim Tarihi: 16.07.2017), Havaalanı 1937'de Türk donanmasına bırakılmıştır. Sarıgöl, *age.*, s. 48.

<sup>121</sup> Yurtoğlu, agm., s. 59.

<sup>122</sup> Nadir Yurtoğlu, "Sivil Havacılık Sektörü İçerisinde Yer Alan Türk Hava Yollarının Tarihi Gelişimi (1933-1960)" *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi (CTAD)*, Yıl 12, Sayı 23 (Bahar 2016), s. 305.

somut adımlar atılmış ise de millî uçak fabrikası ile hava taşımacılığı şirketinin kurulması bir anda mümkün olmamıştır. Ancak, Türkiye Cumhuriyeti hava taşımacılığı şirketlerinin bağımsızlığına ve millî güvenliğine zarar vermemek kaydıyla taşımacılık yapmasına izin vermiştir. Millî bir havayolu şirketinin bulunmadığı bir tarihte bu alanda faaliyet gsteren yabancı şirketler ile s兹leřmeler yapmayı ulaşım ve haberleşme politikasına uygun bulmuştur.

A.E.I. ve diğer uluslararası hava nakliyat şirketleriyle yaptığı anlaşmalar ile hava taşımacılığı yolunda 1924'te attığı adımı geliştirerek devam ettirmiştir. Türkiye'de hava taşımacılığının gelişmesinde en büyük engeli yetersiz tesisler ve millî güvenlik endişesi oluşturmuştur. Ancak A.E.I. ve diğer şirketlerin bu imtiyazları kapitülasyon gibi kendi istedikleri yönde kullanmalarına izin vermemiştir. Müdafaa-i Milliye Vekâletinin görüş ve önerileri güvenlik esaslı görölerek havacılık alanında atılan tüm adımlarda etkili olmuştur. Özellikle Mussolini'nin yayılmacı politikaları karşısında rahatsızlık duymuş ve şirket faaliyetlerini daha sıkı denetim altına almıştır.

Uçuşlar hava şartları ve ülkeler arası ilişkilerden kaynaklanan sorunlar ile zaman zaman kesintiye uğramıştır. Uçuşlarda hava şartlarından ve kazalardan kaynaklanan sorunlar yaşanmış ise de taraflar bu uçuşları devam ettirmek için ellerinden gelen çabayı göstermişlerdir. A.E.I. uçuşlarının üç ülke bağlantılı olması da önemli olmuştur. Yunanistan bağlantılı uçuşlar, mübadele sorunlarının devam ettiği dönemden, 1930 sonrası iyi ilişkiler dönemine zaman zaman sorunlar yaşansa dahi devam etmiştir. Yabancı şirketlerin aldıkları imtiyaz ile sivil havacılık alanında Türkiye'de attıkları adımlar, devlet olarak Türkiye'nin bir an önce bağımsız ulaştırma politikalarına uygun gelişmeler için kapı aralamasına katkı yapmıştır.

Türkiye'de 1933'te 'Türk Hava Yolları' adını alacak olan 'Devlet Hava Yolları'nın kurulması önemli bir gelişme olmuştur. Türkiye'nin ilk pilotu olan Emekli Hava Pilot Binbaşı Fesa Bey (Evrensev) bu kurumun ilk müdürlüğünü yapmıştır. Birçok yabancı hava yolu şirketinin Türkiye'de etkili olmaya çalıştığı süreçte Devlet Hava Yollarının kurulması ulaştırma ve sivil havacılık yolunda taşımacılığa verilen önemi göstermiştir. Bu gelişme ile uçak postası ve yolcu taşımacılığı devlet hizmetine dönuşmüş ve şirketlerin hava taşımacılığından tasfiyesi için kurumsal bir adım atılmıştır.

## **Kaynaklar**

### **Arşiv Kaynakları**

*Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)*

(Kararlar Daire Başkanlığı) 030.18.01.01.10.42.2., 27 Ağustos 1924 (Kararname)

(Kararlar Daire Başkanlığı) 030.18.01.01.017.80.8., 23 Aralık 1925 (Ek kararname)

(Nafia Vekaleti) 230.0.0.0/57.7.2., 27 Ocak 1926, s. 9.

230.0.0.0/56.4.3., 04 Mart 1926. s. 1-2.

