

## ATATÜRK DÖNEMİNDE DENİZ TAYYARE ŞİRKETİ

Derya GEÇİLİ<sup>1</sup>

### Özet

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu ilk yıllarda ülkedeki ulaşımın, yetersiz bir durumda olduğu gerçeğinden hareketle yeniliklere başlanmıştır. Gelişmiş bir ulaşım ağına sahip olmadan ekonomik kalkınmanın sağlanması mümkün olmayacağından bu konuya öncelik verilmiştir. Özellikle hava ulaşımı, bir ülkenin siyasal sosyal ve kültürel hayatına etki yaptığı gibi, milli birlik ve bütünlüğün sağlanmasında da önemli rol oynamaktadır. Mustafa Kemal Atatürk'te havacılığı önemsemiş, savaş sonrasında Türkiye'nin ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir duruma getirilmesine çalışmıştır. Kurtuluş Savaşından sonra Türkiye ile İtalya arasında imzalanan dostluk antlaşmasından sonra iki devlet arasındaki ilişkiler yumuşamaya başlamıştır. İtalya'da Aero Espresso şirketinin deniz uçakları, Yunanistan ve İtalya'ya seferler yapıyordu. Cumhuriyetin ilanından sonra, Türk Hükümeti İtalya'nın Aero Espresso adlı hava yolları şirketine İstanbul'dan İtalya'ya yolcu taşımak için 20 yıl kadar devam eden bir imtiyaz vermiştir. Aero Espresso'nun iki ana uçuş hattı olmuştur. İstanbul'dan kalkan uçak Atina'ya uğradıktan sonra İtalya'da Brendiz'e inerdi. Deniz tayyarelerinin kalkıp ineceği yer olarak da Büyükdere kıyıları seçilmiştir. İstanbul'da henüz hava limanı olmadığı için seferlerin deniz uçakları ile yapılmasının uygun olduğu düşünülmüştür. Aşağıda Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kurulduğu ilk yıllarda hava ulaşımı yolunda yapılanlar anlatılmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Atatürk, Deniz, Tayyare, Ulaşım, Şirket.

## NAVAL AIRCRAFT COMPANY IN ATATURK PERIOD

### Abstract

Innovations were initiated in the early years of the Republic of Turkey based on the fact that the transportation in the country was in an inadequate condition. This was prioritized because it was known that it would not be possible to achieve economic development without having an advanced transportation network. Especially air transportation plays important roles in ensuring national unity and integrity, and affects the political, social and cultural life in a country. Mustafa Kemal Ataturk also cared about aviation, and tried to make it meet the needs of Turkey after the war. Relations with Italy began to soften after the Independence War, when a friendship agreement was signed between the two countries. In Italy, the naval aircrafts of the Aero Espresso Airlines were performing flights to Greece and Italy. After the proclamation of the Republic, the Turkish Government granted Italy's Aero Espresso Company a privilege to transport passengers from Istanbul to Italy, which lasted about 20 years. The Aero Espresso Company had two main flight routes. After a plane departed from Istanbul to Athens, it landed in Brendiz in Italy. The coast of Büyükdere was chosen as the area where the marine aircrafts would take off and land. Since there was no airport in Istanbul yet, it was considered that it would be appropriate to operate by naval planes. The activities carried out in air transportation in the first years when the State of the Republic of Turkey was founded are explained in the following parts.

**Keywords:** Ataturk, Naval Aircraft, Transportation, Company.

<sup>1</sup> Dr., Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü, [degecili@hotmail.com](mailto:degecili@hotmail.com).

## GİRİŞ

Birinci Dünya savaşıdan sonra yurdun işgal edilmesi üzerine Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde Türk Milleti, Kurtuluş Savaşı ile milli mücadeleye başlamıştır. 19 Mayıs 1919'da Atatürk'ün Samsun'a çıkışı ile başlayan bu süreçte elde edilen başarı kolay olmamıştır. Türk İstiklal Savaşının zaferle kazanılmasından sonra Atatürk'ün ifadesiyle muasır medeniyetler seviyesine çıkmak için inkılaplara başlanmıştır. Bu hedefe ulaşmak için Mustafa Kemal Atatürk'ün öncülüğünde çağdaş bir devlet olarak hızla yapılandırılmış ve gerekli kurumlar hayata geçirilmiştir.<sup>2</sup> Bunun için ilk etapta bir takım düzenlemeler yapılmış ve ardından ulaşımı geliştirmeye yönelik bazı gayretler sarf edilmiştir. Özellikle, Avrupa devletleri ile ulaşımı kolaylaştırmak için çeşitli çarelere başvurulmuş havacılıkta önemli adımlar atılmıştır. Bu adımlardan biri de deniz uçaklarının kullanılmaya başlamasıdır. 1924 yılında Türk Hükümeti, İtalya'nın Aero Espresso hava yolları şirketine İstanbul'dan İtalya'ya yolcu taşımak için imtiyaz vermiştir. İstanbul'da henüz hava limanı olmadığı için seferlerin deniz uçakları ile yapılması uygun bulunmuştur. Uçakların kalkıp ineceği yer olarak da Büyükdere kıyıları seçilerek çalışmalara başlanmıştır.

### 1. Türkiye Cumhuriyeti ile Aero Espresso Şirketi Arasında Yapılan Mukavele

Atatürk'ün "Türk milletini son asırda geri bırakmış olan müesseseleri yıkarak, yerlerine en yüksek medeni icaplara göre ilerlemesini temin edecek yeni müesseseleri kurmak" şeklinde ifade ettiği Türk inkılabının temel amacı, milli ve modern bir devlet kurmaktır. Bu amacı gerçekleştirmek için devletin sosyal yapısında önemli değişikliklere gitmek bir zorunluluk haline gelmişti.<sup>3</sup> Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile Atatürk'ün ekonomik gelişme modeline uygun olarak altyapı oluşturmak amacıyla ulaşım yollarına önem verilmiştir. Bir ülkenin ulaşım şartlarının mükemmel olması o ülkenin kalkınmış ve gelişmiş sayılmasında önemli kriterlerden biridir. Ülkenin ekonomik kaynaklarının iyi bir şekilde işletilmesi, değerlendirilmesi ve dış ticaretinin geliştirilmesi, ancak düzenli bir ulaştırma ağı ile mümkündür. Ulaştırma bir ülkenin siyasal sosyal ve kültürel hayatına etki yaptığı gibi, o ülkenin milli birlik ve bütünlüğünün sağlanmasında da önemli rol oynamaktadır. Gelişmiş bir ulaşım ağına sahip olmadan ekonomik kalkınmanın sağlanmasının mümkün olamayacağı anlayışından hareketle cumhuriyetin ilk yıllarında bu konuya öncelik verilmiştir.<sup>4</sup>

