

BANDIRMA HAVAALANININ YAPILIŞ SÜRECİ VE ŞEHRİN SOSYO - EKONOMİK HAYATINA ETKİSİ (1949-1975)

HAKAN ÇAĞATAY



**BANDIRMA HAVAALANININ
YAPILIŞ SÜRECİ VE ŞEHRİN
SOSYO - EKONOMİK
HAYATINA ETKİSİ
(1949-1975)***

Hakan ÇAĞATAY

* Bu kitap Hakan ÇAĞATAY'a ait Prof. Dr. Mehmet KARAYAMAN danışmanlığında hazırlanan yüksek lisans tezinden türetilmiştir.



***Bandırma Havaalanının Yapılış Süreci ve
şehrin, Sosyo - Ekonomik Hayatına Etkisi (1949-1975)
Hakan ÇAĞATAY***

Genel Yayın Yönetmeni: Berkan Balpetek

Kapak ve Sayfa Tasarımı: Duvar Design

Baskı: şubat 2025

Yayıncı Sertifika No: 49837

ISBN: 978-625-5551-37-5

© Duvar Yayınları

853 Sokak No:13 P.10 Kemeraltı-Konak/İzmir

Tel: 0 232 484 88 68

www.duvar yayinlari.com

duvarkitabevi@gmail.com

ÖNSÖZ

Bandırma şehri limanı, karayolu ve demiryolu ile beraber bir hava üssüne sahip olduğundan dolayı dört ulaşım alanına sahiptir. Havacılık alanında Bandırma askerî ve kısa bir süre sivil havacılığa sahip bir yerleşim yeri olmuştur. Ancak havacılık alanında ne askerî süreci ne de sivil süreci derleyecek, çalışmalarda yol gösterecek bir kaynak çalışmasının olmadığı tespit edilmiştir.

Bandırma’da niçin askerî ve sivil havacılık sürecinin başladığı, iç ve dış etkenlerin neler olduğu, temel başlangıç ve bitiş süreçlerinin dahi ne zaman olduklarına dair yetersiz ve bazen yanlış bilgiler söz konusu olduğu gibi, havacılığın Bandırma’ya doğrudan ve dolaylı nasıl bir etki yaptığına dair neredeyse hiçbir çalışma yoktur. Bu amaçla çeşitli kaynaklar incelenmiş ve dönem şahitleriyle başbaşa görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Yüksek Lisans Tezi olarak bu konuyu seçmemizin amacı bu alanda tespit edilen yanlışlıkları düzeltmek ve eksiklikleri tamamlamak anlamında katkıda bulunmaktır.

Ortaya koyduğumuz eserde mutlaka eksiklik ve hatalar söz konusu olmuştur. Dileriz ki, bundan sonraki aşamalarda başka araştırmacılar konumuzla ilgili bilgileri daha ileriye götürmüş olsunlar.

Yüksek Lisans Tezi olarak böylesi zorlu ve değişik bir konuyu seçtiğimden itibaren bana her konuda tam destek olan, yol gösteren, bilgi paylaşımında bulunan, bazen de eleştirileriyle daha iyiye ulaşmamda yardımcı olan sayın danışman hocam Prof. Dr. Mehmet KARAYAMAN’a şükran borçluyum.

Çalışmam esnasında farklı konularda bir çok kişinin yardımını gördüm. Ne yazık ki tek tek herkesi anmam mümkün değil, hepsine çok teşekkür ediyorum. Ancak özellikle anmam gereken bazı kişileri belirtmeden geçemeyeceğim. Öncelikle Metin Küçükbulgurcu, Çetin Tuna, Sebahattin Pıravadalı ve Erol Ünal’a hem dönemi yaşamış kişiler olarak paylaştıkları anıları hem de sağladıkları kaynaklardan dolayı; Önder Balıkcı’ya inanılmaz desteğinden dolayı; İsmail Ülker, Harun Özbek, Erhan Elmastaş, Sema Odacı’la ellerindeki arşivlerini sınırsız şekilde paylaştıklarından dolayı; Bandırma İlçe Kütüphane Müdürü Hasan Fidan ve personeli ile 6. Ana Jet Üssü Kütüphanesi çalışanlarına içten yardımlarından dolayı; Dr. Emin Kurt’a havacılık alanındaki bilgi birikimini esirgemediğinden dolayı ne kadar teşekkür etsem azdır. Onların yardımları olmasaydı bu çalışmanın bu hale gelmesi mümkün olmazdı.

Asıl gönül borcumu ise aileme ayırmam gerekmektedir. Uzun bir süre zamanımın çoğunu çalışmama ayırdığımdan dolayı bana gösterdikleri sabırları, destekleri ve yardımları için başta değerli eşim Derya ile oğullarım Tolunay

Çağım ve Utku'ya haklarını ödemem çok zor. Onların manevî katkıları olmadan bu çalışma ortaya çıkamazdı.

Son bir teşekkürü ise, 1972 başında bana hamileyken Bandırma'dan İstanbul'a THY ile uçan rahmetli annem "Ayfer Hanım"a etmek isterim. Bu çalışmanın başlangıcı belki de o zamana dayanmaktadır.

Hakan ÇAĞATAY
BALIKESİR, BANDIRMA
2025

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	iii
TABLolar	viii
ŞEKİLLER	ix
KISALTMALAR.....	xiii
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	
OSMANLIDAN CUMHURİYETE	
HAVACILIK ALANINDAKİ GELİŞMELER	4
1. OSMANLI DEVLETİ'NDE HAVACILIK ALANINDAKİ GELİŞMELER	4
2. ASKERİ AMAÇLI HAVACILIK FAALİYETLERİ	5
3. CUMHURİYET İDARESİNİN HAVACILIĞA BAKIŞI.....	10
4.CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI ALANINDA ATILAN ADIMLAR.....	25
İKİNCİ BÖLÜM	
BANDIRMA HAVAALANI'NIN YAPILIŞI.....	39
1. OSMANLI DÖNEMİNDE BANDIRMA'DAKİ HAVACILIK FAALİYETLERİ	39
1.1. Bandırma: Gittikçe Önem Kazanan Bir Sahil Kasabası.....	39
1.2. Kırıkkale'den Bandırma'ya Uçuş	40
1.3. 1. Dünya Savaşı'nda Bandırma Ve Havacılık Durumları.....	43
1.4. Kurtuluş Savaşı Süreci Ve Bandırma.....	47
2. CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA BANDIRMA'DA HAVACILIK FAALİYETLERİ	51

2.1. Bandırma Uçağı'nın Satın Alınması.....	51
2.2. Anadolu Seyahati Ve Sonrasında Bandırma	52
2.3. Vecihi Hürkuş Ve Kanatlılar Cemiyeti'nin Bandırma'daki Etkinlikleri	53
3. 6. ANA JET ÜSSÜ'NÜN TEMELİ: 6. TAYYARE ALAYI.....	57
4. DIŞ FAKTÖRLERİN ETKİLERİ, 1936 VE SONRASI	59
5. II. DÜNYA SAVAŞI'NIN BAŞLARINDA TÜRK DIŞ POLİTİKASI	64
6. II. DÜNYA SAVAŞI VE BANDIRMA HAVAALANININ ORTAYA ÇIKIŞ SÜRECİ.....	71
6.1. İngiltere'nin Yaptığı Askeri Yardım Süreci ve Bandırma'ya Yansımaları	71
6.2. II. Dünya Savaşı'nın Dönüm Noktaları ve Türkiye'ye Yansımaları	71

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BANDIRMA HAVAALANI'NIN HAVA ÜSSÜNE

DÖNÜŞ SÜRECİ 88

1. SOĞUK SAVAŞ DÖNEMİ'NİN BAŞLAMASI.....	88
1.1. Soğuk Savaş Ve Türkiye'ye Yansımaları	88
1.2. Amerikan Yardımının Bandırma'ya Yansımaları	92
1.3. 6. Hava Üs Komutanlığı'nın Ortaya Çıkışı	98
1.4. ABD Ve NATO İle İlgili Gelişmeler.....	109
2.6. HAVA ÜS KOMUTANLIĞI İLE İLGİLİ GELİŞMELER.....	119
2.1. Ulusal Ve Uluslararası Atış Müsabakalarında 6. Hava Üssü.....	119
2.2. Hava Üssü'nde Uçak Kazaları ve Basında Yer Alan Haberler	137
2.3. Hava Üssü'ne Lojmanların Yapılış Süreci.....	150
2.4. Sportif Etkinlikler	153
2.5. Kültürel Etkinlikler.....	157
2.6. Yabancılarla Yaşanan Çeşitli Durumlar	162
2.7. Bandırma Füze Kulübü İle Olan İlişkiler	171
2.8. Yaşanan Çeşitli Durumlar	176

2.9. Hava Üssü Ve Bazı Siyasi Durumlar	181
2.10. Hava Üssü'nde Görev Yapan Komutanlar.....	185

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

HAVA ÜSSÜNÜN BANDIRMA'NIN

SOSYO – EKONOMİK HAYATINA ETKİSİ 189

1. HAVA ÜSSÜ'NDEKİ ASKERİ PERSONEL İLE

HALKIN TEMASI 189

1.1. Hava Üs Personelince Yapılan Çeşitli Yardımlar 189

1.2. Bandırma Halkının Havacılıkla İlgili Yaptığı Yardımlar..... 194

1.3. Diğer Konular 199

1.4. Resmi Törenlere Hava Üssünün Katkısı.....205

BEŞİNCİ BÖLÜM

BANDIRMA'DA TÜRK HAVA YOLLARI'NIN SEFERLERİ.....208

1. SİVİL YOLCU TAŞIMACILIĞINA AÇILAN İLK İLÇE:

BANDIRMA.....208

2. SİVİL ULAŞIMDAKİ GELİŞMELER VE

BANDIRMA'DAKİ HİZMETLER221

2.1. Sivil Uçuşlar İle İlgili Farklı Gelişmeler221

2.2. Turizmin Artışı Ve Bandırma'ya Yansımaları233

2.3. THY ve THY Acentesi İle İlgili Kişisel Gözlemler.....239

3. YOLCU TAŞIMADA KULLANILAN UÇAKLAR İLE

SEFERLERİN GÜN VE SAATLERİ.....244

4. UÇAK KAZALARI VE ÇEŞİTLİ OLAYLARIN

BASINA YANSIMASI253

5. 1975: BANDIRMA'DA SİVİL YOLCU TAŞIMACILIĞININ

SONA ERMESİ258

SONUÇ.....272

KAYNAKÇA.....279

TABLÖLAR

Tablo 1.1: 1933 - 1957 Döneminde THY Genel Müdürleri ve Süreleri.....	19
Tablo 1.2: 1923 - 1960 Döneminde Sivil Havacılık Alanındaki Antlaşmalar.....	19
Tablo 1.3: Türk Hava Postaları Seyir Rotaları ve Ücretleri.....	32
Tablo 1.4: Curtiss-Wright Firması'nın Hava Hat Raporu.....	33
Tablo 1.5: 1957'de Faal Durumdaki Havaalanlarının Durumları.....	37
Tablo 2.1: 1950 - 1980 Dönemi "Uzun Yıllar Rüzgar Bülteni	49
Tablo 2.2: 1950 - 1980 Arası "Bandırma Rüzgar Gücü	50
Tablo 2.3: THK'nin 1939'da Bünyesindeki Hava Alanları ve Uçaklar.....	62
Tablo 2.4: Türk-İngiliz / Fransız Görüşmeleri Sonucu Tespit edilen Hava Alanları	72
Tablo 3.1: Türk Hava Kuvvetleri'nin 1947'de Kuruluş Şeması	92
Tablo 3.2: 6. Ana Jet Üssü 161. Filo'da 1944 - 1975 Dönemindeki Şehit Listesi.....	148
Tablo 3.3: 6. Ana Jet Üssü 162. Filo'da 1944 - 1975 Dönemindeki Şehit Listesi.....	150
Tablo 3.4: 6. Ana Jet Üssü 1949 - 1975 Dönemi Üs Komutanları.....	185
Tablo 3.5: 6. Ana Jet Üssü 1949 - 1975 Dönemi 161. Filo Komutanları.....	187
Tablo 3.6: 6. Ana Jet Üssü 1949 - 1975 Dönemi 162. Filo Komutanları.....	187
Tablo 5.1: 1955 THY Hava Hatları ve Ücret Listesi.....	225
Tablo 5.2: 1957 THY Faal Hava Hatlarının Özellikleri.....	227
Tablo 5.3: 1969'da "Aynı Yönde Seyahat Etmek Kaydı" ile Yapılan İndirimler	229
Tablo 5.4: 1954 İstanbul – Bandırma - Çanakkale Uçak Seferleri.....	246
Tablo 5.5: 1962 İstanbul – Bandırma - Balıkesir Uçak Seferleri	247
Tablo 5.6: 1966 İstanbul – Bandırma - Balıkesir Uçak Seferleri	248
Tablo 5.7: 31.03.1975 İstanbul-Bandırma Uçak Seferleri	253
Tablo 5.8: THY'nın Tahmini 1962 - 1968 İstanbul – Bandırma – Balıkesir - Akhisar Bilgi Tablosu	270

ŞEKİLLER

Şekil 1.1 ve 1.2: Kayseri’deki TOMTAŞ Fabrikasından Görüntüler.....	15
Şekil 1.3: Atatürk ve Sabiha Gökçen Yeşilköy’de Nafia Vekaleti Hava Yolları Hangarı Önünde, 1937.....	20
Şekil 1.4, 1.5 ve 1.6: Türkiye’de Sivil Havacılık Alanında Etkinlik Gösteren A.E.I., CIDNA ve Junkers’in Posterleri.....	28
Şekil 1.7: Vecihi Hürkuş’un 1930’da Ankara’da Ulus - Sıhhiye Üzerinde Alçak Mesafeden Yaptığı Uçuş	29
Şekil 1.8: Nuri Demirağ’a Ait Vecihi- XIV, Vecihi XVI ve Vecihi XV Uçakları.....	32
Şekil 2.1, 2.2. ve 2.3: Servet-i Fünun Gazetesinde Kırklareli’nden Bandırma’ya Yapılan Uçuşla İlgili Fotoğraflar	43
Şekil 2.4 ve 2.5: Bandırma’da 19 Temmuz 1918’de Gerçekleşen Hava Saldırısına Ait Zarar Tablosu.....	47
Şekil 2.6: Bandırma Deniz Uçağının Bandırma’da Karşılanışı.....	51
Şekil 2.7: Hava Rotalarını Ve Yasak Bölgeleri Gösteren Harita, 1928.....	53
Şekil 2.8: Kanatlılar Dergisi’nde Bandırma’da Yapılmış Olan Uçak Modeli.....	54
Şekil 2.9 ve 2.10 Vecihi Hürkuş’un Bandırma’da Karşılanışı	55
Şekil 2.11: 6. Alay İçtimada.....	55
Şekil 2.12: Cumhurbaşkanı İsmet İnönü’nün 6. Alayı Teftişi, Gaziemir, 1945	58
Şekil 2.13: İzmir’deki 6. Tayyare Alayı’nın Bandırma’ya Nakil İşleminin Tamamlandığına Dair Rapor.....	58
Şekil 2.14: 1943 Türk Hava Kuvvetleri Teşkilat Şeması.....	79
Şekil 2.15: “Bandırma Çevresinde Telsiz Merkezi Olarak Belirlenen Yerler” İsimli Kroki.	83
Şekil 2.16, 2.17 ve 2.18: Bandırma’nın Kuzey, Batı ve Güneyi ile İlgili İngiliz Değerlendirme Raporu.	84
Şekil 2.19: Türkiye’de Konuşlanacak Britanya Uçaksavarlarının Listesi.....	86

Şekil 3.1: Hava Pilot Kıdemli Başçavuş Mehmet Yaman, Bandırma Üssü, 1948.....	97
Şekil 3.2: Necati Kaplangiray Bir Makinist İle Thunderbolt Önünde, Bandırma Üssü, 1951.....	97
Şekil 3.3: Türk Hava Kuvvetleri'nin Teşkilat Yapısı, 1950.	99
Şekil 3.4: Üsteğmen R. Bilgen'in F-84'ten Çekilen Bandırma Fotoğrafi, 1954.....	99
Şekil 3.5 ve 3.6: Celal Bayar'ın 6. Ana Jet Üssü'ne Gelişi.	104
Şekil 3.7: Milliyet Gazetesinin Associated Press Ajansı'ndan Aldığı Adana – İncirlik Üssü İle İlgili Harita.	106
Şekil 3.8: “NATO Genel Altyapı Programının Dokuzuncu Diliminde Yapılmak Üzere Türkiye’de Belli Hava Alanı Çalışmalarının Önceden Onaylanması”belgesinde Bandırma, 1958.....	106
Şekil 3.9, 3.10, 3.11 ve 3.12: Hava Üssü’nde Görevli Olan Binbaşı Akuç, Astsubay Üst Çavuş Tarakçı, Binbaşı Efe, Üsteğmen Kocaharzem.....	109
Şekil 3.13: Okul İhtiyacı İçin Amerika’dan Getirilen Barakalara Bir Örnek	110
Şekil 3.14: Genelkurmay Başkanı Cemal Tural Ekibi Tebrik Ederken.....	116
Şekil 3.15: F-5 Uçuş Ekibi.	116
Şekil 3.16: İrfan Tansel Ve Bruce Hollaway	116
Şekil 3.17: Kartal Akrotimi, 1971.	118
Şekil 3.18: Kartal Akrotimi Afişi.	118
Şekil 3.19: Çoşkun Akrotim Amblemi.	118
Şekil 3.20 ve 3.21: Orgeneral Fevzi Uçaner Airsouth Açılış Töreninde, 21 Eylül 1955; Yarışmaya Katılan İtalyan Ekibi, 21 Eylül 1955.	122
Şekil 3.22 ve 3.22: NATO Gunnary Meet Müsabakaları, 1955.	124
Şekil 3.24: General Fevzi Uçaner Güneydoğu Avrupa Komutan Yardımcısından Birincilik Ödülü Alırken.	124
Şekil 3.25 ve 3.26: NATO Gunnary Meet Müsabakaları, 1956.	128
Şekil 3.27: 1958 Şampiyonası Haberi.	133
Şekil 3.28: 1958 Atış ve Bomba Birincisi Erhan Arısal.	133

Şekil 3.29: 1958 Filolar Arası Şampiyonu 161. Filo Atış Timi. Soldan Sağa: Necati Kaplangiray (Astsb), Orhan Şenyuva (Ütg�m), Adem Vural (Bnb), Fikret Köroğlu (Bnb).	133
Şekil 3.30 ve 3.31: Best Hit Atış Yarışmasıyla İlgili Dönemin Fotoğrafları, 1972.....	135
Şekil 3.32: Aydoğan Baykul'un Kazası İle İlgili �ekilen Fotoğraflar, 1951.....	138
Şekil 3.33 ve 3.34: Üsteğmen Asım Sevdim'in Cenaze Töreni, 1952.	138
Şekil 3.35 ve 3.36: Bandırma Hava Şehitli�i.	139
Şekil 3.37 ve 3.38: Üsteğmen İbrahim Gerçek'in Şehit Oluşu İlgili Haberler	143
Şekil 3.39: 6. Ana Jet �ss� Lojmanları.	153
Şekil 3.40, 3.41 ve 3.42: Hava Gücü Futbol Takımı İle İlgili Fotoğraflar.....	155
Şekil 3.43: 1969'da Şampiyon Olan Hava Gücü Haberi	155
Şekil 3.44, 3.45 ve 3.46: Erdek Hava Kampından �eşitli Görüntüler, 1959.....	161
Şekil 3.47: Türkiye'deki İlk Alman Heyeti 6. Ana Jet �ss�'nde, 24 Şubat 1958	163
Şekil 3.48: Batı Almanya Kuzey H.K.K. Tümgeneral Harling ile 31. Filo'nun 6. Ana Jet �ss�'n� Ziyareti, 04 Kasım 1958	163
Şekil 3.49: İşve�li Havacı Personel Adına Verilen Kokteyl, 1959.	164
Şekil 3.50: İşve�li Personel �lkelerine Dönmek �zere Şeflerinden Talimat Alıyor	164
Şekil 3.51 ve 3.52: Bursa'ya Düşen Alman Uçağı ve İlgili Gazete Haberi, 1959.....	168
Şekil 3.53, 3.54 ve 3.55: Huzad Ve Etkinlikleri İle İlgili Görseller.....	173
Şekil 4.1 (solda), 4.2 (ortada) ve 4.3 (sağda): (solda) 23 Nisan Nedeniyle Giydirilen ��renciler, �s Komutanı General Kaner ve Dikimevinde �alışan �s Mensuplarının Eşleri; (ortada) 23 Nisan Nedeniyle Giydirilen ��renciler Ve �s Mensuplarının Eşleri; (sağda) ��renciler, Kaymakam �zg�ner ve �s Komutanı General Şahinkaya.....	194
Şekil 4.4: Hava Şehitlerini Anma Töreni, 15.05.1947.	206
Şekil 5.1 ve 5.2: Bandırma'ya İlk THY Seferi, (sağda) THY Acentesi.....	213

Şekil 5.3 ve 5.4: Bandırma’da Sivil Uçuşların Başlamasıyla İlgili Haberler, 1953.....	217
Şekil 5.5, 5.6 ve 5.7: Bandırma’da Sivil Uçuşların Başlamasıyla İlgili Haberler	218
Şekil 5.8: Bandırma Hava Üssünde Sivil Yolcu Uçağı Ve Ekibi.....	219
Şekil 5.9 ve 5.10: Yolcuların Kendi Bagajlarını Şahsen Taşımalarıyla İlgili Yeşilköy Havalanı’nda Çekilen Fotoğraflar	222
Şekil 5.11: Bandırma Hava Üssü ve TC-Efe Uçağı, 28.06.1962.	224
Şekil 5.12 ve 5.13: THY Reklamları.	226
Şekil 5.14: Türk Hava Yolları Servis Otobüsü.	230
Şekil 5.15: Hat Ücretlerini Gösteren Liste, 1963.....	230
Şekil 5.16, 5.17 ve 5.18: Bandırma THY Acentesi Reklamları	231
Şekil 5.19: Charlton Heston’un Bandırma’dan Yeşilköy’e Gelişi.....	235
Şekil 5.20: Orient-Turizm ve Seyahat Acentesi’nin İlanı, 1965.	238
Şekil 5.21 ve 5.22: Marmara Denizi Civarındaki Turistik Yerleri Gösteren Çizimler	238
Şekil 5.23 ve 5.24: THY Acentesi ve personeli.	244
Şekil 5.25: Bandırma’dan Kalkan Araç Sefer Saatleri, 11.10.1971.....	251
Şekil 5.26 ve 5.27: Uçak Seferlerinin İptalini Haber Veren Yazılar, 1975.....	265
Şekil 5.28 ve 5.29: İmsık Hava Yolları’nın İlanı, 1988 ve 1989.....	269
Şekil 5.30: Bandırma Kulesi, 1975	271

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
a.e.	: Aynı Eser
AEI	: Aero Espresso Italiano
a.g.e	: Adı Geçen Eser
a.g.m.	: Adı Geçen Makale
a.g.t.	: Adı Geçen Tez
Bkz.	: Bakınız
BCA	: Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi
BOA	: Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi
C.	: Cilt
CFRNA	: Compagnie Franco-Roumania de Navigation Aerinne
CIDNA	: Compagnie Internationale de Navigation Aerinne
Çev.	: Çeviren
DAL	: Deutsche Aero Lloyd
DH	: Dâhiliye
DHMI	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
H.	: Hicri
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı
HDİİ	: Havayolları Devlet İşletme İdaresi
HEES	: Helenik Hava Ulaştırma Şirketi
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
KLM	: Royal Dutch Airlines
M.	: Miladi
MSB	: Millî Savunma Bakanlığı
NATO	: Kuzey Atlantik Paktı Örgütü
Nr.	: Numara
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
SHD	: Sivil Havacılık Dairesi
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
ss.	: Sayfa Sayısı
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TOMTAŞ	: Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi
TTC	: Türk Tayyare Cemiyeti
TC	: Türkiye Cumhuriyeti
TDA	: Türk Diplomatik Arşivi.

THK	: Türk Hava Kuvvetleri
THP	: Türk Hava Postaları
THY	: Türk Hava Yolları
TSK	: Türk Silahlı Kuvvetleri
TUSAFG	: Turkey United States Air Force Group (Türkiye-Birleşik Devletler Hava Grubu)
TUSAG	: Turkey United States Army Group (Türkiye-Birleşik Devletler Kara Grubu)
TUSEG	: Turkey United States Engineer Group (Türkiye-Birleşik Devletler Mühendislik Grubu)
USAŞ	: Uçak Servisi A.Ş.
vb.	: Ve Benzeri

GİRİŞ

Bandırma esas olarak Güney Marmara’da bir ulaşım merkezidir. Kara, hava ve deniz alanlarında etkin bir yerleşim alanıdır. Bandırma’da yer alan ve 6. Ana Jet Üssü olarak adlandırılan hava üssünün kuruluş yılı, 6. Tayyare Alayı’na dayandığından dolayı 1943 olarak kabul edilmektedir ve bu çalışmanın sona erdiği yıl olan 2024 itibarıyla 81 yıllık bir geçmişe sahiptir.¹ Hava üssü, aynı zamanda 1953-1975 yılları arasında Türk Hava Yolları’nın (THY), 1988-1989 yılları arasında da İmsık Hava Yolları’nın yolcu seferlerine ev sahipliği yapmıştır. Ancak Bandırma’nın havacılık alanında, Türkiye şartları göz önüne alınırsa eğer, eski denebilecek bir geçmişi olmasına rağmen ne askerî süreci ne de sivil süreci ele alan bir çalışma olmadığı görülmektedir.

Bandırma’da askerî ve sivil havacılık sürecinin niçin başladığı, bu süreci yönlendiren iç ve dış etkenlerin neler olduğu, temel karar alma süreçlerinin nasıl işlediği, temel başlangıç ve bitiş süreçlerinin ne zaman olduklarına dair, yetersiz ve bazen de çelişkili bilgiler söz konusudur. Askerî alanda lojistik avantajlarına karşın, Bandırma’da bir askerî üssün yurt savunması dışında hangi amaçlarla kurulduğu belirsizdir. Üssün kuruluş tarihinin resmî kabulü dahi net olmayıp, bizzat üssü tanıtan broşürlerde dahi kuruluş tarihi belirtilmemiştir.²

Bandırma’da askerî bir hava üssünün kuruluş sürecinde iki devletin ve iki dönemin etki ve katkıları hakkında, konunun uzmanları sayılan bir avuç kişi dışında genel bir bilgi sahibi olunmaması göze çarpmaktadır. II. Dünya Savaşı’nda İngiltere’nin gizli, Soğuk Savaş Dönemi’nde ise ABD’nin açık yardım, destek ve bazen de yönlendirmesi ile 6. Ana Jet Üssü’nün oluşum sürecini tamamlamıştır. Bununla birlikte İngiltere ve ABD’nin, Bandırma’daki hava üssünden beklentileri ile ilgili de Türk kaynaklarında, gizlilik durumlarından dolayı, açıklanmış neredeyse hiçbir bilgi yoktur.

Sivil havacılığa gelince, Türkiye’de bir ilçede ilk defa sivil yolcu uçuşları, 1953’te İstanbul-Bandırma-Çanakkale seferleriyle başlayıp sonra da bu seferlere Balıkesir eklenmiş olsa da, 1955’te nüfusu sadece 25.637 olan bir ilçede niçin bir havaalanı açıldığı sorusunun net bir cevabı yoktur.³ Bu tarihlerde, Bandırma-İstanbul arasında deniz seferlerinin yapıldığı düşünülünce, bu soru daha da yanıtsız kalmaktadır. Askerî ve sivil havacılığın Bandırma’ya doğrudan ve dolaylı nasıl bir etki yaptığına dair ise, dar kapsamlı sadece birkaç çalışma vardır.

¹ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt III, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, s.133.

² Komuta, Sancak, Devir-Teslim Töreni, 6ıncı Ana Jet Üssü Komutanlığı, bsy, s.7; 6ıncı Ana Jet Üssü Komutanlığı, “Bandırma Garnizonu Tanıtım Broşürü”, bsy.

³ Gaye Erten, “Bandırma Şehrinin Fonsiyon Alanları”, *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 28, 2014, s.313.

Yüksek lisans tezi olarak bu konuyu seçmemizin amacı bu alanda tespit edilen yanlışlıkları düzeltmek ve eksiklikleri tamamlamak, Türk havacılık tarihine ve Bandırma üzerine yapılan araştırmalara katkıda bulunmaktır.

Çalışmamızda, askerî ve sivil alandaki çalışmalarımızda özellikle iki konuda sıkıntı yaşadığımızı belirtmemiz gerekir. İlk olarak askerî süreçle ilgili açık kaynaklarda, 1950 öncesine ait olmak üzere, bizzat THK'nin kendi çalışmasında da belirtildiği gibi, “*yeterli bilgi ve belge olmadığı tespit edilmiş*” durumdadır.⁴ Özellikle İngiliz ve Amerikan askerî yardımının niçin Bandırma'ya yapılmış olduğunu sorusu, daha çok yabancı kaynaklardan elde edilen bilgilerle cevaplandırılmaya çalışılmıştır. İngiliz ve Amerikan kaynaklarına göre Bandırma'nın önemi ve misyonu, Romanya'daki önemli Ploesti petrol kaynaklarını hedef haline getirmesi ve gerektiğinde Boğazların savunulmasına yardımcı olmaktır. Bu amaç doğrultusunda adı geçen bu iki ülkede, Bandırma'ya yönelik kapsamlı çalışmalar yapılmıştır.⁵

Bunun dışında, askerî güvenlikten dolayı hava üssünün arşivine ulaşılmakta da sorun yaşanmıştır. Üs ile ilgili olarak internette ve az sayıda basılmış kitaplar haricinde,⁶ araştırdığımız dönemde görev yapmış emekli askerî personel, anı ve görüşlerini çoğunlukla paylaşmak istememişlerdir. Çalışmamız ile ilgili olarak Millî Savunma Bakanlığı'na yapılan bilgi başvurusu bu bağlamda sadece kısmî fotoğraf paylaşımını içermiştir. Türkiye'de askerî üslerin yapılış süreçleri ile ilgili olarak kimi çalışmalar söz konusuysa da bunların bulundukları şehirlerle olan bağlantı ve ilişkileri üzerine kapsamlı bir çalışma söz konusu değildir.⁷

Yukarıda belirttiğimiz üzere İngiltere ve ABD'nin yardım süreçleri II. Dünya Savaşı ve Soğuk Savaş Dönemi'ni içerdiğinden dolayı bu iki süreçle ilgili, bazen ayrıntılı bilgiler vermek durumunda kaldık. İlk bakışta konuyla alakasız gibi gözükse de gerçekte 6. Ana Jet Üssü'nün kuruluşunu şekillendirdiği için bu bilgilerin verilmesi tarafımızca zorunlu kabul edilmiştir.