230.0.0.0/56.4.7., 29 Nisan 1926.

230.0.0.0/56.4.9., 22 Mayıs 1926.

230.0.0.0/56.4.14., 18 Eylül 1926.

230.0.0.0/56.4.17., 25 Ekim 1926.

230.0.0.0/57.5.5., 27 Mart 1927, s. 22.

230.0.0.0/57.7.2., 25 Nisan 1927, s. 6.

230.0.0.0/57.5.6., 05 Mayıs 1927, s. 4.

230.0.0.0/57.7.2., 8 Ağustos 1927, s. 1-2.

230.0.0.0/58.10.3., 3 Kasım 1927, s. 2.

230.0.0.0/58.10.3., 5 Kasım 1927, s. 1.

230.0.0.0/58.10.5., 7 Kasım 1927, s.3

230.58.11.5., 28 Aralık 1927. s. 1,2.

230.0.0.0/58.13.1., 5 Ocak 1928.

230.0.0.0/59.20.2., 13 Kasım 1928.

230.0.0.0/60.21.1., 5 Aralık 1928.

230.0.0.0/60.21.2., 06 Aralık 1928. s. 1,2.

230.0.0.0/60.21.3., 12 Aralık 1928.

(Kararlar Daire Başkanlığı) 030.18.01.02.13.52.6. 24 Temmuz 1930 (Kararname)

(Nafia Vekaleti) 230.0.0.0/61.26.5., 14 Ocak 1933.

(Kararlar Daire Başkanlığı) 030.18.01.02.56.56.15., 27 Haziran 1935 (Kararname).

(Kararlar Daire Başkanlığı) 030.18.01.02.62.14.5., 19 Şubat 1936 (Kararname)

(Nafia Vekaleti) 230.0.0.0/57.7.2., 25 Haziran 1927. s. 3.

230.0.0.0/57.7.2., s. 7,8.

230.0.0.0/8.26.1., s. 10,11.

230.0.0.0/8.29.1., s. 1-2.

230.0.0.0/57.5.1., 20 Ocak 1926., s. 1,2,3.

230.0.0.0/57.5.6., 05 Mayıs 1927., s. 2,3,4.

230.0.0.0/59.17.1., 10 Mart 1928. s. 1,2,3,4.

230.0.0.0/56.4.2., 26 Ocak 1926. s. 1,2,3,4,5.

230.0.0.0/59-17-3., 11 Mayıs 1927.

230.0.0.0/57.7.2., 3 Mayıs 1927, s. 5.

230.0.0.0/57.7.2., 8 Mayıs 1927. s. 4.

230.0.0.0/57.9.3., 15 Eylül 1927, s. 29,30,31.

030.18.01.01.015.50.20 (Kararname).

(Nafia Vekaleti) 230.0.0.0/57.5.5., 27 Mart 1927. s.23,24,25,26,27,28,29,30.

### **Sürelı Yayınlar (Gazeteler)**

*Cumhuriyet*, 1 Mayıs 1934, No:3585.

*Cumhuriyet*, 23 Haziran 1935, No:3988.

*Resmı Gazete*, Sayı:2411, 27 Mayıs 1933, Cumartesi, Kanun No:2186, Kabul Tarihi:20.05.1933.

*Cumhuriyet*, 30 Birincikanun (Aralık) 1935, No:4176.

*Cumhuriyet*, 15 İkinciteşrin (Kasım)1936, No: 4192.

*Cumhuriyet*, 14 İkincikanun (Ocak) 1936, No: 4191.

*Cumhuriyet*, 28 İkincikanun 1936, No: 4205.

*Cumhuriyet*, 30 Birincikanun (Aralık) 1935, No: 4176.

*Cumhuriyet*, 12 Ağustos 1932, No: 2969.

*Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1933, No: 3336.

*Cumhuriyet*, 19 Nisan 1935, No: 3923.

*Cumhuriyet*, 7 Temmuz 1935, No: 4002.

*Cumhuriyet*, 2 Ağustos1935, No: 4028.

*Cumhuriyet*, 26 Şubat 1936, No: 4234.

*Cumhuriyet*, 27 Mart 1936, No: 4261.

### **Kitaplar**

DEMİR Tanju (2005) *Türkiye’de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920)*, PTT Genel Müdürlüğü, Ankara.