Türkiye Cumhuriyetinin ilk yıllarında hava ulaşımında yeniliklere başlanmış olsa da, oldukça yetersiz kalınmıştı. Özellikle İstanbul'da henüz hava limanı olmadığı için karadan hava seferlerinin yapılması mümkün değildi. Bu nedenle hava seferlerinin denizden yapılmasına karar verilmiştir. Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan ilk ticari hava hattı, 1922 senesinde Franco-Romen Hava Seyri Sefer kumpanyasının İstanbul'a uğrattıkları hat olmuştur. Bu hava hattından memnun kalınması üzerine 17 Eylül 1924 tarihinde merkezi idaresi Roma'da bulunan Aero Espresso İtalya Envaim Şirketine imtiyaz verilmiştir. Bu imtiyaza göre; deniz uçakları, Brendiz'den hareketle Yunanistan'ın ara iskelelerinde uğrayarak İstanbul'a gelecek ve İstanbul'dan aynı yol ile Brendiz'ine geri dönecekti.<sup>5</sup> Nafia Nezareti tarafından oluşturulan komisyonun belirlediği şartlara uygun bir şekilde hükümet adına Nafia vekili Süleyman Efendi ile şirket adına Mösyö Morivendi arasında görüşmeler yapılarak mukavele imzalanmıştır. Bu mukavelenin on sekizinci maddesine göre Türkiye ile İtalya arasında Brendiz-Faler-Selanik-İstanbul yolunda işleyecek hava hattının ruhsat süresi on sene olmuştur. Ancak on senenin sonunda taraflardan herhangi birinin talepte bulunması durumunda ruhsat hakkı, yirmi seneye kadar da uzatılabilirdi. Şirketin, bu ruhsatın kaldırılması tarihinden itibaren son altı ay zarfında Brendiz-Faler-Selanik-İstanbul arasında hava durumuna bağlı olmak üzere haftada en az iki defa gidiş-geliş seferi ile hava nakliyatı yapması zorunlu tutulmuştu.<sup>6</sup>

<sup>2</sup> Umay Türkeş-Günay, Türklerin Tarihi, Geçmişten Geleceğe, Ankara, 2007, s. 553.

<sup>3</sup> Kemal Karpat, "Türkler (Cumhuriyet Devri) maddesi, İslam Ansiklopedisi, Cilt/ 12, s. 392.

<sup>4</sup> Efdal As, Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2013, s. 556.

<sup>5</sup> BCA, 230-0-0-0-61-27-1.

<sup>6</sup> BOA, 230-0-0-0-61-27-2.



**Resim 1.** Deniz Tayyaresi (Uçağı)

Bu mukavelenin devam ettiği süre boyunca Roma’da bulunan idare, şirketin merkezi olarak kabul edilmişti. İstanbul’da şirketin bütün yetkisine sahip bir şube açılırken 13 Aralık 1914 tarihli “Ecnebi Envaım ve Sermayesi Eshama Münkasım Şirket” hakkındaki kanuna uygun bir şekilde hareket edilmişti.<sup>7</sup> Türkiye Hükümeti tarafından İtalyan şirketine verilen izin ve ruhsat ile mukavele maddelerinde hiçbir şekilde taraflara bilgi verilmeden değişiklikler yapılamazdı. Şirket, on sene sonra mukavelenin süresinin sona ermesi ile işi bırakırsa deniz uçakları ile diğer bütün eşyaları hükümete satmayı kabul ediyordu. Deniz uçakları için yapılan bütün satın alma bedeli ise hükümet ile şirket tarafından görevlendirilen birer uzman tarafından belirlenecekti. Bu mukavelenin uygulanması sırasında Türkiye Devleti ve şirket arasında meydana gelebilecek anlaşmazlıklarda iki tarafça karar verilen birer murahhasan oluşan komisyona müracaat edilecekti. Ancak murahhasların ortak bir karara varamamaları halinde konu temyiz mahkemesine sunularak mahkeme reisi tarafından verilecek hüküm geçerli olacaktı. Türkiye Hükümeti iskele önünde bulunan ve uçağın suya inmesi, iskeleden ayrılması, hava hattının tesisi ile işlettirilmesi sırasındaki bütün işleri, vergiden muaf olarak ve parasız kullanma hakkını şirkete veriyordu. Şirketin deniz uçakları ile birlikte ithal etmeğe mecbur olduğu yedek parçaları da gümrükten muafı. Şirketin sadece hava hattı hizmetinde kullanılmak üzere ithal edeceği benzin ve diğer yağlar ithalat resmine tabi tutulmuştu. Bütün bu konular, Türkiye Hükümetinin yetkili memurlarının kontrolü altında yapılmıştır. Bu kontrol ve incelemelerin daha etkili bir şekilde olması için de şirket bütün memurlarına gerekli uyarılarda bulunmuştu. Şirket, Türkiye’de bütün konularda hükümetin kanun ve nizamına tabi olacağı gibi aynı zamanda hava hattı ile bütün müesseselerinin aniden teftişini de kabul etmişti. Şirketin, Türkiye Hükümetinin yapacağı bu teftişler sırasında bütün kolaylıkları göstermesi gerekiyor, ayrıca, şirket ile hükümet arasındaki bütün bu görüşmeler Türkçe olarak yapılıyordu.<sup>8</sup>

## 2. Deniz Uçakları Üssünün İnşası

Deniz uçaklarının hizmetlerini yapabilmeleri için İstanbul’da hükümetle şirketin uygun bulacakları mahalde bir iskele ile aynı zamanda bu ticari hava hattının işletilmesi sırasında gerekli bütün müesseselerin açılması için de şirkete ruhsat verilmiştir. Şirketin inşa edeceği yapılar için gerekli arazi ücretsiz olarak şirkete devrediliyordu. Şirket, deniz uçakları üssü olarak ilk önce Küçük Çekmece gölünde bir yer belirleyerek inşaata başlamıştı. Ancak, bu mahalın yasak arazi olmasından dolayı inşaat durdurulmuştu. Küçük Çekmece gölündeki tesisatın iptal edilmesinden sonra zarar ve ziyan iddiasında bulunulmaması için bütün masrafların hükümet tarafından karşılanmasına karar verilmişti.<sup>9</sup>

