

# Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri

## Donated Aircrafts and Its Influences on Aerospace Industries In History of Turkish Aviation

Osman Yalçın\*

### Özet

*Bağış, Türk kültürünün önemli unsurlarından biridir. Türkler, tarih içinde varlıklarını dayanışma ve muhtaç olanları desteklemek suretiyle daha kolay devam ettirmişlerdir. Zaman içinde kurumsal bir yapı olan devlet de bağışa ihtiyaç duymuştur.*

*Osmanlı Devleti'nin son yılları aynı zamanda teknolojinin de hızla geliştiği bir döneme rastlar. Havacılığın baş döndürücü gelişmesi bunlardan biridir. Osmanlı Devleti havacılığa ilgi duymasına rağmen bütçe imkanları buna elvermiyordu. Havacılıktan uzak durmak ise çok daha büyük tehlikeleri beklemek anlamına gelmekteydi. Böylesine sıkıntılı bir dönemde Türk halkı gönlini ve imkanlarını ortaya koymuş ordunun uçak almasına katkı sağlamıştır.*

*İstiklal Harbi ve Cumhuriyet Dönemi'nde Türk havacılığının toparlanması ve güçlenmesinde bağışların önemi yadsınamaz. Ülkenin sıkıntılı bir döneminde yine bağışlarla yaklaşık 350 adet uçak alınarak Türk Hava Ordusuna bağışlanmıştır. Bu süreç 1970 sonrası milli hava harp sanayiini kurma döneminde de sürmüştür.*

**Anahtar Kelimeler:** Hava Kuvvetleri-Uçak-Sanayii-Atatürk-Bağış-Osmanlı-Türkiye Cumhuriyeti

### Abstract

*Donation is one of the important aspects of the Turkish Culture. Turks continued their existence more easily because of their soliarity and helping the ones in need culture troughout history. In time, the government itself also needed donation.*

*The last period of Ottoman Empire was also a fast period of technological development. The ground breaking development of aviation tecnology is one of the results of this period. Although Ottoman Empire was interested in aviation, its budget was not suitable for these kinds of studies. But not following the developments in aviation tecnology was meaning to await of a greater danger. In a difficult period like this, Turkish people supported aviation and helped its military to buy aircraft.*

*During the period of The War of Independence and early period of Turkish Republic, donations played more important role in building and supporting Turkish Aviation. In this difficult period of the country, 350 aircraft was donated to Turkish Air Force. These donations was also continued after 1970 while building The National Aviation War Industry.*

**Key Words:** AirForce-Airplane Industry-Atatürk-Donation-Ottoman-Repuplic Of Turkey

\* Hv.Dr.Öğ.Bnb. Osman YALÇIN, Hv.KmK.lığı, e-mail: O.YALCIN@hvkk.tsk.tr

Görüş

Akademik  
Bakış

191

Cilt 3 Sayı 6  
Yaz 2010

## Giriş

Bağış, Türk tarihinin her döneminde önemini koruyan, milli birlik ve beraberliğin pekişmesine katkı sağlayan ve kültürel değer olarak yaşamın bir parçasıdır. Genelde fertler arasında bir dayanışma olan bağış, Türk devletinin sıkıntılı zamanlarında millet-devlet dayanışmasının ve milletin devlete sahip çıkmasının da bir yöntemi olmuştur. Devlet ekonomik olarak sıkıntıda bulunduğu zamanlarda milleti oluşturan bireyler veya tüzel kişilikler imkânları nispetinde katkı sağlamışlardır. Osmanlı Devleti tarihinde, 20'nci yüzyılın ilk çeyreği önemli kırılmaların yaşandığı ve nihayet devletin tarihe intikal ettiği bir dönem olmuştur. Diğer taraftan insanlık tarihinde oldukça önemli yeri olan pek çok teknolojik gelişmeler de bu zaman diliminde gerçekleşmiştir. Bunlardan biri şüphesiz başdöndürücü bir süratle gelişen havacılıktır.

Havacılığın temelini oluşturan uçma özlemi insanlık tarihi kadar eskilere dayanır. İnsanoğlu, uçabilmek için tarih boyunca pek çok çalışma yapmıştır. İnsanlığın uçma arzusu, özgürlüğün başka bir adı olmuştur. İnsanlık, 18'inci asırda balonun kullanılmaya başlanması ile önemli bir başarı elde etmiştir. 19'uncu asırda planörde önemli gelişme sağlanmış, 20'nci yüzyılın ilk yıllarında ise uçaklar kullanılmaya başlanmıştır.<sup>1</sup> 17 Aralık 1903 tarihinde Wright Kardeşler'in yaptıkları hava aracının motor gücü ile yerden kesilmesi ve kısa süre havada kalması uçakla ilk uçuş kabul edilmektedir.<sup>2</sup> Havacılıkta baş döndürücü gelişmeler bu tarihten sonra başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin son zamanlarına rast gelen bu gelişmelere Osmanlı idarecileri duyarsız kalmamıştır. Ancak havacılığın pahalı ve yeni bir sistem olması, devletin bütçeleme mantığı ve mali sıkıntılar nedeniyle Türk havacılık tarihinde uçak temininde bağışların önemli bir yeri bulunmaktadır. Bağışlar Türk askeri havacılığının gelişmesinde her zaman önemini korumuş ve uzun süre önemli bir kaynak olmuştur. Ülkenin ekonomik sıkıntı içinde bulunduğu yıllarda halkın maddi sıkıntıları da oldukça fazlaydı. Bütün bu sıkıntılara ve imkânsızlıklara rağmen Türk halkının, büyük fedakarlık yaparak verdiği destek Türk havacılık tarihinde önemli bir yere sahiptir.

## Osmanlı Havacılığının Doğuşu ve Bağışlar

Aralık 1909'da Fransız Baloncu Barbout'un İstanbul ve İzmir' deki uçuş gösterilerini takiben, tayyareci Voisin ve Bleriot da İstanbul'a gelerek uçuş gösterileri yapmışlardır<sup>3</sup>. Bu gelişmeler üzerine; Binbaşı İzzet, Kolağası Hüseyin Hüsnü, Kolağası Cemil'den oluşan bir kurul tarafından bir rapor hazırlanmıştır. Rapor-

<sup>1</sup> Osman Yalçın, Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009, s.10-12

<sup>2</sup> Bu alanda aynı tarihlerde bir çok başarılı deneme mevcut olmasına rağmen, bilim dünyasında Wright Kardeşlerin uçuşu ilk tayyare uçuşu olarak kabul edilmiştir.

<sup>3</sup> Bu yıllarda balon ve uçak üreticileri sportif amaçlı gösteri yapmak ve sistemlerini satmak amacıyla tanıtım yapmaktaydılar.

da uçağın çok önemli bir buluş olduğu, bugün düşünülmesi bile yakın zamanda muharebe meydanlarında uçakların kullanılabilmesi, bu gelişmelerin gerisinde kalmamak için Osmanlı Devleti'nin tedbir alması önerilir<sup>4</sup>.



Picardie Manevralarında; Mustafa Kemal, Fethi OKYAR ve ortada bir Osmanlı Subayı

1910 yılında Fransa'da yapılan Picardie Manevralarında uçakların gelecekte önemli bir silah olacağı, Osmanlı Paris Ataşemiliteri ve aralarında Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal'in de bulunduğu gözlemci heyeti tarafından rapor edilir<sup>5</sup>. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, 1910 yılı başında Kur. Bnb. Ali Fethi Okyar'ı Paris'e, Kur.Bnb. Enver Bey'i de Berlin/Almanya'ya ataşemiliter olarak göndermiş ve havacılık hakkında bilgi toplamalarını istemiştir<sup>6</sup>. Osmanlı ordusu, 1910 senesinde Trakya/Karıştıran taraflarında bir tatbikat yapmıştır. Bu tatbikatta yaşanan ve sonucu etkileyen bir olay dikkate değer bulunmuştur<sup>7</sup>. Tatbikatın sonucunda yeni yeni Avrupa'nın ve çevre ülkelerin ordularında yer aldığı bilinen balon veya uçakların özellikle keşif amaçlı kullanılabilmesi değerlendirilmiştir. Bu gelişmeler üzeri-

ne Osmanlı Ordusu'nda hava unsurlarının kullanılması gerekliliği değerlendirilmeye başlanmıştır<sup>8</sup>.

<sup>4</sup> Ajun Kurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi-I, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2002, s.553-556; Osman Yalçın, Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi (Cumhuriyet Dönemi), G.Ü.Sos.Blm.Enst., Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2004, s.5; Osman Yalçın, Türk Hava Harp Sanayii Tarihi, G.Ü.Sos.Blm.Enst., Doktora Tezi, Ankara, 2008, s.11; Ajun Kurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt-II 1914-1916, 2. Baskı, Hv.K.K.lığı Basımevi, Ankara, 2006, s.40,41; Yavuz Kansu-Sermet Şensöz-Yılmaz Öztuna, Havacılık Tarihinde Türkler, Hav. Kuvvetleri Basımevi, Ankara,1971 s.115,116; Ergüder Gediz, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi C.I 1911-1918, Tarihçe Şb. Md. lüğü, Ankara, s.4-6; Kansu VD., a.g.e.,s.115,116

<sup>5</sup> Orhan Aydar, Uçan Süvariler, Ulus Basımevi, Ankara, 1948, s.21  
Bu tatbikata Batılı gelişmiş devletler katılmıştır. Osmanlı Devleti de gözlemci olarak heyet göndermiştir. Bu heyete Paris Ataşemiliteri Bnb. Fethi (OKYAR) Bey Fransa'dan iştirak edecektir. Osmanlı Devletinin gözlemci olarak katıldığı bu manevralara ayrıca Topçu Rıza Paşa, Yzb. Mustafa Kemal ve Bnb. Selahattin Bey görevlendirilmiştir. Mustafa Kemal'in havacılıkla tanışmasının ilk defa burada olduğu değerlendirilmektedir.