GÜLTEN Zeynep (2001) *İlk Uçak Sanayimiz*, Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ’tan “1926”, Hava Müze Komutanlığı Yayını.

KANSU Yavuz, ŞENSÖZ Sermet, ÖZTUNA Yılmaz (1971) *Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü – Türk Tarih Kurumu Basımevi Ankara.

KUNTER Ajun (2006) *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, (Tablolar-Haritalar-Çizimler ve Fotoğraflar), Cilt V, Hava Kuvvetleri Komutanlığı.

SARIGÖL Gökhan (Tarihsiz) *Türkiye’de Ticari Havacılık Tarihi*, 1910-1967.

*Türk Havacılık Tarihi* (1950) Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir.

*Türkiye’de Uçak Endüstrisinin Gelişimi* (Tarihsiz) Türk Uçak Sanayi A.Ş., Semih Ofset ve Matbaacılık, Ankara.

### **Makaleler-Bildiriler**

(2014) Türk Deniz Havacılığının 100 Yılı 1914-2014, *Savunma ve Havacılık*, Özel Sayı (Haziran).

(1985) Türkiye’de Uçak Endüstrisinin Gelişimi, *Uçantürk*, Cilt:30, Sayı: 297.

DOĞANAY Rahmi (2003) Büyük Taarruz’da Türk Havacılığı, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:13, Sayı:1, s. 376.

- EVCİN Erol (2014) “Türkiye Cumhuriyeti’nin İlk Yıllarında Turizm ve Tanıtma Faaliyetleri”, *Atatürk Yolu Dergisi*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Sayı:55 (Güz).
- GEDİZ Ergüder (1987) Türk Hava Kuvvetleri Tarihi, *Uçantürk*, Sayı:308 (Ekim).
- GÜLTEN Zeynep (2013) Havacılık Tarihinde Yeşilköy, *Uluslararası Tarih Sempozyumu*, (8-10 Şubat 2011) Genel Kurmay Başkanlığı, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı.
- Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Broşürü* (1975) Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Hv. Basın ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut.
- HAYTOĞLU Ercan (2008) The Politics of Aircraft Production in the First Years of the Republic and the First Aircraft Factory (TOMTAŞ), *Buletinul, Law and Social Sciences Series*, Petroleum-Gas Uniuersity of Ploiești, Vol.LX, No: 2.
- KUNDAKÇI Deniz - KAVAKLI Sibel (2013) Türk Havacılığının Gelişiminde Uğrak Noktaları: Hava Sefinesinden Tayyareye, 20.YY Başlarında Bir Yolculuk (1909-1914), *Uluslararası Tarih Sempozyumu*, (8-10 Şubat 2011) Genel Kurmay Başkanlığı, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı.
- TÜRKMEN Zekeriya (2013) Türkiye’de Havacılık Teşkilatı’nın Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış, *Uluslararası Tarih Sempozyumu*, (8-10 Şubat 2011) Genel Kurmay Başkanlığı, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı.
- ÜNALP F. Rezzan (2013) İstanbul-Kahire Seferi ve Ardındaki Tarihi Gerçek, *Uluslararası Tarih Sempozyumu*, (8-10 Şubat 2011) Genel Kurmay Başkanlığı, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı.
- YALÇIN Osman (2016) Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve I. Dünya Savaşına Etkisi, *Atatürk Yolu Dergisi*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Sayı: 59, (Güz).
- (2010) Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayi Kurulmasına Tesirleri, *Akademik Bakış Dergisi*, Cilt 3, Sayı:6, (Yaz).
- YURTOĞLU Nadir (2016) Sivil Havacılık Sektörü İçerisinde Yer Alan Türk Hava Yollarının Tarihi Gelişimi (1933-1960), *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi (CTAD)*, Yıl 12, Sayı 23 (Bahar).
- (2016) Haberleşme Sektörünün Önemli bir Teşekkülü: Millî Mücadele Döneminden 1960 Yılına Türkiye’de Posta, Telgraf ve Telefon (PTT) Teşkilatı (1920-1960), *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C.XXXII, S. 93 (Bahar).