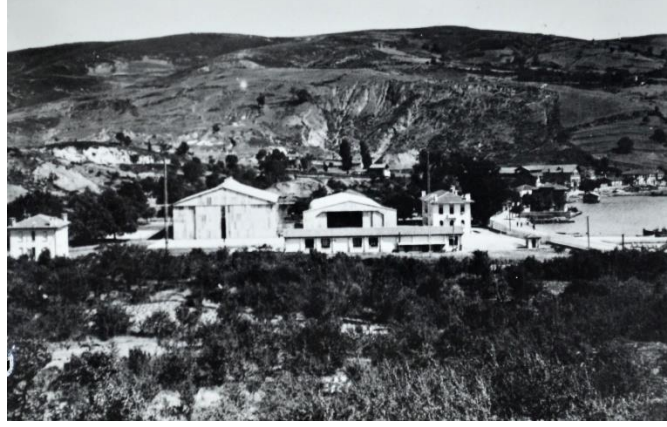
İstanbul civarında Büyükdere Kefeli köyünün deniz uçakları üssü için daha uygun olduğu düşünülerek durak yeri, hangar ve iskelenin burada inşasına karar verilmiştir. Büyükdere’de gösterilen arazinin istimlak bedeli ve diğer konularda harcanacak ücret tamamen şirkete aitti. Bu araziler kanunlara uygun bir şekilde hükümet tarafından şirket adına istimlak olunmuştu. Hükümet tarafından; istimlak edilen arazi bedeli 1.525; İlyas Beyin tarlasına ait ekili arazi bedeli 1.85; iskele arsasında yapılan inşaat

<sup>7</sup> BCA, 230-0-0-61-27-3.

<sup>8</sup> BCA, 230-0-0-61-27-4.

<sup>9</sup> BCA, 230-0-0-61-27-6.

bedeli, amele ve diğer ücretler ise 12.000 lira olmak üzere toplam 15.375 Lira ödenmiştir. Bu mahalde fenni komisyon tarafından tespit edilecek şartlara göre altı deniz uçağını içine alabilecek bir veya iki hangar, garaj, tamirhane, mağaza, bekleme salonu, idarehane, gümrük, zabıta ve posta dairelerinin olduğu iki katlı bir bina inşa edilecekti. Hükümet, yere gömülü ve en az 40.000 kilogramı içine alabilecek yeterlilikte benzin ile dört ton yağ depoları ve hattın tesis edilmesiyle işletmesinde kullanılacak diğer malzemelerin hazırlanmasına izin verecekti. Bu depoların inşasından sonra her ay Nafia Vekaleti komiserliği tarafından yağ ve benzin miktarı kontrolden geçirilecekti. Ayrıca, şirket ihtiyat ambarından sarf edeceği yedek malzemeleri de derhal bildirecek, bu durum da hükümet komiserliği tarafından kontrolden geçirilerek tasdik edilecekti.<sup>10</sup>



**Resim 2.** Deniz Uçakları Üssünün Genel Görünüşü

İstasyon, İstanbul'dan yaklaşık 20 kilometre uzaklıkta Büyükdere koyunda bulunuyordu. Karadan iki şose yolu, bu istasyonu şehre bağlamıştı. Bu şoselerde biri Hacı Osman bayırından Maslak yolu ile birleşirdi, bu yol asfalt olarak yeniden yapıldı. Diğer yol ise Kireç burnu, Tarabya İstinye'den Maslak yoluna çıkardı. Deniz tarafını, Büyükdere koyu, uçakların inebilmeleri için iyi bir deniz yüzeyi vardı. Burada kuzey-doğu rüzgârı hakim olup, Karadeniz boğazı boyunca esiyordu. Bununla beraber dalgalar, tayyarelerin yanaşma ve hareketlerine engel olacak derecede kuvvetli ve yüksek değillerdi. Çünkü Büyükdere koyunun karşısında bulunan kısım ile boğazın Anadolu sahilindeki kısım kuzey-doğu rüzgârına karşı iyi bir muhafaza seddi teşkil ediyordu. İstasyonun büro ve daireleri ile ikametgah olarak ve yolcu servisine ayrılan odaların taksimatı şu şekildedir;

Müdüriyet binası; banyo ve matbahtan başka 2 salon ve 16 odası vardır. Zemin kat; 1 salon (bu salon gümrük ve pasaport muayenesi biletlerin kontrolü ve bagajın tartılması ve yolcuların bekleme yeri gibi servisler için kullanılır. 1 İskele müdüriyet bürosu, 1 kâtiplik bürosu, 2 gümrük dairesi, 1 uçuş bürosu ve pilotların soyunma yeri ile gardiroları, 1 radyo istasyonu ve iskelenin telsiz telefon memurunun ikametgâhı, 1 salon, 2 pilotların ikametlerine ve 6 iskele kumandanının ikametlerine mahsus oda tahsis edilmiştir. 1 hizmetliler ve 1 istasyon kâtibinin ikameti için de oda ayrılmıştır. Memur ve müstahdemlerin ikametleri için tahsis edilen bina ise 13 odadan oluşmaktadır. Ayrıca 3 banyo, 1 matbah ve 1 kileri bulunup şu şekilde taksim edilmiştir. 1 istasyon yemekhanesi ve 1 gümrük memurlarının ikametlerine mahsus büyük oda, 1 ahçı, 1 depo memuru ve 1 istasyon şoförünün ikameti için normal oda ile 7 uçak müstahdemlerine ait yatak odası bulunmaktadır. Gerek müdür ve gerekse memurların ikameti için ayrılan binalara kalorifer döşenmiştir. Ayrıca, müdüriyete ait binada sıcak su dağıtım tesisatı da vardır.<sup>11</sup> Türkiye hükümeti arzu ettiği takdirde, birinci maddede belirtildiği üzere bu mukavele süresinin sonunda şirketin Türkiye'de bulunan tayyarelerine ait bütün eşya, araç, gereçleri ile yedek ve zorunlu malzemelerini satın alabilecektir. Şirket tarafından bunlar için yapılan masrafi hükümete gösteren faturalara göre belirlenen bedelden yüzde yirmi az fiyat talep edilecektir. Mukavele süresinin sonunda şirket tarafından faaliyete devam edilmek istenilebilirdi, ancak mukavelenin hükümet

<sup>10</sup> BCA, 230-0-0-61-27-5.