Çalışmamızın ana içeriği olan uçaklar ve onların kullandıkları alanla ilgili olarak farklı kavramlar söz konusu olmakla beraber, askerî konularla ilgili olarak

⁴ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt I, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, sunuş.

⁵ İzzet Öztoprak, İkinci Dünya Savaşı Döneminde Adana Görüşmelerinin Askerî Yönü, *Belleten*, Sayı 66, 1999, s.597-618; Melvyn P. Leffler, “Diplomacy, and the Cold War: The United States, Turkey, and NATO, 1945-1952”, *The Journal of American History*, Vol. 71, Issue 4, 1985, p.807-825, “Çevrimiçi” <https://www.jstor.org/stable/1888505>, Erişim Tarihi: 30/07/2023.

⁶ Erdoğan Öznal, “Hava Kuvvetlerinde 40 Yıl Ömrünün Yarıyı Bir Savaş Pilotu Komutanının Anıları 40 Yılda Neler Oldu”, TED Matbaacılık Tasarım ve Reklam Ajansı, Ankara, yt yok; www.tayyareci.com/arsiv/gunerkurtulus.asp Erişim Tarihi 27/12/2022.

⁷ Emin Kurt, *Türkiye’de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi (1951-2010)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2011, s. 92; Selin M. Bölme, *İncirlik Üssü ABD’nin Üs Politikası ve Türkiye*, İletişim Yayıncılık, İstanbul, 2012, s.181.

“*üs*”, sivil konularla ilgili olarak ve günümüzde daha sık kullanılan “*havaalanı*” ve “*acente*” terimlerini tercih ettiğimizi belirtmemiz gerekmektedir.

Çalışmamızda karşılaştığımız ikinci zorluk sebebimiz ise sivil havacılık alanında olmuştur. Ülkemizdeki sivil havacılıkla ilgili kapsamlı kaynaklar mevcuttur.⁸ Ancak bu kaynaklarda Bandırma’daki THY etkinlikleri ya hiç geçmemekte veya yetersiz şekilde anılmaktadır. Resmi aşamada ise konuyla ilgili olarak Bandırma Belediyesi ve Bandırma Türk Hava Kurumu Şubesi’ne yaptığımız başvurular sonunda, kurumsal anlamda yeterli destek ve bilgiye ulaşamadığımızı üzülerek belirtmemiz gerekir. Keza aynı şekilde THY Genel Müdürlüğü dahi, yaklaşık 22 yıl süren Bandırma’daki yolcu ve kazanç / kayıp bilgilerini sadece 1962-1968 dönemini içeren tahmini bir yorum olarak verebilmiştir.⁹

Çalışmamızda kütüphane ve internet gibi açık kaynaklara da başvurulmuş olup, ayrıca çalışma konusuyla ilgili kitaplarda gözden geçirilmiştir. Gerek kütüphanelerden (özellikle 6. Ana Jet Üssü Kütüphanesi, Bandırma İlçe Halk Kütüphanesi, Balıkesir İl Halk Kütüphanesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı, Milli Kütüphane) gerekse özel arşivlerden olmak üzere yaklaşık 10.000’i aşkın gazete sayfasına bakılmıştır. İstisnasız tüm kütüphane mensuplarının çalışmamıza azamî derecede yardımcı olduklarını şükranla belirtmemiz gerekir.

Tez konumuzda, içerdiği dönem başta olmak üzere, 6. Ana Jet Üssü çerçevesinde askerî ve sivil havacılığın Bandırma’daki gelişim sürecine odaklanılmıştır. Devlet arşivlerinden elde edilen bilgiler kitap, makale ve sözlü tarih çalışması ile desteklenerek bir metin oluşturulmaya çalışılmıştır. Araştırma dönemimizdeki Bandırma halkının yaşantısına havacılık faaliyetlerinin nasıl bir etkide bulunduğunu da ortaya koymak diğer bir hedefimiz olmuştur.

Bu anlamda Bandırma şehir tarihi açısından bir ilk olma özelliğini ortaya koyan çalışmamızın, Türk havacılık tarihi literatürüne de katkıda bulunmasını diliyoruz.

⁸ Abdullah Nergiz, **Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008; Kıvanç Hürtürk – Stuart Kline, **Türkiye’de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967**, D Yayınevi, İstanbul, 2009.

⁹ Türk Hava Yolları’ndan gelen 07.09.2023 tarih ve TK2023161762 sayılı yazı.

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLIDAN CUMHURİYETE

HAVACILIK ALANINDAKİ GELİŞMELER

1. OSMANLI DEVLETİ'NDE HAVACILIK ALANINDAKİ GELİŞMELER

Wright kardeşlerin 17 Kasım 1903'te gerçekleştirdikleri ilk hava uçuşunu takiben havacılık hızla gelişim göstermiş, 1911-1912 Trablusgarb (Türk-İtalyan) Savaşı'nda da uçaklar ilk kez askerî alanda kullanılmışlardır. 1912-1913 Balkan Savaşları'nda sınırlı sayıda kullanılan uçaklar, I. Dünya Savaşı'nda hız, etkinlik ve irtifa anlamında büyük gelişim göstermiş ve özellikle savaşın son yılında önemlerini kanıtlar hale gelmişlerdir. II. Dünya Savaşı net olarak göstermiştir ki havalara egemen olan ülkeler, savaşları kazanma veya stratejik kararları etkileme gücüne de sahip olmaktadır.

Osmanlı Devleti'nde ise havacılık ile alakalı olarak ilk gelişmeler 28 Mayıs 1909'da Barbout adlı bir Fransız havacının balonuyla İstanbul Taksim'de Talimhane Kışlası önünde yaptığı uçuş, Kasım 1909'da Belçikalı Baron De Catters ve Aralık 1909'da Fransız havacı Louis Bleriot'un yaptığı uçuşlar olmuştur. İlgi çeken bu gösteriler sonrası Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa bir havacılık komisyonu kurulmasını emretmiş, Enver Bey Almanya'ya, Fethi Bey (Okyar) Fransa'ya bu amaçla gönderilen subaylar arasında yer almışlardır.¹⁰

01 Haziran 1911'de Mahmut Şevket Paşa'nın emriyle başında Yarbay Süreyya Bey'in (İlmen) bulunduğu Tayyare Komisyonu kurulmuştur. Fransa'ya havacılık eğitimi için gönderilen Yüzbaşı Fesa Bey (Evrensev), 21 Şubat 1912'de mezun olarak ilk Türk pilotu olmuştur.

26 Nisan 1912'de Fesa Bey, Deperdussin model ve adı "*Celaleddin*" olan uçak ile ilk Türk uçuşunu gerçekleştirmiş ve 26 Nisan tarihi 2000'den bu yana Türkiye Pilotlar Günü olarak kutlanır hale gelmiştir.¹¹

Tayyare Mektebi'nin kurulması ve havacı personel yetiştirilmesi kararı uyarınca, yer seçimi için hem kuzey-güney doğrultusunda esen rüzgarın kuzeye doğru kalkış ve inişler için kolaylık sağlaması, Edirne'ye giden ana tren yoluna yakınlığından personel ikmalinin kolaylığı ve o dönem arazisinin boş ve düz olmasından dolayı Ayestefanos (Yeşilköy) tercih edilmiştir. Yeşilköy, Osmanlı Devleti'nin ilk havaalanı olacaktır.¹²

¹⁰ N. Tuba Yusufoglu, *Türkiye'de Havacılık Ve Uçak Sanayii Yapıları: 1923-1940*, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2017, s.191.

¹¹ Cengiz Tatar, *Türk Havacılık Tarihi (1909-1954) Millî Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı*, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Afyonkarahisar, 2018, s.19.

¹² Yusufoglu, a.g.e., s199-202.

1914'te gerçekleştirilen Altın Kanatlar yani İstanbul-Kahire-İskenderiye kimi üzücü hadiselerle rağmen Osmanlı toplumunda büyük ses getirmiş, seferleri havacılığa olan ilgiyi arttırmıştır.¹³

2. ASKERİ AMAÇLI HAVACILIK FAALİYETLERİ

Türk halkı 1911-1922 yılları arasında küçük zaman aralıkları hariç dört savaş yaşamıştır. Trablusgarb, Balkan, I. Dünya ve Kurtuluş Savaşları. Bu savaşların içerisinde cereyan eden havacılık faaliyetleri ayrıntılı bir şekilde ve çeşitli zamanlarda akademik yazılarla incelenmiş ve incelenmeye devam edilmektedir. Bu nedenle biz bu başlık içerisinde sadece önemli gördüğümüz kimi ayrıntıları vermekle yetinmek istiyoruz.

Trablusgarb Savaşı hava harekâtının gerçekleştiği ilk savaş olmuştur. Osmanlıların Trablusgarb'ta hiç uçağı yokken, İtalya 28 uçakla savaşa katılmıştır. İtalyanlar yerdeki Türk ve Arap askerlerine 712 uçuş görevinde yüzlerce bomba atmışlardır. İtalyan Carlo Piazza bir savaşta ilk fotoğraf çeken, Giulio Gavatti düşman üzerine ilk bomba atan, Carlo Montu ise yerden açılan ateşle yaralanan ilk havacılar olmuşlardır. Türklerin 15 Aralık 1911'de açtığı ateş, ilk uçaksavar ateşi olarak kayıtlara geçmiş, 10 Eylül 1912'de açılan ateşle düşürülen Riccardo Moizo esir alınan ilk pilot olmuştur.¹⁴

İtalyanlar karşısında Trablusgarb'ta ve Çanakkale önlerinde etkisiz kalınması üzerine 17 Mart 1912'de uçak bağış kampanyası başlamıştır. Bu süreç Türk Havacılığını Güçlendirme Kampanyası'nın başlama ve Türk Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın temellini atıldığı gün olarak kabul edilmiştir.

Halkın yanı sıra varlıklı kişiler ve subaylarda bağış kampanyasına katılmışlar, bizzat Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa hem 30 altın hem de 6 aylık maaşının dörtte birini bağışlamıştır. Padişah V. Mehmet Reşat ve Mısırlı Celaleddin bir uçak bağışında bulunmuşlardır.¹⁵

1912'de Balkan Savaşı başladığında Osmanlı hava gücü 17 uçak ve iki pilottan ibaret olup, yabancı pilot ve rasıt (gözlemci) kiralama yoluna gidilmiştir. I. Balkan Savaşı'nda yaşanan bozguna Osmanlı Ordusu dört uçak kaybetmiş buna karşılık kısmen gözetleme ve keşif faaliyetlerinde bulunmuşlardır. Özellikle Çatalca Muharebesi'nin kazanılmasında ve Edirne'nin geri alınmasında hava

¹³ Abdullah Nergiz, **Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008, s.50.

¹⁴ Alessandro Vagnini, "İtalyan-Türk Savaşı'nda İtalya Hava Kuvvetleri: Uzun Süreli Bir Geleneğin İlk Adımı", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Düzeltilen: Asuman Kanat, Ankara, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2013, s.107-109.

¹⁵ Gaye İnan, **Kuruluşundan Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı**, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2005, s.19-20.

keşifleri büyük rol oynamış, bu keşiflerde başarılı olan Fesa (Evrensev) Bey'e ödül olarak on altın lira verilmiştir.

Bu aşamada Yeşilköy'deki Tayyare Mektebi'nde genişletilmiştir.¹⁶ Uçuşlarda yetişmiş rasit olmadığından kurmay subaylar görev almış olup, Yarbay Enver Bey (Paşa) de bir dönem rasit olarak uçmuştur. Bundan dolayı Mayıs 1913'te kurmay subayların rasit olarak eğitilmeleri kararlaştırılmıştır. 29 Kasım 1912'de icra edilen keşif görevi ile Türk havacılık tarihinin ilk hava harekâtı gerçekleştirilmiştir.

Savaş esnasında İstanbul, Ege, Trakya ve Doğu Anadolu Bölgesi uçuşa yasak bölge ilan edilmiştir. Uçak sıkıntısından dolayı gene halk başışı ve Gümrük ile Maliye gibi birimler para yardımıyla bulunmuşlardır. Tecrübesiz Türk pilotları bu savaşta uzun seferler gerçekleştirerek, yetenekli pilotlar haline gelmişlerdir. Örneğin, 24 Ekim 1913'de Üsteğmen Nuri Bey ve Teğmen Hami Bey, "*Prens Celalettin*" adlı uçak ile Edirne'den kalkarak, Babaeski-Çorlu-Çatalca üzerinden Yeşilköy'e 3 saat 5 dakikalık ilk uzun mesafe uçuşunu gerçekleştirmişler ve on altınla ödüllendirilmişlerdir.¹⁷

Edirne hava saldırısına ilk uğrayan şehir olurken, Bulgar uçaklarını yanıltmak için sahte çadırli ordugâh kurulmuş ancak buranın halk tarafından doldurulmasıyla istenilen fayda sağlanamamıştır.¹⁸

Buna karşılık savaşın başında karşı taraftaki Balkan devletleri uçak sayılarını zamanla yükseltmişlerdir. Bulgaristan beş uçakla savaşa başlayıp, üç uçak kaybetmiş, Sırbistan üçten ona, Yunanistan ise dörtten altıya varacak şekilde uçak sayılarını arttırmışlardır.¹⁹

30 Kasım 1913'de Yeşilköy'den havalanan Fethi Bey, Osmanlı Kadın Hakları Koruma Cemiyet Başkanı Belkis Şevket Hanım'ı, "*Osmanlı*" isimli uçakla 15 dakikalığına uçurmuştur. Amaç, Kadınlar Dünyası isminin verileceği bir uçak için Osmanlı kadınlarını teşvik olup, uçakların toplumun dikkatini çekmesine yardımcı olmaktır. Şevket Hanım böylece Türk ve İslam dünyasında uçağa binen ilk kadın ünvanını almıştır.²⁰

Balkan Savaşı sonrası havacılığı düzene koymak için Fransız havacı Louis De Goys de Mazeyrac, 21 Mayıs 1914'te binbaşı rütbesiyle Yeşilköy Tayyare Mektebi Müdürü olarak atanmıştır. Kısa süren idareciliğine rağmen, De Goys etkin çalışmalarla havacılığı bir düzen içine sokmuştur.²¹

¹⁶ İnan, a.g.t., s.24-27.

¹⁷ Tatar, a.g.t., s.22-28.

¹⁸ Emin Kurt, "Kuruluşta Kurtuluşa Vatan Savunmasında Türk Hava Gücü, Bölüm 1 /Kuruluşta Birinci Dünya Savaşı'na", **C4 Defence**, Sayı 32, 2015, s.79-80.

¹⁹ Philip S. Jowet, **Balkan Harpleri'nde Ordular 1912-1913**, İstanbul, Osprey / Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2011, s.46-47.

²⁰ Tatar, a.g.t., s.29.

²¹ Tatar, a.g.t., s.36.

Almanya ile müttefik olununca Almanlar, Türk askerî havacılığını düzenlemesi için yüzbaşılığa terfi ettirilen Erich Serno'yu görevlendirmişlerdir. Serno, Yeşilköy Tayyare Mektebi Müdürlüğü ve Osmanlı yüksek komuta kademesine havacılık danışmanlığı ile Teşkilat-ı Havaiye'nin başı gibi oldukça yetkili bir konum kazanmıştır. Serno, yardımcısı Süvari Üsteğmen Şakir Fevzi Bey ile birlikte büyük bir azimle işe başlayarak 3 faal uçak ve birkaç pilotla devraldığı Osmanlı askerî havacılığını, savaşın son yılında 17 bölükten oluşan bir kuvvet haline getirmiş, birçok Türk pilot ve rasıtın yetişmesini sağlamış, meteoroloji teşkilatı, onarım ve bakım atölyeleri açmış ve uçak temin etmiştir.²²

Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı'na girdiğinde hava gücü olarak az sayıda uçak ve personelle cephelerde yer almıştır. Türk pilotları bu savaşta Çanakkale, Filistin, Irak, Hicaz (Medine) ve Kafkas cephelerinde görev yapmış, çeşitli olanaksızlıklara rağmen özellikle keşif çalışmalarında önemli başarılarla imza atmışlardır. Ancak Almanların Çanakkale ve kısmen Filistin dışındaki cephelerde Osmanlı ordusuna sağladığı destek çok sınırlı kalmış, cephelerde görev yapan uçak bölükleri Türk birlikleri olduğu için kadroları, bakım personeli, yedek malzemeleri, uçakların nitelikleri de yetersiz olmuştur.²³

Uçak ayrılan her cephede, dörder uçaklık 17 Tayyare Bölüğü, 3 Deniz Tayyare Bölüğü, 3 Balon Bölüğünden oluşan bir hava gücü oluşturulmuş, 1915 sonunda 40 olan uçak sayısı, yaklaşık 100'e ulaşmıştır. Savaşta, Almanların Osmanlı havacılığına desteği 295 uçucu subay ve 95 uçucu astsubay, 1.740 teknik personel ve 150-155 uçak olmuştur. Çatışmalar, eğitim ve uçuşlardaki kırımlar (kazalar), karadan taşımalarda meydana gelen toplam uçak kaybı 255 civarında olurken, şehit ve yaralı uçucu sayısı hakkında net bir bilgi olmamakla beraber uçuş okulundan mezun toplam pilot sayısının yaklaşık % 75'i gibi düşündürücü bir rakama ulaşmıştır.²⁴ Buna karşın Osmanlı kara ve hava birlikleri savaş içerisinde İtilaf Devletleri'ne ait 232 uçağı düşürmüş veya yere inmeye zorlamıştır.²⁵

Savaşta Türk pilotlarının tecrübesizliği, uçakların bakımında teknik personel sıkıntısı ve yedek parça eksikliği nedeniyle çok sayıda kırım yaşanmıştır. En büyük sıkıntı yakıt ikmali ile yedek malzemelerin lojistik desteğinde yaşanmış olup, İstanbul'daki malzemeleri Kafkaslar, Irak ve Hicaz vb bölgelere göndermek 3-4 ayı bulmuştur. En iyi uçaklar Alman pilotlara verildiği gibi, havacılıktaki tüm

²² Ogün Karabulut, Birinci Dünya Savaşında Türk Hava Kuvvetleri, https://www.academia.edu/9201484/B%C4%B0R%C4%B0NC%C4%B0_D%C3%9CNYA_SAVA%C5%9E_IND%C3%9CRK_HAVA_KUVVETLER%C4%B0 , Erişim Tarihi: 25/09/2023, s.11.

²³ Karabulut, a.g.e., s.23

²⁴ Tatar, a.g.t., s.58.

²⁵ Osman Yalçın, "Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı", **Bilig – Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi**, sayı 96, 2021, s: 147-176.

başarılar Alman pilotlara mal edilmiş, eğitim tamamen Almanlara verildiği halde onlar bilinçli olarak avcı pilotu ve teknik personel yetiştirmemişlerdir. Almanya'dan alınan uçaklar bile, savaş içinde olunmasına rağmen Alman bankalarından sağlanan krediler sayesinde satın alınmıştır.²⁶ Kredi ödemelerinde sıkıntı çıktığında uçak temininde zorluklar yaşanmış, bu kredilerin ödenmesi ise sonuç olarak Türkiye Cumhuriyeti'ne kalmıştır.²⁷

Kanaatimizce Almanların bu tür davranışları, II. Dünya Savaşı'nda Türkiye'yi yöneten üst kesimin hafızasında kesin bir yer etmiş ve “*Mehmetçiği*” yabancı komutaya bırakmama kararını etkilemiştir.

30 Ekim 1918 Mondros Mütarekesi'nden sonra tüm askeri malzemeler İstanbul, İzmir, Erzincan, Elazığ ve Konya'da toplanmıştır. Ancak 15 Mayıs 1919'da İzmir'de bulunan uçaklar tahrip edilmiştir.

Konya Tayyare İstasyonu'nda 11'i av ve 6'sı keşif olmak üzere 17 uçak, Erzurum'da 11'i Ruslar'dan elde edilmiş olan toplam 13 uçak, Diyarbakır'da ise 4'ü av ve 1'i keşif olmak üzere 5 uçak tespit edilmiştir. Toplamda 35 olan bu uçakların çoğu kullanılamaz bir hale gelmişlerdir. Sonradan Erzurum Meydanı'ndaki 15. Tayyare Bölüğü, çalıştırılabilen 3 uçak ile Doğu Cephesi'nde Ermeni kuvvetlerinin tespit edildiği yerlerde bombardıman görevleri icra ederken, Ermeniler ellerindeki sınırlı sayıda uçakla keşif yapmaya çalışmışlarsa da başarılı olamamışlardır. Türk tarafındaki uçaklar Gümrü Barış Antlaşması sonrası Batı Cephesi'ne gönderilmiştir.²⁸

Mondros Ateşkes Antlaşması sonrası Yeşilköy Hava İstasyonu boşaltılmak zorunda kalınmış ve tüm malzemeler Maltepe'ye taşınmıştır. Türk havacıları Anadolu'daki Millî mücadeleye katılmak amacıyla 06-07 Haziran 1920'de dört uçakla, tarihimize “*Maltepe Firarı*” olarak bilinen olayla, uçaklarıyla kaçmak istemişlerse de uçakların hepsi kırım geçirmiştir. Havacı personel kara yolu ile gizlice Anadolu'ya geçerek Eskişehir'e gelmişler, bunun üzerine İngilizler Maltepe İstasyonu'nu tahrip ederken, 21 Haziran 1920'de Osmanlı Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nda lağvedilerek hava subayları, personel işlerine; erler ise inzibat kuvvetleri piyade kadrosuna devredilmiştir. Adı geçen gün Osmanlı Havacılığı'nın resmen sona erdiği gün olmuştur.²⁹

I. Dünya Savaşı'nın hemen ardından başlayan Kurtuluş Savaşı'nda Türk havacılığı başlangıçta geçen savaştan kalan, demode olmuş yedek parça, yakıt ve

²⁶ Tatar, a.g.t., s.10.

²⁷ Emin Kurt, “Kuruluştan Kurtuluşa Vatan Savunmasında Türk Hava Gücü, Bölüm 2 / Birinci Dünya Savaşı Yılları”, *C4 Defence*, Sayı 33, 2015, s.78-85.

²⁸ Emin Kurt, “Kuruluştan Kurtuluşa Vatan Savunmasında Türk Hava Gücü, Bölüm 3 / Kurtuluş Savaşı'nın Hava Gücü”, *C4 Defence*, Sayı 34, 2016, s.75.

²⁹ *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri*, Cilt I, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, s.361.

silahları yurt dışından büyük zorluklarla tedarik edilen uçaklarla uçmak zorunda kalmış, tüm uçuş faaliyetleri sadece Türk görevlilerle sürdürülmüştür.

23 Nisan 1920’de Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin açılış töreni için Konya’ dan istenen üç uçaktan sadece bir tanesi o gün uçabilmiştir.³⁰

Havacılık, millî hükümetin yaptığı ilk teşkilat faaliyetlerinden olmuştur. Müdafaa-i Milliye Vekaleti’nin 13 Haziran 1920 tarihli emriyle Hava Kuvvetleri Teşkilatı kurulmuştur. Batı Cephesi’nde, Birinci ve İkinci Hava Bölükleri teşkil edilmiş olup, 2. Uçak Bölüğü’nün adı fiilen bölük komutanı Yüzbaşı Mehmet Fazıl’ın uçağının iki yanına pençelerinde bomba taşıyan kartal resmi yaptırmasından dolayı, “*Kartal Müfrezesi*” olarak anılmıştır. Üstün Yunan güçlerine karşı büyük yokluklar ve hatta bazen bir-iki uçakla mücadele edilmiştir. Yüzbaşı Fazıl Bey, 21 Haziran 1921’de Kütahya semalarında yedi Yunan uçağına tek başına ve Sakarya Meydan Savaşında 50 Yunan uçağına karşı iki uçakla mücadele etmiştir.³¹

Millî Hükümetin başarıları karşısında diplomaside ılımlı bir hava esmesiyle beraber, İtalya ve Almanya’dan ayrı ayrı 21 uçak satın alınmıştır. Ancak Almanya’dan alınan uçakların Rusya üzerinden gelişi bir yılı bulduğu için ancak iki tanesi faaliyette bulunabilmiştir. 1921 Ankara Antlaşması sonrası Fransızlardan da 10 adet uçak satın alınmıştır. Erzurumlu Nafiz (Kotan) Bey’in dört adet bağış uçağı, 174. Alay personelinin bağış uçağı ve ganimet alınan uçaklar hava gücüne peyderpey eklenmiş ancak hepsini aynı anda kullanmak mümkün olmamıştır.³²

Özellikle İtalyanlardan alınan Spat av uçakları askeri anlamda çok işe yaradıkları gibi, bu uçaklar Türk Ordusu’nca esir alınmış Yunan askerlerinin, “*Teslim ol!*” çağrılarını içeren bildirilerini ve Yunanistan’daki iç karışıklıkları anlatan Rizospatris, Elefteros Tipos ve Patris gazetelerini cephe gerisine atmalarıyla Yunan Ordusu’nun dağılmasını sağlamışlardır. Silahsız alınan İtalyan uçaklarına I. Dünya Savaşı’ndan kalma Alman makineli tüfekleri monte edilerek, Büyük Taarruz öncesi Yunan uçaklarının keşif yapmaları önlenmiştir. O kadar ki Türk tarafının çoğu arızalı 17 uçağı olduğu halde, Türk havacıları Büyük Taarruz’da hayati öneme sahip olan Türk birliklerinin keşfedilme tehlikesini bertaraf etmişlerdir.³³

Büyük Taarruz aşamalarında Afyon ve Uşak’ta bir çok uçak, 20.000 bomba, 40 ton benzin ve yağ ile çeşitli malzeme, İzmir’de ise uçuş kombinezyonları, gözlükler,

³⁰ Kurt, “Kuruluşun Kurtuluşu Vatan Savunmasında Türk Hava Gücü, Bölüm 3 / Kurtuluş Savaşı’nın Hava Gücü”, s.76.

³¹ Osman Yalçın, a.g.e., s.168-169.

³² **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt I, a.g.e., s.52-54.

³³ Özlem Yıldız, “İstiklal Savaşında İtalya’dan Alınan Uçaklar ve Bunların Savaştaki İşlevi”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Düzeltmen: Asuman Kanat, Ankara, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2013, s.227-228.

eldivenler, mahrumiyeti çok çekilen emayit, kanat bezleri, kaplama tahtaları, tekerlek jantları, lastikler, kablolar, bujilerden bol miktarda ele geçirilmiştir. Harekât esnasında Yüzbaşı Fazıl Bey binbaşılığa terfi ettirilmiş ve bizzat Başkomutan Mustafa Kemal Paşa’ da kendisini kutlayarak, “*maiyetinizde fevkalade hizmeti görülenleri derhal bir üst rütbeye terfi ettirin*” direktifi üzerine, Batı Cephesi Uçak Bölüğü’nün tüm personeli 31 Ağustos 1922’de bir üst rütbeye terfi ettirilmiştir.³⁴

Kurtuluş Savaşı’nda Yunan tarafının yaklaşık 100 uçağa sahip olduğu kabul edildiği gibi, malzeme ve yakıt anlamında özellikle İngilizlerce desteklendiklerinden dolayı sıkıntı yaşamamışlardır. Savaşta Türk tarafı 3 uçak kaybederken, Yunan tarafı 15 adedi faal, 10 adedi tahrip edilmiş halde toplam 25 uçak kaybetmiştir. Savaş sonunda Türk tarafında 20 subay (pilot, rasıt, uzman), 10 astsubay ve sivil pilot ile 10 makinist ve tamirci olmak üzere 40 personel bulunmakta olup, bir kısım sivil ustalar da destek olmak üzere İstanbul’dan Anadolu’ya kaçırılmışlardır.³⁵

Sonuçta Osmanlı / Türk pilotları yaklaşık 11 yıllık savaşlarda çok farklı coğrafyalarda büyük lojistik ve deneyim sorunlarıyla karşı karşıya gelmişlerdir. Rakipleriyle olan farkları kelimenin tam anlamıyla cesaret ve vatan aşkıyla kapatmaya çalışmışlar ve bunda da bir dereceye kadar başarı göstermişlerdir. Tüm bu gelişmelerin sonucu, Atatürk’ün “*İstikbal göklerde*” sözü ile yeni Türkiye Cumhuriyeti’nin havacılığa vereceği büyük önem olacaktır.

3. CUMHURİYET İDARESİNİN HAVACILIĞA BAKIŞI

Kurtuluş Savaşı sonrası kurulan genç Türkiye Cumhuriyeti ve kurucusu Mustafa Kemal Atatürk, havacılığa büyük önem ve destek vermişlerdir. Özellikle Mustafa Kemal Paşa’nın himayesi ve İsmet Paşa’nın başkanlığında 16 Şubat 1925’te Ankara’da kurulan Türk Tayyare Cemiyeti (TTC)’nin bu konuda önemli etkinlikleri ve katkıları olmuştur. Uçak alma kampanyaları, paraşütçülük ve planör kursları gibi Türk halkı için yeni ve heyecan uyandıran etkinlikler gerçekleştirilmiştir.

TTC, Kasım 1932’deki Beşinci Kongresi’nde değiştirilerek kabul edilen Nizamnamesi’nin 2.maddesinde konuyla ilgili olarak şu açıklama vardır:

*“Türkiye’de tayyâreciliğin askeri, iktisadi, içtimai ve siyasi ehemmiyetini tanutmak ve bu maksatla tayyâreciliğe lüzumu olan insanları ve malzemeyi çoğaltmak ve Türk gençliğinde tayyârecilik aşkını uyandırmaktır”.*³⁶

³⁴ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt I, a.g.e., s.52-54.

³⁵ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt I, a.g.e., s.54.

³⁶ Şayan Ulsan, “İstikbal Göklerde: Türk Tayyâre Cemiyeti (1925-1938) (Türk Tayyâre Cemiyeti’nden Türk Hava Kurumu’na)” 9. Uluslararası Atatürk Kongresi 2019, Ankara, 12-15 Kasım 2019, s.2334.