<sup>6</sup> Osman Yalçın, Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma, s.3  
Nitekim daha sonra özellikle Paris Ataşemiliteri havacılık alanında Osmanlı Genelkurmayının karar verilmesinde yetki ve sınırları aşacak kadar kararları yönlendirmeye çalışacak, bu durum birtakım sıkıntıların yaşanmasına neden olacaktır.

<sup>7</sup> Karıştıran Tatbikatında, Mavi kuvvetler gece yürüyüş yapmış, gündüzleri ise gizlenerek hiç beklenmedik bir zamanda kırmızı kuvvetlerin karşısına çıkmıştır. Kırmızı kuvvetlerin uçağı olsaydı bu durumu keşif yolu ile öğrenecekti değerlendirmesi yapılmış ve uçakların gerekliliği belirtilmiştir.

<sup>8</sup> Mazlum Keyüsk, Türk Havacılık Tarihi (1912-1914), Birinci Kitap, Uçuş Okulları Basımevi, Eski-

Gazi

Akademik  
Bakış

193

Cilt 3 Sayı 6  
Yaz 2010

1910 yılından itibaren Osmanlı Ordusu havacılık ile ciddi olarak ilgilenmeye başlamıştır. 14 Şubat 1911 tarihinde Genelkurmay emri ile 2 subayın pilotaj eğitimine gönderileceği bağlı komutanlıklara yazılmıştır. Bu konuda birçok yazışma ve görüş mütalaasını takiben 28 Haziran 1911'de yapılan sınavı takir tur. Başarılı olan, Teğmen Yusuf Kenan ve Yüzbaşı Fesa Bey'in Fransa'da Bleriot Okulunda pilotaj eğitimi almalarına karar verilmiştir. Diğer taraftan Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa tarafından, havacılık ile ilgilenmesi için Kurmay Yarbay Süreyya (İlmen) Bey'e görev verilmiştir.



**Kurmay Yarbay  
Süreyya Bey**



**Harbiye Nazırı Mahmut  
Şevket Paşa**

Kur.Yb.Süreyya Bey, kısa süre içinde yaptığı inceleme sonunda havacılığın yalnız bir subay tarafından idare edilemeyecek kadar geniş bir saha olduğu kanaatine varmış ve İstihkâm Müfettişliği'ne bağlı bir "Havacılık Komisyonu"<sup>9</sup> kurulmasını teklif etmiştir. Bu teklifin uygun gör-

rülmesiyle; Süreyya Bey başkanlığında; İstihkâm Yarbayı Refik, istihkâm binbaşılardan Mehmet Ali ve Zeki Beylerden müteşekkil bir kurul oluşturulmuştur. Adı "Havacılık Komisyonu" veya "Tayyare Komisyonu" olan bu kurul, Türk ordusunda havacılığın ilk resmi teşekkülü olmuştur<sup>10</sup>. Komisyon bir yandan havacılık alanındaki gelişmeleri araştırırken diğer taraftan para tahsilatı ve tedarik işleri ile uğraşmıştır. Komisyonun ilk öncelikleri arasında yer alan bir husus da hava okulu kurulması olmuştur. Hava Okulu'nun araştırmalar sonunda bugün Yeşilköy olarak bilinen yerde kurulması tespit edilmiştir. Burası o dönemde Barutcubaşızadelere aittir. Arazi sahipleri ile mutabık kalınarak arazi alınmış ve Hava Okulu'nun inşa yeri kesinlik kazanmıştır. Ancak bu faaliyetlerin yürütülmesi için önemli miktarda kaynağa ihtiyaç duyulmaktadır. Mevzuata göre ise bütçeye derhal tahsisat konulması imkansızdır. Oysa havacılık kısa süre içinde çevre ülkeler tarafından da ilgilenilen bir saha olmuştur. Osmanlı Devleti'nin kaybedecek zamanı yoktur. Süreyya Bey, durumun aciliyetine binaen mali sı-

şehir, 1951 s.7,8; GEDİZ, a.g.e., s.10

<sup>9</sup> Bu komisyonun adı bazı yerlerde, "Tayyarecilik Komisyonu" olarak da geçmektedir.

<sup>10</sup> Süreyya İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, İbrahim Horoz Basımevi, İstanbul, 1947,s.21; Yzb.Hasan Sezgin ve Ütğm.Ferruh Ünlütürk, (Çevirenler-Basılmamış Eser) Süreyya İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Eskişehir, 1984,s.10; Yalçın, Türk Hv...1913-2009, s.3

Bu komisyonun adı bazı yerlerde, "Tayyare Komisyonu" olarak da geçmektedir.

kıntıya çözüm bulmak için bazı çalışmalar yapmıştır. Bu nedenle 1911 yılında milletin ianelerine başvurulması kararlaştırılır. Süreyya Bey, havacılığın ilk yılında ihtiyaç duyulan paranın, yardımlar ile toplanmasını sağlamak ve havacılığın gelecekte alacağı ehemmiyeti anlatabilmek için bir makale hazırlamış ve bu makale "Ceride-i Askeriye Dergisi"nde yayımlanmıştır. Makalesinde havacılığın önemine değinmiş, Batı'da meydana gelen gelişmeleri anlatmış ve uçakların Osmanlı Ordusu için önemini işlemiştir.

Bütçe imkânlarının yetersizliği nedeniyle havacılığın gelişebilmesi için en iyi ve makul çözüm, vatansever insanların bağışlarına müracaattir. 1911 yılında devletin mevcut mali sistemi ile ordunun emrine derhal uçak tedarikini mümkün kılacak bir yapı örtüşmemektedir. Türk havacılığının kurulduğu yıllarda, mali prosedürlerin yanında Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu mali sıkıntılar da oldukça yüksek maliyeti bulunan havacılığın bir an evvel istenilen seviyede sistemleşmesine fırsat vermiyordu. Oysa havacılık kısa zamanda hızla gelişmekte olduğundan, Osmanlı Ordusu için bir ayın bile önemi bulunmaktaydı. Bu nedenle daha çabuk sonuç almak için milletin ve varlıklı insanların yapacağı yardımlarla tedarik faaliyetinin bir an önce başlatılmasına önem verilir. Yardımların devletin en üst idarecilerinden başlamak üzere yaygınlaşmasına önem verilmiştir. Sıkıntıları yakinen bilen dönemin padişahı, komutan ve subaylar yardım toplanmasına öncülük yapmışlardır. Dönemin Padişahı Sultan Reşat bir uçak alınmasına yetecek olan 1.000 altın bağışta bulunmuştur. Bu bağış ile alınan uçağa "Ordu" adı verilmiştir. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, 30 altın ve maaşının 1/4'ünü altı ay süreyle bağışlamıştır. Genelkurmay 2'nci Başkanı Çürüksulu Mahmut Paşa ile karargâh subayları maaşlarının 1/6'sını uçak alımında kullanılmak üzere bağışlamışlardır. Bu hareket kısa süre içinde gönüllü bir kampanya halini almıştır. 1909 yılında kurulan ve Osmanlı Sultanı'nın himayesinde çalışan Donanma Cemiyeti'nin havacılık alanında da faaliyette bulunması kararlaştırılmıştır. Bu durumun sonucu olarak, ilk zamanlarda uçak temini için ihtiyaç duyulan bir kısım para Donanma Cemiyeti tarafından karşılanmıştır. Uçak alımı için düzenlenen kampanyalara halkın da katılımı sağlanmış ve toplanan bağışlarla ilk olarak 2 adet uçak alınmıştır<sup>11</sup>. Deperdussin tipi biri bir kişilik, diğeri 2 kişilik olan bu uçaklar Mart 1912 sonlarında teslim alınmıştır. Yine Süreyya Beyin babası eski Seraskerlerden Rıza Paşa da kendi imkânları ile bir uçak alarak Osmanlı ordusuna bağışlamıştır<sup>12</sup>.