<sup>11</sup> BCA, 230-0-0-61-27-7.

tarafından feshedilmesi durumunda şirket, tayyare ve malzemeler ile yedek ve zorunlu eşyayı satmama hakkına sahipti.<sup>12</sup>

### 3. Deniz Uçakları İstasyonunun Tesisatı

Büyükdere Deniz Uçakları İstasyonu oldukça iyi ve rahat bir şekilde görev yapabilecek bir tesisata sahipti. İstasyon tesisatına sonradan hiçbir şey ilave etmeksizin birçok hava hattına seyir yapabilecek vasıtalar bulunuyordu. Yunan hükümetine satılan Faler istasyonu, Büyükdere’de bulunan hangarlardan birine sahip değildi, ayrıca memurların ikameti için bir bina da bulunmuyordu. Brendiz-Rodos arasında yapılan seferler ile her gün işleyen Brendiz-Mısır hattının yeterli olmasının yanında Büyükdere’deki tesisatta daha büyük ve daha çok seferler yapabilecek derecede geniş ve mükemmeldi.<sup>13</sup>

Uçakların denizden çıkarılması veya denize indirilmesi ya da manevralarının yapılması dalgalı denizlerde mümkün değildi. Bu nedenle istasyonun inşası sırasında buna dikkat edilmişti. İstasyonun betonarme ve taştan yapılmış tekerlekli bir kızak tesisatı vardı. Deniz uçakları, elektrikli yedi beygirlik bir motora sahip vinçle yukarı alınıyorlardı. Bu işi çok kolay ve hızlı bir şekilde yapabilecek bir güce sahip olan bu tesisat oldukça uzun zaman sorunsuz kullanılabilirdi. Kızağın üzerinde bulunan bir el vinci, deniz uçağının kızağa yanaşıp oturmasını kolaylaştırıyordu. 1 ½ beygir kuvvetinde elektrikli motor ile teçhiz edilen ikinci bir el vinçi daha vardı. Bu vinç ise meydana duruyor ve uçakların yerde buldukları zaman hareket ettirilmeleri sırasında kullanılıyordu. Bu makine, bir takım palanga ve diğer kısımların ilavesi ile uçakların denizden kızağa çekilmesi sırasında büyük vince yardımcı olmak için ihtiyat vinci olarak da kabul edilebilirdi.<sup>14</sup>

Deniz uçakları istasyonunda iki tane bağlama tesisatı vardı. Bunların 12 milimetrelik zincirleri bulunuyor ve ihtiyaç durumunda uçakların geçici bağlanmaları için de kullanılabilirlerdi. İstasyonda kızağa yakın bir yerde iki tane de dâhili, kenara bağlama tesisatı vardı, bunlardan manevra traversleri sırasında faydalanırdı. Bunların dışında bir adet motor bağlama tesisatı ve deniz araçlarına ait halat ile zincirde bulunuyordu. Uçakların kızakta kalmasını sağlamak için bağlama halatları uygun bir şekilde yerleştirilirdi. Esas halat tesisatının ise mantarla sarılmış madeni bir şamandırası olup 20 M/metrelik zincir, betondan üretilen bir tonluk blok halinde demir bulunuyordu. İstasyonda bağlama halatları tesisatının tamamıyla yeni ve mükemmel oldukları kabul edilmiştir.<sup>15</sup>

### 4. Hangarlar

Deniz uçakları istasyonunun 1926 senesinde yapılan iki hangarı bulunuyordu. Bunlardan biri ahşap olup dışardan oluklu sac ile kaplanmıştı. Bu hangarın azami uzunluğu 52 metre, açık kısmı (aydınlığı) 20 x 7 metre idi. Dâhili raylar tesisatı ile birlikte bu hangarda WAL tipinde iki uçak barınabilirdi. Daha sonra bir ray hattı daha ilave edilerek bu hangar, üç adet uçak alabilecek hale getirildi. Bu hangarda en uygun yerler; marangozhane, malzeme deposu ve işçi odası olarak kullanılmıştı. İkinci hangar, şirketin Almanya hükümeti tarafından kabul edilen şartlara ve Nafia Vekâleti müdüriyetinde onaylanan projelere uygun bir şekilde 1928 senesinde yapılmıştı. Buranın iskeleti, demirden olup oluklu sac ve zırlı cam levhalarla örtülmüştü. Bu hangarın uzunluğu 50 metre, açık kısmı (aydınlığı) 10 x 30 metre ve döşemesi de betondur. Ayrıca, uzunlamasına, beş tonluk ağırlığa dayanabilen merkezi bir ray hattı yapılmıştı. Bu rayın üzerinde hareketli arabalı iki tonluk bir palanga bulunuyor ve S. 66 tipinde iki büyük tayyare barınabiliyordu. Bu hangarın dışında raylarının hizasında durmayıp dönen bir daire vardı ki, tayyarenin hangara alınırken çevrilmelerini sağlıyordu. Ayrıca, on tondan fazla ağırlıklara dayanabilen bir sağlamlıkta yapılmıştı. İki hangar arasında bir mukayese yapıldığında madeni olan hangarın daha aydınlık ve dayanıklı olduğu görülüyordu. Bunun dışında bir de çok kolaylıkla sökülebilecek bir vaziyette idi. Görevliler, havanın çok sıcak veya soğuk olduğu zamanlarda diğer hangara nispeten daha hızlı çalışabiliyorlardı. İskele için yapılan inşaat planları, tayyareler için uygun bulunmuştu. Sadece şirketin, bazı şartlara bağlı olarak mukavemet hesapları ile

<sup>12</sup> BCA, 230-0-0-61-27-8.

<sup>13</sup> BCA, 230-0-0-61-27-11.

<sup>14</sup> BCA, 230-0-0-61-27-10.

<sup>15</sup> BCA, 230-0-0-61-27-9.