Bununla beraber araştırmacı Emin Kurt, cemiyetin ilk adının “*Kuvva-i Havaiye Yardım Cemiyeti*” olup, kısa süre sonra Türk Tayyare Cemiyeti’ne döndüğünü belirtmektedir.³⁷

Cemiyetin adı 24 Mayıs 1935’de yapılan 6. Kongresinde Türk Hava Kurumu (THK) olarak değiştirilmiştir. Böylece kurum, etkinlik alanını tam olarak ifade eden bir isme kavuşmuştur.³⁸

TTC havacılıkla ilgili askerî, ekonomik, sosyal ve siyasal yönleri halka anlatıp, benimsetebilmek için çeşitli yayınlar yayınlamıştır. Bunlardan ilki Tayyare İlanesi için çıkarılan “*Kartal*” mecmuasıdır.³⁹ Türk Tayyare Cemiyeti Mecmuası’nın adı 1929’da “*Havacılık ve Spor*” olarak, 1954’de ise “*Uçan Türk*” olarak değiştirilmiştir.⁴⁰ Ancak bunların en önemlisi çeşitli isimler alacak olan Türk Tayyare Cemiyeti Mecmuasıdır.⁴¹

01 Temmuz 1924’te İzmir’de yayımlanmaya başlayan Tayyare Mecmuası, 01 Ağustos 1924’teki 3. sayısında halka tayyare bağışı yapmaları çağrısında bulunarak, Türk Hava Kuvvetleri’nin güçlendirilmesi için her vilayetin birer tayyâre almasına yönelik bir kampanya başlatmıştır:

“80 Vilayetin Daima Efendi ve Paşamın Aziz Halkına, Muhterem Valilerine, Belediye Rüesasına Bir Teklif.

*Hilkatten beri daima müstakil ve efendi yaşamış Türk için de bu kuvvete ehemmiyet vermek ve kuva-yı havaîyemiz meselesini milletin öz işi haline getirmek zamanı gelmiştir. Seksen vilayetin mübeccel halkını, rüesa-i hükûmet ve beldelerini birer tayyare almaya davet ediyoruz”.*⁴²

Yapılan bu çağrı sonucu başlanan kampanya etkili olmuş, örneğin İstanbul üç tayyâre alıp Müfettişliğe hediye etmiştir.⁴³

TTC’nin en çok önem verdiği konulardan olan bağış uçak kampanyalarında ilk bağış uçağı, 1925’de Ceyhan halkının almış olduğu uçaktır. Bağış kampanyası ile yıllık ortalama 25-40 arasında uçak temin edilirken, bağışla alınan uçaklara bağışı yapan il, ilçe, tüzel kişilik veya kişilerin adı, yapılan törenlerle verilmiş ve

³⁷ Emin Kurt (2011), Türk Hava Kuvvetlerine Türk Milletinin Desteği: Bağış Uçaklar, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, 8-10 Şubat, Ankara, s.302-317.

³⁸ Ulusan, a.g.e, s.2345.

³⁹ Tatar, a.g.t., s.218.

⁴⁰ Özgür Genç, **Türk Hava Kurumu (THK) Etimesgut Uçak Fabrikası**, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2018, s.103.

⁴¹ Osman Yalçın, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu, **Akademik Bakış**, Cilt 6, Sayı 11, 2012, s.280.

⁴² Tatar, a.g.t., s.206.

⁴³ Birsan Sezgin, Türk Havacılık Tarihinde Tayyâre Mecmûası (1924-1926), Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2020, s.III.

bunun duyurulmasına özen gösterilmiştir. Ermeni ve Musevi Türk vatandaşları da topladıkları bağışlarla kampanyaya katılmışlardır.⁴⁴

Uçak bağışı kampanyasına katılan bu kişilerin isim ve fotoğrafları mecmuada yayınlanmış, TTC'nin şube kapılarına bu kişilerin fotoğraflarının bulunduğu levhalar asılarak, bu levha örnekleri de dergide yayınlanmıştır.⁴⁵

Uçak bağışı kampanyası uzun soluklu bir süreç olmuştur. 03 Mayıs 1935'te Başbakan İsmet İnönü adı artık Türk Hava Kurumu olan Cemiyetin 6. Kurultayı'nda yaptığı ve adı artık Uçan Türk olan derginin de yayınladığı konuşmasında; “*Uçağı olmayan yurt, damı olmayan eve benzer*” benzetmesini yaparak, uçak almak kadar, alınan uçağın idame sorununun da büyük bir bütçeyi zorunlu hâle getirdiğini, Türkiye'nin göklerini korumak için gerekli 300 uçak için 30.000.000 liraya ihtiyaç duyulduğunu ifade etmiştir. Halbuki 1928'de havacılık için bütçeden ancak 4.526.991 lira ayrılmıştır.

Bağışlarla elde edilen uçak sayısı 1925-1940 arasında yaklaşık 350 olup, Türk milletinin bağışları ile alınan uçakların ülke savunmasına ve bütçesine ne derece önemli katkıda bulunduğu ortaya çıkmaktadır.⁴⁶

Ayrıca 1925-1938 arası dönemde 74 milyon lira toplanıp, bu miktarın 54 milyon lirası uçak alınması için Millî Savunma Bakanlığına verilmiştir.⁴⁷

20 Haziran 1931'de Başbakan İsmet İnönü'nün TBMM'ye gönderdiği mazbata, TTC'nin havacılığın nasıl bir katkı sağladığına dair ipucu vermektedir:

“Esbabı mucibe

Millî Müdafaa hava bütçesinin tasdik-i âliye iktiran eden iki aylık muvakkat bütçesi Tayyare Cemiyeti tarafından ita kılınan mebalîğ ilâve olunmaksızın tanzim kılınmıştı.

Ahiren mezkûr cemiyetçe itası kabul olunan 2.422.000 liranın dahi işbu bütçeye ilâvesi takarrür ettirilmiş ve buna müteallik yeniden tanzim kılınan 1931-32 malî senesine ait umumî bütçe Meclisi Âliye takdim kılınmış olduğundan bu hidematın ifası için evvelce tasdik-i âliye iktiran eyliyen iki aylık muvakkat bütçeye dahi 341.000 liranın ilavesi zarurî görülmüş olduğundan bu esasa göre merbut kanun lâyihası tanzim ve takdim kılınmıştır...”⁴⁸

Bununla beraber TTC'nin sağladığı bu destekle ilgili ilginç bir tartışma 14 Temmuz 1931'de kayıtlara geçmiştir:

⁴⁴ Yalçın, “Osmanlı İmparatorluğu Donemi Türk Askeri Havacılığı”, s.202.

⁴⁵ Sezgin, a.g.t., s.115.

⁴⁶ Yalçın, a.g.m., s.201-204; Akışlı, a.g.t., s.138.

⁴⁷ Neslihan Altuncuoğlu (Editör), **Kayseri Uçak Fabrikası**, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları Tarih Dizisi, Kayseri, 2021, s.149.

⁴⁸ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Devre: 4, Fevkalade İctima, Cilt: 2, s.79.

“Sırrı B. (Kocaeli) — ... Encümen diyor ki; nasıl ki Vekil Beyefendiye izah buyurmuşlardır bütçeye Tayyare Cemiyetinin vereceği iki milyon şu kadar bin lirayı dahi ilâve ettik, bu, iktisatçıların ve maliyecilerin düşüncesine tevafuk etmeyen bir şekildir.

Hiç bir milletin bütçesinde buna benzer bir misal bulunamaz. Çünkü Tayyare Cemiyeti, halkın teberriyatından meydana gelmiş bir teşekküldür. Ben milletin bir ferdi sıfatile öyle istiyorum ki; Tayyare Cemiyetinin biriktirdiği paralarla, hükümet bütçesi ile meydana getirilen hava filosuna zamimeten işler yapılsın, bu para Hükümetin bütçe noksanlarını tamamlamasın. Hava filosu için hükümetin bütçesine koyacağı para ne olursa olsun Tayyare Cemiyetinin alacağı tayyareler ona munzam olarak yapılsın ki; fazla bir eser meydana gelsin. Yoksa Tayyare Cemiyeti, Hükümetin noksanlarını tamamlayacak bir teşekkül değildir.

Bu şeklin mahzuru ilmisi de vardır. O da, teberriyatla meydana gelen şu paranın vergi haline inkalâp etmesidir. Bunu milletin hüsnü telâkki edeceğine kail değilim. Bunu vergi gibi telâkki edeceklerdir. Bunu bir şekl-i diğere ifrâğ etmek daha muvafıktır. Bu sözümün mukabilinde söylenecek itiraz ne olursa olsun bu şekle, ilm-i malî katiyen cevaz vermez.

Süleyman Sim B. (Yozgat) — Cevaz verdiren sebepler vardır. Onu siz bilmezsiniz.

Sırrı B. (Kocaeli) — Bendeniz aczimle beraber söylüyorum ki; söylediğim sözler cihan iktisat ulemasının söylediği sözlerdir- Ona itiraz edebilmek için çok tahsil görmek lâzımdır.”⁴⁹

Zamanla yeni devlet, yabancı hava firmalarına özellikle Alman Junkers firmasına kimi haklar vermiştir. Yabancı firmalara bu derece hak verilmesinin sebebini 15 Temmuz 1931’deki bir meclis tutanağındaki ifadede aramak gerekmektedir:

“Rasih B. (Antalya) — ... Bir kere baksınlar, kendileri yerde gökte yapacakları işleri tamamen bitirmişler, gökte tayyare ile uçuyorlar, biz daha arabalarımızı yerde yürütebilmek için yolumuzu yapamadık, bunları da terkedip, yine borcumuz için para tahsis ediyoruz”⁵⁰

Versay Antlaşması ile Almanya’nın uçak, özellikle de askerî uçak üretimine yasaklar ve sınırlamalar getirilmiştir. Alman firmaları bu sınırlamaları aşmak adına Rusya, Polonya ve Türkiye’de üretim yerleri kurmak için çalışmaya başlamışlardır. Örneğin 06 Şubat 1922’de Junkers ile Sovyetler Birliği arasında imzalanan uçak üretimi ve hava taşımacılığı antlaşmasıyla Moskova-Nijnı

⁴⁹ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Devre: 4, Fevkalade İctima, Cilt: 3, s.86.

⁵⁰ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Devre: 4, Fevkalade İctima, Cilt: 3, s.111.

Novgorod rotası oluşturulmuştur. 01 Ekim 1923'e kadar kısa süreli olarak Moskova-Tiflis arasında uçuşlar yapılmış ancak Moskova'nın isteğiyle Sovyet Ukrvozdrukput Havayolu Şirketi Moskova-Bakü arasında seferlere başlamıştır.⁵¹

Tanınmış bir firma olan Junkers'in kendisinden uçak alınması halinde bu uçakların Türkiye'de montajını kabul etmesi, Türk Hükümeti'nce olumlu karşılanmıştır. Böylece 15 Ağustos 1925'te Junkers ile Türk Tayyare Cemiyeti'nin ortak olacağı, yılda 250 uçak üretimi ve 40 yıllık bir süreci içerecek olan TOMTAŞ'ın kurulması kabul edilmiş, yönetim müdürlüğüne Junkers'in danışmanı Hans Sachsenberg atanmıştır.⁵² Şirketin sermayesi 3,5 milyon lira veya 7 milyon Mark tutarındadır. Bu sırada Junkers'in Rusya'da bir uçak fabrikası bulunmaktadır.⁵³

Alman tarafının Türkiye'ye bu derece yakınlık göstermesinin ekonomik sebepleri olduğu kadar siyasi yönleri de söz konudur. Avrupa havacılık sanayisini incelemek üzere Temmuz-Ağustos 1925'te Avrupa'ya gönderilen Cevat Abbas ve ekibine, Alman Rohrbach firması yetkilileri Versailles Barış Antlaşması hükümleri uyarınca uçak yapmalarının yasak olduğunu, yaptıkları değişik parçaları İsviçre'de montaj ettiklerini söylemişlerdir.⁵⁴ Anlaşıldığı üzere Türkiye havacılık alanındaki eksikliklerini tamamlama çabasıdayken farklı sıkıntılar Alman tarafında da olduğundan bir işbirliğine gidilmesinde kendiliğinden bir ortam doğmuştur.

Bununla beraber o dönem Fransa'dan yoğun şekilde uçak alındığı için Fransız ve Almanlar arasında yoğun bir rekabet yaşanmış, Paris ve Berlin'deki Türk büyükelçileri görev yaptıkları ülkeleri desteklemişlerdir.⁵⁵

TOMTAŞ'ın kurulması kararı üzerine buraya alınması planlanan uçakların tetkiki için Almanya'ya Vecihi Bey gönderilmiş ve onun verdiği raporla Junkers Ju A-35 tipi uçakların alınması kararlaştırılmıştır. 1927'de Vecihi Bey, 2 Ju-23 uçağıyla Ankara-Kayseri arasında ulaşım uçuşları yapmıştır.⁵⁶

06 Ekim 1926'da Kayseri'de "*Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi*" yani kısa adıyla TOMTAŞ'ın kurulmasının amaçlarından birisi de Ergani'de üretilen bakırın, TOMTAŞ'ta Türk işçiliği ile üretilecek olan 200 uçaklık bir Junkers filosu ile Bağdat tren istasyonuna taşınması olmuştur.⁵⁷

⁵¹ Kürşad Karacagil, Sezer Çıtır, Türkiye'de Sivil Havacılık ve Lufthansa Şirketi'nin Faaliyetleri (1928-1933), *Avrasya İncelemeleri Dergisi - Journal of Eurasian Inquiries* 12, 2023, s. 19-49.

⁵² Hürtürk, a.g.e., s.96-101.

⁵³ Altuncuoğlu, a.g.e., s.157-158..

⁵⁴ Altuncuoğlu, a.g.e., s.151.

⁵⁵ Altuncuoğlu, a.g.e., s.153

⁵⁶ Nergiz, *Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY*, s.55-56.

⁵⁷ Hürtürk, a.g.e., s.75.

Fabrika o dönem dünyanın en büyük tesislerinden birisi olarak faaliyete başlamıştır.⁵⁸



Junkers A-20'nin (D 403 Alman tescil no'lu) kanatları Kayseri, Tomtaş'ta açık havada monte ediliyordu. (Sema İşiksel Arşivi)

Şekil 1.1 ve 1.2 Kayseri'deki TOMTAŞ Fabrikasından Görüntüler

Kaynak: Stuart Kline, "Türk Havacılık Kronolojisi", 2002, s.150-151.

Fabrikanın tüm teçhizatı Almanya'dan getirilirken, personel olarak 5 Alman mühendis, 120 Alman ve 240 Türk işçi çalışarak bir yılda 11 orta çapta hangar inşa edilmiştir.⁵⁹

Gerek ekonomi gerekse Türk havacılığı için büyük ufuklar açabilecek bu proje, sonuçta Junkers ile bozulan ilişkiler ve TOMTAŞ'ın 1928'de fiilen kapanmasıyla uygulanamamıştır. Fabrikanın kapanma sebepleri arasında bir yorum ilgi çekici olup, tahta-bez üretimine nazaran daha pahalı ancak bakım kolaylığı ile uzun ömürlü olan tamamı metal uçakların yöneticilerce kabul edilmediği şeklindedir.⁶⁰

TOMTAŞ kapatılırken, Alman şirketinin çok çaba gösterdiği Türkiye'de posta ve yolcu taşıma izni de verilmemiştir. Sonuçta Junkers'e ait olduğu kabul edilen yaklaşık 1.5 milyon liralık malzeme tutarı, uzun bir süreç sonunda muhatap bulunamadığı için 1929'da Junkers'in borçlarını kapatmak amacıyla TTC'ne devredilmiştir!⁶¹ Ancak sonradan çıkan Amerikan belgelerinde Türk mahkemelerinin Junkers'e tazminat olarak dönemin parasıyla 520.000 TL ödenmesini hükmettiği tespit edilmiştir.⁶²

⁵⁸ Yusufoglu, a.g.e., s.316.

⁵⁹ Kaymaklı, a.g.e., t.172.

⁶⁰ Kline, a.g.e., s.15.

⁶¹ Hürtürk, a.g.e., s.96-101.

⁶² Abdullah Nergiz, **Devlet Hava Yolları Türkiye'de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956)**, İstanbul, Vakıfbank Kültür Yayınları, 2020, s.69.

Junkers ile yaşanan bu sıkıntılara rağmen 1930'da Türkiye ile şirket arasında yapılan bir antlaşma ile Berlin-İstanbul arasında posta taşıma izni şirkete verilmiş ancak bunun bir imtiyaz olmadığı kesinlikle vurgulanmıştır.⁶³

26 Haziran 1932'de TBMM'de bir konuşma yapan Diyarbakır mebusu ve Millî Müdafaa Vekili Zekai Bey bunu açık şekilde dile getirmiştir:

“Lüft Hanza şirketinin Türkiye havalarında seyrisefer imtiyazı yoktur. Bu imtiyaz yalnız Türklere aittir. Hiç bir ecnebi şirketi Türkiye havalarını geçit yapmak müsaadesine malik değildir. Bütün diğer memleketlerde olduğu gibi sahillerimiz arasında seyrisefer nasıl Türk sancağına ait ise havai seyrisefer de memleketin kendi millî bayrağına tahsis edilmiştir.

Lüft Hanza şirketi Avrupa ile İstanbul arasında işlemek için bir müsaade almıştır ve bu müsaade de İstanbul'da erkânı harbiyenin intihap edeceği yerlerde icap eden tesisatı yapması şartile verilmişti. Henüz daha bir şey yapmamışlardır. Yapıp yapmayacaklarını da bilmiyorum.

Erkânı harbiyenin kuvvetle takip ettiği noktai nazar, Türk havalarında seyriseferin doğrudan doğruya bizim tarafımızdan, yani meselâ Tayyare cemiyetinin tavassutile teşkil olunacak bir Türk şirketi tarafından yapılmasıdır.

Gece uçuşlarına ait ikramiyeden bahsettiler. Bu ikramiyeler geçen sene Meclisi Âlinin kabul buyurduğu kanunun içerisinde mevcuttur. Biz tabii Avrupa ordularının verdiği kadar büyük ikramiyeler veremiyoruz. Verilen 30 lira kadardır.”⁶⁴

1926'da Almanya'da Deutsche Aero Lloyd (DAL) ve Junkers Luftverkehr birleşerek Luft Hansa'yı kurdular. Şirket 5 Mayıs 1930'da Berlin-Viyana-Budapeşte-Sofya-İstanbul arasında küçük paketler ve posta taşımaya başlamış, Yeşilköy'de askeri havaalanını kullanma izini verilmiştir. Ancak Luft Hansa'nın söz verdiği İstanbul'daki Samandıra (Sarıgazi)'da havaalanını bitirememesi üzerine sözleşmesi iptal edilmiştir.

Şirket bu defa 1938'de Berlin-Viyana-Sofya-İstanbul rotası üzerinden yeni başvuru teklif yapmış ve 1939'da kabul edilmiştir. Ancak II. Dünya Savaşı'nın başlaması bu etkinliğe engel olmuştur.⁶⁵ Alman devlet görevlileri için 1942'e kadar açık bulundurulmuş bu hat gerçek anlamda uygulamaya geçememiş ve Alman firmasının Türkiye üzerinden Çin ve Japonya'ya uzanma planları

⁶³ Nergiz, *Devlet Hava Yolları Türkiye'de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956)*, s.61.

⁶⁴ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Devre: 4, İctima: 1, Cilt: 9, s.345-346.

⁶⁵ Hürtürk, a.g.e., s.111.

başarısızlıkla sonuçlanmıştır.⁶⁶ Samandıra'da kurulması düşünülen arazide sonradan Sabiha Gökçen Havaalanı açılacaktır.⁶⁷

Ancak bir kaynakta Samandıra'daki durumla ilgili olarak 21 Temmuz 1933 tarihli Cumhuriyet gazetesine atıf yapılarak, 1933'ün ilk altı ayında 1932'ye göre 8.500 daha fazla yolcu taşındığı bilgisi verilmiş ve havaalanının yapılamamasıyla ilgili olarak farklı görüşe sahip olunduğu belirtilmiştir.⁶⁸

Almanlardan ayrı olarak Türkiye'de Amerikan Curtiss-Wright, Romen Milli Havayolları, Hollandalı Royal Dutch Airlines-KLM'ninde kısa süreli etkinlikleri olmuştur.⁶⁹ Buna karşın İngiliz hava şirketleri, Irak veya Filistin gibi yönettikleri ülkeler olduğu halde, II. Dünya Savaşı'na kadar Türkiye üzerinden uçuş herhangi bir uçuş gerçekleştirmemişlerdir.⁷⁰

Yapılan tüm çalışmalar içerisinde en büyük eksiklilerden birisi yeterli makinist ihtiyacının giderilememesi olmuştur. Bu amaçla 23 Nisan 1926'da Fransız Henriyot firması ile anlaşarak Makinist Okulu İstanbul'da açılmıştır. Fransızların okulun İstanbul'da açılma ısrarları, Lozan Antlaşması'nın Boğaların 15 km civarında askeri tesisleri yasakladığı için sıkıntı yaratmıştır. Bu nedenle okul Türk Hava Kurumu'na bağlanarak sivil hale getirilmiş, eğitim görecekt subaylar sivil olarak istihdam edilmişlerdir. Çoğu Fransız uçaklarıyla ve ilkin Fransız öğretmenlerle başlayan eğitimde, Fransa'ya gönderilen 10 kişiye dönüşte ve zaman içerisinde öğretmen olarak görev verilmiştir. Okulda 1926-1928 arasında 172 makinist yetiştirilmiştir. 15 Eylül 1928'de ise Makinist Astsubay Okulu açılmıştır.⁷¹

1925-1935 arasında Türkiye'ye çeşitli ülkelerden uçuşlar yapılmıştır. Genelde dostluk veya karşılıklı ilkesiyle yapılan bu uçuşlardan bazıları havacılık tarihine geçmiştir. Fransız Arrachard kardeşler 26-27 Haziran 1926'da Paris'ten havalanarak Anadolu üzerinden Basra'da Şabah'a kadar, 2.000 km'yi geçmeyen o günün menzillerinde 4.305 km ile rekor kırarak Renault'nun kupasını kazanmışlardır.⁷² Diğeri ise 28 Temmuz-30 Temmuz 1931'de New York-İstanbul rotasını hiç konaklamadan 8.065 km'lik bir uçuşla dünya rekorunu kıran Amerikalı Russel Boardman ve John L. Polando'nun uçuşlarıdır. Atatürk tarafından da kabul edilen bu iki havacıya Türk Hava Kurumu tarafından pırlantalı bir madalya takdim edilmiştir. Gelenler arasında geleceğin İtalyan hava mareşali İtali Balbo ve ünlü Amerikalı havacı James Doolittle'da vardır.⁷³

⁶⁶ Nergiz, "Devlet Hava Yolları Türkiye'de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956)", s.63-64.

⁶⁷ Yusufoglu, a.g.e., s.420

⁶⁸ Karacagil, a.g.m., s.43.

⁶⁹ Hürtürk, a.g.e., s.115.

⁷⁰ Stuart Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, İstanbul, 2002, s.16.

⁷¹ Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler II*, Kültür Ofset Ltd. Şti, Ankara, 1997, s.167.

⁷² Kaymaklı, a.g.e., s.189.

⁷³ Kaymaklı, a.g.e., s.281-282.

Türk Hava Kurumu iki yıllık bir süreçten sonra 1929'da Uluslararası Havacılık Federasyonu'na üye olarak, yurt dışında kendini temsil etme hakkını kazanmıştır.⁷⁴

Kimi sivil havacılık faaliyetlerine karşın Türkiye'deki havacılık gelişmelerinin büyük kısmının devlet eliyle ve askerî alanda oluğunu belirtmek gerekir. Buna çarpıcı bir örnek Türkiye'de sivil havacılığın hem de Türk Hava Yolları'nın başlangıcı kabul edilen ve 20 Mayıs 1933'de 2186 sayılı "*Havayolları Devlet İşletme İdaresi Teşkilâtı Hakkında Kanun*" ile merkezi Ankara olmak üzere, Millî Savunma Bakanlığı'na bağlı tüzel ancak idaresi sivil olan bir kuruluş yani HDİİ'nin kurulmasıdır. Amacı; "*Türkiye'de hava yolları tesis etmek ve bu yollar üzerinde nakliyat yapmak*" şeklinde ifade edilen kuruluşun başına genel müdür olarak ilk Türk pilotu Fesa Evrensel getirilmiştir.^{75 76}

Türkiye'de havalimanlarının (meydanlarının) inşa edilmesi, hava yollarının kurulması ve hava taşımacılığı yapmak görevini üstlenen HDİİ, Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü (DHY) adını alarak 03 Haziran 1938'de Bayındırlık Bakanlığına, 21 Temmuz 1943'de 4467 sayılı Kanunla Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır. HDİİ 1933 -1938'e kadar faaliyet gösterdikten sonra, Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü (1938-1956), Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (1956-1983), Devlet Havacılık ve Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHHMİ) (1983-1984) ve Meydan İşletme Müessesesi (1984'de kısa bir süre), 08 Haziran 1984 tarih ve 233 sayılı KHK ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (1984- ...) isimlerini almıştır.^{77 78}

DHY'nin ilk pilotları Amerikalı olup, 1933-1957 arasındaki genel müdürlerin çoğunun idarî dönemleri kısa süreli olmasından dolayı şirket politikalarının devamlılığı konusunda sorunlar yaşanmıştır. Bahsi geçen dönemdeki genel müdürler ve süreleri aşağıda gösterilmiştir:⁷⁹

⁷⁴ Kaymaklı, a.g.e., s.178.

⁷⁵ Deniz Var, Temel Gürdal, Sivil Havacılık Sektöründe Devletin Düzenleyici Rolü: Türkiye Örneği, **Uluslararası Ekonomik Araştırmalar Dergisi**, Haziran 2021, Cilt:7, Sayı: 2, s.69.

⁷⁶ Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü (DHY), <https://ataturkansklopedisi.gov.tr/bilgi/devlet-havayolları-umum-mudurlugu-dhy/>, Erişim Tarihi: 01/05/2023.

⁷⁷ İkbâl Sertakan, **Devlet Hava Meydanları İşletmesinin (DHHMİ) Kurumsal Yapısı Ve Hizmetleri İle Hukukî Statüsü**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2014, s.15.

⁷⁸ Var, a.g.m., s.70.

⁷⁹ Nergiz, **Devlet Hava Yolları Türkiye'de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956)**, s.119.

Tablo 1.1. 1933-1957 Döneminde THY Genel Müdürleri ve Süreleri

Süre	İsim
3 Haziran 1933-18 Haziran 1934	(E) Pilot Binbaşı Fesa Evrensev
18 Haziran 1934-1935	(E) Pilot Binbaşı Avni Bey
20 Haziran 1935-1936	Şevket Arı
16 Temmuz 1936-1937	Sabri Taner
28 Mayıs 1938-17 Şubat 1939	Hasan Fehmi Süerdem
17 Şubat 1939-1946	(E) Pilot Kurmay Albay Ferruh Şahinbaş
12 Eylül 1946-1953	(E) Pilot Albay Osman Nuri Baykal
10 Eylül 1953-1954	Rıza Çerçel
1954-1955	Haluk Necdet Arık (Vekaleten)
1956	Muhiddin Asral (Vekaleten)
1956 ve 1959	Hüseyin Ünsal
1956-1957	Ulvi Yenil

Kaynak: Abdullah Nergiz, Devlet Hava Yolları Türkiye’de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956), Vakıfbank Kültür Yayınları, İstanbul, 2020, s.119.

Tablo 1.2. 1923-1960 Döneminde Sivil Havacılık Alanındaki Antlaşmalar

Tanım	İmza Tarihi
Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO-International Civil Aviation Organization)’nın kurulduğu ve Şikago’da 7 Aralık 1944 Tarihinde imzalanan Şikago Konvansiyonu.	7.12.1944
Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO-International Civil Aviation Organization)’nın kurulduğu ve Şikago’da 7 Aralık 1944 Tarihinde imzalanan Şikago Konvansiyonu.	7.12.1944
Şikago Konvansiyonu’na 93. Maddenin Eklenmesine Dair Montreal Protokolü	27.5.1947
Şikago Konvansiyonu’nun 45. Maddesini tadil eden Montreal Protokolü	14.6.1954
Şikago Konvansiyonu’nun 48(a), 49(e) ve 61. Maddelerini Tadil Eden Montreal Protokolü	14.6.1954
Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 12 Ekim 1929 Tarihli Varşova Sözleşmesi ve Sözleşmeyi Değiştiren La Haye Protokolü	28.9.1955
Avrupa Dahilî Tarifersiz Hava Servislerinin (Charter Seferler) Ticari Hakları Mevzuundaki Paris Anlaşması	30.4.1956

Kaynak: Deniz Var, Temel Gürdal, Sivil Havacılık Sektöründe Devletin Düzenleyici Rolü: Türkiye Örneği, Uluslararası Ekonomik Araştırmalar Dergisi, Haziran 2021, Cilt:7, Sayı: 2, s.77.

29 Haziran 1932’de kabul edilen “*Hava Sınıfı Mensuplarına Verilecek Zamaim ve Tazminat Hakkında Kanun*” ile sivil mühendisler, pilotlar ve makinistlerin hakları kabul edilmiştir:

“MADDE 9 — ... Yukarıdaki sebeplerle malûl kalan sivil tayyare mühendisleri ile sivil pilotlar ve sivil makinistler 8 şubat 1341 tarih ve 551 numaralı bilûmum askerî malûllerin terfih kanununun askerî mensuplar hakkındaki ahkâmından istifade ederler.”⁸⁰

TOMTAŞ’ın kapatılmasından kısa süre sonra 1930-1942 arasında faaliyet gösterecek olan Kayseri Tayyare Fabrikası açılmıştır. TOMTAŞ ve Kayseri Uçak Fabrikası’nda 1926-1941 arasında 7 ayrı tipte olmak üzere 212 adet uçak üretilmiş, 1937-1947 arası dönemde 24 tip uçak Fasbatı (Fabrika Bakım Seviyesi Bakım ve Tadilat) ve 14 tip motor revizyonu gerçekleştirilmiştir. Fabrikanın baş tecrübe pilotu olan Vecihi Hürkuş, anılarında yönetimin hemen “*mükemmel*” uçak ısrarında olmasının ve yabancı şirketlerin kötüleme çabalarının fabrikadan istenen sonucun alınmasına engel olduğunu belirtmiştir.⁸¹ Gene Hürkuş’a göre TOMTAŞ işletilebilseydi eğer, Türkiye İkinci Dünya Savaşı’nda hava silahları satarak hazinesini altınla dolduracaktı.⁸²

Bütün bu süreçler boyunca Türkiye Cumhuriyeti’ne ait uçaklara I. Dünya Savaşı’ndan kalan bir uygulama ile numaralandırma sistemi kullanılmakta olup, az sayıda uçağın üzerine seri numaraları veya fabrika üretim numaraları yazılmıştır. TTC’nin başlattığı ve yaklaşık 350-400 arasında tartışmalı bir sayıya sahip olan bağış uçaklarına, bağışı yapan yerin veya mesleki grubun adı verilmiştir. Örneğin ilk bağışı yapan Ceyhan sakinlerinin izafeten bu tür ilk uçağın adı “*Ceyhan*” olmuştur.