Uçakların askeri amaçlı kullanılacağı tespiti kısa sürede gerçekleşmiştir. Uçak, ilk uçuşundan 8 yıl sonra ilk defa askeri amaçlı, İtalyanlar tarafından Trablusgarp Savaşı'nda Türklere karşı kullanılmıştır. Osmanlı Devleti bu gelişmeleri önceden öngörmüş ve Trablusgarp Savaşı'nda uçak temini için önemli çalışmalar yapılmıştır. Trablusgarp Komutanı Neşet Bey İstanbul'a yazmış ol-

<sup>11</sup> Osman Yalçın, Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma..., 2004, s.26

<sup>12</sup> ERGÜDER, Hav. Anıları, s.65

duğu yazıda uçaklara ihtiyaç olduğunu ifade etmiştir. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın özel gayretleri sonucunda, Trablusgarp Savaşı'nda kullanılmak üzere iki adet Deperdussin tipi uçak temin edilmiştir. Ancak kiralanan pilotların isteksizliği nedeniyle Cezayir sınırına kadar götürülmüş olan uçaklar cepheye gönderilememiştir. Fransızlar, Osmanlı Devleti'ne ait olan bu uçaklara Cezayir'de el koymuştur. Osmanlı Devleti, uçaklardan bu savaşta istifade edememiştir. Bununla birlikte ilk uçak düşürülmesi, ilk pilot esir alınması gibi bir çok ilklere Türkler sahip olmuştur. Uçaklardan, Balkan Savaşları'nın ikinci aşamasında etkin bir şekilde yararlanılmış ve Türk pilotlar dünyanın en deneyimli pilotlar arasında yerini almıştır<sup>13</sup>.

Türk havacılık tarihinde yaşanan talihsizliklerden biri, havacılığın ilk yıllarının Osmanlı Devleti'nin en sıkıntılı yıllarına rastgelmesi olmuştur. Osmanlı Devleti havacılığı askeri teşkilata dahil eden ilk devletlerden biri olmuştur. Türk havacılığı daha ilk yıllarında diğer ülkelerle sıkı bir yarışa girmiştir. Fransız havacıların Paris-Kahire Seferine karşılık vermek için uzun mesafeli bir sefere çıkmıştır. Bu sefer ile Dışarıda ve içeride meydana gelen politik gelişmeler karşısında Osmanlı halkının birliğini güçlendirmek amaçlanmıştır. Türk havacılığının yeni toparlanmaya başladığı bir zamanda Şubat 1914 tarihinde, İstanbul'dan Kahire'ye kadar sürmesi planlanan bu sefer ile en deneyimli pilotlar ve kıymetli uçaklar kaybedilmiştir. Bu sefer esnasında Osmanlı halkı tarafından yeni uçakların alınması için büyük bağışlar toplanmıştır. Ne var ki, kısa süre içinde gelişen iç ve dış gelişmeler sonucu toplanan bağış paraları amacına uygun olarak değerlendirilememiştir. 1914 yılında Osmanlı havacılığının düzenlenmesi için havacılıkta dönemin en ileri ülkesi olan Fransa'dan, Hava Pilot Binbaşı Marki De Mezeyrak De Goys isimli uzman getirilmiş ve bir takım çalışmalar yapılmıştır. Bu yıllarda gelişmiş ülkeler arasındaki kamplaşma oldukça belirginleşmişti ve dünya bir savaşa oldukça yaklaşmış bulunuyordu. Osmanlı Devleti'nin Fransa ile aynı ittifak içinde yer almaması ve Almanya ile ittifak yapmasıyla Fransız uzman Hava Pilot Binbaşı Marki De Mezeyrak De Goys zorunlu olarak ülkesine dönmüştür<sup>14</sup>. Birinci Dünya Savaşı yıllarında Türk havacılığının sevk ve idaresinde Almanlar da yer almıştır. Alman Hava Pilot Binbaşı Serno 1914-1918 yıllarında Türk hava gücünün komutanlığını yapmıştır. Dünya Savaşı yıllarında 390 Alman subay ve astsubay pilot ile 1400 civarında teknisyen, Osmanlı ordusu hava gücü unsurlarında beraber veya müstakil birlik olarak görev almıştır. Savaş yıllarında Osmanlı havacılığı çok sıkıntılı dönemler geçirmiştir. Zira Almanya'dan istenen; malzeme, uçak ve teknik personele yeteri kadar istenen zamanda ve istenen yerde hazır bulundurmak mümkün olmamıştır. Almanların peşin ödeme talebi de isteklerin tesliminin gecikmesine neden olmuştur. Mondros Ateşkes Antlaşması'nı takiben Filistin'de bulu-

<sup>13</sup> KANSU VD., a.g.e., s.124

<sup>14</sup> Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi* (1914-1916), İkinci Kitap Birinci Cilt, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1951 s.14; Yalçın, *Türk Hv.1913-2009*, s.4

Goys

nan hava gücü Konya'ya, Irak'ta bulunan hava gücü Elazığ'a ve diğer cephelerden gelenler İstanbul'da toparlanmıştı. Ancak İstanbul'un işgali Osmanlı Türk havacılığını olumsuz etkilemiş ve 25 Haziran 1920'de Osmanlı Hava Kuvvetleri lağv edilmiştir.

### İstiklal Savaşı ve Bağış Uçakları

23 Nisan 1920'de Büyük Millet Meclisi açıldığı vakit bir hava gösterisi de yapılarak halka güven, katılımcılara moral verilmiştir. Türk askerî hava gücü, Ankara'da kurulan Millî Hükûmet'in teşkilatını kurduğu ilk kurumlardan biri olmuştur. Millî Savunma Bakanlığı'nın 13 Haziran 1920 tarih ve 328 sayılı emri ile Ankara Hükûmeti'nin ilk hava kuvvetleri teşkilatı kurulmuştur. Mayıs 1920 tarihinde, doğudaki hava teşkilatında değişiklikler yapılmış, 7'nci ve 8'inci bölükler, 15'inci Kolordu Komutanlığının 27 Mayıs 1920 tarihli emriyle lağv edilmiştir. Bu bölükler yerine Erzincan'da 15'inci Uçak (Horasan) Bölüğü kurulmuştur<sup>15</sup>.

Trablusgarp, Balkan ve Birinci Dünya Savaşlarından yenilgi ile çıkan Türk milletinin 1918 yılı sonunda demografik, iktisadi, sanayii, politik ve idari olarak birikimleri tükenme noktasına gelmiş bulunuyordu. Yapılan antlaşmalara aykırı haksız işgaller ile Türk milleti bir kere daha toparlanma iradesini göstermiştir. Ancak yeni bir savaş için şartlar olumsuz, milli imkânlar sınırlıydı. O dönemde de oldukça pahalı olan hava gücünün karşılanamayan eksiklikleri İstiklal Savaşı yıllarında ciddi sıkıntılar yaşanmasına neden olmuştur. Ankara Hükûmeti mali sıkıntıları nedeniyle uçak temini için yeterli ödenek bulmakta güçlük çekmekteydi. Diğer taraftan Anadolu'da başlayan Kurtuluş Savaşı'nın gücü ispat edilinceye kadar dış ülkeler silah satışında isteksiz davranmıştır. Milli Mücadele'nin bu sıkıntılı dönemlerinde Yunanlılar 100 civarında uçak ve bir çok yerde kurdukları meydanlardan, Türk ordusuna hava gücü ile taarruz etmekteydiler. Türk ordusunun da uçaklarla cevap vermesi için uçağa acil ihtiyaç duyulmaktaydı. Öyle ki, İstiklal Harbi yıllarında Türk ordusu bazı zamanlar tek uçağa düşmüş bazı zamanlar ise uçaksız kalmıştır.

Bu sıkıntıların yaşandığı dönemlerde milletin bağışları tarihi bir misyonu yerine getirmiştir. İstiklal Savaşı yıllarında 174'üncü Alay subayları aralarında topladıkları para ile bir, Erzurumlu Nafiz (Kotan) Bey 4 (dört) adet uçak bağışında bulunmuştur. Nafiz Beyin yapmış olduğu 4 uçak bağışı, Türk İstiklal Savaşı'nda oldukça önemli ve ehemmiyetli bir gelişmeydi<sup>16</sup>. Şahsi serveti ve dost edindiği yabancı girişimcileri devreye sokarak önce 2 adet İtalyan ya-

<sup>15</sup> Sıtkı Tanman, Türk Havacılık Tarihi İstiklâl Harbi (1918–1923), C.II-II. Kitap, Hava Basımevi, Eskişehir, 1953, s.26-30; Yalçın, Türk Hv.1913- 2009, s.44

<sup>16</sup> Sıtkı Tanman, Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi 1918-1923 2. Cilt 2. Kitap, Hv.Bsm., Eskişehir, 1953, s.84; Yalçın, Türk Hv.1913-2009, s.49 NOT:4'üncü uçak yerine telsiz istasyonu alındığı kayıtları da mevcuttur.

Gazi

Akademik  
Bakış

197

Cilt 3 Sayı 6  
Yaz 2010





**Resim: 5** Erzurumlu Nafiz (KOTAN) Beyin Orduya Başılandığı Dört Uçaktan Birincisi Nafiz - 1



**Resim: 6** Erzurumlu Nafiz KOTAN

pımı FIAT tipi uçak, ardından da bilahare 2 uçak daha satın almayı başarmıştır. Ancak uçağın alınması kadar, her taraftan tecrit edilen ve doğduğu mahalde boğulmaya çalışılan milli orduya teslimi de sorun olmaktadır. Uçakları temin eden firma tarafından, ülkenin doğu taraflarına doğru getirilmesi, buradan ise kaçırılarak Anadolu'ya geçirilmesini planlanmıştır<sup>17</sup>.