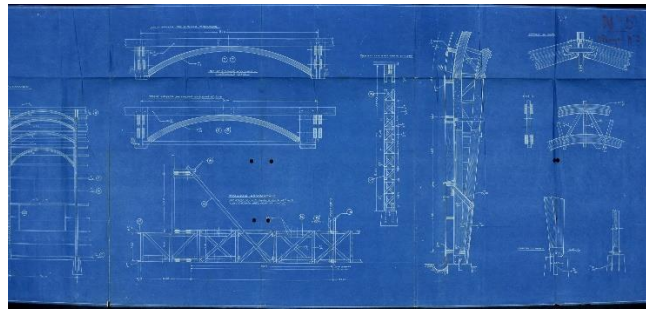
ayrıntılı projeleri, inşattan önce askeri inşaat idaresine göndermesi gerekiyordu. Deniz uçak hangarı için kullanılacak demir yaklaşık altı yüz kilogram ağırlığa sahip olmuştu. “Mürekkeb Sistem” adı verilen hangarın inşası, rüzgâr ile kar etkisi dikkate alınarak yapılıyordu. Bütün iç ve dış ağırlık ile diğer etkiler göz önünde tutulmuştu. Özellikle rüzgârın etkileri ve sonuçları esas alınmıyordu. Rasat Merkezi için belirlenen bütün kurallar fenni oluyor, ameli düsturlar kabul edilmiyordu. Hangarın her türlü özellikleri en küçük teferruatına varıncaya kadar planları ile resimleri hazırlanmıştı.<sup>16</sup>

Şirketin Türkiye-Yunanistan-İtalya arasındaki hava nakliyatını güvenli bir şekilde yapabilmesi için İstanbul deniz uçaklarının ihtiyacı nispetinde bir de hava rasat istasyonu tesis edilmiştir. Türkiye Hükümeti, hava rasat istasyonları tesis edilip faaliyete geçtikten sonra bu istasyonlardan istifade edebilme hakkına da sahipti. Şirket, tehlikeli durumlarda hava rasadını kolaylaştırmak ve hızlı bir şekilde hareket edebilmek için Aerion ibareli telefon ve telgraf hatlarının Türkiye Hükümeti tarafından kullanılmasına izin verecekti. Havada seyir için önemli olan rasad hizmetinin iyi bir şekilde yapılabilmesi için Türkiye Hükümeti, Hava Rasad Teşkilatı oluşturulana kadar (Erikli Marmara’da) Gelibolu şehirleri telgraf idarelerinin her sabah İstanbul’da deniz uçakları iskelesine telgrafla semanın derecesi, denizin vaziyeti, sis halinde görme kabiliyeti hakkında basit tarzda bir bilgi vermelerine karar verilmişti. Bu rasat görevine ait durumlar, havada seyir başlayacağı zaman şirket ile posta, telgraf ve telefon müdüriyeti arasında belirlenecekti.<sup>17</sup>



**Resim 3.** Hangar<sup>18</sup>

Deniz uçak istasyonunun diğer servislerinin bulunduğu binada ise otomobil garajı, depo ve imalathane vardı. İmalathane de bazı bölümlere ayrılarak makine ve alet, araç gereçler (rende tesisatı, dairevi tahta testeresi, mekanik torna tesisatı) bulunuyordu.



**Resim 4.** İstasyon İnşaat Planları

### 5. Deniz Uçaklarının Özellikleri

Şirket hava hattında yeterli miktarda deniz uçağı kullanmayı ve hattın düzeni ile emniyetini sağlamayı taahhüt etmişti. Ayrıca, uçuşların başlamasından sonra Türkiye suları içinde en az üç adet

<sup>16</sup> BCA, 230-0-0-61-27-12.

<sup>17</sup> BCA, 230-0-0-61-27-14.

<sup>18</sup> BCA, 230-0-0-61-27-13.

deniz uçağı bulundurulması zorunluydu. Şirketin İstanbul-Brendiz hava hattı üzerinde kullanacağı deniz uçaklarının daha en baştan ağırlık, emniyet, sürat, telsiz gibi güvenli bir uçakta bulunması gereken bütün özellikleri, yirminci maddeye göre oluşturulan fen komisyonunun kontrolü altına alınmıştı. Deniz uçaklarının yedek ve zorunlu parçaları, her sene yenilenmek üzere yeterli miktarda olmalı ve bu parçaların sayısı uzmanlar tarafından belirlenmeliydi. Deniz uçaklarının özellikleri aşağıdaki gibidir<sup>19</sup>;

1. Deniz uçaklarının taşıyabileceği asgari yük miktarı bin beş yüz kilogramdır.
2. Deniz uçaklarında sekiz yolcu kapasitesinde ayrı ve kapalı bir oda bulunacaktır. Ancak uçağa sekiz yolcu kabul edilirken ağırlıkları da nazarı dikkate alınacaktır.
3. Deniz uçaklarının asgari sürati saatte doksan beş kilo metreden fazla olmayacak, toplam sürat ise yüz yetmiş kilo metre olacaktır.
4. Deniz uçakları asgari iki motorla çalışacaktır.
5. Deniz uçaklarının havada güvenli bir şekilde seyirleri için gerekli alet, araç-gereçlere sahip olacaklardır.
6. Deniz uçakları, ihtiyaç durumunda cankurtaranlar ile diğer malzemelere de sahip olacaklardır.
7. Bütün deniz uçaklarının seyahat sırasında kullanılacak bazı yedek malzemeler ile tamir alet, araç ve gereçler temin edilecektir.
8. Deniz uçakları, mukavele kurallarına göre geçerli işaret vasıtalarına sahip olacak ve aynı mukaveleye uygun bir şekilde fenerler yerleştirilecektir.
9. Şirket, deniz uçaklarının hava hattı üzerinde güvenli seyrini temin etmek için Lozan Antlaşmasının yüzüncü maddesinin üçüncü fıkrasında hava mukavelesinin on dördüncü maddesinin ikinci fıkrasına göre telsiz vasıtalarına sahip olacaktır.

Şirket, deniz uçakları hakkında yapılması ve dikkat edilmesi gereken bu maddelerin dışına çıkmayacaktır.<sup>20</sup>

#### **6.Motorcu ve Makinist İstihdam Edilmesi**

Türk görevlilerin deniz uçaklarına dair eğitimleri ile yedek ve zorunlu mekanik alet, araç ve gereçlerin sayısı gibi önemli konular, Türkiye hükümeti tarafından tayin edilen uzmanlar ile şirket tarafından Ankara'ya gönderilecek delegeler arasında yapılan görüşmeler sonucunda hazırlanmıştır. Şirket delegelerinin Ankara'ya mukavelelerin kesin surette imzasından en geç bir ay içinde gelmeleri gerekiyordu. Ancak delegelerin gelememeleri durumunda mukavele hiçbir incelemeye gerek olmadan fes edilebilirdi. Şirket delegeleri ile yapılan görüşmelerden sonra Türkiye'de hükümetle irtibatla bulunacak murahhasın, iskeledeki idare müdüriyetinin, uçak ve sanayi memurlarının ve diğer görevlilerin Türkiye Cumhuriyeti tebaasından ve Türk olmalarını şirket kabul etmişti. Şirket, Türkiye'de bulunan delegelerini ancak hükümetin izni ile tayin edebilir ve değiştirebilirdi. Ayrıca, Türkiye'de görev yapan bütün memurların devlete bağlı olmalarını şirket kabul etmiştir.