Şekil 1.3 Atatürk ve Sabiha Gökçen Yeşilköy’de
Nafia Vekaleti Hava Yolları Hangarı Önünde, 1937

Kaynak: N. Tuba Yusufoglu, Türkiye’de Havacılık ve Uçak Sanayii Yapıları: 1923-1940, 2017, s.422.

⁸⁰ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Devre: 4, İctima: 1, Cilt: 9, s. 418.

⁸¹ Yusufoglu, a.g.e., s.318-320.

⁸² Altuncuoğlu, a.g.e., s.210.

Türkiye’deki uçaklarda tescil işreti ile ilgili olarak kesin bir düzenleme ancak 1957’de başlamış ve günümüze dek sürmüştür. Buna göre ve uluslararası standartlara uymak amacıyla tescilde son ekte üç harf kullanılacak ancak bunların içinde Ç, Ğ, İ, Ö, Ş, U ile X, W, Q harfleri bulunmayacaktır. TC-.. ile başlayan tescildeki son üç harfin temsil ettiği uçaklar zaman içerisinde bir çok değişikliğe uğramıştır ve ayrıntısına burada girilmeyecek, konunun anlaşılabilmesi için birkaç tane örnek verilecektir: TC-I.. : İlaçlama TC-H.. : Helikopter TC-J.. : Jet uçakları vb.⁸³

Havacılığı geliştirmek amacıyla 16 Şubat 1925’te kurulan Türk Tayyare Cemiyeti’nin adı, 1935’te havacılık federasyonu yetkisiyle ve bir dernek statüsünde olmak üzere Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiştir. Bizzat Atatürk, kurumun amaçlarını şu şekilde ortaya koymuştur:

- Havacılık sanayiinin temellerini atmak ve geliştirmek,
- Havacılığın askeri, ekonomik, sosyal ve siyasi önemini halka anlatmak,
- Askeri, sivil ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak,
- Gerekli aç ve gereç hazırlamak
- Personel yetiştirmek,
- Uçan bir Türk gençliği meydana getirmek.⁸⁴

03 Mayıs 1935’de Türkkuşu kurularak havacılık alanında personel sağlamak ve eğitmek amaçlanmıştır. Bu amaçla birçok uçuş okulu açılmış, aralarında dünyadaki ilk kadın savaş pilotu olan Sabiha Gökçen’de dahil çok sayıda kişi yetişmiştir. Türkkuşu’nun eğitimcilerinden E. Âli Yıldız, 12 Haziran 1938 günü 14 saat 20 dakikalık bir uçuşla dünya rekoru kırmıştır.⁸⁵

Zaten Atatürk’ün TBMM’de 01 Kasım 1936’da yaptığı konuşmada “*Ticari hava taşımacılığı işlerinin güvenli ve düzenli olarak sürdürülmesini ve geliştirilmesini çok önemli bir konu olarak görmekteyim*” tespiti, bu konuya hem kendisinin hem de dolayısıyla devletin verdiği önemi göstermektedir.

1925-1939’da THK başkanı Fuat Bulca görevinden ayrılırken onun yerine bir havacı olan Şükrü Koçak getirilmiştir. Koçak’ın başkanlığı döneminde eskiden yoğun çaba gösterilen uçak ve planör pilotu yetiştirilmesi arka plana atılıp, havacılık endüstrisi kurma çabaları ön plana çıkacaktır.⁸⁶

TOMTAŞ’taki başarısızlıktan sonra 1940’ta Ankara-Akköprü’de THK planör atölyesi, fabrika haline getirilip İngiliz Miles Magister eğitim uçaklarının seri montajına başlanırken, Etimesgut’ta da uçak fabrikası üretime başlamıştır. 1944’de

⁸³ Hürtürk, a.g.e., s.67.

⁸⁴ Nergiz, *Devlet Hava Yolları Türkiye’de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956)*, s.66.

⁸⁵ Sun, a.g.t., s.29.

⁸⁶ Kaymaklı, a.g.e., s.331.

gene Ankara’da Atatürk Orman Çiftliği’nde ilk uçak motor fabrikası kurularak 1948’de üretime geçmiştir. Ancak ABD’nin Marshall yardımlarının başlaması ve devletçe alınan kararlar nedeniyle tüm uçak ve motor imalat fabrikaları 1952’de tamamen kapatılmıştır.⁸⁷

Bu sürece gidiş sebebi olarak Truman Doktrini ve Marshall Planı sonucunda Türkiye’ye gelen Amerikalı yetkililerin Türkiye’nin (havacılık endüstrisi yatırımlarını da içeren) 1945 ve 1947 İktisadi Kalkınma Planlarından ağır sanayi unsurları çıkarılırsa Amerika’nın yardım edeceği uyarısının olduğu, bu durum üzerine Türkiye’nin 1947 Planı’nda istenen değişiklikleri yapmasıyla Avrupa İktisadi İşbirliği Teşkilatı’na dâhil edildiği belirtilmiştir.⁸⁸

Anılan süreçte 1947’de Türk Hava Kuvvetleri ile ABD arasında yapılan toplantı tutanağında Demirağ’ın fabrikasının atıl durumda olduğu, coğrafi durumunun uygun olmaması ve özel teşebbüs olması nedeniyle anlaşmaya varılmasının zor olacağı belirtilmiştir.⁸⁹

Bu tarihte alınan Amerikan uçakları 21 yolcu kapasiteleri ve yakıtı daha verimli kullanan, ayrıca toplanabilen iniş takımlarıyla, Nuri Demirağ’ın sabit inişli takımlı ve 6 yolcu kapasiteli uçaklarından üstün olsalar da, bundan dolayı dışa bağımlılığın da önü açılmıştır. Malzeme, teknik konular ve hatta tecrübe alanlarında giderek Amerikan etkisi, Soğuk Savaşı’nda etkisiyle, belirgin şekilde ağırlık kazanmıştır.⁹⁰

1949’da Hava Kuvvetleri Komutanı Zeki Doğan’ın uçak fabrikası kuran Nuri Demirağ’a konuyla ilgili sözleri, kanımızca devletteki üst düzey kişilerin olaya bakışını yeterince özetler durumdadır:

*"Amerikan yardımından bedava uçak almak dururken uçak fabrikanıza sipariş verirsem yarın bu millet beni asar."*⁹¹

Yıllarca “*Millî havacılık*” konusunu destekleyen Havacılık Spor Dergisi’nde dahi tepkili uçaklarla (jetlerle) ilgili çıkan bir yazıda bu görüşümüzü doğrulayan başka bir ifade yer almaktadır:

"Bugün artık İkinci Dünya Harbi’nde, İngiltere’de ve Amerika’da kullanılmış olan pervaneli av uçaklarının pabucu dama atılmıştır... Bizim

⁸⁷ Sertakan, a.g.t., s.14

⁸⁸ Ersan Bocutoğlu, Mehmet Dinçalan, “1925- 1950 Döneminde Türk Havacılık Endüstrisi Ve İkinci Dünya Savaşı Sonrası Konjonktürün Türk Havacılık Endüstrisine Etkileri”, **Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 2014, s.157-173.

⁸⁹ Tatar, a.g.t., s.363.

⁹⁰ Kline, a.g.e., s.20.

⁹¹ Altuncuoğlu, a.g.e., s.154.

de aynı yola girmemiz lazımdır. Amerikan askeri yardımından bundan sonra bize verilecek uçaklarının tepkili olmasını ısrarla istemeliyiz."⁹²

Belki de bunun sonucu olarak 11 Haziran 1949'da olası bir seferberlikte faydalanılacak fabrikalar arasında gösterilen Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası, sonradan bu listeden çıkarılmıştır.⁹³

1952'de NATO'ya üyelikten sonra ABD, Türkiye'nin üreten değil montaj yapan bir ülke olması için ısrar ederek, Etimesgut Tayyare ve Gazi Motor Fabrikası'nın 1954'te pulluk ve traktör montaj ünitesi olmasını sağlamıştır. Fabrikanın ortakları Ziraat Bankası ile Amerikan Minneapolis-Moline Amerikan firmasıdır. Montaj sanayiinin Türkiye'ye nasıl bir zarar verdiğini şu bilgiler ile teyit etmek mümkündür. 1941-1944 arasında Amerika'dan Türkiye'ye bedelsiz 95 milyon dolarlık malzeme hibe olarak verilmesine rağmen, Türkiye aynı malzemelerin bakımı için bütçesinden her yıl 400 milyon dolar harcamak zorunda kalmıştır!⁹⁴

Bu durum ancak yıllar sonra ABD'nin Türkiye'ye haber vermeden hareket ettiği 1962 Küba ve U-2 Krizi ile Kıbrıs Sorunu'nda yaşanan sıkıntılar sonrası değişecektir. 01 Mayıs 1970'te Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Muhsin Batur'un "*kendi uçağını kendin yap*" kampanyası Türkiye'de büyük bir heyecan yaratarak, halkın yeniden büyük bir katılım ile bağış yapmasına ve Türk Havacılık ve Uzak Sanayii'nin temellerinin atılmasına vesile olacaktır.⁹⁵

Buna karşılık havacılık sektöründe sürüp giden bir tartışma konusu şudur: sürekli gelişen ve büyüyen sektörde havaalanları / yer hizmetleri ile taşıma işlerini tek bir kuruluşun yapması uygun mudur ve yeterli midir? Genelde bu soruya verilen cevap ayrılması gerektiği olduğu halde somut bir adım atılmamıştır. Bu adımın atılması için üzücü olayların yaşanması gerekecektir.

25 Eylül 1953-03 Nisan 1954 arasında yani 7 ay içindeki 3 uçak kazasında 11'i uçuş görevlisi ve 31'i yolcu toplam 42 kişinin hayatını kaybetmesi yurt içi ve yurt dışında büyük yankı uyandırmıştır. Bu kazalar üzerine yolcu sayısında % 25 oranında keskin bir düşüş yaşanmıştır.^{96*}

Meydana gelen kazalarda yaşanan can ve mal kayıpları üzerine "*Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü Teşkilâtı Hakkındaki 3424, 4467 ve 5213 Sayılı Kanunların Bâzı Maddelerinin Tadili İle Yeniden Hükümler İlâvesine Dair Kanun Lâyihası*" 10 Mart 1954'de TBMM'de kabul edilmiştir:

⁹² A.D., İngiliz Harp Havacılığı, **Havacılık ve Spor**, Sayı 412, Şubat 1950, s.12.

⁹³ Altuncuoğlu; a.g.e., s.154.

⁹⁴ Tatar, a.g.t., s.366.

⁹⁵ Osman Yalçın, "Durağanlaşan Türk Harp Sanayiinin Kıbrıs Meselesi ile Yeniden Yapılanması ve F-16C/D Örneği", **Turkish Studies – Historycal Analyses**, sayı 15, 2020, s.1245.

⁹⁶ Hürtürk, a.g.e., s.193-194.

* Bu kazalardan birisi İstanbul – Bandırma - Çanakkale hattında Lapseki yakınlarında meydana gelmiştir.

“MADDE 1. — 3424 sayılı Kanunun 5 nci maddesi aşağıda yazılı olduğu şekilde değiştirilmiştir

Vazifeli olarak uçakla seyahat edenlerden kaza neticesinde ölenlerin maaşa müstahak ailesi efradına tahsis olunacak dul ve yetim maaşlarından başka kanuni mirasçılara bir defaya mahsus olmak üzere (10.000) lira tazminat ödenir.

MADDE 2. — 5213 sayılı Kanunun 1 nci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

Yurt içinde ve dışında vazife, tecrübe ve talim uçuşu yapan uçaklarda vazifeli bulunanlara kat'ettikleri kilometre başına aşağıda yazılı olduğu üzere;

a) Uçağın sevku idaresini deruhde eden pilotlara beher kilometre başına 3,5 kuruş,

b) Uçakta ikinci pilotluk vazifesini yapanlarla tecrübe uçuşuna iştirak eden elemanlara beher kilometre başına 2,75 kuruş,

c) Uçakta vazifeli diğer teknik elemanlara beher kilometre başına 2 kuruş,

d) Hosteslerle uçakta vazifeli diğer elemanlara beher kilometre başına 1,5 kuruş, üzerinden uçuş tazminatı verilir.

GEÇİCİ MADDE — Birinci madde hükümleri 1. III. 1950 tarihinden bu kanunun meriyete girdiği tarihe kadar vuku bulan uçak kazaları neticesinde ölenler hakkında da tatbik olunur. Ancak bu kazalarda ölenlerin kanuni vârislerine daha evvel ödenmiş olan tazminat bu kere ödenecek tazminat miktarından indirilir.”⁹⁷

Kazalardaki 5 uçağın kaybı yetmezmiş gibi Hollandalı Fokker şirketi alacaklarına karşılık olarak 6 adet DHY uçağına el koymuştur. DHY bunun üzerine de Havilland firmasından 7 uçak satın almış ancak bunun bir tanesini de Hindistan’a satmıştır.⁹⁸

Bu gelişmeler üzerine 21 Mayıs 1955’de TBMM, 6623 sayılı yasayı yani “Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı Yasası”nı çıkarmıştır. Yasa ile Devlet Hava Yolları kaldırılırken, Türk Hava Yolları (THY) ve ayrıca Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı olarak Sivil Havacılık Dairesi (SHD) kurularak, sivil havacılığı düzenleme, güvenliğini sağlama, denetleme ve geliştirme görevi bu kuruluşa verilmiştir.

DHY tüm malvarlığını THY’ye devretmiş, THY ise her biri 100 lira değeri olan 600.000 adet hisse senediyle 60 milyon liralık sermaye ile kurulmuştur. Yönetim Kurulu oluşturularak başına Rıza Çerçel, Genel Müdür olarak ise Ulvi Yenel atanmıştır. THY'nin esas işlevi “hava taşımacılığı” olarak belirlenerek, 20 Şubat 1956’da faaliyetlerine başlamıştır. Uçakların üzerine Devlet Hava

⁹⁷ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Devre: 9, İctima: 4, Cilt: 29, s.191.

⁹⁸ Hürtürk, a.g.e., s.194.

Yolları ibaresi yerine Türk Hava Yolları yazılırken, önceden kullanılan İngilizce "*Turkish Airlines*" ibaresi korunmuştur.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) ise tüm sivil havalimanlarının, hava trafik hizmetlerinin ve havacılık haberleşmesinin yönetimini devralmıştır. DHY'nın eski personeline ise THY veya DHMİ'yi seçme hakkı verilirken büyük çoğunluk DHMİ'ni seçmiştir.

Kurulan yeni işletmenin en büyük pay sahibi % 51 ile gene devlet olurken, %49 yatırımcılara arz edilmiştir. British Overseas Airways Corporation 500.000 sterlin karşılığında % 6,5 hisse satın almış ve THY'ye 1.500.000 sterlinlik kredi sınırı tanımış, İngiliz şirketin Genel Müdürü Sir George Cribbett, THY'nin Yönetim Kurulu üyelerinden biri olmuştur. THY 04 Ocak 1957'de Uluslararası Hava Taşımacılığı Derneği'nin (IATA) 78. üyesi olmuştur.

THY, yer hizmetleri şirketi ve uçaklarda ikram hizmeti sağlayan Uçak Servisi AŞ'nin (USAŞ) önemli bir hissedarı olurken*, 1959'dan itibaren THY uçaklarına burun ve kuyrukta birleşen beş kırmızı çizgiden oluşan ünlü "*pijama*" pencere çizgisi uygulanırken, iki çift kırmızı çizgi arasındaki Türk bayrağı ve THY başlığı kuyruğa yazılmış, 1934'ten beri devam eden filo numaralarının kuyruğa yazılması uygulaması sona ermiştir.⁹⁹

Ekim 1959'da 26 yılın ardından THY genel merkezi Ankara'dan İstanbul - Karaköy'deki Nesli Han Binası'na yerleşmiştir.¹⁰⁰

Bundan sonraki gelişmeler kısmen çalışmamızla paralel gideceği için dönem ile ilgili diğer bilgilendirmeler ilerideki konularda işlenecektir.

4. CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI ALANINDA ATILAN ADIMLAR

Yabancı havayolları arasında Türkiye ve Türkiye üzerinden Ortadoğu'ya hatta Asya'ya açılabilme hedefinden dolayı yoğun bir rekabet söz konusu iken, Türkiye'de ekonomik ve teknik yetersizlikten dolayı ilk başlarda kişisel çabalar gözlenmektedir.

Temmuz 1923'te havacı Vecihi Bey, İtalyanların Edirne'de terk ettikleri Capronitipinde bir yolcu uçağında 9 kişi ile deneme uçuşu yapmıştır. Bir uçağın 9 yolcu ile beraber havalanarak inmesi Türk havacılığında bir ilk olmuştur.¹⁰¹

⁹⁹ Hürtürk, a.g.e., s.231.

¹⁰⁰ Hürtürk, a.g.e., 234.

¹⁰¹ Merve Sun, *Sivil Havacılık Sektörünün Tarihsel Gelişimi Ve Ekonomik Krizlerin Havacılık Sektörüne Etkileri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat, 2019, s.24

Askerî havacılardan Şakir Hazım (Ergökmen), 12 Ekim 1924'te Nafia Vekaleti' ne “Yeni Hava Taşımacılığı Şirketi” adına başvurarak İstanbul-İzmir arasında havacılık

hizmeti izni almak için başvurmuştur. Ancak sürecin nasıl geliştiği tespit edilememiştir.¹⁰²

I. Dünya ve Kurtuluş Savaşları'nda astsubay olarak görev yapmış; Kurtuluş Savaşı'ndaki başarılı etkinliklerinden dolayı üç kez takdirname ve kırmızı şeritli İstiklal Madalyası kazanan Vecihi Bey*, 28 Ocak 1925'de Yunan uçaklarından kalan parçalarla oluşturduğu Vecihi K VI'yı imal ederek, uçuşunu gerçekleştirmiştir. Ancak uçuşu izinsiz yaptığı için 15 gün ev hapsiyle cezalandırılınca Hava Kuvvetleri'nden istifa etmiştir.¹⁰³

Yıllar sonra Vecihi Bey olayla ilgili olarak şu çarpıcı değerlendirmeyi yapmıştır:

“Bugün dünyada mevcut sayılmayacak kadar çok olan tayyare fabrikalarının % 80'i 1925 senesinden sonra meydana gelen fabrikalardır. Mesela yalnız Almanya'yı ele alarak teşekküllerini yakinen tanıdığım bir kaç fabrikayı ölçüye esas tutayım.

*Rohrbach, Bavyera, Heinkel, Arado, Fokkewulf/ Fisler, Klemm vs. gibi birçok tayyare fabrikaları hep 1925'ten sonra kurulmuşlar ve bu gün de dünyanın en mükemmel ve en yüksek vasıflı tayyarelerini inşa etmek kabiliyetini göstermişlerdir.”*¹⁰⁴

Dünyada ilk ticari havacılık Fransa'da 02 Aralık 1918'de Barselona-Toulouse seferiyle başlamış ve onu 1919'da Almanya'da Leipzig-Weimar hattı izlemiştir. 08 Şubat 1919'da Fransız Farman şirketi Paris-Londra arasında ilk uluslararası hava ulaşımını yaparak, 11 yolcu taşımıştır.¹⁰⁵

22 Kasım 1922'de İtalyan sigortacısı Alfred Alberti İstanbul Valisi Refet (Bele) Paşa'ya bir fizibilite raporu sunarak, Odessa-Varna-İstanbul-Ankara-Adana hava rotasında posta ve yolcu taşımacılığı yapma teklifinde bulunmuştur.¹⁰⁶

Türkiye'de ilk ticarî hava yolu etkinliği 03 Ekim 1922'de Fransa ile başlamış, Bleriot SPAD 46 tipi uçakla, Paris-Prag-Viyana-Budapeşte-Bükreş hattına İstanbul eklenmiştir. Türkiye içindeki ilk tarifeli uçak postası ise 14 Şubat

¹⁰² Hürtürk, a.g.e., s.75.

* Vecihi Hürkuş (06 Ocak 1896 – 16 Temmuz 1969): Kişisel olarak kurduğu şirketler veya bazen devlet görevlisi olarak Türkiye'de çok sayıda havacılık faaliyetlerinde bulunmuş ünlü Türk havacıdır.

¹⁰³ Kıvanç Hürtürk – Stuart Kline, **Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967**, D Yayınevi, İstanbul, 2009, s.62.

¹⁰⁴ Vecihi Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2000, s.191.

¹⁰⁵ Kaymaklı, a.g.e., s.283.

¹⁰⁶ Hürtürk, a.g.e., s.72.

1924'te gerçekleştirilmiştir. Alman Junkers firmasının Macar Şubesi olan Aero Express Ungarn (Macar Hava Expressi)'dan Türk hava Yolları'nın kiraladığı Macar tescilli (H-MACE) Junkers F13 tipi bir uçak Macar pilotu İvari yönetiminde, yerel saatle 11.30'da İstanbul'dan havalanmış ve üç buçuk saatlik bir uçuş sonucunda Ankara'ya ulaşmıştır. Aynı gün dönüşte Vakit gazetesi adına bulunan gazeteci Ahmet İhsan Bey, uçuşla ilgili anısını şu şekilde belirtmiştir:

“Diğer üç gazeteciyle birlikte Papa tarafından kutsanmış olan uçağa bindik. Bu, bizim ilk uçuşumuzdu ve hepimiz korkuyorduk. Üç saat süren uçuşta demiryollarını takip ettik.”¹⁰⁷

07 Nisan 1924'te ise bu kez, pilot Maurice Nogues ile uçuş mühendisi Camille Leplanquais idaresindeki Bleriot SPAD 46 tipi uçak, ilk resmî Paris-Ankara uçuşunu gerçekleştirmiştir.¹⁰⁸

Bunun dışında 1925'te Junkers Şirketler Grubu'nu üyelerinden İngiltere merkezli Air Express Ltd. Londra-Ankara, 1930'da bir İspanyol iş adamı İspanya-Türkiye ile diğer ülkeler arasında ve gene 1930'da Hellinki Ataires Enaerion Synkoinonion (HEES-Helenik Hava Ulaştırma Şirketi) Birindisi-Selanik-İstanbul-Ankara-Adana -İskenderun-Halep arasında hava hizmeti sunma teklifi yapmışlar ancak bunların hiç birisi uygulamaya geçmemiştir.¹⁰⁹

Bu projelerin hayata geçmeme sebepleri arasında şunlar gösterilebilir. Öncelikle Türkiye'de hava hizmeti verecek olan şirketler, Türkiye'de bir şirket kurmak ve bulunacağı hava üssünde (sivil havaalanı olmadığı için) bir uçak filosu ve yedek parçalar bulundurmamak, belli sayıda Türk pilotları, radyo operatörleri ve yer personeli çalıştırmak zorunda kalmışlardır. Bu malzemelere bir savaş halinde Türk devletinin el koyma hakkı olacaktır. İlgili ülkelerin bir kısmıyla zaman zaman yaşanan diplomatik sıkıntılarda bu konuda engel teşkil etmiştir. Ancak belki de en önemli sorun, Türk Hükümetinin en önem verdiği konulardan olan, izin alacak şirketin bir uçak fabrikası yapımına yardımcı olmaları gerekliliğidir.¹¹⁰

Henüz kabotaj hakkı tartışmalarının sürdüğü bir ortamda 1925'de İstanbul - Ankara seferlerini yapacak olan Alman Junkers Luftverkehr GmbH, Türkiye'de sivil uçuş izni alan ilk şirket olmuştur. 05 Temmuz 1925'te Berlin-Ankara arasındaki ilk hava postası gerçekleştirilmiştir. 01 Ağustos 1926'da İtalyan Aero Espresso Italiano (AEI) havayolu şirketine imtiyaz verilerek, İstanbul

¹⁰⁷ Kıvançtürk, a.g.e., s.73.; Nergiz, *Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY*, s.52.

¹⁰⁸ Nergiz, *Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY*, s.52.

¹⁰⁹ Hürtürk, a.g.e., s.76-77.

¹¹⁰ Hürtürk, a.g.e., s.76.

(Büyükdere)-Atina-Brindisi (İtalya) ve İstanbul-Atina-Rodos hatlarında deniz uçakları ile yolcu taşımaya başlanmıştır. Bu faaliyetlere daha sonra Lufthansa'da katılmıştır.¹¹¹ AEI en faal olduğu 1932'de, işin ilginçliği Alman Dornier Wal deniz uçakları ile 148 uçuşta 401 yolcu, 800 kg kargo ve 303 kg posta taşımıştır.¹¹²

Fransız şirketi Compagnie Franco-Roumania de Navigation Aerienne (CFRNA), 1925'te adını değiştirerek Compagnie Internationale de Navigation Aerienne (CIDNA) haline gelerek merkezleri Yeşilköy olmuştur.¹¹³ CIDNA dünyada gece uçuşu yapan ilk hava şirketidir.¹¹⁴



Şekil 1.4, 1.5 ve 1.6 Türkiye’de Sivil Havacılık Alanında Etkinlik Gösteren A.E.I., CIDNA ve Junkers’in Posterleri

Kaynak: N. Tuba Yusufoglu, Türkiye’de Havacılık Ve Uçak Sanayii Yapıları: 1923-1940, 2017, s.311-386- 417.

Bir kıyas yapmak gerekirse CIDNA’nın 1921’deki Paris-İstanbul uçuşu (molalar sayılmazsa) 16 saat 30 dakika sürmüştür.¹¹⁵ 1933’te Fransa’da havacılıkla ilgilenen 5 şirketin birleşmesiyle Air France kurulmuş ve CIDNA’nın yerini almıştır.¹¹⁶

Bu şirketlerden Air France, Lufthansa ile rekabete dayanamayarak servislerini askıya alma kararı alarak, Türk Hükümeti’ne Yeşilköy havaalanında değeri 28.500 lira olan tesislerini % 30 indirimle 19.950 liraya satmayı önermiştir. Şirketin teklifi, kabul edilerek 13 Nisan 1937’de 6394 sayılı kararname ile Air

¹¹¹ Nergiz, *Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY*, s.52.

¹¹² Nergiz, *Devlet Hava Yolları Türkiye’de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956)*, s.55

¹¹³ Hürtük, a.g.e., s.77.

¹¹⁴ Compagnie Internationale de Navigation Aerienne, https://fr.wikipedia.org/wiki/Compagnie_internationale_de_navigation_a%C3%A9rienne, Erişim Tarihi: 01/05/2023.

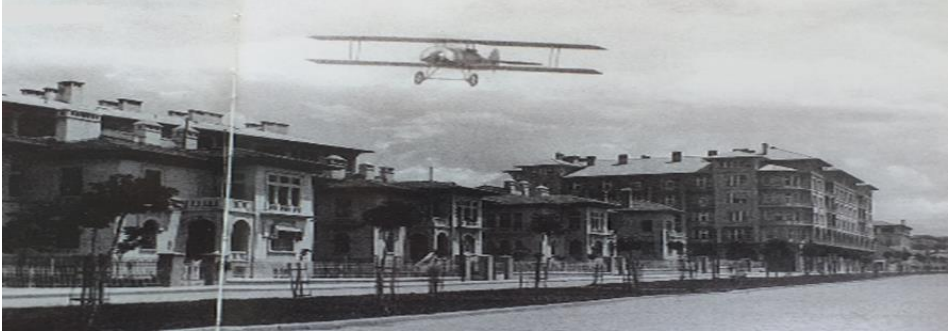
¹¹⁵ Hürtürk, a.g.e., s.87.

¹¹⁶ Hürtürk, a.g.e., s.92.

France’ın tesisleri devir alınmıştır. AEI’nin ise İtalya ile gerilen ilişkiler sonucu antlaşmaları iptal edilmiş, 21 Şubat 1936’da imtiyazları Türkiye tarafından satın alınmıştır.¹¹⁷ Belirtmek gerekir ki her iki hava yolu da uçuşlarında Türk pilotlarına yer vermiş ve onları eğitmiştir.

Junkers’e gelince AEI ve CIDNA’nın aksine ana merkez olarak yoğun rekabetin yaşandığı İstanbul’u değil Ankara’yı seçmiştir. 05 Temmuz 1924’te bir Junkers uçağı Berlin-İstanbul arasında 2.250 km’lik bir uçuş sonrası, rotasını Ankara’ya uzatarak molalar hariç 27 saatlik bir uçuş gerçekleştirmiştir. Junkers ile olan gelişmeler TOMTAŞ’ın kurulmasıyla sonuçlanmıştır.¹¹⁸

Bu süreç içerisinde Vecihi (Hürkuş) Bey Eylül 1930’da Kadıköy’deki yerinde ikinci uçağı olan Vecihi IX’u üretmiş, buradan Ankara’ya kadar uçarak kent üzerinde bir gösteri uçuşu yapmıştır. Bizzat İsmet Paşa ve diğer generallerce uçağı ziyaret edilip, tebrik edilmiştir.



Şekil 1.7 Vecihi Hürkuş’un 1930’da Ankara’da Ulus-Sıhhiye Üzerinde Alçak Mesafeden Yaptığı Uçuş

Kaynak: Stuart Kline, Türk Havacılık Kronolojisi, Havaş, İstanbul, 2002, s.29.

Ancak uçağına sertifika alabilmek için İktisat Vekaleti’ne müracaat ettiğinde, *“Tayyarenin teknik vasıflarını tespit edecek kimse bulunmadığından gereken vesika verilmemiştir”* cevabıyla reddedilmiştir. Böyle bir cevap almasının sebepleri arasında uçağın yapımıyla ilgili olarak kimseye bilgi vermemesi ve İstanbul-Ankara uçuşunu uçağını kontrol ettirmeden yapması gösterilmiştir.

Vecihi Bey uçağını Çekoslovakya’ya götürüp, burada gerekli uçuş izinlerini almıştır. Ancak 03 Kasım 1931’de gelen bir emirle yardımcısı *“Makinist Hamit”*in işine son verilerek, uçuş tazminatı kesilmiş ve Vecihi IX uçuştan

¹¹⁷ Nergiz, *Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY*, s.53.