Nafiz Bey tarafından temin edilen uçakların orduya başılandığına dair 30 Ocak 1921 tarihinde Mustafa Kemal Paşa'ya bir telgraf çekilmiştir. Telgrafta; "Büyük Millet Meclisi Reisi Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretlerine. İstanbul'dan satın aldığım ve buraya getirmeye muvaffak olduğum tayyare, uçarak bugün geldi. Orduya namıma teberrü ediyorum. Kabulünü istirahat ile düşman üzerine ilk bombayı atacak zata 200 lira nakti mükâfat takdim edeceğim. Milletimizin geleceğinin selamete kavuşmasını ve muvaffak olmasını Cenab-ı Hak'tan temenni eder hürmetle ellerinizden öperim. Erzurumlu Nafiz<sup>18</sup>" Mustafa Kemal Paşa, Nafiz Bey'in bu davranışı karşısında yapmış olduğu hizmeti Büyük Millet Meclisi'nde dile getirmiş ve kendisine, "Hamiyeti vataniyeniz şayanı şükrandır." cevabını vermiştir. İsmet (İNÖNÜ) Bey de, "İnşallah eseri hamiyetiniz büyük muvaffakiyetlerin kazanılmasına vasıtayı tecelli olacaktır." cevabı ile teşekkür etmiş ve tebriklerini iletmiştir<sup>19</sup>.

Yine bazı kaynaklarda Sivrihisar, Eskişehir ve Niğde halkının da aralarında para toplayıp milli orduya uçak aldıkları kayıtları bulunmaktadır. İstiklal Savaşı yıllarında, 10 ton ürün alan, ürünün bir tonunu, 10 altını olan 5'ini, iki

<sup>17</sup> Mevlüt Uluğtekin Yılmaz (Program Hazırlayan), Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Havacılığa Hizmeti Geçen Personel, "Erzurumlu Nafiz Kotan-Kurtuluş Savaşında Milletimiz (7.Program)", 20.06.1985 Tarihli TRT Diyarbakır Radyosu Programı, Klasör Nu.:79,Klasör Düzenleme 2007, Ankara, s.1

<sup>18</sup> Yılmaz, a.g.p., s.4; Gediz, a.g.m., s.2

<sup>19</sup> Fethi Kural, Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Havacılığa Hizmeti Geçen Personel, "Erzurumlu Nafiz Kotan-Erzurumlu Nafiz Bey", Klasör Nu.:79, Klasör Düzenleme 2007, 1974, Ankara,s.3



evi olan birini orduya vermekten kaçınmamıştır<sup>20</sup>. Bazı zamanlar, yukarıda da ifade edildiği üzere cephede uçak miktarının yalnız bir adede düştüğü olmuştur. Mevcut uçakların, demode olması, düşmesi, yedek parça sorunu sebebiyle onarım yapılamaması ve uçak yakıtının yetersizliği her zaman Türk havacıların mücadele ettiği önemli sorunlardan olmuştur. Böyle sıkışık zamanlarda bağış yapılarak orduya katılan uçakların önemi şüphesiz çok fazla olmuştur. Ankara hükümetinin ciddi ekonomik sıkıntılarının olduğu ve uçak tedariki için kaynak bulunamadığı bir dönemde halkın ve ordu mensuplarının bağışları sonucu alınan bu uçaklar zaferin kazanılmasına önemli katkı sağlamıştır.

### **Atatürk Döneminde Havacılığı Geliştirme Projeleri ve Bağış Uçaklar**

Cumhuriyetin ilk yıllarında önem verilen konulardan biri de, Türk semalarının savunulması için güçlü bir uçak sanayii ile güçlü bir askeri hava gücünün kurulmasıydı. Kısa süre önce imkânsızlıklar içinde millet ile birlik olarak ülkedeki düşman işgalini sonlandıran ve bağımsız bir devlet kuran liderler, ülkenin kendi ayakları üzerinde durmasını en önemli ödev olarak görmüşlerdir. Kanatlı bir Türk gençliğinin yetiştirilmesi ve Türk semalarında güvenliğin sağlanmasına özel önem verilmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında havacılığın kısa sürede güçlendirilmesi, milli birlik ve beraberliğin korunması kadar ülkenin içinde bulunduğu bölgenin hassasiyeti bakımından da önemliydi. Henüz çözüme kavuşmamış Musul sorunu başta olmak üzere bir çok sorunda askeri güç önemli bir destek unsuruydu. Oysa güçlü bir hava gücünün temini için o dönemde yaklaşık 25.000.000 TL gerekiyordu.<sup>21</sup> Bu ise o günün şartlarında mümkün değildi. Atatürk, 1 Kasım 1924 günü Meclis açış konuşmasında; “Yurt savunmasından söz ederken askerî alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetleri’ne yüce Meclis’in özellikle ilgisini ve dikkatini çekmek isterim<sup>22</sup>” sözleriyle havacılığın ihmal olmayacağı bir saha olduğunu açıkça ifade etmiştir.<sup>23</sup> Bu amacın gerçekleşmesi için 15 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur. Bir asır sonra bile önemini hiç kaybetmeyen hatta zaman geçtikçe daha da anlamlı hale gelen, “İstikbal Göklerde” sözü burada söylenmiştir<sup>24</sup>. Bu söz; 10 yıldan fazla süren savaşların içinden gelen bir komutan için bir öngörünün yanın-

<sup>20</sup> Muzaffer Ergüder, (Hazırlayan: H.İbrahim Fırtına), Havacılık Anıları 1922-1930, Türk Hava Kurumu, Ankara, 2009, s.63,64

<sup>21</sup> Ergüder, Hav. Anıları, s.66

<sup>22</sup> Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I (1919-1938), s.352; Hv.K.K.lığı, Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, “Atatürk’ün Türk Havacılığı İle İlgili Sözleri”, Klasör No:73,Ankara, 2007, s.2

<sup>23</sup> Yaşar Özdemir, Atatürk ve Türk Havacılığı, Hv.Bsm., Ankara,1981, s. 22

<sup>24</sup> “İstikbal Göklerde” sözünün nerede söylendiği konusu ile ilgili olarak Atatürkçülük Atatürk’ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap, Gnkur.Bsm., Ankara, 1983’de, 1925 yılında söylendiği kayıtlıdır.

1925 yılında havacılıkla ilgili 2 önemli gelişme; Türk Tayyare Cemiyeti’nin kurulması ve Tomtaş’la ilgili sözleşmedir. Mustafa Kemal, TTC ile bizzat ilgilenmiş ve açılışına iştirak etmiştir. Dolayısıyla sözün TTC’nin açılışında söylenmiş olabileceği değerlendirilmektedir.

*Gazi*

Akademik  
Bakış

199

Cilt 3 Sayı 6  
Yaz 2010

da, hakikatin tecrübesi tespittir. Nitekim Filistin Cephesi gazilerinden Tahsin KEVENK de TRT'nin kendisinden aldığı bir röportajda, " .. *Son olarak Mustafa Kemal Atatürk'ün dediği gibi 'İstikbal Göklerdedir' sözünün doğruluğuna ben Filistin Cephesinde bulunurken tanık olmuş ve içtenlikle inanmışım*"<sup>25</sup>. demiştir. TTC'nin kuruluş nizamnamesinde önemli görevlerinden birini, Türkiye'de uçak üretiminin yapılması olarak tanımlanmıştır. Bağışların ilelebet Türk askeri havacılığının gelir kaynağı olmayacağı da dikkate alınmış ve Türk havacılığını köklü temellere oturtmak, milli imkânlarla uçak üretebilmek için 15 Ağustos 1925 tarihinde Tayyare Motor ve Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) Alman Junkers Firması ile sözleşme imzalamıştır. TOMTAŞ'ın, 6 Ekim 1926 tarihinde devlet töreni ile resmi açılışı yapılmıştır. Bu olay Cumhuriyet Dönemi Türk havacılığı alanında ikinci önemli gelişme olmuştur.

Bağışların düzenli, suistimalleri önleyici, açık ve tek elden toplanmasına ayrı bir önem verilmiştir. Bağışların Türk Tayyare Cemiyeti marifetiyle koordinesi kararlaştırılmıştır. Türk Tayyare Cemiyeti'nin, 13 Ağustos 1925 Tarihli Yönetim Kurulu toplantısında, "Tayyare Cemiyeti (TTC), toplanan bütün bağışları Genelkurmay Başkanlığı'nca tespit edilecek program dahilinde sarf edilmek üzere emre hazır bulundurmaktır. Milli Savunma Bakanlığı'ndan bu hususta bildirecek isteklerin dahi Genelkurmay Başkanlığı'nın onayına uygun olması lazımdır". kararı verilmiştir. Bu ayın sonlarında TTC hesaplarında 750.000 TL, hediye olarak 2.000.000 TL toplanmıştır. Bağış uçağı almak için toplanan paranın toplam değeri 2.750.000 TL olmuştur<sup>26</sup>. Bağışların kaydının düzenli tutulmasına önem verilmiştir. TTC'nin organize ettiği bağışların nasıl kullanılacağı ve bütçeleneceğı hususunda kararnameler çıkarılmıştır<sup>27</sup>.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu dönemde, milletin içinde bulunduğu zor şartlara rağmen Türk hava gücünün arzu edilen seviyeye gelmesinin yine milletin desteğı ile mümkün olabileceğı öngörülüyordu. Türkiye'nin asırlardır biriken ve çözmesi gereken önemli sorunları karşısında Türk yurdunun korunması için en önemli unsur olan havacılığın gözardı edilmesi düşünülemezdi. Ancak havacılık bugün olduğu gibi o gün de oldukça pahalı bir sahaydı. Bu nedenle hava gücünün milletin bağışlarıyla güçlendirilmesi için bizzat Mustafa Kemal Paşa'nın da 10.000 Türk Lirası bağışta bulunması ile uçak alım kampanyası başlatılmıştır.