## **Tezler**

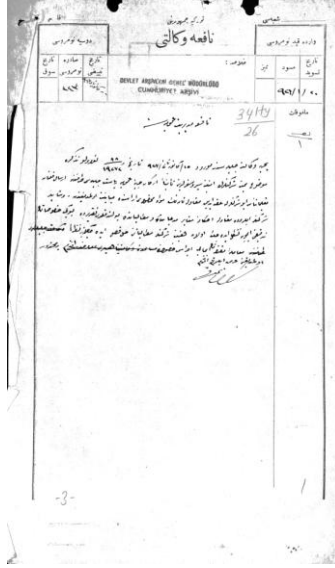
- AKDEMİR Yılmaz (2005) Atatürk Dönemi Türk Havacılığı, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Ankara.
- AS Efdal (2006) *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir.
- SARIKAYA Cevat (2015) *Tarihi Gelişim İçerisinde Türk Hava Harp Sanayi*, Gebze Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gebze.
- YALÇIN Osman (2008) *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara.
- YILMAZ Emre (2015) *Havayolu Taşımacılığında Yer Hizmetlerinin Önemi ve Yer Hizmetleri İnsan Kaynağının Analizi: Esenboğa Havalimanı Örneği*, Türk Hava Kurumu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara.

## **İnternet Kaynakları**

- AKAN Mehmet (2008) “Aero Espresso Italiana S.A.”, *Türk Pulculuğu*, Sayı: 33, Eylül, <http://turkfilateliakademisi.org/index.php/aero-espresso-italiana-s-a/#more-244> (Erişim Tarihi: 12.04.2017)
- <http://www.sahilguvenlik.gov.tr/marmara/tarihce.asp>  
(Erişim Tarihi: 14.08.2017)
- <http://www.telekomcularderneği.org.tr/buay-5-agustos.html>  
(Erişim Tarihi:10.08.2017)
- CEBECİ Uğur (2008) “Büyükdere’de Bir Hava Limanı Vardı”, 6 Ocak, <http://www.hurriyet.com.tr/buyukdere-de-bir-havalimani-vardi-7973801>  
(Erişim Tarihi: 16.07.2017)
- Junkers A-20,  
<http://www.tayyareci.com/digerucaklar/turkiye/1923ve50/junkers-a20.asp>  
(Erişim Tarihi: 10.08.2017)
- Türk Aerofilateli, <https://aeroturk.blogspot.com.tr/2017/04/aei.html>  
(Erişim Tarihi: 14.08.2017)

**Ek-1**

Belge: Aero Espresso Italiana Şirketi ve uluslararası hava nakliyat şirketlerinin uçuş güvenliğini sağlamak için gözetleme istasyonunu kuracaklarına dair.



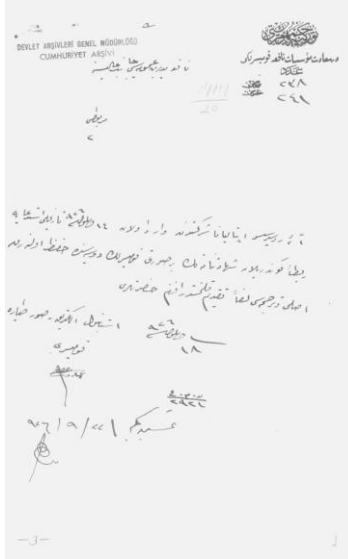
**Ek-2**

Belge: \*Aero Espresso Italiana Şirketi'nin Büyükdere'de inşa edeceği hangar planlarının bir kısmının eksik olması sebebiyle onaylanmadığına dair.



**Ek-3**

Belge: \*Aero Espresso Italiana Şirketi'nden gelen deniz uçaklarına ait ruhsatnamenin aslının Bayındırlık Genel Müdürlüğü'ne gönderildiğine dair.



**Ek-4**

Belge: \*Aero Espresso Italiana ve uluslararası hava nakliyat şirketlerinin Brindisi-Bükreş istikametlerine yapacakları uçuşların güvenliğinin Yeşilköy Hava Gözlem İstasyonu'nca sağlanacağına dair.