¹¹⁸ Hürtürk, a.g.e., s.96-101.

menedilmiştir. Bunun üzerine Vecihi Bey’de görevli olduğu THK’ndan ayrılmıştır.¹¹⁹

Vecihi Bey 01 Nisan 1932’de ikisi kız olmak üzere 12 öğrenciyle İstanbul - Kızıltoprak’ta ilk Türk sivil uçuş okulu olan Vecihi Sivil Tayyare Mektebi’ni kurmuş, Nuri Demirağ* kendisine maddi destek sağlayınca, adı “Nuri Bey” olan kabinli K-XVI uçağını yapmıştır. 30 Ağustos 1933’te öğrencileri ile beraber kendi üretmiş olduğu iki Vecihi XIV, iki tane Vecihi XV ve Nuri Bey Vecihi-XVI uçakları ile İstanbul göklerinde gösteri uçuşu yapmışlardır. Okulda ayrıca Vecihi SK adlı deniz botu üretilmiştir. Ancak öğrencilerinin diplomalarına denklik verilemediği ve parasal sorunlardan dolayı okulu kapatmak zorunda kalmıştır.¹²⁰

Türkiye’de Türk pilotlarının daha aktif hale gelmesi amacıyla 09 Mayıs 1932’de çıkartılan “Türkiyede Tebaai Ecnebiye Tarafından İcrası Memnu Sanatlar Hakkında Kanun Lâyihası”nın 2. Maddesinin A bendinin içeriği şu şekildedir:

*“MADDE 2 — İcra Vekilleri Heyeti kararile ruhsatı mahsusa ita kılınmadıkça aşağıda sayılan sanatlar ecnebiler tarafından icra edilemez:
A:-Tayyare makinistliği ve pilotluğu”¹²¹*

Türk sivil havacılığının diğer bir önemli ismi ise Sivas-Divriği’de doğmuş olan Nuri Bey’dir. 1932’de halk tarafından uçak satın alım kampanyaları başladığında Nuri Demirağ:

“Madem ki bir millet tayyaresiz yaşayamaz, öyleyse bu yaşama vasıtasını başkalarının lütfundan beklememeliyiz. Ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibim”,

diyerek teknik bir heyetle Almanya, Çekoslovakya ve İngiltere’deki uçak fabrikalarını ziyaret etmiştir. Bir Çekoslovak firması ile anlaşılan Nuri Bey, 17 Eylül 1936’da Beşiktaş-Barbaros Hayrettin İskeleyi yakınında, bugün Deniz Müzesi olarak kullanılan binayı yaptırarak çalışmalara başlamış, 10 Şubat 1937’de de faaliyete geçmiştir. Kendisinin en büyük amacı memleketi Divriği’de bir uçak fabrikası kurmaktır.

¹¹⁹ Nergiz, *Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY*, s.56.

* Nuri Demirağ (1886 – 13 Kasım 1957): Önce demiryolları inşaatında, sonra da sivil havacılık alanında faaliyetleri olan iş insanıdır. 1954’de milletvekili olarak T.B.M.M.’ye girmiştir.

¹²⁰ Nergiz, *Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY*, s.57.

¹²¹ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Devre: 4, İctima: 1, Cilt: 8, s.6.

Türk Hava Kurumu, Demirağ'a 10 eğitim uçağı ve 65 adet de planör siparişı vermiştir. Bu durum ülke dışında da ses getirerek, Amerikan Uçak İmalatçıları Birliği Başkanı Mr. Todd, tetkiklerde bulunmak üzere Türkiye'ye gelmiştir. Uçakların test edilmesi için Yeşilköy'de bugün üzerinde havaalanı bulunan Elmas Paşa Çiftliği satın alınmış, yapılan 1.000 x 1.300 metrelik uçuş sahası üzerine (150 yataklı öğrenci yurdu ile beraber) Nuri Demirağ Gök Okulu, uçak tamir atölyesi ve hangarlar inşa edilmiştir. Buradan yüzlerce genç pilot mezun olmuştur.

Bu konuda Demirağ'ın en büyük yardımcısı Fransa'da eğitim gören bir mühendis olan Selahattin Reşit Alan olmuştur. Selahattin Alan'ın yapmış olduğu uçağı Millî Savunma Bakanlığı kabul etmemiş ancak Nuri Demirağ, kendisini uçak tesislerine ortak ederek Nu.D.36 ve Nu.D.38 uçaklarının üretimini sağlamıştır. 1937'de Demirağ ve Alan, Alman mühendislerinin yardımıyla Beşiktaş-Hayrettin İskelesi'nde Etüt Atölyesi kuracaklar ve burası sonradan fabrikaya dönüşecektir. Ancak Alan'ın 13 Temmuz 1938'de bir uçak kazasında hayatını kaybetmesi, sonrasında da THK'nun sipariş ettiği uçakları iptal etmesi Demirağ için ağır bir darbe olmuştur. Demirağ, THK aleyhine açtığı davayı da kaybedince fabrikasını kapatmak zorunda kalmıştır.^{122 123}

Vecihi Hürkuş, 1930'da kendi ürettiği uçağı Çekoslovakya'da "*Spor Uçak Sertifikası*" alıp, Türkiye'ye havadan dönmesi gerekince, diğer hava sahalarından geçmesi için tescil numarası gerekmiştir. Vecihi Bey bunun üzerine "*TC-S-1*" tescil işaretini uçağın her iki yanına ve kuyruğuna yazdırmış ve Türkiye'ye dönüşte bu uygulaması Savunma Bakanlığı tarafından da uygulanmıştır. Böylece Vecihi Bey resmî olmayan ilk tescilli Türk sivil uçağına sahip olmuştur. 1932'de bu sefer Selahattin Reşit Alan, Polonya firması PZL'den al'dığı lisansla ürettiği MMV-1 uçağını TC-MMV-1 olarak tescil ettirmiş ancak 1933'e kadar başka bir sivil uçak tescili yapılmamıştır.

Sonraki yıllarda da tescil işareti belli bir düzen takip etmemiştir.¹²⁴

¹²² Tatar, a.g.t., s.363.

¹²³ Sun, a.g.t., s.27.

¹²⁴ Hürtürk, a.g.e., s.62-65.



Şekil 1.8 Nuri Demirağ’a Ait Vecihi- XIV, Vecihi XVI ve Vecihi XV Uçakları

Kaynak: Deniz Dalkılıç, *Doğuştan ve Gelişimi: Türk Havacılık Tarihi*, 2022, s.297.

Gerek Vecihi Bey’in hayatı gerekse bahsi geçen okul ile ilgili olarak Emin Kurt’un “*Türkiye’nin İlk Özel Uçuş Okulu: Vecihi (Hürkuş) Sivil Tayyare Mektebi*” isimli makalesi önem taşımaktadır. Bu makalede bilinenin aksine Vecihi Bey’in soyadı olarak Türkkuş’u aldığından bahsedilmiştir.

HDİİ daha kurulmadan önce bile 2 adet Amerikan Curtiss Kingbird, 2 adet Junkers F-13 ve Sovyetler Birliği’nin Türkiye Cumhuriyeti’nin 10. yılı armağanı olarak gönderdiği Tupelev ANT-9 yani toplamda 5 adet uçakla 28 koltuklu bir filo kurmuştur. Bu filo “*Türk Hava Postaları*” (THP) olarak adlandırılmış ve limanı Ankara-Güvercinlik olmuştur. 180.000 lira bütçe ve 24 kişilik bir personelle kurulan HDİİ, ilk sene 460 yolcu ve 1.112 kg yük taşımıştır.¹²⁵

THP ilk uçuşunu Amerikalı pilotların yönetiminde İstanbul-Eskişehir-Ankara arasında 03 Şubat 1933’te gerçekleştirmiştir.¹²⁶ Ayrıca 7.549 Lira ve o dönemin 4.545 doları gelir elde edilmiştir.¹²⁷ 1934’ün sonunda THP ile yapılacak uçuşlarda gidiş dönüşlerde, bir haftayı geçmemek üzere % 20 indirim uygulanmıştır.¹²⁸

Tablo 1.3. Türk Hava Postaları Seyir Rotaları ve Ücretleri

Seyir Rotası	Ücret (TL)	Seyir Rotası	Ücret (TL)
Ankara-İstanbul	22,50	Ankara-Kayseri	22,50
İstanbul-Diyarbakır	55,00	Ankara-Eskişehir	12,50
İstanbul-Kayseri	37,50	İstanbul-Eskişehir	12,50
Eskişehir-Kayseri	47,50		

Kaynak: Hürtürk, K.; S. Kline (2009) *Türkiye’de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967*, İstanbul, D Yayınevi, s.140.

¹²⁵ Nergiz, *Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY*, s.86-87.

¹²⁶ Nergiz, *Devlet Hava Yolları Türkiye’de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956)*, s.112.

¹²⁷ Sun, a.g.t., ss.32.

¹²⁸ Hürtürk, a.g.e., s.140.

Aynı yıl İstanbul-Eskişehir-Ankara hattında ülkemizdeki ilk ticarî uçuşlar başlarken, bu hatta 1937’de İzmir-İstanbul, İstanbul-Ankara ve Ankara-Adana hatları, 1939’da İzmir-Ankara hatları eklenmiş, 1943’de ise Ankara-Van seferiyle ilk kez Doğu Anadolu’ya sefer düzenlenmiştir.¹²⁹ Bu seferlerde daha önce askeri amaçlarla alınan uçaklar bir şekilde yolcu ve yük taşımacılığına uygun bir hale getirilmişlerdir.¹³⁰

Posta işletmeciliğinde Vecihi Hürkuş’un teklifine rağmen, Amerikan Curtiss - Wright firması ile 23 Kasım 1931’de bir yıllık antlaşma imzalanmış ve ilk uçuş 23 Şubat 1932’de Ankara’dan gerçekleştirilmiştir. Firma dönemin uçaklarının ilkel durumlarını da göz önüne alarak ve uzun vadeli planlar çerçevesinde Türkiye’nin hava durumları, topografyası, muhtemel havalimanı kurulacak yerler ve bunların kara-demir yollarına uzaklıkları vb özellikleri ayrıntılı onlara inceleyip, bir rapor hazırlamıştır. 7.000 km’lik bir uçuş sonrasında hazırlanan raporda 11 hat incelenip, sadece 5 tanesinin uygun olduğu, diğer yerlerin günlük özellikler taşımalarından dolayı uygun olmadığı belirtilmiştir.¹³¹

Tablo 1.4. Curtiss-Wright Firması’nın Hava Hat Raporu

Hatlar	Uygunluk Durumu
İstanbul-Eskişehir-Ankara	Uygun
Ankara-Karaman-Adana	Uygun
Adana-Gaziantep-Urfa-Diyarbakır	Uygun
Kayseri-Ankara	Uygun
İstanbul-İznik-Balıkesir-Manisa-İzmir	Uygun Değil
Diyarbakır-Bitlis-Van	Uygun Değil
Diyarbakır-Malatya-Kayseri	Uygun Değil
İzmir-Aydın-Denizli-Antalya	Uygun Değil
Antalya-Akşehir-Konya	Uygun Değil
Ankara-Çorum-Samsun	Uygun Değil
Samsun-Trabzon	Uygun Değil

Kaynak: Abdullah Nergiz, (2020) Devlet Hava Yolları Türkiye’de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956), İstanbul, Vakıfbank Kültür Yayınları, s.107.

1939-1940 arasında 1.500.000 lira bedel karşılığında Ankara, Yeşilköy, İzmir ve Adana havalimanları asfaltlanarak nizamî uçuş pistleri haline getirilmiştir. Uçakla seyahat daha hızlı olduğu kadar, daha ucuz hale gelmiştir. Ocak 1941’de Ankara-İstanbul uçak yolculuğu 21 lira iken, tren yolculuğuna ödenen birinci mevki tren ücreti 16.20 lira, ek olarak 8.77 liralık yatak ücreti ve 3.40 liralık ekspres farkı

¹²⁹ Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü (DHY), <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/devlet-havayollari-umum-mudurlugu-dhy/>, Erişim Tarihi: 01/05/2023.

¹³⁰ Sertakan, a.g.t., s.15.

¹³¹ Nergiz, Devlet Hava Yolları Türkiye’de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956), s.107.

katıldığında toplam ücret 28,45 liraya yükselmektedir. Ancak gösterilen tüm çabalara rağmen kış mevsiminde, özellikle kasım-mart dönemlerinde uçuşlar ya hiç yapılamamış veya aksamalar yaşanmıştır. 1954'te dahi Bandırma'da yaşanan bir süreç bu duruma güzel bir örnektir:

“Dün İki Uçak şehrimiz Alanına Mecburi İniş Yaptı. Dün biri Ankara-İstanbul diğer İzmir-İstanbul seferlerini yapmakta olan devlet hava yollarına ait iki uçak, hava muhalefeti yüzünden Yeşilköy'e inemediklerinden günün muhtelif saatlerinde her iki uçak şehrimiz hava alanına mecburi iniş yapmışlardır.

İki uçağa ait İstanbul yolcuları dünkü deniz postası ile yolculuklarına devam etmişlerdir.”¹³²

10 Temmuz 1944'de iki ayrı hat olan Ankara-Konya-Antalya-Adana hattı ile Adana-Gaziantep-Urfa-Diyarbakır-Van-Erzurum hatlarında ring seferleri başlamış, ayrıca bazı şartlarla uçak kiralama kolaylığı getirilmiştir.¹³³

Böylece iki şehir arasında karadan 10 saat sürebilecek ve o dönemin şartlarında çok zorlu geçebilecek bir yolculuk, havadan uçakla 1 saat içinde konforla sonuçlandığı gibi, kargo hizmetiyle de bozulma riski taşıyan balık, meyve, sebze ve çiçek vb ürünlerin uzun mesafelere taşınmaları sağlanmış, gazete ve dergilerin basıldığı şehirlerden uzak bölgelere taşınmasıyla halkın Türkiye ve dünyada meydana gelen olayları takip etmeleri, posta teşkilatı ile uzak yerlerdeki kişilerin haberleşmesi sağlanmıştır.¹³⁴

Bu süreç içerisinde Nuri Demirağ 11 Şubat 1944'te Türkiye'nin ilk yolcu uçağını üreterek önce ilk deneme uçuşunu, sonra da 26 Mayıs 1944'te İstanbul-Ankara uçuşunu gerçekleştirmiştir.¹³⁵ Ancak II. Dünya Savaşı sonrası Amerika ile artan ilişkiler bu ülkenin baskısıyla yerli uçak üretimi fiilen durma noktasına gelmiştir.

Ürettiği uçakların Türkiye içinde satması engellenen Demirağ, bunları İspanya, İran, Irak ve Suriye'ye satmayı başarmıştır. Devlet ayrıca Demirağ'ın Yeşilköy'deki arazisini istimlak edince, Gök Okulu da kapanmış, elde kalan son uçaklar kilo hesabı ile hurdacıya satılmıştır.¹³⁶

1947'de Kanatlılar Birliği'ni kuran Vecihi Hürkuş, aynı isimle bir dergi çıkartmış, özellikle üniversite gençlerinin büyük ilgi göstermesine rağmen faaliyetleri uzun ömürlü olmamıştır.

1948'de Türk Ekspres Havacılık ve Turizm Şirketi, hem Türkiye'nin ilk turizm ve havaalanı yer hizmetleri hem de Yeşilköy'de yer hizmeti veren ilk şirketi

¹³² Gürses, “Dün İki Uçak şehrimiz Alanına Mecburi İniş Yaptı”, 09.01.1954., s.1.

¹³³ Nadir Yurtoğlu, Sivil Havacılık Sektörü İçerisinde Yer Alan Türk Hava Yollarının Tarihi Gelişimi (1933-1960), *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Yıl 12, Sayı 23 (2016), s. 303-336.

¹³⁴ Yurtoğlu, a.g.m., s.303-336.

¹³⁵ Tatar, a.g.t., s.363.

¹³⁶ Nergiz, *Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY*, s.60-66.

olmuştur.¹³⁷ İlk müşterisi ise Pan Amerikan World Airways' dir.¹³⁸ Ancak şirket uzun ömürlü olmamıştır.

II. Dünya Savaşı'nın başladığı 1939'da 2.877 yolcu ve 1.089 kg yük taşıyan DHY, 1940'ta savaşın getirdiği ağır ekonomik zorluklar nedeniyle sadece 789 yolcu taşımıştır. DHY'nin yeniden güçlenmesi ancak 1945'te olacaktır. Savaş sonrası elindeki fazla uçakları ucuza elden çıkarmak isteyen ABD'den 30 adet DC-3 ve 3 adet C-47 uçağı satın alınarak, 52 uçak ve 845 yolcu kapasitesi ile DHY bir anda Ortadoğu'nun en büyük havayolu şirketi olmuştur. Böylece 1946'da taşınan yolcu sayısı 37.308 iken 1947'de 78.844'e çıkmış, 1947'de Atina ile ilk yurt dışı seferi başlamıştır.¹³⁹

07 Aralık 1944'de ABD öncülüğünde ve adına kısaca Şikago Sözleşmesi veya asıl adıyla International Civil Aviation Organization / Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü-ICAO kurulmuştur. Bu kuruluşla uluslararası hava taşımacılığının düzenli ve ekonomik bir şekilde gelişmesi için üye ülkelerin işbirliği yapmaları amaçlanmıştır. Sözleşmenin 05 Haziran 1945'te TBMM tarafından kabul edilmesiyle Türkiye sivil havacılık alanında dünyaya entegre olma sürecine de girmiştir.¹⁴⁰

1946'da “*Havacı Kadın Kamarot*” adıyla 3 hostes / kamarot DHY'de çalışmaya başlamış, onlara telsiz eğitimi de verilerek aynı zamanda telsizci olarak da görevlendirilmişlerdir. 1948'de yeni dış hatların açılışıyla 5 hostes daha alınmışsa da 1950'de hosteslik kaldırılmış ve onların yerlerini alan erkeklerin yaptıkları tek iş paketleri uçakta dağıtmak olmuştur. Ancak diğer havayollarındaki hostesler sayesinde servis kalitesinin artmasıyla 1952'de yeniden kadın hostes alınması zorunlu hale gelmiştir.¹⁴¹

Gene 1946'da DHY 18 havaalanına düzenli olarak sefer yapmaktadır: İstanbul, Bursa, İzmir, Ankara, Afyon, Antalya, Konya, Adana, İskenderun, Kayseri, Sivas, Samsun, Malatya, Elazığ, Van, Diyarbakır, Gaziantep, Erzurum.¹⁴²

1947'de DHY'nın ilk yurt dışı uçuşu Atina'ya yapılmış ve burada Türk personel sıcak bir ilgi ile karşılanmıştır. Seferde bulunan Mehmet Arabacı Kaptan bu konuda ilginç bir anısı aktarmıştır:

*“Atina'ya ilk gittiğimizde, iniş için uçuş kulesinin çağrı adının, Hassani Airporte, yani Hasan Meydanı olduğunu öğrendik; ve bu yıllarca böyle devam etti. Sonradan değişti. Meğer orada Hasan Ağa adlı bir Türk varmış. Arazisini almışlar, hava meydanı yapmışlar. Meydanın adı da Hassani Meydanı kalmış.”*¹⁴³

¹³⁷ Kline, a.g.e., s.296.

¹³⁸ Kline, a.g.e., s.306.

¹³⁹ İlyas Albayrak, 50 1933-1983 Dünden Bugüne Türk Hava Yolları, Cen Ajans, Cem Ofset A.Ş., 1983, s. 52.

¹⁴⁰ Albayrak, a.g.e., s. 52.

¹⁴¹ Albayrak, a.g.e., s.63.

¹⁴² Kline, a.g.e., s.291.

¹⁴³ Albayrak, a.g.e., s.67.

1951’de Yeşilköy’de Nuri Demirağ’dan satın alınan ve içinde hava meydanı inşaatına ait malzemenin olduğu bina, bir işçinin dikkatsizliği sonucu benzin bidonlarının patlaması sonucu yanmıştır.¹⁴⁴

1950’ye kadar kış aylarında sadece İstanbul, Ankara, İzmir ve Adana’da uçak seferleri yapılabilirken, 1950-1951’de bunlara Afyon, Diyarbakır, Elazığ, Malatya ve Van havaalanları eklenmiştir.¹⁴⁵

1953’te Yeşilköy Havalimanı uluslararası ulaşımına açılmış, DHY, P.A.A. (PAn Amerikan), B.E.A (İngiltre), K.L.M. Hollanda), S.W.R. (İsviçre), S.A.S. (İskandinavya), Air France (Fransa), L.A.I. (İtalya), T.A.E. (Yunanistan), J.A.T. (Yugoslavya), EL-AL (İsrail), Cyprus Airways (Kıbrıs) havayolları uçuşlara başlamıştır.¹⁴⁶ 1953’te ilk hac seferleri gerçekleştirilmiştir.¹⁴⁷

1950’den 1953’e kadar yolcu sayısı 86.000’den % 110 artışla 182.000’e çıkmış, 1953 yıllık geliri 10 milyon liraya yaklaşmıştır. 1955’te gelen 107.348 turistten 52.914’ü, 1960’da gelen 124.228 turistten 90.610’u havayolunu tercih etmiştir. 1959’da 36 yabancı hava şirketi Türk havaalanlarını kullanmıştır. İlginç bir nokta 1955’te yabancı ülkelere giden 34.000 Türk vatandaşından 5.733’ünün tüccar ve fabrikatör olduğunun tespit edilmesidir.¹⁴⁸

Dikkat çekici bir diğer gelişme, 1955 için hususi uçak kiralamadan 215.00 lira gelir elde edileceği tahmin edilirken, 23 Mart 1955 tarihli TBMM tutanaklarında bu gelirin 1.043.484,59 Lirayı yani yaklaşık beş katını bulmasıdır.¹⁴⁹

Vecihi Hürkuş 29 Kasım 1954’te THY’nın seferden çıkardığı 8 uçağı satın alarak, Türkiye’nin ikinci özel hava şirketi olan Hürkuş Hava Yolları’nı kurmuştur.¹⁵⁰ İstanbul-Bursa, İstanbul-Ankara, İstanbul-İzmir, İstanbul-Eskişehir-Afyon-Antalya, İzmir-Aydın, İzmir-Milas, Ankara-Adana, Adana-İskenderun, İstanbul-Zonguldak hava hatlarında “*Hür Türkiye’nin semalarında Hürkuş’lar da uçuyor*” sloganıyla uçuşlar yapmıştır.¹⁵¹

Ancak uçaklarına yapılan bir sabotaj sonrası büyük bir borca ve ekonomik sıkıntıya giren Vecihi Bey’in kısıtlı gazi maaşına bile haciz konmuş, 24 Mayıs 1960’ta faaliyetlerine son vermek zorunda kalmıştır.

İlginç bir durum Nakliyat (Taşıma) Vergisi kapsamında uzun süre motorlu nakil vasıtaları (otobüs, trolleybüs, kamyon, otomobil, uçak) ile yapılan nakliyat vergi dışı iken, verginin mevzuuna giren insan ve eşya nakliyatı hakkında da geniş mikyasta

¹⁴⁴ İller ve Belediyeler Dergisi, İstanbul Mektupları – Yeşilköy Hava Meydanındaki Yangın, Ankara, Ekim 1951, s.106.

¹⁴⁵ Nergiz, Devlet Hava Yolları Türkiye’de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956), s.207.

¹⁴⁶ Hürtürk, a.g.e., s.270.

¹⁴⁷ Sun, a.g.t., s.37.

¹⁴⁸ Yurtoglu, a.g.m., s.303-336.

¹⁴⁹ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Devre: 10, İctima: 1, Cilt: 6, s.187.

¹⁵⁰ Nergiz, Devlet Hava Yolları Türkiye’de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956), s.55-60

¹⁵¹ Hürkuş Hava Yolları, https://tr.wikipedia.org/wiki/Vecihi_H%C3%BCrku%C5%9F, Erişim Tarihi: 05/05/2023.

istisnalar tanınmıştır. İnsan taşımada % 5 ile % 25 olan nispetlere göre, eşya taşımada nispet sadece % 10 olarak uygulanmıştır. Ancak bu durum 11 Temmuz 1957’de çıkan bir kanunla değişmiştir.

“Nakliyat Vergisi

1-Mevzu, vergiyi doğuran olay

Mevzu, vergiyi doğuran olay

MADDE 34. — Türkiye sınırları içinde, aşağıda yazılı umuma mahsus vasıtalarla yapılan taşımalarından yük taşımaları ile (hayvan nakli dâhil) belli bir tarifeyle dayanılarak yapılan yolcu taşımaları Nakliyat Vergisine tâbidir.

a) Demiryolu üzerinde işliyen vasıtalar,

b) Tramvay, tünel, trolleybüs, otobüs ve yolcu taşımaya mahsus sair motorlu kara nakil vasıtaları (binek otomobilleri, motosiklet, motorlu bisiklet hariç)

e) Makine ile müteharrik gemiler,

d) Uçaklar”¹⁵²

Aynı yıl faal durumdaki havaalanları aşağıda gösterilmiştir:

Tablo 1.5. 1957’de Faal Durumdaki Havaalanlarının Durumları

Havaalanı	İrtifa (Metre)	Türü	Uzunluk (Metre)	Genişlik (Metre)	Boşaltma Kapasitesi	Hizmet Durumu
Adana	17,5	Betonarme	2,605	46	75,000	Tüm Yıl
Afyon	1,028	Asfalt Betonarme	1,600	46	30,000	Tüm Yıl
Akhisar	130	Betonarme	1,500	50	30,000	Tüm Yıl
Esenboğa (Ankara)	899	Betonarme	2,750	60	100,000	Tüm Yıl
Antalya	50	Betonarme	1,734	20	50,000	Yazın
Gaziantep	915	Betonarme	1,015	40	30,000	Yazın
Balıkesir	179	Asfalt Betonarme	2,740	46	100,000	Tüm Yıl
Bandırma	50	Betonarme	2,490	45	100,000	Tüm Yıl
Bolu	677	Betonarme	1,938	46	30,000	Turistik
Çanakkale	65	Betonarme	1,200	46	30,000	Tüm Yıl
Bursa	104	Betonarme	1,428	40	30,000	Tüm Yıl
Diyarbakır	671	Asfalt Betonarme	3,284	66	100,000	Tüm Yıl
Elazığ	915	Betonarme	1,260	44	30,000	Tüm Yıl
Erzurum	1,754	Betonarme	2,796	44	30,000	Tüm Yıl
İskenderun	5	Toprak	1,326	20	30,000	Yazın
Yeşilköy	23	Betonarme	2,567	60	100,000	Tüm Yıl
İzmir	126	Asfalt Betonarme	1,302	40	40,000	Tüm Yıl
Kars	1,750	Toprak	1,803	40	30,000	Yazın
Karaköse (Ağrı)	1,450	Toprak	1,632	50	30,000	Yazın
Samsun	5	Toprak	3,030	76	30,000	Yazın
Urfa	549	Toprak	-	-	-	Yazın
Van	1,225	Toprak	2,056	32	30,000	Tüm Yıl
Malatya	915	Betonarme	2,351	45	30,000	-
Trabzon	-	Uygun Değil	Uygun Değil	Uygun Değil	Uygun Değil	Yazın

Kaynak: Abdullah Nergiz, (2020) Devlet Hava Yolları Türkiye’de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956), İstanbul, Vakıfbank Kültür Yayınları, s.230.

¹⁵² <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/5.3.6802.pdf>, Erişim Tarihi: 28/12/2023.

Yukarıdaki tabloya göre Afyon, Balıkesir, Diyarbakır, İzmir asfalt betonarme piste sahiplerken İskenderun, Kars, Karaköse, Samsun, Urfa, Van halen toprak asfalt durumundadırlar. Antalya, Gaziantep, İskenderun, Kars, Karaköse, Samsun, Urfa ve Trabzon yazın kullanıma uygun iken, Bolu sadece turistik amaçlarla kullanılmaktadır. Tablodaki 24 havaalanından 14 tanesi yıl boyunca kullanıma uygun durumdadırlar.

1959'da haftada üç kez (Pazartesi, Perşembe ve Cumartesileri) gerçekleştirilen İstanbul-Atina seferlerine ek olarak Roma, sonrasında da Viyana-Frankfurt-Londra, Roma-Frankfurt ve Roma-Zürih-Paris seferleri konulmuştur. Avrupa ve özellikle Almanya'ya giden Türk işçilerinden dolayı ve turistik amaçlarla yurt dışı seferleri artmaya başlamış, 10 Mayıs 1960'ta İstanbul-Atina-Roma-Frankfurt servisi başlamıştır.¹⁵³ THY'nın ilk yurt dışı satış bürosu 1959'da Roma'da açılmıştır.¹⁵⁴

1959 sonunda Türkiye'deki havaalanlarının sayısını 31'e çıkarken, bunların 22'si kış şartlarında da uçuşlara uygundurlar. 1959 malî yılı sonuna kadar 94 milyon lira bedelle uluslararası standartlara uygun olarak inşa edilen Yeşilköy, Esenboğa ve Adana havaalanları dışında İzmir, Konya, Eskişehir, Afyon, Sivas, Elâzığ, Erzurum ve Diyarbakır havaalanları da elektrik ve elektronik aletlerle donatılmışlardır.¹⁵⁵

1933'ten 1960'a kadar olan sürede THY'de uçak sayısı 5'den %520 artışla 31'e; koltuk sayısı 28'den %3.471 artışla 1000'e; taşınan yolcu sayısı 460'dan %66.413 artışla 305.963'e; taşınan yük miktarı 4.553 kg'dan %155.819 artışla 7.099.000 kg'a; kat edilen mesafe 59.000 km'den %14.318 artışla 8.506,863 km'ye; personel sayısı 24'ten %6.137 artışla 1.497'e; sermaye 180.000 liradan %33.233 artışla 60.000.000 liraya; gelirler 7.549 liradan %718.405 artışla 54.240.000 liraya; giderler 180.000 liradan %41.139 artışla 74.231.992 liraya yükselmiştir.¹⁵⁶

¹⁵³ Hürtürk, a.g.e., s.231.

¹⁵⁴ Kline, a.g.e.,s.22.

¹⁵⁵ Yurtoğlu, a.g.m., s.303-336.

¹⁵⁶ Yurtoğlu, a.g.m., s.303-336.