17 Eylül 1924 tarihli mukavelelerin on birinci maddesine göre şirketin deniz uçaklarında Türk makinist ve motorculara görev verilmişti. Şirket yirmi sene içinde on birinci maddenin açıkça belirttiği miktardan mümkün olduğu kadar fazla pilot ve makinist yetiştirmeği taahhüt ediyordu. Deniz hava hattı faaliyete başlamadan önce şirket, deniz tayyareleri için ihtiyaç duyulan makinist ve motorcu sayısını Müdafaa-i Milliye Tayyare Şubesine bildirmişti. Türkiye Hükümeti de on beş gün içinde şirkete belirlediği mühendislerin listesini göndermişti. Şirket belirlenen kişilere deniz uçaklarını uçurmak, sevk ve idare ederek, iyi bir şekilde muhafazaları için gerekli bütün bilgileri verecekti. Bunun için mukaveleye göre bütün masrafi şirkete ait olmak üzere İtalya'da motorcu ve makinistler, deniz uçakları üzerine kurslara katılmışlardır. Bu eğitim ile ilgili şartlar, Türk ve İtalyan memurları için de aynı şekilde uygulanmıştır. Şirket, Türk heyeti memurlarından talimler sırasında aradığı bütün vasıfları İtalyan memurlardan da beklemek zorundaydı. Şirketin bir aylık eğitime aldığı Türk motorcu ve makinistler arasından kabiliyetsizliği anlaşılanların, Türkiye hükümetine bildirilerek görevlerine son verilmiştir. Türk hükümeti tarafından yeni görevliler belirlenerek şirkete gönderilmiştir. Uçaklarda görev alan bütün pilot, makinist, motorcu ve diğer görevlilerin sağlık raporu alması şarttı. Bu raporda uçaklarda görev

<sup>19</sup> BCA, 230-0-0-61-27-15.

<sup>20</sup> BCA, 230-0-0-61-27-16.

almak isteyen şahsın sinir, teneffüs, nefes alıp vermesinde hiçbir noksanı olmadığı sağlıkçılar tarafından tasdik edilmeliydi.<sup>21</sup> Bütün motorcu ve makinistler, şirketin birer memuru olduklarını ve şirketin nizamına uygun hal ve hareketler sergileyeceklerini kabul ediyorlardı. Ayrıca, deniz uçaklarında görev yapan pilotlar, şirketin merkez binasında da görev alabileceklerini, motorcu ve makinistler ise ihtiyaç durumunda doğrudan seyir sırasında uçaklarda hizmet yapabileceklerini taahhütname imzalayarak onaylıyorlardı. Bu taahhüt senetleri, adliye kâtipliği tarafından usulüne göre hazırlanarak tasdik olunuyor ve isim listeleriyle beraber Türkiye hükümetinin memurları tarafından şirkete gönderiliyordu.<sup>22</sup> Şirket çalışanları ile birlikte pilot, makinist ve motorcu olmak üzere Brendiz-İstanbul hattındaki görevlilerin üçte biri Türkiye hükümeti tarafından seçilen Türk tebaasından atanmıştı. Bu memurlar, şirket tarafından ve şirketin hesabına İtalya'daki uçak fabrikalarında eğitim aldıktan sonra talimlere katılmışlardı. Eğitim, talim ve istihdamları sırasında bu hava hattı üzerinde görev yapan diğer memurların bütün hak ve görev yetkilerine sahip olmuşlardı. Bunlar, Türkiye hükümeti tarafından görevlendirilen bir memurun da katılması ile İtalya'da hem yazılı hem de iş sırasında sınava tabi tutularak, ehliyetlerini ispat etmeleri üzerine görevlerine başlamışlardı. Şirketin uçaklarıyla bir ay seyahat eden Türkiye hükümeti memurları, İtalya hükümeti memurlarının sahip oldukları indirim ve diğer haklardan da yararlanabiliyorlardı.

Türkiye hükümetinin talep etmesi durumunda havacılığa dair arzu edilen bütün plan ve projelerin hazırlanması için şirket bütün ilmi, mali ve ticari teşkilatını ve araçlarını Türkiye hükümeti emrine hazır bulunduracaktı. Şirket iskelesinde tayyarelerle olan iletişimi sağlamak için bir telsiz istasyonu kurulmuştu. Bu istasyon, doğrudan Türkiye Cumhuriyetine ait istasyonlara bağlı olmuştu. Şirket telsiz istasyonu, Türk telsiz istasyonları ile telefon bağlantısı yapabiliyordu. Hükümet, her zaman bu istasyonlara doğru, uygun bir şekilde yol yapma hakkına sahipti, şirkette bu yollar için gerekli kolaylıkları göstermek zorundaydı.<sup>23</sup>

## 7. Posta Nakliyatı

Türkiye Hükümeti Posta ve Telgraf Müdüriyeti ile şirket arasında ayrı bir mukavele yapılmıştır. Posta nakliyatı ile ilgili bu mukaveleye göre; şirket bu mukaveledevin devamı süresince Türkiye, Yunanistan ve İtalya arasında posta ve telgraf idaresi tarafından verilecek taahhütlü muharebe evrakı, mektup, kartpostal, gazete, risale-i mevkute, iş evrakı, ticari eşya numuneleri, matbaa evrakları, kıymetsiz posta paketleri ve telgrafları içeren posta çantalarının naklini yapacaktır. Şirket, mukaveledevin dokuzuncu maddesine göre Türkiye'ye ithal edeceği her çeşit eşyayı ithalinden on gün önce ilgili makama bildirecektir. Bu nakliyatın düzenli zamanlarda hareket eden uçaklarla yapılması zorunludur. Aniden kalkan uçaklar ile de duruma bağlı olarak posta sevk edilebilir. Her seferde nakledilen posta çantalarının en fazla ağırlığı yüz kilogram kadar olmalıdır. Posta paketlerinin ebadı ise her yönden kırk santimetreyi geçmemelidir. Posta nakliyatının havanın etkisinden korunmuş bir şekilde yapılmasına dikkat edilmelidir. Hava yolu ile gönderilecek postalar için her şehirde belirli bir ruhsata bağlı olarak bir postane bulunmalı, kendi masrafı ve mesuliyeti altında şirket tarafından görevlendirilen memur tarafından imza karşılığında teslim edilmelidir. Her postada sevk olunan evrak çantaları, muhteviyatı ve posta paketlerinin miktarını içeren üç nüsha olarak tanzim edilecek cetvellerden bir tanesi gönderici olan postanede ve diğer iki nüshası ise şirket memuruna verilmelidir. Deniz uçağının durağa ulaşmasında sonra üçüncü nüsha şirket memuru tarafından toplanma postanesine çantalarla beraber imza karşılığında teslim edilecektir. Deniz uçaklarının her seferinde on kiloya kadar resmi yazılar ve telgrafları parasız taşınmasını şirket kabul etmek zorundadır. Deniz uçakları ile taşınacak bütün posta mektupları için alınacak tarife ücretleri cetvelde yazılıdır. Hava yolu ile taşımacılığa ait ücretler, posta ve telgraf idaresince tahsil olunur. Şirkete ait ücretler, bir numaralı cetvele göre üç ayda bir hesaba, üç ayı takip eden bir ay zarfında ise doğrudan şirkete ödenmelidir. Türkiye'den Yunanistan ve İtalya'ya gönderilecek mektup, kartpostal ve bunların cevapları, gazeteler, Risale-i Mevkute, evrak, ticari eşya numuneleri, taahhüt, taahhüt ücreti iadesi, ilim ve haberli taahhüt, değerli eşyalara ait yazılar ile posta paketlerinin her bir kilogramından ücret alınacaktır. Posta paketleri hakkında belirlenen ücretler altı