Türk Hava Kurumu 1925-1940 yılları arasında milletin bağışlarıyla Türk Hava Kuvvetleri'ne uçak alınması sorumluluğunu üstlenir ve 15 yıllık süre içinde kurum, elde ettiği 72 milyon lira gelirin 54 milyon lirasını Türk Hava Kuvvetleri bütçesine aktarmıştır<sup>28</sup>. Kampanyalarda toplanan 54 milyon liraya yakla-

<sup>25</sup> Filistin Cephesi Gazilerinden Nazmi Koçoğlu ile Yapılan Röportaj, TRT, Tarihçe Ş. Arşivi Klasör No:85, 2007, s.3,6

<sup>26</sup> Ergüder, Hav. Anıları, s.68

<sup>27</sup> BCA,Tarih:02.05.1933, Fon Kodu: 030.18 Yer No:01.02.36.32.14, Kararname Ek-1.

<sup>28</sup> Oktay Verel, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II, THK Basımevi, Ankara, s.17-21; Yalçın, Türk

şik 350 civarında uçak alınmıştır<sup>29</sup>. Büyük Zafer'in 10'uncu yılında 40 adet uçak, Türk Hava Kuvvetleri'ne armağan edilmiştir. Mali durumu yeterli olan zenginler ve halk bu girişime büyük bir heyecan ve özveriyle destek olmuştur. Bağış yapan kişiler, tüzel kişilikler dönemin gazete ve dergilerinde yayımlanarak onurlandırılmıştır. Tayyare Piyangosu ile halkın katılımı sağlanmış ve ülke genelinde bağışın milli bir kampanya haline gelmesine özen gösterilmiştir. Bir Türk kadınının askeri savaş pilotu olarak yetiştirilmesi bu dönemde havacılığın gündemde tutulmasına katkı sağlamıştır.

Bağış uçaklarının yaklaşık 350 civarında olduğu dikkate alınırsa hemen her kasaba ve şehir bir veya daha fazla uçak olarak bu kampanyada yer almıştır.



**Resim: 11** Havacılık ve Spor Dergisinin Bir Sayısında Yer Alan Bağış Uçakları Miktarını Belirten sayfa.



**Resim: 12** Atatürk 3 Mayıs 1935 Tarihinde Türkkuşu'nun Açılış Konuşmasını yaparken

Yine bazı kuruluşlar ve organizasyonlar da kendi adlarına uçak almışlardır. Gelir kaynaklarının çeşitliliği ve verimi bağışları olumlu etkilemiştir. Örneğin Ege bölgesi bu dönemde tütüncülükte oldukça ileri durumda olduğundan bu bölgede bağış miktarı yüksek olmuştur. Yalnız Ödemiş halkının 7 uçak olarak orduya bağışlaması bir ilçe için oldukça yüksek bir rakamdır. Keza Balıkesir halkı da 7 uçak olarak bağış kampanyasında yer almışlardır. O yıllarda oldukça küçük

Hv.1913-2009, s.88

Hulusi Kaymaklı, Havacılık Tarihinde Türkler II., Hv.Bsm., Ankara, 1997,s.253, 329; Behçet Kemal Çağlar- Cemal Kutay, "15 Yıl", Havacılık ve Spor, C.XII, Ankara, 1940, s.2403; Uçak sayısı farklı kaynaklarda farklı miktarda geçmektedir. 1925-1940 Yılları arasında halkın bağışlarıyla 350 civarında uçak alınmış ve Türk Hava Ordusuna bağışlanmıştır.

<sup>29</sup> Hv.K.K.İği, Tarihçe Ş.Md.lüğü, Gönüllerden Göklere, Ankara, 2005, s.5-40



**Resim: 14** Bağış uçaklarının Ödemiş Tütüncülerinin almış olduğu uçak



**Resim: 14** Bağış uçaklarından İzmir Rençberler Uçağı

bir yerleşim yeri olan olan Mersin'in, 2 uçak olarak Türk Hava Ordusuna bağışlaması dönemin şartları içinde büyük fedakârlığı gerektirmekteydi. Halkın bağışları yanında tüzel kişilikler de uçak olarak veya bedelini karşılamak suretiyle bu kampanyaya katılmışlardır. Ceyhan, Ödemiş Tütüncüler, Uşak Şeker Fabrikası, İzmir Tütüncüleri, İzmir Rençberleri bu kapsamdadır.

1925-1940 yılları arasında yapılan bağışlar, toplumun bütün kesimlerinin katılımı ile sağlanmıştır. Ülkenin hemen her köşesinde bağış yapmak isteyen idare ve birimlerce kurullar oluşturulmuş, güçlü bir Türk hava ordusu için kampanyalar sürdürülmüştür.

Cumhuriyet Döneminde, Türk halkının bağışları ile satın alınan ilk bağış uçağı, 1925 yılında Ceyhan ilçesi halkının almış olduğu uçaktır<sup>30</sup>. Bu yıllarda Türk halkı tarafından yapılan bağışlarla yıllık ortalama 25-40 arasında uçak temin edilmiştir<sup>31</sup>. Halkın bağışları ile alınan uçaklara; bağışı yapan il, ilçe, tüzel kişilik veya kişilerin adı, yapılan törenlerle verilmiş ve bunun duyurulmasına itina gösterilmiştir. Bu süreçte Lozan Antlaşması'na göre azınlık statüsünde bulunan Ermeni ve Musevi Türk vatandaşları da kendi aralarında bağış toplayarak bu kampanyada yer almışlardır.

Bağış kampanyasına Vehbi Koç, 5.000 lira ile destek vermiştir. Nuri Demirağ'ın kardeşi Abdurrahman Naci Demirağ 100.000-120.000 lira vererek adına üç uçak alınmasını istemiştir. Bunun üzerine Başbakan İsmet İnönü'nün kendisine teşekkür mektubu basında yer almıştır. Bu dönemde Türkiye'nin en zengin isimlerinden birisi Demiryolu yapmakla meşhur olan ve kendisine Atatürk tarafından "Demirağ" soyadı veilen "Mühürdarzade Nuri Bey"dir. Kendisine kampanyaya destek olup olmayacağı sorulduğu zaman, Nuri Demirağ'ın ce-

<sup>30</sup> Turgut Güner, *Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Güner*, 2. Baskı, Özkaracan Matbaacılık, İstanbul, 2006, s.275-277

<sup>31</sup> Hv.K.K.ıığı, *Tarihçe Ş.Md.lüğü, Gönüllerden Göklere*, Ankara, 2005, s.5-11



Atatürk ve Askeri Erkanın İştirak Ettiği Bir Manevrada Uçakların Geçişi



Mersinlilerin Bağışları ile alınan "Mersin" Uçağı

vabı; "Siz ne diyorsunuz? Benden bu millet için bir şey istiyorsanız, en mükemmelini istemelisiniz. Madem ki, bir millet tayyaresiz yaşayamaz, öyleyse bu yaşama vasıtasını başkalarının lütfundan beklememeliyiz. Ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibim<sup>32</sup>" olur. Nuri Demirağ, 1936 yılında havacılık sanayinin ilk temellerini atmış, 10 yıllık devreyi kapsayan bir program hazırlamıştır<sup>33</sup>. Türkiye'de özel girişimci olarak ilk uçak fabrikasını kuran kişi olarak tarihteki yerini almıştır.



Nuri DEMİRAĞ, 1936'da Uçak Fabrikası Kurmuştur.

Bağışlar vasıtasıyla satın alınan uçakların tesliminde büyük törenler yapılarak bağış yapanlar onurlandırılmıştır. Bu törenler genelde 29 Ekim ve 30 Ağustos günlerinde yapılmıştır<sup>34</sup>. 1940'lı yılların sonuna kadar 30 Ağustos Zafer Bayramı, aynı zamanda "Tayyare Bayramı" olarak da kutlandığından bazen törenler bu tarihte yapılmaktaydı.

<sup>32</sup> Fatih M., Dervişoğlu, *Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi*, Ötüken Neş., İstanbul, 2007, s.90

<sup>33</sup> BCA, Tarih 28.6.1948, Dosya: 6380, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 61.413.34; Azmi Süslü, "Atatürk'ün Türk Havacılığı Hakkındaki Görüş ve Düşünceleri", *Uçan Türk*, S.303, Temmuz 1986, THK, Ankara, 1986, s.12.

<sup>34</sup> Hv.K.K.İği, Tarihçe Ş.Md.lüğü, *Gönüllerden Göklere*, Ankara, 2005, s.2,3.