İKİNCİ BÖLÜM

BANDIRMA HAVAALANI'NIN YAPILIŞI

1. OSMANLI DÖNEMİ'NDE BANDIRMA'DAKİ HAVACILIK FAALİYETLERİ

1.1. Bandırma: Gittikçe Önem Kazanan Bir Sahil Kasabası

Bandırma 1530'da Hüdevendigar (Bursa) Sancağı Aydıncık (Edincik) kazasına bağlı, yaklaşık 300-400 kişilik bir sahil köyü durumundadır. Ancak 1591'de Galata Kadılığı'na ve dolayısıyla İstanbul Gümrük ve Tevabii Gümrük Mukataalığı'na bağlı, yaklaşık 5.000 kişilik önemli bir Güney Marmara limanı haline dönmüştür.¹

Bandırma'nın bir liman olarak İstanbul Kadılığı ve Gümrüğü'ne bağlanması başkent ile doğrudan teması ve süreç içinde de gelişmesini getirmiştir. Çünkü başkent olmasının yanı sıra 18.yy'da nüfusu 400.000 ile 1 milyon olarak tahmin edilen "Asitane / Dersaadet / İstanbul" büyük bir pazar durumu arz etmiştir.²

Bu anlamda bakarsak eğer geniş anlamda İstanbul, *"Eyüp kazasının Vize'ye, Galata kazasının Bandırma'ya ve Üsküdar kazasının Adapazarı'na kadarki bölgelerine kadar uzanarak Marmara Bölgesi'nin büyük bir bölümünü"* ifade etmektedir.³

Osmanlı Devleti 16. yüzyıl sonunda dört deniz rotası belirlemiştir. Bunlardan ikisi Karadeniz ile ilgiliyken, diğer ikisi ise Akdeniz'deki sahil hattında yer almışlardır. Anadolu Sağ Kol Rotası Üsküdar'dan başlayıp, Anadolu kıyılarını takip ederek, İzmir-Antalya-İskenderun üzerinden Sebde Boğazı'na ulaşan denizyolu güzergahıdır. Marmara'daki dört körfezden birisi olan Bandırma (diğerleri Erdek, İzmit, Mudanya), Mihaliç'ten sonra ve Aydıncık (Edincik)'ten önce uğranılan önemli bir ikmal limanı haline gelmiştir.⁴

Bandırma'nın böylesine önem kazanmasında bir etken de eyalet isyanları olmuştur. İstanbul'un tahıl, et, deri ve kereste başta olmak üzere erzak ve hammadde ihtiyacının asıl büyük kısmı uzun süre Kuzey Karadeniz'den sağlanmış, Ukrayna'daki Kili (Kilia)-Akkerman (Bilhorod-Dnistrovskyi) yolu Osmanlı Devleti için oldukça önem arz eden bir yol olmuştur. Ancak Erdel voyvodası Mihai Viteazul'un 1594 -1601'deki isyanı ve Erdel-Eflak-Boğdan'ı

¹ Saim Çağrı Kocakaplan, *18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve İstanbul Gümrüğü*, Ötüken Yayınları, 2017, s.56.

² Kocakaplan, a.g.e., s.173.

³ Metehan Şahin, *17. Ve 18. Yüzyılda İstanbul'un Gümrük ve Ticareti Üzerine Bir Değerlendirme*, Enderun Dergisi, 2001, Cilt 5, Sayı 1.

⁴ Arzu Özsavaşçı vd, "Bandırma'nın Unutulmuş Kışla Binaları, Yenimahalle Semtindeki Askeri Alanda Tespit ve Restorasyon Çalışmaları", *Uluslararası Bandırma ve Çevresi Sempozyumu Tam Metin Bildiriler Kitabı I: Tarih, Arkeoloji, Göç Hareketleri, Önemli Şahsiyetler, Kültür ve Folklor, Edebiyat ve Eğitim*, ed. Zekai Mete vd, Balıkesir Büyükşehir Belediyesi, 2018, s.216.

kısa bir süre de olsa Osmanlı'dan ayırıp, bu yolu engellemesi üzerine adı geçen malzemelerin temininde bir anda Güney Marmara ve Batı Anadolu, sonuç olarak Bandırma önem kazanmıştır.⁵

Bandırma bu süreç içerisinde artık köy olarak değil, “kasaba” olarak anılır olmuştur. Nüfusu ait net bir bilgi vermek zor olsa da, 16. yy başlarında Aydıncık'taki nüfusun 3.710 olmasıyla hareketle Bandırma için ortalama bir sayı tahmin yürütülebilir. Evliya Çelebi, Bandırma nüfusunun çoğunluğunun Türk olduğunu, ancak Erdek'in sekiz mahallesinden sadece birisinin Müslüman olduğunu belirtmiştir.⁶

Bandırma'nın giderek bir liman şehri olarak önem kazanması, Bursa'dan Avrupa'ya yapılan ihracatın aktarım merkezlerinden birisi haline gelmesiyle daha da artmıştır.⁷ Bu ihraç maddelerinden birisi de bor amdenidir. Geçmiş yüzyıllardaki kaynaklarda Bandırma ve civarında olduğu bahsedilen bor madeninin, özellikle 1815'ten itibaren Susurluk yakınındaki Sultan Çayırı'nda maden olarak keşfedilmesiyle Fransızlar yıllar boyunca “alçıtaşı” adı altında bu madeni deve katarlarıyla Bandırma limanından, Paris yakınlarındaki boraks rafine tesisine sevk edeceklerdir. Bandırma / Panderma'ya izafeten Avrupa'da bu beyaz taş “Pandermit” denmiştir.⁸

Yüzyıllar içinde limanı giderek gelişen Bandırma'nın, 1912'de Kasaba (Turgutlu) demiryoluna bağlanarak İstanbul-İzmir arasındaki nakliyatı ve ticareti daha da önemli hale getirmesi, stratejik önemini de arttırmıştır.⁹

1.2. Kırıkkale'den Bandırma'ya Uçuş

Bu süreç içerisinde 1913'te Bandırma biraz da tesadüfle de olsa ilk defa havacılıkla tanışacaktır. 6 Kasım 1913 tarihli Servet-i Fünun gazetesinde aşağıda vereceğimiz bilgiler yayınlanmıştır:

*“Kırk Kilise'den (Kırklareli'nden) Bandırma'ya Tayyare ile İstanbul'a
gelmek üzere Kırk Kilise'den (Kırklareli) hareket eden tayyareci Yüzbaşı
Salim Bey ile refiki istikşaf zabiti Erkân-ı Harbiye Yüzbaşısı Kemal Bey,*

⁵ Halil İnalçık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi – I 1300-1600**, 11.bs, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018, s.223-224.

⁶ Şenol Çelik, Evliya Çelebi'nin Bandırma, Aydıncık (Edincik) Ve Erdek ile İlgili Verdiği Bilgiler ve Bunların Değeri, Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 15 (28), 2012, s.67-81.

⁷ Musa Çadırcı, **Tanzimat Döneminde Anadolu kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları**, TTK Basımevi, Ankara, 1991, s.370.

⁸ Çağdaş Maden Mühendisleri,

https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=2184291308338209&id=%20472258679541489, Erişim Tarihi: 31/07/2023.

⁹ Aydın Ayhan, “Balıkesir-Bandırma Arasında Kara ve Demiryolu Tarihi”, Milli Mücadele Dönemi ve Sonrası Bandırma, ed. Zeki Çevik vd., Bandırma Belediyesi, 2022, s.301.

hükümferma olan sisten dolayı yollarını şaşırarak iki buçuk saat tayyareden sonra Marmara'nın diğer sahilinde Bandırma'ya inmişlerdir.

Tayyare, cenuba döndükten sonra Çatalca veya Küçükçekmece istikametlerinden Marmara'ya geliş ve Marmara'nın üzerinde de mail bir istikamette Bandırma'ya kadar tam 90 kilometre uçmuştur. Bandırma'ya kadar tam 90 kilometre uçan tayyaran memleketimizde birinci defa vaki olan bir muvaffakiyet-i uzmadır. Bu pervaz bil-iltizam yapılmamış olsa dahi yine tayyarecilerimizin mesleklerinde ma'ruz kaldıkları her nevi nevakıs ve mahrumiyetlere, takdirsizliklere rağmen nasıl yavaş yavaş terakki ve tekamül ettiklerini ispat eylemektedir.

Tayyarenin bozulan motoru tamir edilecek ve hava müsaid olursa tayyarecilerimiz Bursa, Gemlik tarikiyle Ayestefanos'a tayyareci karargâha avdet edeceklerdir.”

Gazetede olayla ilgili olarak pilotlar da dahil 5 fotoğrafa ve bunlarla ilgili açıklamalara yer verilmiştir:



“Fotoğrafaltı: “[Üstte] Edirne’den Ayastefanos’a havadan üç saatte gelmiş olan Celâleddin tayyaresi / Tayyare Zabiti Mülâzım-ı Evvel Osman Nuri Efendi ile refiki Mülâzım Hami Efendi [Celâleddin tayyaresi 9 metre tûlundadır (uzunluğundadır), motoru 70 beygir kuvvetindedir. Bu seyahatin tafsilatı geçen nüshamızda idi] / “İkdam” refikimizin klişesi.

[Yan sayfada üstte] Kırk Kilise’den (Kırklareli’nden) Bandırma’ya kadar Marmara üzerinden seyahat-ı havâiye icrâ eden ve Bandırma civârında nâzil olan tayyaremiz / Tayyare zabitanından Yüzbaşı Salim Bey ile refiki Yüzbaşı Kemal Bey / [Kırk Kilise’den tayyare ile İstanbul’a hareket eden zabitlerimiz, sisten mevki tayin edemeyerek, cesaretle Marmara üstünden geçmişler ve Bandırma civarına vâsıl olmuşlardır] “Tasvir-i Efkar” refikimizin klişesi / [Yan sayfada altta] Kırk Kilise Tayyare Müfrezesi / 1- Tayyare Topçu Yüzbaşısı Salim Bey, 2- Kırk Kilise Tayyare Müfrezesi Kumandanı Erkân-ı Harp Yüzbaşısı Kemal Bey, 3- Tayyare Râsıdî Mitralyöz Zabiti Tahsin Bey / ”

Servet-i Fünun, 6 Kasım 1913¹⁰

¹⁰ Şefik Memiş, Fatih Türkyılmaz, **İstanbul-Kudüs-İskenderiye Hava Seyahati 8 Şubat – 15 Mayıs 1914**, İstanbul, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı, 2021, s.12-13.



Şekil 2.1, 2.2 ve 2.3 Servet-i Fünun Gazetesi'nde Kırklareli'nden Bandırma'ya Yapılan Uçuşla İlgili Fotoğraflar

Kaynak: Panormos, https://www.facebook.com/photo/?fbid=230159012455075&set=a.113642517440059&locale=ms_MY, Erişim Tarihi: 31/07/2023.

Bir başka kaynakta ise pilotların Bandırma'ya değil Manyas Gölü yakınlarına indikleri, geceyi oradaki bir köyde geçirdikten sonra Bandırma'ya inip, ikmallerini tamamladıktan sonra Ayestefanos'a döndükleri belirtilmiştir.¹¹

Salim ve Kemal Beylerin yaptığı bu uçuş toplam 185 kilometre uçmaları ilk deniz aşırı uçuş olup, Louis Bleriot'un 1909'da Manş Denizi'ni aşmasından daha uzun mesafeyi aşmışlardır.¹²

1.3. I. Dünya Savaşı'nda Bandırma Ve Havacılık Durumları

Çanakkale muharebeleri esnasında Bandırma önemli bir menzil noktası olarak önem kazanmıştır. Osmanlı Genelkurmayı Çanakkale'ye yardım için her ihtimale karşı Bandırma-Balıkesir hattında 4. Kolordu'yu toplanmıştır.¹³

Kazandığı önemden dolayı Bandırma 1915'teki Çanakkale muharebeleri esnasında İngiliz denizaltılarının saldırısına uğramıştır. Bu denizaltıları

¹¹ Deniz Dalkılıç, Doğuşumu ve Gelişimi: Türk Havacılık Tarihi, İBB Yayınları (Kültür AŞ), İstanbul, 2022, s.137.

¹² Cengiz Tatar, **Türk Havacılık Tarihi (1909-1954) Millî Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı**, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Afyonkarahisar, 2018, s.28.

¹³ Zekeriya Kurşun, Fatih Türkyılmaz, **100 Soruda Çanakkale Muharebeleri**, İstanbul, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı, 2021, s.24

araştırmak için havalanan Osmanlı Albatros CV ve Halberstad DII uçaklarının 1915-1918 arasında Bandırma'ya indikleri bildirilmiştir.¹⁴

İtilaf Devletleri'nin Çanakkale'den çekilmelerine rağmen 12 Nisan 1916'da İstanbul'a hava saldırısı düzenleyen iki İngiliz uçağı Zeytinburnu'ndaki silah fabrikasına ve Yeşilköy'deki uçak hangarlarına küçük yangın bombaları ve İstanbul üzerine de bildiri atmıştır. Bunun üzerine Başkomutanlık Vekâleti 24 Nisan 1916'da, İstanbul'un havadan savunulmasına yönelik olarak bir emir yayınlamıştır. Bu emrin bir kısmını kısaltarak vermek istiyoruz:

“1. İstanbul ve dolaylarına, demiryolları üzerindeki önemli noktalara yönelecek düşman hava taarruzları Karadeniz ve Ege Denizinden gelecektir.

2. Ege Denizinden gelecek düşman kara ve deniz uçakları, adalardan veya uçak ana gemilerinden uçurulacaktır. Uçak ana gemileri Saroz ve Edremit körfezine kadar kıyılarımıza sokulabilir. Bu nedenle 5 nci Ordu ve Boğazlar Genel Komutanlığı bu mevkiileri göz önünde tutacaktır.

3. İstanbul'a veya demiryollarına taarruz edecek düşman uçakları aşağıdaki hatları geçmek zorundadırlar.

a. 1 nci hat, Enez-Edremit kıyısı

b. 2 nci hat, Edremit-Ayvalık-Ezine-Lâpseki-Şarköy-Malkara-Keşan,

c. 3 ncü hat, Balıkesir-Susurluk-Aksakal İstasyonu-Bandırma-Erdek,

d. Paşalimanı Adası-Marmara Adası-Tekirdağ-Uzunköprü,

e. 4 ncü hat, Marmara Ereğli'si-Çerkezköy-Saray-Midye,

5. 5 nci Ordu, 1 nci ve 2 nci hatlarda, 3 ncü hattın Bandırma'ya (dahil) kadar olan kısmına; 1 nci Ordu geri kalan diğer hatlara; Boğazlar Genel Komutanlığı da İstanbul ve Çanakkale boğazlarının iki tarafında uygun yerlere gözetleme postaları koyacaklar ve bu postalar uçak müfrezelerine telefon veya telgrafla bağlanacaklardır.

7. Düşman uçakları ikinci hat gözetleme postalarını geçtikleri takdirde gündüz tayyare okuluna, gece 1 nci Orduya haber verecek ve 3 ncü hattaki gözetleme postalarına da bilgi ulaştıracaklardır. Geceleri Karadeniz'den yaklaşacak uçaklar için, bilgi sırasıyla Donanma Komutanlığına, 1 nci Ordu Komutanlığına ve Tayyare Okuluna bildirilecektir.

9. Bütün gözetleme postalarından düşman uçakları için çekilecek telgraflar "Harp" kelimesiyle başlayacak, telgraf kısa olacak ve "Harp" kelimesi olan bütün telgraflar öncelikle gönderilecektir.”¹⁵

¹⁴ Çetin Tuna, -Emekli Hava Üssü Elemanı- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 12.02.2024.

¹⁵ **Boğazlar İle Karadeniz Ve Ege Denizi Kıyı Bölgelerinde Hava Harekâtı:** (t.y.), “Çevrimiçi” <https://www.havaciyiz.com/BirinciDunyaSavasi10.htm>, Erişim Tarihi: 22/09/2023; **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt III, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, s.311.

1916'da Boğazlar Genel Komutanlığı'na bağlı olan Deniz Tayyare Bölüğü Komutanlığı'nın bir bölümünün İzmir'e gönderilme kararı alınmıştır. Bu bölüm tüm yer personeli ve ağırlıklarıyla önce Bandırma'ya gelmiş ve oradan da İzmir'e hareket etmiştir. Ancak yeterli nakliye aracı olmadığı için uçakların İzmir'e varışları, uçmak suretiyle 07 Eylül 1916'yı bulmuştur.¹⁶

Yaklaşık bir yıl sonra 06 / 07 Ağustos 1917'de Bandırma düşman uçak saldırısına hedef olacak ve bununla ilgili olarak Dahiliye Nezareti'ne yazılar yazılacaktır:

“Telgrafnâme

Mahreci: Karesi

Tarih: 8/8/[13]33

Dâhiliye Nezâreti'ne

Numara dört 6/7 Ağustos [13]33 gecesi saat yarım râddelerinde Erdek cihetinden gelen bir düşman tayyâresinden Bandırma kazâsına atılan sekiz bombadan dört dükkân tamâmen, üç dükkân da kısmen münhedim olduğu nüfusca telefât olmadığı ma'rûzdur.

*Mutasarrıf Süreyyâ*¹⁷

Buna karşılık aynı saldırıyla alakalı olarak Bandırma Emniyet'inden çekilen telgrafda bilgiler biraz daha farklıdır:

“Bâbîâli

Dâhiliye Nezâreti

Emniyet-i Umûmiye Müdüriyeti

Şifre

Bandırma Emniyet Müfettişliğinin fi 7 Ağustos sene [13]33 tarihli şifresi mahlûlûdür.

Bu gece saat yarım râddelerinde bir düşman tayyâresi şehir derûnuna yedi bomba atarak iki dükkânın kâmilten, iki dükkânın da harâb olduğu, başka zâyiat olmadığı ma'rûzdur.

*Bandırma Emniyet Müfettişi Nazmi*¹⁸

Bandırma'da, 03 Kasım 1917'de Erdek yönünden gelen bir düşman tayyaresinin bombalaması sonucu nüfusça telefât olmadığı ancak, iki dükkânın tamamen yıkıldığı, ikisinin de harap olduğu bildirilmiştir.^{19 20}

¹⁶ Umut Cafer Karadoğan, “Birinci Dünya Savaşı ve Millî Mücadele Döneminde Türk Deniz Havacılığı Faaliyetleri”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, s 34, 2018, s.159.

¹⁷ BOA, DH.ŞFR.561/103.

¹⁸ BOA, DH.EUM.6.Şb/18.63.

¹⁹ BOA, DH.EUM.6.Şb, 18-48.

²⁰ BOA, DH.EUM.6.Şb, 19-22.

Uzun bir aradan sonra Bandırma bu sefer 19 Temmuz 1918’de tekrardan hava saldırısına uğramıştır:

“Karesi Mutasarrıflığı

Tahrirât Müdüriyeti

Aded

6852/434

Dâhiliye Nezâret-i Celîlesi'ne

Devletli efendim hazretleri

Sebk eden fî 20 Temmuz sene [1]334 tarih ve 6852/407 numaralı telgrafnâme-i çâkerâneme lâhikadır:

Şehr-i Temmuz'un on dokuzuncu Cum'a günü düşman tayyârelerinin Bandırma'da ikâ' eyledikleri hasârâtı mübeyyin kâimmakâmlığından bu kere gönderilen bir kıt'a cedvel şümûl-i nezâret-i sâmilere buyurulmak üzere leffen takdim kılınmıştır. Ol bâbda emr u fermân hazret-i men lehu'l-emrindir.

Fî 24 Şevvâl sene [1]336 ve fî 3 Ağustos sene [1]334

Karesi Mutasarrıf Vekili Kâdî Şükrü’’²¹

Yukarıda bahsedilen hasar cedveli son derece ayrıntılı tutulmuştur:

Bandırma'da Karada Vâkı' Olan Hasâr Cedvelidir

Sıra Numarası	Mutasarrır		Düçar-ı hasâr emvâl-i gayrimenkûlenin envâ'ı				Emvâl-i gayrimenkûlenin bulunduğu mahal			
	İsim ve şöhreti	El-yevm ikâmet ettiği mahal	Musakkafât	Tahrir veya vergi kıymeti	Arazi	Tahrir-i vergi kıymeti	Vilâyet	Liva	Kaza	Nâhiye
1	Emvâl-i metrukeden	-	Fabrika	154000				Karesi	Bandırma	
2	Merhûm Şükrü Paşa hâlislesi	Dersaadet	Hâne	33000				Karesi	Bandırma	
3	Emin Çavuşzâde Fahri Efendi	Bandırma	Hâne	38000				Karesi	Bandırma	
4	Bandırma Mûderrisi	Bandırma	Tahal anbarı	25000				Karesi	Bandırma	
5	Aşçı Sadık Ağa	Bandırma	Hâne	4000	Bahçe			Karesi	Bandırma	
6	Mahlûl Hâşim Validesi Zehra	Bandırma	Hâne	Yokdur				Karesi	Bandırma	
7	Eskici Ömer Ağa	Bandırma	Bahçe duvarı	6000	Bahçe duvarı			Karesi	Bandırma	
8	Hâşim Beyzâde Rıza Bey	Bandırma	Hâne	10000				Karesi	Bandırma	
9	Hâşim Beyzâde Mehmed Bey	Bandırma	Hâne	10000				Karesi	Bandırma	
10	Hâşim Beyzâde Ziya Bey	Bandırma	Hâne	10000				Karesi	Bandırma	
11	Edincikli Nazmi Efendi	Edincik	Hâne	10000				Karesi	Bandırma	
12	Marmaralı Süleyman Efendi	Bandırma	Hâne	6000				Karesi	Bandırma	

²¹ BOA, 5DH.İ.UM.EK./48.16.1

Emvâl-i gayrimenkûle hasarının mikdâr kıymeti	Ma'rûz-ı hasâr olan emvâl-i menkûlenin emvâ'ı	Emvâl-i menkûle hasarca mikdâr kıymeti	Hasar ikâ' olunduğu tarih	Hangi hükümet kuvvâ-yı bahriye ve berriyesi tarafından ikâ-yı hasâr olunduğu	Hasâr yekûnu	Mûlahazât
45000			19 Temmuz [1]334	İngilizler veya Fransızlar	45000	19*14+7/2 ebadındaki fabrikamız sacfı ve letba işleme cebbesi yıkılmış ve âlât-ı hadidîye kısımlarına o kadar zarar gelmemiş ise de tazyik vukuu gelmiştir.
1000			19 Temmuz [1]334	İngilizler veya Fransızlar	1000	18 adet cam kırılmışdır.
2500		5000	19 Temmuz [1]334	İngilizler veya Fransızlar	2500	8 adet cam kırılmış ve sacfı kiremitleri kırılmışdır.
2000			19 Temmuz [1]334	İngilizler veya Fransızlar	2000	10 adet cam kırılmışdır ve sacfı kiremitleri kırılmışdır.
20000		1500	19 Temmuz [1]334	İngilizler veya Fransızlar	25000	5,00*10,50 ebadında gayr-ı kâbil-i iskan bir hale gelmiştir.
15000			19 Temmuz [1]334	İngilizler veya Fransızlar	15000	4,50*10,50 dir. 4,50*6,0 kısmı kâmilan yıkılmışdır.
			19 Temmuz [1]334	İngilizler veya Fransızlar	1500	Hânelerin 2 adet camı kırılmakta beraber duvarı da yıkılmışdır.
1000			19 Temmuz [1]334	İngilizler veya Fransızlar	1000	Cesim 3 adet pencere camı kırılmışdır.
1300			19 Temmuz [1]334	İngilizler veya Fransızlar	1300	Cesim ve vasat 3 adet pencere camı kırılmışdır.
700			19 Temmuz [1]334	İngilizler veya Fransızlar	700	4 adet vasat pencere camı kırılmışdır.
500			19 Temmuz [1]334	İngilizler veya Fransızlar	500	4 adet vasat pencere camı kırılmışdır.
700			19 Temmuz [1]334	İngilizler veya Fransızlar	700	4 büyükçe ve 2 pek küçük camı kırılmışdır.
80700		6500			96700	

1334 senesi şehri 19 Temmuz 1900 Cuma günü kable'z-zevâl saat 8.50'de Bandırma'ya İngiliz ve Fransız olması muhtemel dört adet düşman tayyâresi tarafından vuku' bulan taarruzda ikâ' edilen zarar ve ziyânın mahallerinde keşfiyân bîl-icrâ doksân altı bin iki yüz gurusı raddesinde bulunduğunu mübeyyin işbu cedvel tanzim kılınmıştır.

Fi 25/7/[1]334

Komisyon Azâsından
Bandırma Turuk ve Me'âbir Şubesine me'mûr Karesi Merkez Mühendisi
İmza

Şekil 2.4 ve 2.5 Bandırma'da 19 Temmuz 1918'de Gerçekleşen Hava Saldırısına Ait Zarar Tablosu

Kaynak: BOA, DH.İ.UM.EK./48.16.2.

1.4. Kurtuluş Savaşı Süreci ve Bandırma

Kurtuluş Savaşı sırasında Bandırma'da Yunan uçaklarının olduğunu bir internet sayfasındaki anılardan öğreniyoruz. İnternette yayınlanan Thanos Mourais-Vellaodios isimli bir Yunan pilotunun anıları şu şekildedir:

“25 Haziran 1920* sabahı altı sularında, yavaş ve kırılğan uçağım BE 8692 (Blériot Experimental) ile Panormos'taki (namı diğer Küçük Asya'daki bir şehir) bir tarladan Prusya (Bursa) yönüne, yaklaşık bir mesafeden havalandım. Yüz kilometre... Hava harikaydı ve yeşil ormanlık manzara parlak güneşin altında parlıyordu. Doğuya doğru uçuyordum, çok alçaktan, mavi nehirlerin ve göllerin, en eski Rum köylerinin ve onların Bizans kiliselerinin ve Türk şehirlerinin minarelerinin ötesine, uzakta parıldayan karla kaplı ve parıldayan Olimpos Dağı'nı gözden kaybetmeden. Bitinya.”²²

* Yunanistan'da o tarihte Julian takvimi kullanılmakta olup, 1923'te Gregoryen takvimine geçilmiştir. İki takvim arasındaki fark 13 gündür. Bandırma miladî (Gregoryen) takvimine göre 02 Temmuz 1920'de Yunanlılarca işgal edilmiştir.

Aynı internet sitesinde gene 25 Haziran 1920’de Bandırma’dan kalkan bir uçaktaki 2 Yunan havacısının Bursa’ya uçarak buradaki Yunan birliklerinin şehre girişini gözlemlediklerini ve geri döndükleri belirtilmektedir. Bu iki Yunan havacısı bu faaliyetlerinden dolayı 3. Sınıf Savaş Haçı’nı almışlardır.²³

Türk tarafında ise Kurtuluş Savaşı yıllarında tümen yetkisinde olan Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği’nin savaş sonunda 1. Tayyâre Bölüğü ve Deniz Tayyâre Bölüğü İzmir’de, 2. Tayyâre Bölüğü Bandırma’da, 3. Tayyâre Bölüğü İzmit’te bulunmaktadır.²⁴

Bandırma’nın kurtuluş günü olan 17 Eylül 1922’den hemen sonra 1. Ordu

Tayyare Grubu 2. Tayyare Bölüğü bugünde konuşlu olduğu ve yörede “*Pirenlik Kırı*” denen alana yerleştiği belirtilmiştir.²⁵ Ancak bir başka kaynakta ise 2. Tayyare Bölüğü’nün Binbaşı Kenan Bey komutasında, 01-10 Ocak 1923 arasında Bandırma’ya intikal ederek Bandırma-Gönen arasındaki Beyköy’de alana yerleştiği bilgisi yer almıştır. 4 adet De Havilland-9 keşif ve 3 adet Breguet-14 av uçağına sahip olan bu bölük, Lozan Antlaşması sonrası asıl konuşlanma yeri olan İzmir’e dönmüştür.²⁶

Bandırma havaalanı, Kurtuluş Savaşı sonrası 50. Piyade Alayına ait kışlaların karşısına kurulmuştur. Bandırma’ya havaalanı / üssü kurulmasında jeostratejik önemi olduğu kadar hava şartlarının da uygun olduğu inancındayız. Bandırma Körfezi 31 km olup, denizden yükseklik 1 ila 764 metre arasında değişmektedir. 1930-1993 yılları arasındaki meteorolojik değerlere göz atıldığında yıllık ortalama sıcaklık 14⁰ olup, en düşük sıcaklık -14.6⁰’dir. Yıllık ortalama fırtınalı gün sayısı 29 iken, kar örtülü gün sayısı ortalama 5’tir. Rüzgar yönü kuzey-kuzeydoğu olan Bandırma’da ortalama rüzgar hızı yaklaşık 5 m/s (17-21 km/saat) olduğundan bu özelliğinden dolayı uçakların o dönem korkulu rüyası olan sis durumundan genel olarak uzaktır. Yıllık sisli gün ortalaması 19.4’tür.²⁷

Bandırma şehri 40.3315 enlem ve 27.9965 boylamda olup, denizden yüksekliği 63.0 m konumundadır.²⁸

²² Hakan Çağatay “Bandırma’da Türk Hava Yolları’nın Seferleri ve Etkileri”, **Cumhuriyetin 100. Yılına Armağan Gönen Üzerine Araştırmalar**, Editörler: M. Karayaman - S. Arıkan, Çanakkale, Paradigma Akademi Yayınları, 2023, s.447.

²³ <https://www.facebook.com/panormoskzykos>, Erişim Tarihi 24/02/2023.

²⁴ Birsen Sezgin, **Türk Havacılık Tarihinde Tayyâre Mecmûası (1924-1926)**, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2020, s.10.

²⁵ Önder Balıkcı - Ahmet Pesen, **Bir Sevdadır Bandırma**, Bandırma Belediyesi, Yeşerim Maatbacılık, 2011, s. 45.

²⁶ Cengiz Tatar, **Türk Havacılık Tarihi (1909-1954) Millî Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı**, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Afyonkarahisar, 2018, s.197.

²⁷ T.C. Balıkesir Üniversitesi Bandırma İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, **Bandırma’nın Coğrafi, Sosyal, Kültürel ve Ekonomik Yapısı**, Bandırma, 1998, s.3-5.