<sup>21</sup> BCA, 230-0-0-61-27-17.

<sup>22</sup> BCA, 230-0-0-61-27-18.

<sup>23</sup> BCA, 230-0-0-61-27-19.



aylık bir süreden ve gerekli olması durumunda idareciler arasında görüşmeler yapılarak yenilenecektir.<sup>24</sup> Şirket, İtalya, Yunanistan ve Türkiye için kabul edilen ağırlık ve ebatları daha fazla posta paketleri ile diğer eşyaların nakli için izin almak zorunda olmayıp meydana gelen bütün kazanç tamamıyla şirkete aittir. Şirket uçakları, Türkiye ile diğer uğradığı bütün ülkelerin diplomasisine ait resmi posta yazıları on kiloyu geçmemeleri şartıyla ücret alınmadan nakledecektir.<sup>25</sup> Bu amaçla ayrı bir hava posta pulu kullanılacak ve şirket tayyareleriyle yapılacak bütün yazışmalarda bu pul yapıştırılacaktır. Türkiye Hükümeti tarafından lüzum görüldüğü takdirde resmi görevli bir yolcunun, diğer yolculara göre daha uygun bir şekilde ve indirimli olarak nakledilmesi zorunludur. Şirket, bilet satmak ve posta idaresi tarafından taşınamayan paketleri nakletmek üzere Türkiye'nin en önemli merkezlerinde acenteler tesis edebilir.<sup>26</sup> Sadece önemli merkezler ve acentelikler tesis edilmeden önce hükümetten izin alınması zorunludur.

Posta idaresi tarafından teslim edilen mektupların kısmen veya çok fazla hasara uğraması ya da hırsızlık olması durumunda şirket bu konudaki bütün sorumluluğu üzerine almaktadır. Hava yolu ile taşınan mektuplar, posta idaresi tarafından kabul edilebilecek bir sebep olmadıkça mahallerine geç ulaşırlarsa hava yoluna ait ücretler şirket hesabından kesilebilir. Şirket, sefer sırasında postayı taşıyan uçaklarda meydana gelebilecek herhangi bir kaza durumu veya gecikme durumunu posta idaresine hızlı bir şekilde haberdar ederek konu ilgili bir rapor hazırlamalıdır. Uçaklarda meydana gelebilen sorunlar ve diğer olumsuz nedenler dolayısıyla karaya inmek zorunda kalınır ise şirket posta çantalarıyla posta paketlerini bütün masraf ve mesuliyet kendi üzerinde olmak üzere en yakın posta merkezine teslim etmek zorundadır. Yine bazı zorlayıcı sebepler dışında olmak üzere şirket uçaklarının seyirleri sırasında postaların tesliminde gecikme ve ihmal gösterilmesi durumunda yirmi beş lira para cezası ödenmesi gerekir. Bazı özel sebepler dışında deniz uçaklarında bir hafta içinde iki defa veya bir ayda beş defa sürekli gecikmeler yaşanır ise posta idaresi anlaşmayı feshedebilir. Ayrıca, yapılmayan her sefer için şirket, posta ve telgraf idaresine yirmi beş lira para cezası ödemeye mecburdur. Hava nakliyat şirketi tarafından tesis edilen telsiz telgraf istasyonları sadece, şirketin genel hava rasadları ve diğer ilgili konular için kullanılıp bunları geçmeyecektir. Şirketin telsiz telgraf memurları, Posta Telgraf Telefon Müdürlüğü'nün de onaylaması ile görevlendirileceklerdir. Posta ve telgraf idaresi her zaman şirketin gerek istasyonlarını ve gerekse yaptığı posta nakliye hizmetini teftiş edip incelemelerde bulunma yetkisine sahiptir. "Stockholm Posta Konferansı Hava Postaları" hakkında kabul edilen kararlar ve ücretler şirket tarafından uygulamaya geçirilecektir.<sup>27</sup>

### **Savaş ve Diğer Özel Konularda Dikkat Edilmesi Gereken Konular**

Uluslararası Hava Hukukunun oluşturulması için Fransa'da Havacılık Konferansı sonrasında 13 Ekim 1919 tarihinde ABD, İngiltere, İtalya, Japonya, Brezilya başta olmak üzere yirmi bir devlet tarafından Paris Hava Seyri Muahednamesi imzalanmıştı. Hava taşımacılığı alanında ilk uluslararası belge olan bu muahede ile teknik, hukuki ve askeri sorunlara çözüm bulunması amaçlanmıştır. Türkiye hükümeti ve şirketin telsiz telgraf, havale, hava kartografi ve kaza ile yardım ve diğer konular hakkında kesin surette Paris Hava Seyri Muahedesine bağlı hareket etmesi gerekiyordu. Bir savaş tehlikesi durumunda emniyeti sağlamak üzere Türkiye hükümetinin, hava mıntikalarını hiçbir tazminat ödemeksizin kendi kararı ile tamamen veya kısmen kapatmaya yetkisi vardı. Seferberlik dolayısıyla şirketin Türkiye'de bulunan liman ve müesseselerinin araç-gereç ve malzeme ile uçaklarına hükümet tarafından el konulabilirdi. Ancak böyle bir durumda kullanılan malzeme ve diğer eşyaların bedeli, mukavelenin yedinci ve on yedinci maddelerine uygun bir şekilde şirkete geri ödenecekti. Malzeme ve diğer eşyaların, şirkete bilgi verilmeden işgal edilir gibi kullanılması ve hasara uğratılması, tüketilmesi mümkün değildi. Seferberlik dolayısıyla şirkete ait kurumların bütün alet ve araç-gereçlerinin istimlak edilmesi mümkün değildi. Türk memurların seferberlik nedeniyle görevlerinden ayrılmaları sonucunda şirketin deniz uçaklarında yabancı memurlarla ihtiyaçları karşılayamamasından dolayı şirket tazminat talebinde bulunulamazdı. Şirkete ait uçakların takip edecekleri hava hattı, Erkan-ı Harbiye-yi Umumiye

<sup>24</sup> BCA, 230-0-0-61-27-21.