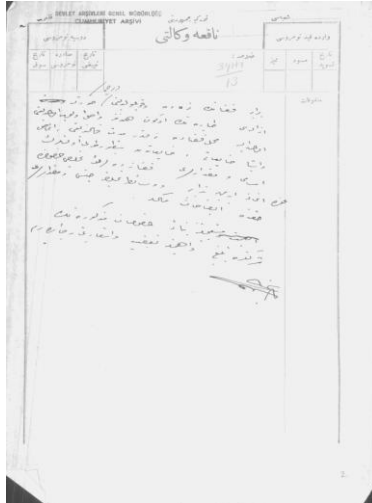
**Ek-5**

Belge: \* Uluslararası hava nakliyat şirketleri ile Aero Espresso Italiana şirketlerinin düzenleyerek genel müdürlüklere takdim etmesi gereken seyrüsefer cetvellerine dair (Sayfa 1)



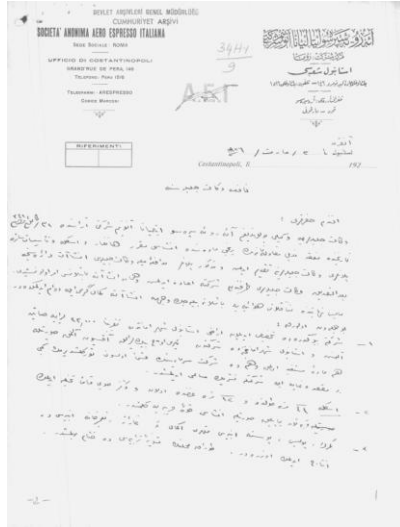
**Ek-6**

Belge: \*Uluslararası hava nakliyat şirketleri ile Aero Espresso Italiana şirketlerinin düzenleyerek genel müdürlüklere takdim etmesi gereken seyrüsefer cetvelleri (Sayfa 2)



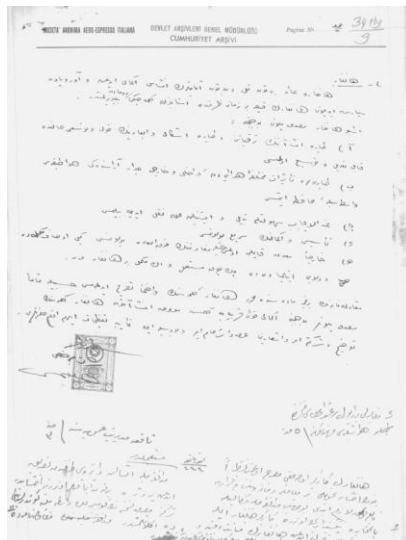
**Ek-7**

Belge: \* Aero Espresso İtaliana Şirketi'nin inşasına başladığı hangar, iskele ve diğer tesislere ait rapor. (Sayfa 1)



**Ek-8**

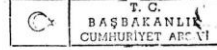
Belge: \*Aero Espresso İtaliana Şirketi'nin inşasına başladığı hangar, iskele ve diğer tesislere ait rapor. (Sayfa 2)



## Ek-9

Belge: \*Aero Espresso Italiana şirketine ait nakliye uçaklarının yasak bölgelerde uçuş yapmaları nedeniyle sözleşmenin feshi ve şirketin satın alınmasına dair.

T. C.  
BAŞVEKÂLET  
MUAMELÂT MÜDÜRLÜĞÜ  
Şube: 2  
Sayı: 2919



## KARARNAME

"Aerospespresso" namı altında Berendizi ile İstanbul arasında yolcu ve ticari nakliyat yapan şirketin tayaraları son zamanlarda memnu mintakalar dahilinde uçuş yaptığı ve defatle yapılan tebligata rağmen zaman zaman bu gibi uçuşlara devam edildiği görülmüş olduğundan hususi laddesine dayanarak mukavelesinin feshine şirketin mübaveası; Nafia Vekilliğinin 27/6/935 tarih ve 104/964/7362 sayılı tezkeresiyle yapılan teklifi üzere İcra Vekilleri Heyetince 27/6/935 de onanmıştır.

27/6/935

REİSİCÜMHUR

K. Atatürk

Bp. V.

İ. İ. İ.

Ad. V.

S. S.

M. M. V.

K. K.

Da. V.

S. K.

Ha. V.

S. P. O.

Ma. V.

F. F.

Ml. V.

S. S.

Na. V.

A. C.

İk. V.

C. B.

S. İ. M. V.

S. P. O.

G. İ. V.

K. K.

Zr. V.

M. M.

080 18 01

02 56 56 15