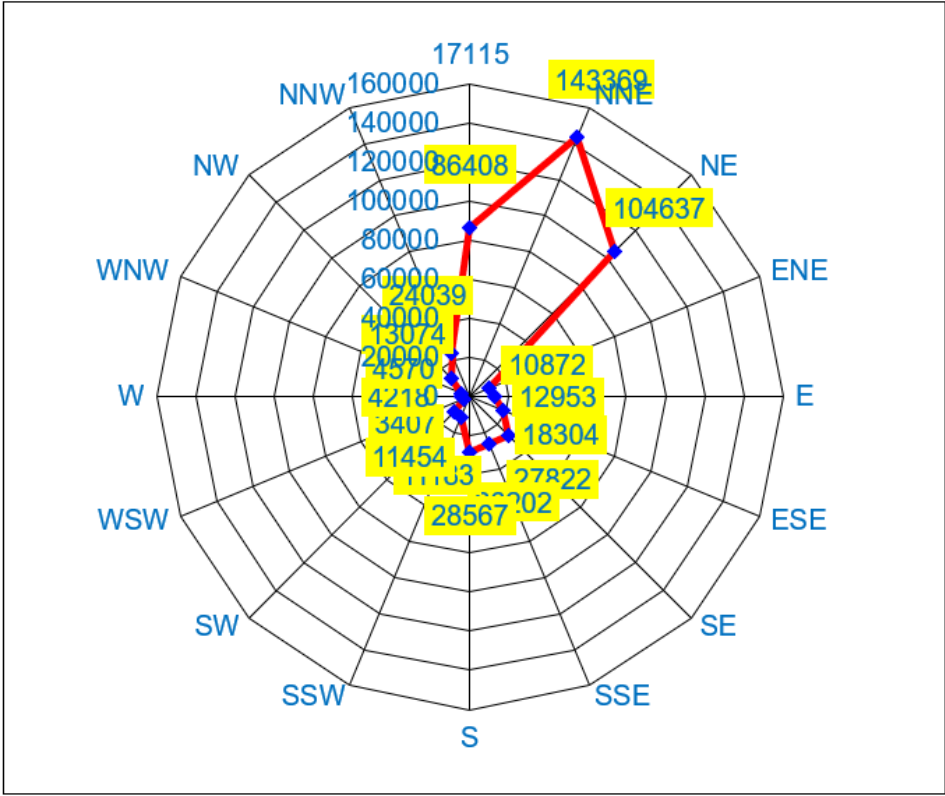
²⁸ T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Meteoroloji Genel Müdürlüğü 2. Bölge Müdürlüğü, Bandırma Meydan Meteoroloji Müdürlüğü, Rasat Bilgisi ve Bilgi İstekleri, 07.06.2023.

Tablo 2.1. 1950-1980 Dönemi “Uzun Yıllar Rüzgar Bülteni”

Parametre+ B70:Q83	Aralık	Kasım	Ekim	Eylül	Ağustos	Temmuz	Haziran	Mayıs	Nisan	Mart	Şubat	Ocak	Rasat S. (Yıl)
Aylık NW Yönünde Rüzgarın Esme Sayıları Toplamı	313	252	427	454	457	638	1028	1352	991	674	391	240	30
Aylık NW Yönünde Ortalama Rüzgar Hızı (m÷sn)	4.0	3.1	3.7	3.8	3.3	3.9	3.2	3.2	3.6	3.8	3.5	3.8	31
Aylık NW Yönünde Esme Oranı (%)	1.36	1.13	1.85	2.03	1.98	2.77	4.61	5.87	4.44	2.92	1.87	1.08	30
Aylık NNW Yönünde Ortalama Rüzgar Hızı (m÷sn)	6.04	4.51	7.71	6.52	7.25	9.73	11.67	13.82	11.56	11.95	5.43	6.00	30
07 Lokal Saat Aylık Ortalama Rüzgar Hızı (m÷sn)	6.2	5.0	4.6	4.7	4.9	5.4	4.2	4.1	4.0	5.4	5.1	5.6	31
14 Lokal Saat Aylık Ortalama Rüzgar Hızı (m÷sn)	2.62	2.02	3.35	2.92	3.14	4.22	5.23	6.00	5.18	5.18	2.59	2.70	30
21 Lokal Saat Aylık Ortalama Rüzgar Hızı (m÷sn)	4.2	3.4	3.9	4.2	4.9	4.8	3.4	2.9	3.2	4.7	4.7	5.1	31
Aylık Fırtınalı Günler Sayısı Ortalaması	7.63	5.75	5.63	5.00	6.63	7.88	3.75	3.88	5.25	9.75	9.13	8.13	8
Aylık Kuvvetli Rüzgarlı Gün Sayısı Ort.	9.25	9.25	9.13	10.88	14.00	12.88	14.38	10.75	12.13	10.63	9.63	8.75	8
Aylık Günlük Ortalama Rüzgarın 2.5 (m÷sn) ve Üzerinde Olduğu Gün Sayısı Ort.	0.65	0.61	0.74	0.80	0.92	0.88	0.77	0.73	0.73	0.78	0.69	0.72	31
Aylık Günlük Ortalama Rüzgarın 2.5 (m÷sn) ve Üzerinde Olduğu Gün Sayısı Ort.	0.65	0.61	0.74	0.80	0.92	0.88	0.77	0.73	0.73	0.78	0.69	0.72	31
Aylık Günlük Ortalama Rüzgarın 5.0 (m÷sn) ve Üzerinde Olduğu Gün Sayısı Ort.	0.40	0.32	0.45	0.51	0.64	0.60	0.35	0.29	0.34	0.48	0.42	0.45	31

Kaynak: T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Meteoroloji Genel Müdürlüğü 2. Bölge Müdürlüğü, Bandırma Meydan Meteoroloji Müdürlüğü, Rasat Bilgisi ve Bilgi İstekleri, 2023.

Tablo 2.2. 1950-1980 Arası “Bandırma Rüzgar Gülü”



Kaynak: T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Meteoroloji Genel Müdürlüğü 2. Bölge Müdürlüğü, Bandırma Meydan Meteoroloji Müdürlüğü, Rasat Bilgisi ve Bilgi İstekleri, 2023.

Rüzgar Gülü’ndeki harfler İngilizcedeki yönlerin isimlerini belirtmektedir:
N: North / Kuzey, S: South / Güney, W: West / Batı, E: East / Doğu.

Eylül 1923’te Hava Kuvvetleri Müfettişliği Teşkilatında 4 Tayyare ve 1 deniz tayyare bölümü bulunmakta olup, hava güçlerinin tek bir komuta altında toplanması kararı sonucu Bandırma’daki 2. Tayyare bölümünün İzmir’e nakli emredilmiştir.²⁹

²⁹ Emin Kurt, a.g.t., s. 93.

2. CUMHURİYET'İN İLK YILLARINDA BANDIRMA'DA HAVACILIK FAALİYETLERİ

2.1. Bandırma Uçağı'nın Satın Alınması

Yeni Türkiye Cumhuriyeti havacılık alanında yukarıda değinildiği üzere büyük bir çaba içine girmiştir. Bu amaçla halkın havacılığa olan ilgisini arttırmak olduğu kadar, devletin kısıtlı imkanlarına halkın havacılık alanında da yardımlarını sağlamak amacıyla TTC uçak bağıışı kampanyaları düzenlemiştir.

Bu uçak bağıışına katılan ilçelerden birisi de Bandırma olmuştur. 1928'de Bandırma halkının bağıışlarıyla alınan S-16 deniz uçağı, halkın büyük bir ilgisi ile şehre gelmiş, pilotlar kayıkla sahile çıkmışlar, Bandırma Cumhuriyet Halk Fırkası binası yanında uçağa isim koyma töreni yapılarak uçak Türk Ordusu'na katılmıştır.^{30 31}

Çetin Tuna, bu uçakla ilgili olarak Bandırma'da o yıllarda herhangi bir ikmal noktası olmadığından bir benzinciden bidonla alınan yakıtla İstanbul'a dönülebildiğini belirtmektedir.³²



Şekil 2.6 Bandırma Deniz Uçağının Bandırma'da Karşılması

Kaynak: <https://www.facebook.com/Bandirmakulturplatformu/posts/3467992689995726/>, Erişim

Tarihi: 31.07.2023.

Üstteki fotoğraf: "Bandırma tayyaresinin ad konma günü Cumhuriyet Halk Fırkası binası önünde yapılan merasim ve tezahürat."

Altteki fotoğraf: "Bandırma tayyaresinin isim konma günü kahraman rakipleri (pilotları) Bandırmalıların har (sıcak) tezahüratı arasında iskeleye böyle çıkmışlardır."

³⁰ <https://www.facebook.com/Bandirmakulturplatformu/posts/3467992689995726/>, Erişim Tarihi: 31/07/2023.

³¹ <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1027326171002282&set=a.302443780157195>, Erişim Tarihi: 31/07/2023.

³² Çetin Tuna, -Emekli Hava Üssü Elemanı- "Bandırma ve Havacılık" konulu görüşme, Bandırma, 12.02.2024.

Türk Hava Mecmuası'nda "27 Kanunusani (Ocak) 1926'da Hava Şehitleri İhtifali Merasiminde İrad Edilen Nutuk" başlığıyla Bandırma'da hava şehitlerinin anıldığı anlaşılmakta olup, mecmuada bu törendeki metine yer verilmiştir.³³

2.2. Anadolu Seyahati Ve Sonrasında Bandırma

Kuvâ-yı Havâîyye Müfettişliği ülke içinde hava seyahatlerine başlamış olup, ilk uçuş Anadolu Seyahati olmuştur. Bu seyahate Vecihi, Hasan Basri ve İhya Beyler ile rasıt Basri ve Tevfik Beylerin yanı sıra Makine Fen Memuru Eşref Bey katılmıştır. Seyahat güzergâhı, İzmir-İstanbul-Eskişehir-Ankara-Afyonkarahisar-İzmir olarak belirlenmiştir.³⁴ Bandırma ve Balıkesir'de ara alanlar düzenlenerek, Bandırma'da yeterli yağ ve benzin bulundurulmuştur. 05 Ağustos 1924'te İzmir Seydiköy Tayyare İstasyonu'ndan uçuşuna başlayan filo, 08:50'de Bandırma'ya gelmiştir. Meydanda askerî ve sivil yöneticiler başta olmak üzere tören birliğince karşılanan filo şerefine süt şöleni düzenlenmiştir. Filo saat 15:10'da Bandırma'dan harekete ederek 16:20'de Yeşilköy Havaalanı'na varmıştır.³⁵

22 Temmuz 1928'de Seyrüsefer-i Havaiye Talimatnamesi'ndeki bir değişiklikle Akdeniz ve Ege sahillerinin bir kısmı yabancı uçaklara açılarak, karar tüm yabancı elçiliklere şu şekilde bildirilmiştir:

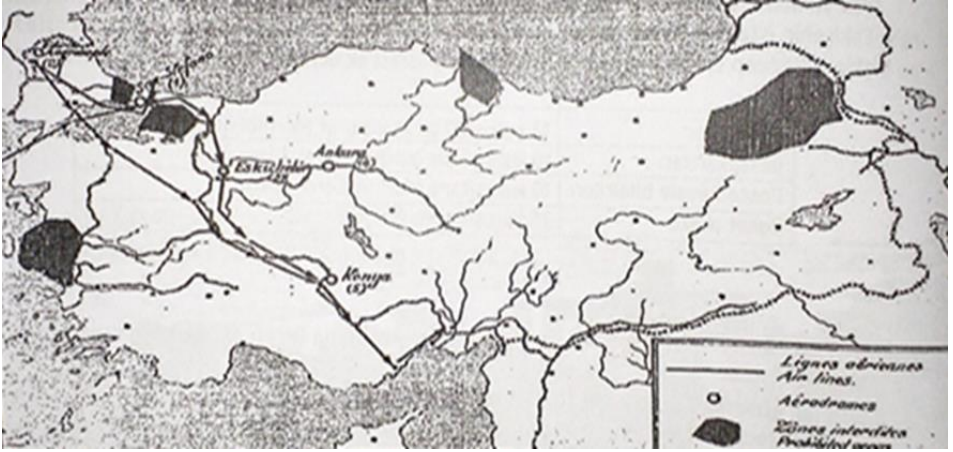
*“Türk sahası üzerinde uçan bütün yabancı uçaklar Silifke-Karaman-Afyon Karahisar-Kütahya-Bandırma-Tekirdağ-Edirne üzerinden geçen hattı izleyecektir.”*³⁶

³³ Tahir Akışlı, **Türk Hava Mecmuası İndeks-Tahlil**, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türk Dili ve Edebiyatı Ana Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Aydın, 2016, s.151.

³⁴ Sezgin, a.g.t., s. 52.

³⁵ Çağatay, a.g.m., s.448.

³⁶ Kıvanç Hürtürk – Stuart Kline, Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967, D Yayınevi, İstanbul, 2009, s.20.



Şekil 2.7 Hava Rotalarını ve Yasak Bölgeleri Gösteren Harita, 1928

Kaynak: Kıvanç Hürtürk-Stuart Kline, *Türkiye’de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967, 2009*, s.20

2.3. Vecihi Hürkuş ve Kanatlılar Cemiyeti’nin Bandırma’daki Etkinlikleri

Bandırma, havacılık faaliyetlerinin yoğunlaşmakta ve havacılığın ilgi çekici hale geldiği bir yer konumu almıştır.³⁷ Ünlü havacı Vecihi Hürkuş kendisine ait Hürkuş Hava Yolları ile beraber 1947’de “*Kanatlılar*” isimli bir dergi çıkartmış ve gençlere havacılığı sevdirmek amacıyla aynı isimli bir kuruluş kurmuştur. Bu kuruluşun bir temsilciliği de Mart 1947’de Bandırma’da kurulmuş olup, şube kurucuları şunlardır: Başkan Tahir Olcay, Yardımcı Başkan Fethi Ozar, İsmail Gezer, Raif Canitez, Yahya Genç ve Necati Erdem.³⁸

Kanatlılar Dergisi’nin Nisan 1948 sayısında şu bilgilere denk gelmekteyiz:

*“Bandırma şubemizin verimli çalışmaları övünülür bir haldedir. Havacılığa susamış bu Türk çocukları, tayyareyi tanımak ve üzerinde hiç olmazsa yer çalışmaları yapmak üzere güzel bir model tayyare yapmaya muvaffak olmuşlardır.”*³⁹

Aynı yıl yani 1948’de bu derneğin yardımcısı olan Fethi Ozar’la Bandırma gazetesinin yaptığı röportajda şu bilgilere denk gelmekteyiz:

*“Dün bu cemiyetin genç yarbaşkanı Fethi Ozar’la konuştuk:
- Gayeniz nedir?”*

³⁷ Çağatay, a.g.m., s.453.

³⁸ İkinci Dünya Savaşı Sürecinde Türkiye’de Sivil Havacılık (1939–1960), (t.y.), “Çevrimiçi” https://www.academia.edu/44957140/%C4%B0K%C4%B0NC%C4%B0_D%C3%9CNYA_SAVA%C5%9EI_S%C3%9CRCREC%C4%B0NDE_T%C3%9CRK%C4%B0YEDE_S%C4%B0V%C4%B0L_HAVACILIK_1939_1960,

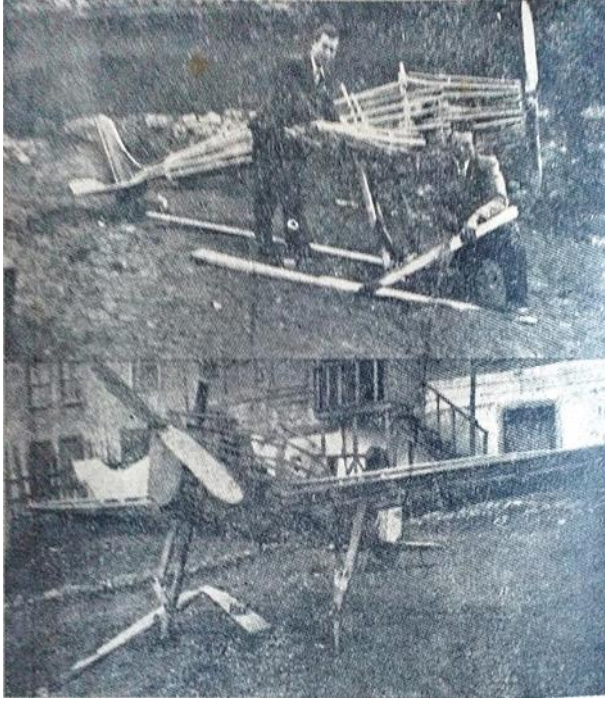
Erişim Tarihi: 20/10/2023

³⁹ Kanatlılar Dergisi, “*Yurtta Sivil Havacılık Gelişmeleri*”, Sayı.4, 1948, s.87.

- Gayemiz, Türk gençliğini kanat asrının istediği teknik bilgi ile teçhiz ederek sivilhavacılığı yurdumuzda yaymak ve spor mahiyetinde çalışarak, Hava sporunu planör ve uçaklarla yurdumuzun her tarafına götürmek asıl hedefimizdir. Dedi,

- Çalışmalarınıza ne zaman başlayacaksınız?

-Esas uçuş talimleri merkezden bildirildiğinde göre Haziran ayından itibaren başlanacaktır. Şimdilik öğrenci üye arkadaşlar geceleri genç başkanımız B. Tahir Olcay'ın öğretmenliği altında bir buçuk saat kadar havacılık dersleri görülmektedir. Yakında gelecek olan sabit aşıklı tayyare ile de pilot olacak öğrenciler bilgilerini daha çok arttıracaklardır. Yakında müsait bir yerde atölyeler açılarak modelci arkadaşların da çalışmalarını sağlayacağız.



Şekil 2.8 Kanatlılar Dergisi'nde Bandırma'da Yapılmış Olan Uçak Modeli

Kaynak: Kanatlılar Dergisi, Sayı 4, s.86, 1948.

- Mahallin zenginlerinden hiçbir yardım görüyor musunuz?

-Şimdilik maalesef. Fakat yakında hayırsever zenginlerimizin yardımlarınıesirgemeyeceklerini kuvvetle tahmin ediyoruz. Zaten tüzüğümüzün on altıncı maddesine göre cemiyete def'aten 400 lira veya bir sene zarfında 500 lira nakit veya mal verene altın şeref madalyası verilir ki bu madalya iç hizmetlerinde bilhassa milletlerarası uçuşlarda Türk milleti adına rekorlar kıran aslî azalara verilen şeref çelengidir.

Ayrıca cemiyete defaten 250 lira veya bir yılda 300 lira veren zatlara da gümüş şeref madalyası verilir bu yardımsever vatandaşlar da büyük uçucular kadar saygılanır.

- Kamp kuracak mısınız?

- Merkezden bildirildiğine göre Kapudağı Tatlısu mevkiinde planör kampları kurulacak ve yurdumuzun her tarafında bulunan kanatlılar şubelerinde kız ve erkek arkadaşlarımız bu kampa iştirak edeceklerdir. Merkez, kamp için hazırlıklar yapmaktadır ve ayrıca bize de bildirilecektir”.⁴⁰

İstanbul Kanatlılar Birliği Merkez Başkanı Vecihi Hürkuş, yanında modelcilik şefi Nejat Fer ile beraber 20 Haziran 1948’de Bandırma’ya geldiğinde Bandırmalılar ve Kanatlılar üyelerince karşılanacak ve bir gün sonra bir gösteri uçuşu gerçekleştirecektir.⁴¹



Şekil 2.9 ve 2.10 Vecihi Hürkuş’un Bandırma’da Karşılması.

Kaynak: (solda) Bandırma Gazetesi, 30.06.1948, s.1.

Kaynak:(sağda)<https://www.facebook.com/Bandirmakulturplatformu/posts/2923587204436280/>
Erişim Tarihi: 31/07/2023.

Bandırma’da gerçekleştirilen uçuşla ilgili olarak Kanatlılar dergisinin Haziran-Temmuz sayısında Vecihi Bey’in ağzından ayrıntılı ama ilginç bilgileri içeren bir yazıyı nakletmek istiyoruz:

⁴⁰ **Bandırma**, “Kanatlılar Haziranda Faaliyete Geçiyor” 02.06.1948, s.1.

⁴¹ **Bandırma**, 30.06.1948, s.1.

“Etimesgut Tayyare Fabrikası mamulâtından olan tayyareimiz benim idaremdede olarak yanımda cemiyetimizin modelcilik kolu şefi Nejat Fer bulunuyordu. Saat 18’de Yeşilköy havalimanından kalkmıştık. İstanbul’un bütün semtlerini havadan ziyaretten sonra Kadıköy üzerinden Marmara’ya açıldık. Adaları aştıktan sonra uzanan mavi denizin tarazlanan hali, havanın güzelliğinin delili idi. Sallanmadan aştığımız Marmara’nın mavi sularına doyum olmuyordu. 20 dakika sonra Mudanya üzerine vardık. Çok iyi tanıdığım bu güzel sahil kasabamızın pazar olmak münasebetiyle parkları ve plâjları yalnız yerlilerle değil, Bursa’dan ve İstanbul’dan gelen binlerce ziyaretçilerle dolmuş gibiydi. Güzel havanın verdiği neşe içinde zemine yaklaştık ve her topluluğu candan selâmlarken yaptığımız uzun uzun turlarda, kanatlarımızın altındaki Kanatlılar Birliği cümle okuyan halkımızın çok samimî tezahürat ve mukabelesiyle karşılaştık. Buradan sonra istikametimiz Bandırma idi...”

Saat 19. Bandırma üzerindeyiz. Geleceğimizden haberi olan halkımızın coşkun tezahüratı var. Hemen her noktayı ayrı ayrı ve uzun uzun dönüşlerle selâmlıyor ve güzel bir hava limanının pisti üzerine iniyoruz. Yerde aynı heyecan ve aynı coşkun tezahüratla karşılaşıyoruz. Bandırma Kanatlılar Cemiyeti şubesinin havacılığa susayan gençleri, ellerinden gelse tayyareyi bile başları üzerinde taşıyacak! Sönmeyen ve sönmesi mümkün olmayan bu büyük heyecan içinde şehre geliyoruz, ziyaretler yapıyoruz, sivil havacılığımızın kalkınması hakkında uzun uzun görüşmelerle kararlar alıyoruz. Bu ziyaret münasebetiyle hemen şu hakikati açıklıyayım ki, Bandırmamızın gençleri kadar yaşlıları da havacılıkla içten ilgili. Değerli kaymakamı da aynı nisbette sevinçli, mümkün olan her yardımı yapmakla gurur duyacağını söylüyor.

Ertesi sabah, 22/7/948, kalabalık bir gençlik kütlesinin samimî uğurlamaları arasında yükseldik ve güney istikametinde uçuşumuza başladık. Yolumuzun üzerine tesadüf eden her köyü ve halkımızı selâmlıyor ve çok aşağıdan yaptığımız uçuşlarla kanatlarımız altındaki cemiyet adını tanıtmaya çalışıyorduk. Nihayet Balıkesir’e vardık...”⁴²

Vecihi Bey Bandırma’dan başka Balıkesir, İzmir, Adana, Mersin ve Tarsus’da benzer amaçlı propaganda uçuşları yapmıştır. Buna karşın Kanatlılar Cemiyeti ve dergisi bir yıl içerisinde kapanmıştır.⁴³

Vecihi Bey 25 Ağustos 1948’de Mustafakemalpaşa’da Türkiye’de ilk defa üretilecek olan Arı Bisküvisi’nin renkli reklam kağıtlarını atarak, buraya iniş yapmış ve halkla iki saat kadar sohbet ederek onları havacılık faaliyetlerine davet etmiştir. Sonra yurt gezisine devam etmek üzere Bandırma’ya uçuştur.⁴⁴

⁴² Kanatlılar Dergisi, “Yurtta Sivil Havacılık Gelişmeleri”, Sayı.6-7, 1948, s.114-115.

⁴³ Vecihi Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2000, s.384.

⁴⁴ <https://pasada.com.tr/efsane-pilot-vecihi-hurkusun-mustafakemalpaşa-ziyareti/> Erişim Tarihi 04.02.2023).

1951’de bir yerel gazeten haberinde Vecihi Bey’in yeniden Bandırma’ya geldiğini görmekteyiz:

“Vecihi Hürkuş Şehrimizde

Türk Hava Kurumu Hava Müşaviri ve ilk Tayyarecilerimizden Vecihi Hürkuş dün akşam Adana Havacılık Kulübü’ne ait özel bir uçakla şehrimize gelmiştir.

Vecihi Hürkuş muhtemelen birkaç gün şehrimize kalacak ve sivil uçuşlar yapacaktır. Kendisine şehrimize hoş geldiniz deriz.”⁴⁵

3. 6. ANA JET ÜSSÜ’NÜN TEMELİ: 6. TAYYARE ALAYI

Kurtuluş Savaşı sonrası Türk Hava Kuvvetleri karargâhı İzmir’de iken kimi hava birlikleri de gene bu şehirde konuşlanmışlardır. Ancak 1925’te Yunanistan ve İtalya ile ilişkilerin gerilmesi üzerine ana karargâh Eskişehir’e nakledilmiştir. İzmir’de Uçuş Grup Komutanlığı, 2. ve 3. bölüklerden oluşan Uçuş Okul Komutanlığı ile Deniz Uçak Bölüğü konuşludur. Eskişehir’de ise 4. ve 5. bölüklerden oluşan Uçak İstasyon Komutanlığı ile 6., 7., 9. ve 10. bölüklerden oluşan Uçuş Grup Komutanlığı oluşturulmuştur.⁴⁶ Bir başka kaynakta ise 6. Hava Bölüğü’nün 1926’da Eskişehir’de kurulduğu, bölüğün bünyesinde Fransız Breguet Bre-14 ve Alman Junkers A-20 uçakları bulunduğu, 1940’ta bölüğe tamamı metal olup hem avcı hem de yer hedeflerine saldırabilen Amerikan Curtiss P-40 Warhawk uçaklarının tahsis edildiği belirtilmiştir.⁴⁷

Sonrasında 6. Bölüğün yapısı ve konuşlanma yeri değişmiş, Gaziemir-İzmir’de konuşlandırılmış olan 3’üncü Tayyare Alayı bünyesinde 43. ve 54. Av Bölükleri 6’ncı Hava Av Taburu haline getirilmiş, Genel Kurmay Başkanlığı’nın emriyle tabur müstakil bir birlik durumunu almıştır. Tabur esasen 6. Ana Jet Üssü’nün ilk başlangıcı olarak kabul edilebilir. Zaman içerisinde birlik Hawker Hurricane-1, Hurricane-2, Curtiss P-40 Tomahawk ve Kittyhawk, Super Marine Spitfire-5, Spitfire-9 uçakları ile görev yapmıştır. Spitfire uçakları Mısır’daki İngiliz birliklerinden getirilmiştir.⁴⁸

1941’de 43. ve 54. Av Bölüklerinin uçakları Focke-Wulf 58 ve Curtiss-Wright 22 uçaklarından oluşurken, 1941-1942 arasında P-40 Tomahawk uçaklarıyla değiştirilmiştir. Savaşın Türk sınırlarına yaklaşmasıyla uçaklarda çok net gözüken beyaz içine kırmızı forslar üst kanatlardan silinip alt kanatlara alınırken,

⁴⁵ **Demokrat Bandırma**, “Vecihi Hürkuş Şehrimizde” 16.07.1951, s.1.

⁴⁶ Atatürk Ansiklopedisi, Atatürk Dönemi Türk Hava Kuvvetleri, <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ataturk-donemi-turk-hava-kuvvetleri/>, Erişim Tarihi: 06.08.2023.

⁴⁷ <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1318109275312948&set=oa.413693463659980>, Erişim Tarihi 06/08/2023.

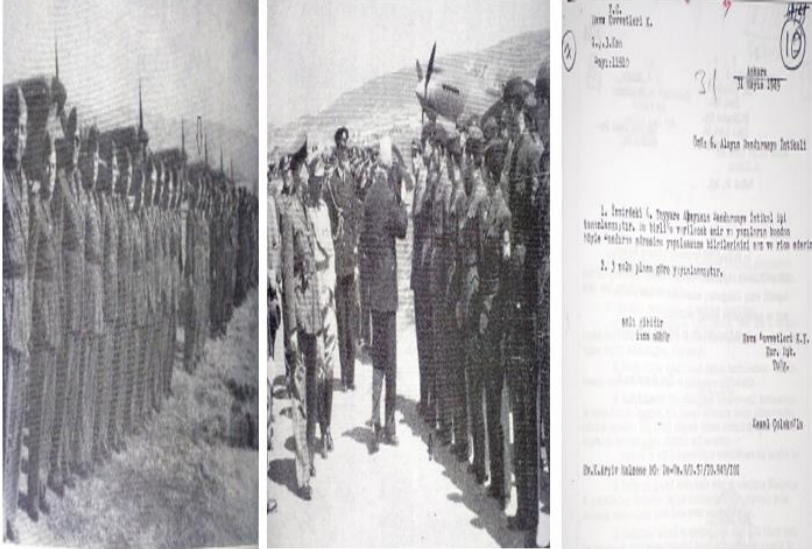
⁴⁸ Çetin Tuna, -Emekli Hava Üssü Elemanı- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 12.02.2024.

uçaklar bir metreye varan sığınaklara konulmuş, pilotlar uçakların içinde alarm nöbetleri tutarak Ege Denizi'nde devriye uçuşlarına başlamışlardır.⁴⁹

Bandırma Hava Üssü'nün temelini oluşturan 6. Tayyare Alayı'nın oluşumu ile ilgili iki gelişmeyi aktarmak istiyoruz. İlk olarak 6. Hava Av Taburu'na 14. Tayyare Taburu'nun da eklenmesiyle 12 Şubat 1943 tarihinde iki taburlu 6'ncı Tayyare Alayı oluşturulmuştur.⁵⁰

Diğer bir kaynakta 01 Ekim 1942'de gelen bir emir sonrası 3. Tayyare Alayı'nın ikiye bölünerek kurulan 6. Tayyare Alayı'nın 1. Avcı Taburu'nun 1. ve 2. Bölüklerinde Tomahawk, 2. Avcı Taburu'nun 3. ve 4. Bölüklerinde ise Kittyhawk uçaklarının bulunduğu belirtilmiştir.⁵¹

Ancak esas olarak 01 Haziran 1943 tarihi, 6. Hava Üssü'nün kuruluş tarihi olarak kabul edilmiştir. Bunun hangi kriter esas alınarak kabul edildiği ise tarafımızdan tespit edilememiştir.



Şekil 2.11 (solda), 2.12 (ortada) ve 2.13 (sağda) 6. Alay İçtimada (Okla Gösterilen Süleyman Tuna'dır), (ortada) Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün 6. Alayı Teftişi, Gaziemir, 1945 (Arkadaki Uçak P-40 B Tomahawk Uçağıdır), (sağda) İzmir'deki 6. Tayyare Alayı'nın Bandırma'ya Nakil İşleminin Tamamlandığına Dair Rapor.

Kaynak: (solda ve ortada) Çetin Tuna, 1940'ların Pilotu, 2021, s.123 ve 128; (sağda) Kurt, Deniz-Yavuz Pehlivan-Erdal Korkmaz, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951), Cilt II, 2020, s.483.

⁴⁹ Çetin Tuna, 1940'ların Pilotu, Ankara, Sonçağ Kültür Yayınları, 2021, s.42-44.

⁵⁰ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt III, a.g.e., s.133.

⁵¹ Tuna, a.g.e., s.50.

1948’de dönemin en büyük pistonlu uçakları olan ve Amerikan yardımıyla gelen Thunderbolt P-47 D’ler birliğin emrine verilmiştir. P-47’lerin gelişiyle Bandırma meydanının uygun alt yapıya ulaşmasına hız verilmiş ve sonuçta 20 Mayıs 1949’da alay Bandırma’ya konuşlanmıştır. Birlik burada 1. Tabur ve 2. Tabur’a sahip olan alay “6.