*Gazi*

Akademik  
Bakış

203

Cilt 3 Sayı 6  
Yaz 2010





Resim: 13 Yıllarca, 30 Ağustos, “30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramı” olarak kutlanmıştır.

Uçak temini uzun zaman alan bir süreç olduğundan, si-  
parişi verilen uçaklar her zaman  
vaktinde teslim alınamamış-  
tır. Bu durumlarda aynı uçak-  
la farklı beldelere gidilerek ilgi-  
li beldenin töreni icra edilmiş-  
tir. Ya da farklı belde ve yerlerin  
törenleri teknik altyapısının ol-  
maması, meydanların yetersiz-  
liği gibi nedenlerle toplu ola-  
rak merkezi bir mahalde yapılmış-  
tır<sup>35</sup>.

Uçak alımı ülkenin her  
tarafında bir yarış havasında  
gerçekleşmiştir. 3 Mayıs 1935  
tarihinde Başbakan İsmet İNÖ-  
NÜ, Türk Hava Kurumu’nun Altı-  
ncı Kurultayı’nda yaptığı ko-  
nuşmasında; “Uçağı olmayan

yurt, damı olmayan eve benzer” benzetmesini yapmıştır<sup>36</sup>. İnönü burada yap-  
tığı konuşmasında çok önemli konulara temas etmiştir. Başbakan; uçak almak  
kadar, alınan uçağın idame sorununun da büyük bir bütçeyi zorunlu hâle getir-  
diğini ifade etmiştir. 1935’te yalnız Türkiye’nin semalarının korunması için ge-  
reklili olan 300 uçak için 30.000.000 liraya ihtiyaç duyulduğunu ifade etmiştir<sup>37</sup>,  
Oysa Türkiye 1928 yılında hava bütçesine ancak 4.526.991 lira ayırabilmiştir<sup>38</sup>.  
Buradan da anlaşıldığı gibi, Türk milletinin bağışları ile alınan uçakların ülke  
savunmasına ve bütçesine önemli katkısı bulunmaktadır.

## İkinci Dünya Savaşı Sonrası Havacılık Alanında Gelişmeler

Atatürk’ün ölümü ve 2’nci Dünya Savaşı’nın başlaması ile Türkiye’yi yakından  
ilgilendiren sıcak gelişmeler yaşanmıştır. Türkiye, 1938 sonrasında ciddi iç ve  
dış problemler ile karşı karşıya kalmıştır. İkinci Dünya Savaşı’nın taraftarların-  
dan olan, Sovyetler Birliği, Fransa, İngiltere ve İtalya ile komşu olmanın Türkiye  
bakımından önemli riskleri olmuştur. Devletin desteği ile kurulan hava sana-  
yii zayıflamış, bağış uçak çalışması sona ermiş ve dışarıdan hibe olarak alınan

<sup>35</sup> BCA, Tarih 04.09.1934, Fon Kodu: 490.01, Yer No: 13.71.3, Ad Koyma Töreni Ek-2.

<sup>36</sup> Uçan Türk , “*Türk Hava Kurumunda Altıncı Kurultay*”, C.7, THK, Ankara, 1935, s.2331–2352.

<sup>37</sup> Uçan Türk , “*Türk Hava Kurumunda Altıncı Kurultay*”, C.7, THK, Ankara, 1935, s.2331–2352

<sup>38</sup> KaymaklıI, *Havacılık Tarihinde Türkler II*, s.176



11'inci Hv.K.K.Hv.Org.Muhsin BATUR  
"Kendi Uçağını Kendin Yap" Projesine Destek Verir.

silah sistemleri nedeni ile tedarik prensiplerinde önemli değişiklikler olmuştur. Cumhuriyetin ilk 40 yılında ülkenin iç ve dış politikasında, İstiklal Savaşı dönemi liderleri önemli rol oynamıştır. Bu dönemin yöneticileri 1911-1922 yıllarında meydana gelen savaşlara iştirak ettiklerinden, uçağın ülke için önemini takdir etmekteydiler. Bu nedenle bağış uçakları projelerinin yürütüldüğü bir zamanda hava sanayiinin de kurulması için önemli girişimler yapılmasına rağmen, havacılığın doğasından kaynaklanan zorluklar ve Türkiye'nin sanayii imkânları sebebiyle istenilen sonuç alınamamıştır<sup>39</sup>. Şüphesiz havacılığın 1940'lı yıllarda dünya-

da büyük gelişme göstermesi ve II. Dünya Savaşı'nda ve sonrasında Türkiye'ye bazı ülkeler tarafından yüzlerce uçağın bedelsiz verilmesi, dönemin şartlarında oldukça faydalı olurken, uzun vadede Türk havacılık sanayiini olumsuz etkilemiştir.

Türkiye, 18 Şubat 1952 tarihinde NATO'ya üye kabul edilmiştir. NATO üyeliği sonrasında, kolektif güvenliğin bir parçası olması ile savunma sanayii ve bu bağlamda hava harp sanayii alanındaki yatırımlarından vazgeçmiş ve önceliklerinde değişiklik yapmıştır. Büyük ümitlerle kurulan THK Uçak ve Uçak Motor Fabrikaları önce MKEK'e devredilmiş sonra kapatılmıştır. Milli imkânlardan vazgeçmenin ve diğer ülkelere aşırı güvenmenin yanlışlığı 1964 yılında Kıbrıs gerginliğinde anlaşılmıştır. Ne var ki, bu dönemde harp sanayii alanında kazanılan kabiliyetlerin büyük çoğunluğu elden çıkmıştır. Kıbrıs bunalımı esnasında yaşanan olumsuz gelişmeler ve dönemin Amerika Birleşik Devletleri Başkanı Johnson'un mektubu ile milli imkân ve kabiliyetlerin önemi yeniden ortaya çıkmıştır. Ancak birikimler kaybedildiği ve birkaç girişim sonucu elde edilen tecrübeler sıfırlandığı için yeniden bir çalışma başlatılması kaçınılmaz olmuştur. Oysa havacılık bir birikimi ve kültürü gerektirmektedir. Yı-kılan yada ihmal edilen bir birikiminin yerine konulması kolay olmamaktadır. Yeni bir yapılanma ve birikim ise uzun zaman almaktadır.

<sup>39</sup> Uçan Türk, "Türk Hava Kurumunda Altıncı Kurultay", C.7, THK, Ankara, 1935, s.2331-2352; Osman Yalçın, Türk Hava Harp, s.90-93

Gazi

Akademik  
Bakış

205

Cilt 3 Sayı 6  
Yaz 2010



## Türk Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfının Kurulması ve Bağışların Kurumsallaşması



Büyük zaferin ikinci yıldönümünde  
Dumlupınar'da -1924

Türkiye 1964 yılında Kıbrıs'ta yaşanan gerginlik üzerine, burada yaşayan Türklerin yaşama hakkını korumak için askeri tedbire başvurduğunda, Amerika'nın tepkisi ile karşılaşmıştır. Amerika ile 1940'lı yılların sonunda yapılan antlaşma gereği Türkiye, ABD'den aldığı silahları ancak Türkiye'ye yönelik bir saldırı olması durumunda kullanabilecektir. Başkan Johnson bir mektup göndererek Kıbrıs'ta Amerikan silahı kullanılmasına sıcak bakılmayacağını belirtmiştir. Türkiye bu durum karşısında ortak güvenlik kuşağının ve milli imkânlarla temin edilmeyen silahların sorun olabileceği gerçeği ile yüzleşmiştir. Sorunun çözümü-

münün ancak milli kaynaklara önem vermekle mümkün olacağı bir kere daha tecrübe edilmiştir<sup>40</sup>. 11'inci Hava Kuvvetleri Komutanı Hava Orgeneral (Hv.Org.) Muhsin Batur 1 Mayıs 1970 tarihinde Türk milletine bir çağrıda bulunarak, "Kendi Uçağını Kendin Yap" kampanyasına katılımda bulunulmasını istemiştir. Hv.Org. Muhsin Batur, Eskişehir ve Kayseri'de bulunan Hava İkmal Merkezlerinin harekete geçirilerek "Millî Havacılık Endüstrisi"nin kurulabileceğini belirtmiştir<sup>41</sup>. Bu dönemde TBMM'de Türk hava sanayisinin kurulmasına yönelik olarak 45 numaralı Meclis Komisyonu oluşturulmuş ve konu geniş şekilde etraflıca tartışılmıştır.