<sup>25</sup> BCA, 230-0-0-61-27-23.

<sup>26</sup> BCA, 230-0-0-61-27-22.

<sup>27</sup> BCA, 230-0-0-61-27-20.

Riyasetinin 16 Ağustos 1925 tarihli tezkeresine uygun bir şekilde Saros körfezi Gelibolu'nun on kilometre kuzey doğusu, İstanbul'un en az on km güneyi, Boğaz içi-Büyükdere koyu olarak belirlenmiş ve şirkette bunu kabul etmişti. Şirket, daha önce hava kuvveti müfettişliğinde veya diğer bir askeri müessesede çalışmış olan herhangi bir şahsı mensup olduğu müessesenin iznini almadıkça hizmete kabul edemezdi.<sup>28</sup> Bayrak açılması gereken zamanlarda (resmi ve özel günler) Türk bayrağı açılması zorunlu olup benzer müesseseler tarafından kabul edilen esaslar ve kararlara göre hareket edilirdi. Şirket, uçuş hattı üzerinde bütün seyirlerin tehlikesizce olmasını sağlayacak, yeterli telsiz telefon tertibatı yapacak, kullanılan bütün deniz uçaklarını geliştirerek yenilikleri takip etmeye çalışacaktı.<sup>29</sup>

## SONUÇ

Birinci Dünya savaşından sonra Osmanlı Devleti toprakları galip devletler tarafından işgal edilmiştir. Türk topraklarının işgal edilmesi üzerine Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde Türk Milleti Kurtuluş Savaşı ile bir Milli Mücadeleye başlamıştır. Bu mücadele sırasında Türk Ulusunun gücünü fark ederek Türk topraklarından ilk ayrılan İtilaf Devleti de İtalya olmuştur. İstiklal Savaşı sonunda Atatürk tarafından yeni Türk Devletinin varlığı bağımsızlığı ve toprak bütünlüğü bütün dünyaya kabul ettirilmişti. 29 Ekim 1923'de Türkiye Cumhuriyetinin kurulmasından sonra İnkılaplara başlanmıştır, bu inkılaplardan havacılık için yapılan çalışmalarda ayrı bir önem taşımaktadır. Ulaşım şartlarının mükemmel olması o ülkenin kalkınmış ve gelişmiş sayılmasında en önemli kriterlerden biridir. Böylece, 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyetini kurularak Türkiye'nin havacılıkta geliştirilmesi amaçlanmıştır. Bir süre sonra Türk hükümeti İtalya'da Aero Espresso şirketine 11 yıllık özel bir uçuş izni vererek Türkiye, Yunanistan ve İtalya arasında ulaşım kolaylaşmıştır. Aero Espresso şirketi, Türk sahillerinden Atina, Roma, Brendiz'e deniz uçakları ile yolcu getirip götürmeye başlamıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu ilk yıllarda kalkınmış ve gelişmiş bir devlet haline getirilmesi amaçlanarak deniz uçaklarının yirmi yıl kadar işlemesine izin verilmiştir. Böylece Deniz uçakları, 1920 ve 1930'lu yıllarda Türkiye'nin dışı açılan en önemli kapılarından biri olmuştur.

## KAYNAKLAR

### Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

230-0-0-0-61-27-1, 230-0-0-0-61-27-2, 230-0-0-0-61-27-3, 230-0-0-0-61-27-4, 230-0-0-0-61-27-5, 230-0-0-0-61-27-6, 230-0-0-0-61-27-7, 230-0-0-0-61-27-8, 230-0-0-0-61-27-9, 230-0-0-0-61-27-10, 230-0-0-0-61-27-11, 230-0-0-0-61-27-12, 230-0-0-0-61-27-13, 230-0-0-0-61-27-14, 230-0-0-0-61-27-15, 230-0-0-0-61-27-16, 230-0-0-0-61-27-17, 230-0-0-0-61-27-18, 230-0-0-0-61-27-19, 230-0-0-0-61-27-20, 230-0-0-0-61-27-21, 230-0-0-0-61-27-22, 230-0-0-0-61-27-23, 230-0-0-0-61-27-24, 230-0-0-0-61-27-25, 230-0-0-0-61-27-30, 230-0-0-0-61-27-83, 230-0-0-0-61-27-85, 230-0-0-0-61-27-86, 230-0-0-0-61-27-87, 230-0-0-0-61-27-88, 230-0-0-0-61-27-89, 230-0-0-0-61-27-90, 230-0-0-0-61-27-91, 230-0-0-0-61-27-92, 230-0-0-0-61-27-94, 230-0-0-0-61-27-95, 230-0-0-0-61-27-96, 230-0-0-0-61-27-97, 230-0-0-0-61-27-98, 230-0-0-0-61-27-99, 230-0-0-0-61-27-100, 230-0-0-0-61-27-102, 230-0-0-0-61-27-103, 230-0-0-0-61-27-104, 230-0-0-0-61-27-105, 230-0-0-0-61-27-106, 230-0-0-0-61-27-107, 230-0-0-0-61-27-108, 230-0-0-0-61-27-109, 230-0-0-0-61-27-110, 230-0-0-0-61-27-111, 230-0-0-0-61-27-112, 230-0-0-0-61-27-113, 230-0-0-0-61-27-114.

### Telif Eserler

Türkeş-Günay, Umay. (2007). Türklerin Tarihi, Geçmişten Geleceğe, Ankara.

Karpat, K. "Türkler (Cumhuriyet Devri) Maddesi, İslam Ansiklopedisi, C. 12, s. 392.

As, E. (2013). Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara.

<sup>28</sup> BCA, 230-0-0-0-61-27-25.

<sup>29</sup> BCA, 230-0-0-0-61-27-24.

## EKLER

### Ek 1. Müdüriyet Binası, Hangar



### Ek 4. Planlar