25.08.1971 tarih ve 1473 sayılı, "Türk Hava Kuvvetlerinin Güçlendirilmesi ve Millî Hava Sanayiiimizin Kurulması Amacıyla Katılma Payı İhdası ve Millî Pi-yango Hâsılâtının Bu Gayeye Sarfı Hakkında Kanun" çıkarılmıştır<sup>42</sup>. Komisyon çalışmasında havacılığın mevcut durumunu, ülke için önemini etraflıca tartışmıştır. İstanbul Milletvekili Sezai Orkunt yaptığı değerlendirmesinde özetle, TSK'yı iane (yardım) ile geliştirme alışkanlığından Türk Meclisleri vazgeçmeli-

<sup>40</sup> Yalçın, Türk Hv.1913-2009, s.58, 153-157,170-175

<sup>41</sup> Kayabalı, İsmail-Arslanoğlu, Cemender, "Devlet ve Hükûmet Başkanları ile Türlü Teşekküllerin, Vatan ve Milletın Müdafaası ve Türkiye'de Havacılığın Benimsenmesi Hakkındaki Görüşleri, Türk Kültürü, S.116, Hava Kuvvetleri Sayısı, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, Haziran 1972, Ankara, s.592; Yalçın, Türk Hv.1913-2009, s.178

<sup>42</sup> TBMM, Kanunlar Dergisi, Yıl: 1971, C.LIV, Kanun No:1473, s. 434,435

dir. Bu devlet eliyle yapılmalıdır şeklinde görüşünü belirtmiştir. Kanun düzenleme çalışması ile hava sanayii kurulması için, belediye hudutları içindeki her türlü spor müsabaka ve gösterileri, sinema, tiyatro, sirk ve at yarışlarına giriş biletleri ve at yarışı müşterek bahis biletleri ile Millî Piyango safi hâsılatının Türk Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı'na tahsisi ile uygulama esasları düzenlenmiştir<sup>43</sup>. ORKUNT'un bu çalışmadaki, yaklaşımı ve değerlendirmesi o güne kadar olan alışkanlıklara karşı farklı bir görüş olarak dikkate değer bir yaklaşım olmuştur.

Kısa süre sonra diğer kuvvet komutanlıkları da kendilerine ait vakıflar kurmuşlardır. Her kuvvetin ayrı vakıflar ile bir takım çalışmalar yapmasının istenilen büyüklükte bir güç elde edemediği, bölünmüş bir sistemin oluştuğu değerlendirildiğinden vakıfların birleştirilmesi gündeme gelmiştir. Diğer kuvvetlerin güçlendirme vakıfları ile Türk Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı, 1987 yılında "Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı" olarak tek çatı altında toplanmıştır<sup>44</sup>. Bugün mevcut olan birçok harp sanayi girişimi TSKGV'nın iştiraki kapsamındadır. Günümüzde varlığını sürdüren kuruluşlar geleceğe yönelik büyük projeleri yürütmekte, geçmişte yaşananlara göre daha sağlam bir hukuکی zeminde yer almaktadırlar.

### Sonuç:

Türk Havacılık tarihinde bağış uçaklarının önemli bir yeri bulunmaktadır. Hatta Türk havacılığı, varlıklı insanlar ve halkın bağışları ile hayat bulmuştur demek mümkündür. Çünkü havacılığın kuruluş yıllarında Osmanlı Devleti, büyük mali sıkıntılar içindeydi. Havacılığın Türkiye'de bir sanayii sektörü olarak yapılması ise mümkün değildi. Türk havacılığının kuruluş yıllarında, ordunun ihtiyacı olan ve oldukça pahalı olan uçakların, sınırlı bütçe kaynakları nedeniyle karşılanamaması sonucu gönüllülük esasına göre kampanya açılarak birçok uçak Osmanlı ordusuna hediye edilmiştir. Bu kampanya genelde İstanbul'da bulunan görevliler ile İstanbul-Kahire Seferi esnasında yol güzergâhındaki halkın bir kısmı tarafından yapılmıştır. Türk dostu Alfred Durand isimli Fransız gazeteci, Fethi Beyin şehit olması üzerine Ponnier tipi bir uçak olarak Osmanlı Devleti'ne hediye etmiştir. Osmanlı Devleti'nin ilk dönem uçaklarının önemli bir kısmı bağışlar yolu ile tedarik edilmiştir. İstiklâl Harbi yılları ekonomik olarak ciddi sıkıntıların yaşandığı bir dönem olmuştur. Yunanlıların yaklaşık 80-100 civarındaki uçak miktarına karşı, yeterli uçak almak mümkün olmamıştır. Özellikle 1922 yılına kadar olan dönemde Türk ordusunun uçak ihtiyacı için Nafiz (KOTAN) Beyin bağışı olan 4 uçak<sup>45</sup>, 174'üncü Alay subaylarının aldığı uçak önemli katkı sağlamıştır.

<sup>43</sup> Kayabalı - Arslanoğlu, *a.g.e.*,s.608-611

<sup>44</sup> TSGV ile ilgili Kanun, 17.06.1987 Tarihli 3388 Sayılı Kanun'dur.

<sup>45</sup> Nafiz Bey'in 3 uçak aldığı kesin olmakla birlikte, 4'üncü uçağın parasını ödediği ama bu paraya telsiz istasyonu alındığı bazı kayıtlarda yer almaktadır.

Gazi

Akademik  
Bakış

207

Cilt 3 Sayı 6  
Yaz 2010

Bağış uçakları, Cumhuriyet döneminde bir süre için uçak açığını karşılamakta önemli katkı sağlamıştır. Ancak alınan uçakların günün şartlarına göre modernize edilmesi, yedek parçalarının karşılanması için her yıl bir uçak bedeli kadar meblağın hazır olması gerekiyordu<sup>46</sup>. Bu ise ülkenin içinde bulunduğu şartlar ve halkın yaşadığı ekonomik sıkıntılar nedeniyle yapılamıyordu. Bağış yapan halkın her yıl bir uçak parası hazır etmeleri mümkün değildi. Diğer yandan Türk Hava Kuvvetlerini bölgede ve dünyada gelişen olaylar karşısında güçlendirmek kaçınılmaz hale gelmişti. Bu maksatla birtakım çalışmalar yapılmıştır. Ne var ki, dünyada havacılık alanında 1930'lardan sonra önemli gelişmeler olmuştur. Bütün gayret ve çalışmalara rağmen bağış uçakları kısa bir süre için çözüm olmuştur. Uçak teknolojisinin hızla değişmesi sebebiyle alınan bağış uçaklarının kısa sürede atıl duruma düşmesi ve yeni tip uçakların alınması kaçınılmaz hale gelmiştir. Türk Hava Kuvvetlerinin ihtiyacı olan uçak miktarı büyük fedakârlıklarla orduya bağışlanan uçaklardan çok daha fazla miktardaydı. Türkiye'nin, dünyanın en güçlü ülkeleri ile komşu olduğu ve 2'inci Dünya Savaşı'nın ayak izlerinin yaklaştığı bir dönemde yapılan bağışların, Türk ve havacılık tarihinde ayrı bir önemi bulunmaktadır. 11'inci Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Muhsin Batur, döneminde milli uçak üretiminin yapılabileceği bir ortamın oluşması ve harekete geçilmesi için ciddi çalışmalar yapmıştır. Bugün TUSAŞ'ın varlığını sürdürmesinde 1970'li yıllarda gerçekleştirilen milli uçak üretme arayışının önemli katkısı vardır. Kuvvetlerin güçlendirme vakıfları ve daha sonra kuvvet vakıflarının bir araya getirilmesi ile oluşan Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı (TSKGV) harp sanayii alanında önemli bir açığı kapatmaya çalışmaktadır.

Havacılık ile alakalı bütün kurumların milli hava sanayii alanında tarihi sorumlulukları bulunmaktadır. Havacılık sanayii, AR-GE çalışmalarının maliyeti, teknolojinin değişim hızı, tekelleşen sanayii kuruluşları ve uluslararası dengeler bakımından ülkeler nezdinde büyük öneme sahiptir. Türkiye, jeopolitik konumu ve dünyada meydana gelen gelişmeler sebebiyle hava harp sanayiini ve askeri havacılığı geliştirmek zorundadır. Hatta hava harp sanayiinde üreten ve satan bir güç seviyesine gelmek durumundadır. Dışa bağımlı olarak havacılıkta bir güç olmak mümkün görülmemektedir. Bunun öneminin bilinmesi ve milli hedeflerin oluşturulması kaçınılmazdır. Bağış uçakları temininde görüldüğü gibi önce uçak almak için başlatılan yardım çalışmaları, zamanla hava harp sanayiinin temellerinin de bağış ve milletin desteği ile atılmasına vesile olmuştur.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında havacılık alanında yapılan her atılım bilinçli adımlardır. İhmal edilmesi halinde yaşanabilecekleri Atatürk şöyle özetlemektedir; "Göklerde bizi bekleyen yerimizi almak zorundayız. Yoksa o yeri başkaları isti-

<sup>46</sup> Uçan Türk , "Türk Hava Kurumunda Altıncı Kurultay", C.7, THK, Ankara, 1935, s.2331-2352

la eder ve işte o zaman bu ülke ve ulus elden gider..."<sup>47</sup>. Artık havalarda söz sahibi olmak yeterli olmamaktadır. Uzayda söz sahibi olmak kaçınılmaz hale gelmiştir. Üstelik bilginin paylaşımının hızla yaygınlaştığı günümüzde, hedeflerin yakalanması geçmişteki şartlara göre çok daha kolay hale gelmiştir. Atatürk'ün ifadesiyle hâlâ "İstikbal Göklerdedir"<sup>48</sup> Türkiye Cumhuriyeti Tarihinde, Türk Tayyare Cemiyeti ile başlayan havacılığın bu coğrafyada kökleşmesi eylemi dönem dönem kırılmalara rağmen varlığını sürdürmektedir. Arzu edilen sonuçların alınması için ise havacılık dünyasının bulunduğu yerin doğru değerlendirilmesi ve gerçekler ışığında tedbir alınması zorunludur. Bu süreçte bir dönem önemli bir açığı kapatan bağış uçakları, günümüzde kurumsallaşmış olarak izlerini sürdürmektedir.

## Kaynaklar

- Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap*, Gnkur. Bsm., Ankara, 1983
- AYDAR Orhan, *Uçan Süvariler*, Ulus Basımevi, Ankara, 1948
- BCA, Tarih 28.6.1948, Dosya: 6380, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 61.413.34
- BCA, Tarih 02.05.1933, Fon Kodu: 030.18, Yer No:01.02.36.32.14,Kararname
- BCA, Tarih 04.09.1934, Fon Kodu: 490.01, Yer No: 13.71.3, Ad Koyma Töreni
- ÇAĞLAR Behçet Kemal-KUTAY Cemal, "15 Yıl", *Havacılık ve Spor*, C.XII, Ankara, 1940
- DERVİŞOĞLU Fatih M., *Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi*, Ötügen Neş., İstanbul, 2007
- ERGÜDER Muzaffer, (Hazırlayan: H.İbrahim FIRTINA), *Havacılık Anıları 1922-1930*, Türk Hava Kurumu, Ankara, 2009
- GEDİZ Ergüder, *Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi C.I 1911-1918*, Tarihçe Şb. Md. lüğü, Ankara
- GÜRER Turgut, *Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Güner*, 2. Baskı, Özkaracan Matbaacılık, İstanbul, 2006
- Hv.K.K.İği, *Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi*, "Atatürk'ün Türk Havacılığı İle İlgili Sözleri", Klasör No:73, Ankara, 2007
- Hv.K.K.İği, Tarihçe Ş.Md.lüğü, *Gönüllerden Göklere*, Ankara, 2005
- İLMEN Süreyya, *Türkiye'de Tayyare ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitapevi, İbrahim Horoz Matbaası(Basılmamış Eser),İstanbul,1947
- İLMEN Süreyya, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, (Çev.Yzb.Hasan SEZGİN ve Ütğm.Ferruh ÜNLÜTÜRK), Eskişehir, 1984
- KANSU Yavuz-ŞENSÖZ, *Sermet-ÖZTUNA*, Yılmaz, Havacılık Tarihinde Türkler, Hav. Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1971

<sup>47</sup> Oktay Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I*, THK, İstanbul, 1985, s.10

<sup>48</sup> *Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri Birinci Kitap*, Gnkur.Bsm., Ankara, 1983, s.200; Milliyet Gazetesi, *İstikbal Hâlâ Göklerdedir*, 02.06.2004

KAYABALI İsmail-ARSLANOĞLU, Cemender, "Devlet ve Hükûmet Başkanları ile Tür-  
lü Teşekküllerin, Vatan ve Milletın Müdafaası ve Türkiye'de Havacılığın Benimsenmesi  
Hakkındaki Görüşleri, *Türk Kültürü*, S.116, Hava Kuvvetleri Sayısı, *Türk Kültürünü Araştır-  
ma Enstitüsü*, Ankara, Haziran 1972, Ankara

KAYMAKLI Hulusi, *Havacılık Tarihinde Türkler II*, Hv.Bsm., Ankara, 1997

*Kanunlar Dergisi*, TBMM, Yıl: 1971, C.LIV, Kanun No:1473

KEYÜSK Mazlum, *Türk Havacılık Tarihi(1912-1914), Birinci Kitap*, Uçuş Okulları Basıme-  
vi, Eskişehir,1951

KEYÜSK Mazlum, *Türk Havacılık Tarihi (1914-1916), İkinci Kitap Birinci Cilt*, Uçuş Okulları  
Basımevi, Eskişehir,1951

KURAL Fethi, Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Havacılığa Hizmeti Geçen Personel, "*Er-  
zurumlu Nafiz KOTAN-Erzurumlu Nafiz Bey*", Klasör Nu.79,Klasör Düzenleme 2007, 1974,  
Ankara

KURTER Ajun, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi C.II 1914-1916*, 2. Baskı, Hv.K.K.lığı Basımevi,  
2006, Ankara, 2006

KURTER Ajun, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi-I*,Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2002

KEVENK Tahsin, İlk Havacılarımızdan Tahsin KEVENK'in Hatıraları, *Tarihçe Ş. Arşivi 85  
No'lu Klasör*, 2007

Milliyet Gazetesi, *İstikbal Hâlâ Göklerde*, 02.06.2004

ÖZDEMİR Yaşar, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Hv.Bsm., Ankara, 1981

SÜSLÜ Azmi "Ve Atatürk'ün Türk Havacılığı Hakkındaki Görüş ve Düşünceleri", *Uçan  
Türk*, S.303, Temmuz 1986, THK, Ankara, 1986

TANMAN Sıtkı, *Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi 1918-1923 2.Cilt 2.Kitap*, Hv.Bsm., Eski-  
şehir, 1953

TSGV ile ilgili Kanun, 17.06.1987 Tarihli 3388 Sayılı Kanun

*Uçan Türk*, "Türk Hava Kurumunda Altıncı Kurultay", C.7, THK, Ankara, 1935

VEREL Oktay, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I-II*, Türk Hava Kurumu Yayınları 3, İstan-  
bul, 1985

YALÇIN Osman, *Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi (Cumhuriyet Dönemi)*, G.Ü.  
S.B.Enst., Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2004,

YALÇIN Osman, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, G.Ü. Sos.Bl.m.Enst., Doktora Tezi, Anka-  
ra, 2008

YALÇIN Osman, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009*, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, An-  
kara, 2009

YILMAZ Mevlüt Uluğtekin (Programı Hazırlayan), Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü, Ha-  
vacılığa Hizmeti Geçen Personel, "*Erzurumlu Nafiz KOTAN-Kurtuluş Savaşında Milletimiz  
(7.Program)*",20.06.1985 Tarihli TRT Diyarbakır Radyosu Programı, Klasör Nu.79,Klasör  
Düzenleme 2007, Ankara

EKLER

T. C.  
BAŞVEKÂLET  
MİZANLAY MÜDÜRLÜĞÜ  
Gözetim  
Sayı: 1971

ALINMIŞ 20/06/1934 TARİH VE  
6334 SAYILI ÖZGÜR KANUNU

BAŞBAKANLIK  
CUMHURİYET ARŞİVİ

KARARNAME

SİLİSİR

12/4/1933 tarih ve 14184 sayılı kararnamaya nazardır.

Tayyare Cemiyeti tarafından hava kuvvetlerine sarf oluacak üzere be-  
hışlanmış ve bundan sonra behışlanacak olan elli milyon liranın, nemi  
faale tahsisat kayıtlı edilerek Tayyare Cemiyeti tarafından verildikçe  
ilgiik formül deiresinde sarfiyat yapılması; Millî Müdafese ve Maliye  
Vekilliklerinin 20/4/1933, 29/4/1933 tarih ve 490/4410, 6003/230 sayılı  
tekereleri üzerine İcra Vekilleri Heyetinin 2/5/1933 toplantısında ke-  
bul olmuştur.

2/5/1933

HESİCÜMÜR

*Gazi M. Kemâl*

B. V.

*[Signature]*

Ad. V.

*[Signature]*

M. M. V.

*[Signature]*

De. V.

*[Signature]*

M. V. V.

*[Signature]*

Ma. V.

*[Signature]*

M. V.

*[Signature]*

Na. V.

*[Signature]*

B. V. V.

*[Signature]*

S. M. V.

*[Signature]*

G. I. V.

*[Signature]*

Z. V.

*[Signature]*

080 15 01 02 34 32 15

EK-1/Bağışların Sarfına İlişkin Kararname

*Gazi*

Akademik  
Bakış

211

Cilt 3 Sayı 6  
Yaz 2010

**C.H.F.**  
**SOLU VILAYETİ**  
İdare Heyeti  
SAYI  
69

193492  
Bolu : 4/3/934/ 942

8. EYLÜL 1934

N. 44539

Recep Beyfendi .

C . H . F . kâtibümumisi ve kütahya meb,us  
u mübteresi .

İskara

28/8/934/ Tarih ve 352 numaralı telgrafınıza cevabıdır .  
30 /Ağustos/934 zafer Bayramı merkez ve mülhakatda halkınâlakasile layık  
veçhile kutulandı . Bolu merkezinde İongulâk , Bartın . Eregli Tayyareleri  
nin ad konma merasimi için gelen Tayyareler ve yapılan merasim Bolu,da ayrı  
ca Halkın tezahuratına heyscan ve çoçkunluk vermiştir . akşam Halk evistain  
temsil komitesi (Nimmet oğlu) piyesini halka necanen ve muvaffakiyetle tems  
l edildi .

Köylü ve kasabalı bine yakın seyirci bu temsilden çok istifade ett  
iler,gice fener alayı ve çarden parti tertibi suretile 30/Agustos/934 zafer  
Bayramı lasıngelen âlaka ile tes,it edildi . saygılarında arz eylerim ef .

C . H . F .  
vilayet idare heyeti  
İsini

10 X  
D

Dayı  
E/10/1934  
N. A

490 01

13713

1

EK-2/Tayyarelere İsim Verme Törenleri