Fethi Bey Av Alayı” adını almış ve uçakları Spitfire-9 ile değiştirilmiştir.^{52 53}

Bandırma’da bu esnada ve havaalanının tam karşısına denk gelip, bir kısmı limanı yukarıdan görececek durumdaki arazide 6. Tümene bağlı 50. Alay konuşlanmıştır. 1952’de burası 1. Ordu’ya bağlı 1 No’lu Dağıtım Komutanlığı haline getirilerek, 1980’lere kadar Ankara’dan kara yoluyla getirilen silah, mühimmat, yedek parça vb malzemelerin Bandırma’dan 1. Ordu merkezi olan İstanbul’a aktarıldığı bir ikmal merkezi olmuştur. 1975’te buradaki Ordonat Depo Komutanlığı’nda bir albay komutasında subay, astsubay ve erlerden oluşan 112 kadar asker ve 50 sivil görev yapmıştır. Alan 1988-1990 arası askeri birliklerce boşaltılmıştır.⁵⁴ Bu aşamada alanın genişliği ve ağaçlık bir görünüme sahip olması nedeniyle bir Devlet Hastanesi inşaatı yapılması teklif edilmişse de uygulamaya geçilmemiştir.⁵⁵

4. DIŞ FAKTÖRLERİN ETKİLERİ, 1936 VE SONRASI

17 Temmuz 1936’da Cumhuriyetçiler ve Milliyetçiler arasında çıkan İspanya İç Savaşı esnasında 1937’de Akdeniz’de kimliği belirsiz denizaltılar tarafından Sovyet, İngiliz ve Fransız ticaret gemileri batırılmıştır. Hatta bunlardan iki gemi Çanakkale Boğazı’nın çıkışında batırılırken, Marmara Denizi’nde de denizaltı görüldüğü rapor edilmiştir.⁵⁶

Meseleyi çözümlemek için 10 Eylül 1937’de toplanılan Nyon Konferansı’nda 14 Eylül 1937’de imzalanan antlaşma ile Akdeniz’in kontrolü İngiliz ve Fransız donanmalarına bırakılmıştır. Antlaşma gereğince Türkiye, İngiltere’nin talebi doğrultusunda deniz üsleri olan Ildır ve Alaçatı limanlarını İngiliz donanmasına barınma yeri olarak tahsis etmiş, bu gelişmeyle Türkiye ile İngiltere-Fransa askeri işbirliğinin önünü açılmıştır.⁵⁷

İtalya’nın 08 Nisan 1939’da Arnavutluk’u işgal etmesi üzerine İngiltere ve Fransa 13 Nisan 1939’da Yunanistan ve Romanya’ya garanti verirken, aynı gün İngiltere benzer teklifi Türkiye içinde iletmıştır. Türkiye; *”Akdeniz’in İtalyan*

⁵² Komuta, Sancak, Devir-Teslim Töreni, 6ıncı Ana Jet Üssü Komutanlığı, bsy, s.7.

⁵³ **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, Cilt III, a.g.e., s.129-133.

⁵⁴ Arzu Özsvaşı vd, “Bandırma’nın Unutulmuş Kışla Binaları...”, s.213.

⁵⁵ **Gerçek**, “Ordonat Depo Komutanlığından Boşalan Araziye Yeni Bir Devlet Hastanesi Yapıtılması İsteniyor” 04.07.1988, s.1.

⁵⁶ <https://www.gastearsivi.com/gazete/cumhuriyet/1937-08-27/1>, Erişim Tarihi 31/12/2022.

⁵⁷ Mevlüt Çelebi, “Atatürk Dönemi ve Sonrasında Türkiye-İtalya İlişkilerini Etkileyen Faktörler”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Sayı 91, 2004, ss.69-92.

*egemenliği altına düşme ihtimali, İngiltere için olduğu kadar, Türkiye için de açık bir tehlike teşkil eder “ açıklamasıyla bu teklifi kabul etmiştir.*⁵⁸

12 Mayıs 1939’da Ankara’da imzalanan Türk-İngiliz Ortak Deklarasyonu’yla, Türkiye ve İngiltere bir saldırı hâlinde karşılıklı yardım ve iş birliği konularında anlaştıklarını ilan ettiler. 4. Madde de: “*vuku bulacak bir tecavüz hareketinin Akdeniz muntıkasında bir harbe saik olması halinde*” tarafların birbirlerine her türlü yardımı yapacakları belirtilmiştir.⁵⁹

Haziran ayında Türkiye’ye gelen bir İngiliz askerî heyeti Kayseri, Ankara, Çanakkale, İzmir ve İstanbul’da askerî üs ve stratejik mevkiileri tetkik ettikten sonra görüşlerini bir rapor haline getirmişlerdir. Bu heyet, Türk tarafına 26 Haziran 1939’da yazılı olarak kapsamlı sorular sormuştur. Biz sadece konumuzla doğrudan alakalı olan maddeleri aşağıda belirtiyoruz:

- “1- Denizden, havadan ve karadan Çanakkale, İzmir’e ve Marmaris’e yapılacak bir taarruzda mevcut savunma hususları ve bu konudaki hazırlıklar ve çalışmalar talep edilen materyal listesinin verildiği takdirde yapılacak olan savunma tertibatı da bilinmek istenmektedir. Ankara görüşmesinden sonra İngiliz heyeti Çanakkale ve İzmir’i ziyaret etmek istemektedir. İngiliz Genelkurmay Başkanı, İngiliz Deniz Kuvvetleri tarafından kullanılabilir limanların müdafaası için işbirliği yapılması hususuna büyük önem vermektedir.
- 2- İngilizler tarafından yapılacak hava kuvvetleri yardımları iyi hazırlanmış, ancak havameydanları tam net değildir. Batı Anadolu ve Trakya’da oluşturulacak hava meydanlarının görülmesi istenmektedir(...)
- 12- Türkiye ve İngiltere arasında mutabakata varılan hususlar detayına kadar bilinmelidir.
Bu hususlar; a. Türk talebelerinin İngiltere’de arzu edecekleri meslek eğitimi,
b. İngiltere talim ve Terbiye edilmek istenilen teknik konularda çalışabilecek talebeler,
c. Türkiye’den ne gibi personelin yardımları talep edilmektedir.”

Toplamda 14 maddeden oluşan bu listenin sonunda İngiliz heyeti ayrıca, Hava Kuvvetleri hakkındaki su soruları yöneltmiştir:

- a. Harp halinde Türk Hava Kuvvetlerinin rolü ne olacaktır?
- b. İngiliz Hava Kuvvetleri için hangi hava meydanları ve iniş yerlerinde yararlanılacaktır? Bunların büyüklüğü nedir?
- c. Hangi hava meydanları gece uçuşları için elverişlidir?
- d. Hava meydanlarında ve iniş yerlerinde İngiliz Hava Kuvvetleri için hangi Türk hava savunma vasıtaları tahsis edilmiştir?

⁵⁸ Fahir Armaoğlu, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1990, 1. Cilt, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1993, s.354.

⁵⁹ Armaoğlu, a.g.e., s.355.

e. Türkiye, İngiliz Hava Kuvvetleri için tamir ve atölye konusunda kolaylık sağlar mı?

f. İngiliz Hava Kuvvetleri detaylı bir şekilde yararlanabilir mi?

g. Meteoroloji hizmetleri için hazır ve tamam olan sivil ve askerî istasyonlar hangileridir?

h. İngiliz Hava Kuvvetleri ihtiyacı için ne tip bombalar yapılabilir?

i. İngiliz Hava Kuvvetleri için benzin tedarik edilebilecek midir, bunlar nasıl temin edilebilir?

j. Türkiye, İngiliz Hava Kuvvetleri için gıda maddesi temin edebilir mi?

k. Türk Hava Kuvvetleri ne cins harita kullanmaktadır? Biz bunları tecrübe için tetkik edebilir miyiz ve gerekli olduğu zaman kopya çıkarabilir miyiz?

l. İngiltere dahil diğer yabancı devletlere ısmarlanacak hava kuvvetleri hangi tiptedir? Bunların teslim tarihi nedir?⁶⁰

İngilizlerin Türkiye'ye yaptığı askerî yardımlarda hava kuvvetleri büyük bir yer tutmuş, özellikle hava meydanlarının kullanılır hale getirilmesinde önemli adımlar atılmıştır. Bununla beraber İngilizlerin amacı sadece Türkiye'ye askerî yardım olmayıp, uzun vaade de kendileri için bölgede hava gücü ve üs şeklinde alt yapı temeli oluşturmaktır. Buna zemin hazırlayacak yerler arasında bulunan Bandırma, İngilizlerin zaman içerisinde daha da önem verdikleri bir yer haline gelecektir.

1939'un başında Türkiye'deki havacı birliklerin en büyük birimleri alay ve bağımsız tabur seviyesinde olup, eğitim ve harekât komutası Genelkurmay'a, lojistik işlemler ise Millî Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak düzenlenmiştir. Ancak aynı yıl içinde artan uçak ve pilot sayıları ile beraber tugay seviyesi uygulamaya konulmuştur.⁶¹

⁶⁰ Hüsnü Özlü, İkinci Dünya Savaşı'nda, Türkiye'ye Gelen İngiliz Heyetleri İle Yapılan Görüşmeler ve İngiltere'den Alınan Askerî Yardımların Sonuçları, **Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Dergisi**, 2013, s. 62-64.

⁶¹ Deniz Kurt – Yavuz Pehlivan – Erdal Korkmaz, **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951)**, Cilt II, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2020, s. 16.

Tablo 2.3. Türk Hava Kuvvetleri'nin 1939'da Bünyesindeki
Hava Alanları ve Uçaklar

TUGAY	ALAY	TABUR	BÖLÜK
1. Hava Tugayı- Eskişehir	1. Bombardıman Alayı- Eskişehir	1. Tabur-Yassıhöyük	1. Bölük HE-111
			2. Bölük HE-111
		2. Tabur-Eskişehir	3. Bölük Fairey-Battle
			4. Bölük Fairey-Battle
	2. Keşif ve Bombardıman Alayı-Diyarbakır	3. Tabur	27. Bölük Vultee V-2
			28. Bölük Vultee V-2
		4. Tabur	44. Bölük Vultee V-2
			45. Bölük Vultee V-2
	4. Hava Av Alayı-Kütahya	8. Tabur	42. Bölük PZL
			57. Bölük PZL
		11. Tabur	43. Bölük Morane 406
			58. Müstakil Bölük Morane 406
2. Hava Tugayı- İzmir	3. Bombardıman Alayı- Gaziemir / İzmir	6. Tabur	53. Bölük Hawk
			54. Bölük Blenheim
		10. Tabur	25. Bölük Blenheim
			26. Bölük Blenheim
		12. Tabur	23. Bölük Blenheim
			31. Bölük Blenheim

Kaynak: Deniz Kurt-Yavuz Pehlivan-Erdal Korkmaz, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951), Cilt II, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2020, s. 17.

Bu uçaklardan Fairey-Battle ve Bristol Blenheim İngiliz, Vultee V-2 ve Curtiss P-36 Hawk Amerikan, Morane-Saulnier M.S. 406 Fransız, Panstwowe Zakłady Lotnicze (Devlet Havacılık İşletmeleri) PZL Polonya, Heinkel HE-111 Alman yapımı uçaklardır.

1939'da II. Dünya Savaşı başladığında Türkiye 298'i savaş, 189'ü eğitim olmak üzere 487 uçağa sahip durumdadır.⁶² 1940'ta ise 4'ü general 298 subay,

⁶² Deniz Kurt Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951), Cilt II, s.17.

143 pilot erbaş, 39 bombardımcı erbaş ve 239 sivil ve erbaş, Hava Kuvvetlerinde hizmet etmektedir.⁶³

Türkiye'nin hava gücü olarak durumu bir yabancı kaynakta şu şekilde tanımlanmıştır:

*“... Türk Hava Kuvvetleri savaşın başında Danimarka, Norveç, Belçika, Hollanda, ve Polonya hava kuvvetlerinden sayıca daha çok ve daha güçlü olup, aynı dönemde Yugoslavya ve Romanya ile eşit durumdaydı. Savaştan sonra, Balkanlar ve Orta Doğu' daki herhangi bir hava gücünden daha üstündü.”*⁶⁴

Hava kuvvetlerinde o dönem 719 pilot subay, astsubay teknik elemanı vardır. Ancak Türkiye ne uçak yakıtını ne de uçak yağlarını kendisi üretemediği için Blenheim uçakları yakıtı için Shell, diğer tüm uçaklar içinse Standart Petrol Şirketi ile antlaşmalar yapılmıştır. Ana petrol kaynaklarından birisi de Romanya'daki Steau Romana tesisleri olmakla beraber, bu tesisler II. Dünya Savaşı'nda Amerikan Hava Kuvvetleri'nin ana hedeflerinden birisi haline geldiği için buradan yakıt temini çok sınırlı kalmıştır.⁶⁵

Bir savaşın eli kulağında iken Sovyetlerin daveti ile 23 Eylül 1939'da Moskova' ya giden Türk Dış İşleri Bakanı Şükrü Saraçoğlu, neredeyse bir ay süren Türk tarafını oyalayıcı görüşmelerden sonra, Stalin tarafından kabul edilmiştir. Bu esnada 01 Eylül 1939'da Almanya'nın Polonya'ya saldırması ile 2. Dünya Savaşı başlarken, dünya “*Blitzkrieg*” yani hava ve tank gücüyle desteklenen Yıldırım Savaşı ile de tanışmıştır. Türk heyeti Moskova'da iken hem Alman hem de Sovyet işgaline maruz kalan Polonya 06 Ekim 1939'da teslim olmuştur.

01 Ekim'deki Stalin-Saraçoğlu görüşmesinde Stalin açıkça Polonya'nın işgalini hatırlatıp, Sovyetler Birliği'nin Romanya'da Beserabya ve Boğazlar konusunda istekleri olduğunu, yapılacak İngiliz-Fransız-Türkiye Antlaşması'na göre Fransa ve İngiltere ile Sovyetler Birliği arasında çıkacak bir savaşta Türkiye'nin savaş dışı kalması sözünü istemiştir.⁶⁶

Polonya'nın yok olması sonrası 19 Ekim 1939'da imzalanan Türk-İngiliz - Fransız Karşılıklı Yardım Antlaşması ile adı geçen üç ülke, herhangi bir Avrupa

⁶³ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt I, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, s.64.

⁶⁴ Gary Leiser, “The Turkish Air Force, 1939-1945; the Rise of a Minor Power”, *Middle Eastern Studies*, Cilt 26, Sayı 3, 1990, s.391.

⁶⁵ Stuart Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, İstanbul, 2002, s.257.

⁶⁶ Sean McMeekin, *Stalin'in Savaşı: İkinci Dünya Savaşı'nın Yeni Tarihi*, İstanbul, Kronik Yayınları, 2023, s.150-151.

devletinin saldırısına uğrarlarsa, birbirlerine yardım etmeyi taahhüt etmişlerdir. Burada bahsedilen ülkeler açıkça Almanya ve İtalya olmuştur.⁶⁷

Antlaşma ile İngiltere ve Fransa, daha önce Yunanistan ve Romanya'ya verdikleri sözler nedeniyle savaşa girerlerse, Türkiye'de onların yanında savaşa girecek ancak bu durum Türkiye'yi Sovyetler ile bir silahlı çatışmaya sürükleyecek olursa, ittifak işlemeyecek, Türkiye *"hayırhah tarafsızlık"* izleyecektir.

Türkiye ittifakın şartlarını yerine getirmek üzere İngiltere ve Fransa'nın gerekli askeri ve mali yardımlar yapmasını kesin şart koşturmuştur. Türkiye'nin Sovyetler adına ek bir madde koydurması, Türk heyetinin Moskova'da uğradığı hoş olmayan muameleye rağmen, ihtiyatlı adım atıldığı göstermiştir.⁶⁸

5. II. DÜNYA SAVAŞI'NIN BAŞLARINDA TÜRK DIŞ POLİTİKASI

Mevcut savaş durumundan faydalanan Sovyet Rusya, Eylül ve Ekim 1939'da Estonya, Litvanya ve Letonya'ya asker ve üs bulundurma isteğini kabul ettirmiş, 30 Kasım 1939'da da Finlandiya'ya saldırmıştır. Bu küçük ve fakir İskandinav ülkesi, Mareşal Mannerheim komutasında Sovyetlere Mart 1940'a kadar karşı koyarak büyük kayıplar verdirmiş ancak sonunda Sovyet isteklerini kabul etmek zorunda kalmıştır. Sovyetler Haziran 1940'ta yukarıda bahsedilen üç Baltık ülkesini tamamen işgal etmiş, Haziran 1940'ta Romanya'ya ütimatom vererek Besarabya ve Bukinova'yı ilhak etmiştir. Romanya'nın zayıflığından faydalanan Macaristan Transilvanyanın büyük kısmını, Bulgaristan'da Güney Dobruca'yı topraklarına katmışlardır.

Türkiye bu durumları hem ibretle hem de endişe ile takip etmiştir. Sovyetlerin komşu ülkelere sudan sebeplerle ve kaba kuvvetle yaptığı işgaller, bir bakıma Türkiye'ye de uyarı niteliğinde olmuştur.^{69 70}

Sovyetler Birliği savaş başlayınca Almanya'nın çok ihtiyaç duyduğu türlü hammaddeleri, özellikle de Bakü petrolünü tedarik etme durumuna girmiştir. Bakü o dönem en zengin petrol kaynaklarının bulunduğu bölgelerden birisi olmuştur. Sovyet petrolünün %75'inin çıkarıldığı ve Batum-Odessa-Romanya üzerinden Almanya'ya gönderildiği bir esnada burasının bombardıman edilmesi hem Sovyet hem de Alman askerî gücünü büyük ölçüde baltalayacağı için Müttefikler, Türkiye'nin gizli onayı ile Türk hava sahasından geçerek Bakü'yü bombalama planlamasına girişmişlerdir.

⁶⁷ Çelebi, a.g.e., s. 8.

⁶⁸ Armaoğlu, a.g.e., s.358.

⁶⁹ Raymond Cartier, *İkinci Dünya Savaşı*, I. Cilt, İstanbul, Meydan Larousse, s.41-42.

⁷⁰ Armaoğlu, a.g.e., s.372.

“Mızrak Operasyonu” adı verilen bir operasyonla İngilizler ve Fransızlar, Türkiye’nin tarafsızlığını çiğneyerek ve Türk hava sahasından geçerek Bakü ve Bakü petrolünün aktarıldığı Batum’a bir hava saldırısı yapmaya hazırlanmışlardır. İki şehir üzerindeki keşif uçuşları yapıp buraları fotoğrafladıktan sonra (05 Nisan 1940’taki Batum’a uçuş Türk hava sahasından geçmiştir), kesin saldırı günü olarak 15 Mayıs 1940 tarihi seçilmiştir. Ancak 10 Mayıs 1940’ta Batı Cephesi’nde başlayan Alman taarruzu ile bu plan iptal edilmiştir.⁷¹ Almanların Batı’da hücumla geçtiği Mayıs-Haziran 1940’ta Sovyetlerden kendilerine gelen petrol 163.000 ton olmuştur.⁷² 1940’ta Almanya’nın 1.865 milyon ton petrol ithalatının %50’den fazlası Romanya’dan, %32.5’i ise Sovyetler’den ve özellikle Bakü’den gelmiştir.⁷³

Almanya ve Sovyetler Birliği komşularına karşı saldırgan bir politika izlerken, Mart 1940’ta İngiliz Ordusu Mısır Kuvvetleri Heyeti’nden muhabere uzmanı Binbaşı Bagnold ile uçaksavar uzmanı Binbaşı Murray’ın Bandırma, Balıkesir ve İzmir’de tetkikler yapılmasına izin verilmiştir. Yanlarında refakatçi olan Teğmen İhsan Gürkan, tetkiklerin bitiminde Genelkurmay’a bir rapor sunmuştur. Ayrıntılı olan raporu kısaltarak vermeyi uygun gördük:

“...1) Heyetin tetkikatından maksat (kendi ifadelerine göre):

İleride ve gayri muayyen bir zamanda İngiliz hava kuvvetlerinin bu mıntıkalarından hava üsleri olarak istifade etmeleri ve Türk Hava Kuvvetleri ile teşviki mesai etmeleri ihtimaline binaen Group Captain (Hava Albayı) Brown’un riyasetindeki subaylar ve istihkam subaylarından müteşekkil diğer heyetin mevcut olan ve ilaveten seçtikleri tayyare meydanlarının ve bunlara mülhak sair tesisatın havaya karşı korunması ile mahallinde mevcut inşası zaruri olan muhabere şebekesini etüt etmektedir...

c) 29/2/940 günü

Trenle Bandırma’ya hareket ettik.

d) 1/3/940 günü:

Bandırma’da bir arazi otusu bile ve Tyy. Df. Bt. K.da yanımızda olduğu halde Bandırma (Şehir), Alay kışlaları, Edincik yolu, Ömerköy, Gökmen, Debleke, Akçapınar mıntıklarını gezdik.

Bu tetkiklerde (Tyy. Df. Bt. K. ile beraber) edinebildiğim malumat şunlardır:

Evvelce mevcut bir meydanı ilaveten diğer uçucu heyetin, Edincik yolunun (Kışlalar civarında), Ömer köy civarında, Gökmen’in 2.5 km şimalinde olmak üzere seçmiş olduğu dört meydanın korunması için Top.

⁷¹ McMeekin, a.g.e., s.167.

⁷² McMeekin, a.g.e., s.178.

⁷³ McMeekin, a.g.e., s.186.

subayının aşağıdaki 3 Bt. ve 3 ııldak mevzii seçmiş olduğu kanaatında bulunuyorum:

1- Bt. Mevzii: Bandırma şehri Şimali şarkisinde ve Fener'in hemen cünubundaki tepecik

2- Bt. Mevzii: Kayacık Köyü hemen cenabundaki sırt

3- Bt. Mevzii: Bandırma Yeni Kazaklar yolu şarkında Gökmen mevkiindeki yayvan sırt

4- Işl. Mevzii: Bandırma-Edincik yolu hemen şimalinde ve Sivas Çiftliği cenubi şarkisinde, yol kavşağından 2 km. mesafedeki mevki

5- Işl. Mevzii: Debleke cenubundaki tepe

6- Işl. Mevzii: Ömer köy şimali şarkisindeki yayvan sırt

Bunlardan başka mezkur mevkilere giden yollar ve köprüleri de tetkik etti ve bilhassa çok fena bir durumda bulunan Debleke köprüsü üzerinde durdu. Bandırma'ya döndükten sonra kendilerinin Erdek'i de görmeyi çok arzu ettiklerini söylemiş ve fakat bilahare işinin çok olduğu ve raporun hareketine kadar yapılacak çok şey olduğunu zikrederek odasına girmiş ve bundan vazgeçmiştir. Muhabere subayı 127. Al. K.nın temin ettiğı bir tercüman vasıtasıyla ayrı olarak tetkiklerini yapmış ve bununla Al. Emir subayı alakadar olmuştur.

II- İngiliz subaylarının ellerinde Genelkurmaydan verildiğini söyledikleri 800.000 mikyaslı haritalardan başka 1915 tarihli ve İngiliz (Harbiye Dairesi) başlıklı İngilizce haritalar vardı; Ancak İzmir'de ve kısmen de Bandırma'da kullandıkları bu haritalarda oldukça eski (Tabii veya suni) arazi örtüleri ve teferruatı mevcut olmadığından bazı yerlerde sıkıntı çekildi. Bandırma ve Balıkesir'de bizim 250.000 mikyaslı haritalardan istifade ettiler.

III- ...Diğer Top. Subayı ise ekseriya geceleri otelde kendi odasında çalıştığından ve diğer muhabere Bnb.nı dahi yanına kabul etmediğinden buraya kadar geçen maddelerde arz etmiş olduğum malumattan fazlasını elde edemediğimi ve bütün müşahadelerimi ihtiva eden bu raporun tanzim ve takdim kılındığını saygılarımla arz ederim.⁷⁴

Polonya'nın düşmesinden sonra bir takım denizaltı ve uçak akınlarıyla bir "oturma savaşı" sürerken, Almanlar "Yıldırım Savaşı"nı başarıyla uygulayarak Nisan 1940'ta Danimarka ve Norveç'i, 10 Mayıs 1940'ta başlayan harekâtla Belçika, Hollanda ve Lüksemburg'u, Haziranda da Fransa'yı işgal ettiler. Fransa'nın bir bölümü Vichy Fransası adıyla ayrı bir yönetimde olsa da gerçekte Almanların kontrolü altında kalmıştır. İngilizler ise Dunkirk'te neredeyse tüm malzemelerini kaybetme pahasına 338.000 askerlerini İngiltere'ye götürmeyi başarmışlardır.

⁷⁴ MSB Askeri Tarih Arşivi, 110-9-1-14/2-0-140.

Fransa'nın çöktüğünü gören Mussolini'nin, generallerinin tüm karşı çıkmalarına rağmen, 10 Haziran 1940'ta Almanya'nın yanında Müttefikler'e savaş ilan etmesiyle, savaş Akdeniz Bölgesi'ne de yayılmıştır.

Bunun üzerine İngiltere ve Fransa birlikte, Türkiye'den hemen seferberlik ilan etmesini ve Üçlü Antlaşma'nın 2. Maddesine dayanarak İtalya ile ilişkilerin kesilmesini istemişlerdir. Ancak bu konuda Türkiye, özellikle Fransız ordularının çöktüğü bu dönemde bir adım atmaktan çekinmiştir. Söz verilen malzemelerin verilmediği, dolayısıyla savaşa hazır olunmadığını belirterek tarafsızlığını korumuştur. Bu kararın alınmasında Moskova'nın tehditkar tavırları da etkin olmuştur.⁷⁵

Paris'in açık şehir ilan edildiği ve Fransa'nın Almanya ile bir ateşkes antlaşması imzalamak üzere olduğu bir sürede bu ülkenin Türkiye'yi bütün gücüyle savaşa sürmek istemesi Türk tarafında büyük tepki doğurmuş ve tarafsızlığını büsbütün pekiştirmiştir. Üstelik Almanya'nın hızlı ve tam zaferi Türk devlet adamlarında, *"ilk savaşta olduğu gibi gene yanlış taraftamıyız"* endişesini getirmiştir.⁷⁶

En güvendiği iki devletten Fransa yıkılır, İngiltere ise Avrupa'dan kaçarken, Türkiye 26 Haziran 1940'ta savaş dışı halini resmen açıklamıştır.

Bu ilandan iki gün önce Sovyetler Birliği'nin Dış İşleri Bakanı Molotov, İtalyan Büyükelçisi Augusto Russo'yu makamına çağırarak, İtalya'nın Sovyetler Birliği'nin Boğazlar, Karadeniz'de üstünlük kurması ve Sovyet sınırlarının Batum'un güney ve güneydoğusuna gelişmesine destek vermesi karşılığında, Sovyetler Birliği'nin de İtalya'nın Türkiye'nin herhangi bir yerindeki iddialarına karşı çıkmayacağı sözünü vermiştir. İtalyan elçisi buna Roma'ya danışması gerektiği cevabını vermiştir.⁷⁷

Bir hafta sonra İngilizler 03 Temmuz 1940'ta, Oran ve Mars el-Kebir'deki Fransız donanmalarının kendilerine katılımını reddetmeleri üzerine buradaki Fransız gemilerini batırmışlar⁷⁸, Fransızlar buna Cebelitarık'ı bombalayarak cevap vermiş ancak Fransız kamuoyunun büyük heyecana kapılmasına rağmen Fransız hükümeti, savaş açmak yerine İngiltere ile ilişkileri kesmekle yetinmiştir.⁷⁹ Bu aşamada Almanların ele geçirdikleri Fransız dış işleri arşivlerinde Türkiye ile Bakü üzerinde yapılan görüşmeleri 05-07 Temmuz 1940'ta yayınlamaları üzerine Molotov, 01 Ağustos 1940'ta yaptığı konuşmayla Türkiye'yi eleştirmiştir.⁸⁰

⁷⁵ Armaoğlu, a.g.e., s. 354.-s. 407.

⁷⁶ Selim Deringil, *Denge Oyunu İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin Dış Politikası*, İstanbul, 1994, s. 107.

⁷⁷ McMeekin, a.g.e., s.

⁷⁸ Deringil, a.g.e., s. 111 – 112.

⁷⁹ Cartier, I. Cilt, a.g.e., s.156.

⁸⁰ McMeekin, a.g.e., s.195.

Tahmin edileceği gibi tüm bu gelişmeler, Türkiye’yi tarafsız kalmaya iyice ikna ettiği gibi, güvenlik amacıyla seferberlik ilan edilmesine sebep olmuştur. Trakya’da yasak bölgeler ilan edilirken, yabancıların Edirne’de bir geceden fazla kalmaları yasaklanmış, Boğazlar ve çevresindeki altı ilde olağanüstü hal ilan edilmiş, çiftçinin 500 kiloyu aşan tahılını Toprak Mahsulleri Ofisi’ne vermeleri mecbur kılınmış,⁸¹ on binlerce genç erkek askere alınmıştır. Almanların büyük zaferleri karşısında kıskançlık krizine giren Mussolini, müttefikine haber vermeden 28 Ekim 1940’ta Yunanistan’a saldırmış ancak Arnavutluk dağlarında ve kış mevsiminde geçen muharebelerde, Yunanlılar İtalyanları bozguna uğratmışlardır. Bu durum savaşın başından beri ilk Mihver yenilgisi olmuştur.

İtalya’nın Yunanistan’a saldırı üzerine İngiltere, aralarındaki ittifakın 3. Maddesi gereğince Türkiye’nin savaşa katılmasını istemiştir. Gerçekten 3. Madde bunu gerektirse de, Türkiye Almanya’nın tehdidi ile buna yanaşmamış ancak açık bir şekilde Bulgaristan’ı uyararak Yunanistan’a saldırdığı takdirde Türkiye’nin de savaşa gireceğini bildirmiştir. Türkiye ayrıca İngiltere ve Yunanistan’a Selanik’in İtalyan işgali altına girmesi halinde de savaşa katılacağını haber vermiştir. Ancak sonuçta ne Bulgarlar Yunan sınırlarını aşmış ne de İtalyanlar başarılı bir ilerleme gerçekleştirebilmişlerdir.⁸²

İtalyan-Yunan Savaşı ister istemez Almanya ve İngiltere’yi buradaki mücadelenin içine çekmiştir. İngiltere korumaya söz verdiği bir ülkenin işgal durumu karşısında tepkisiz kalamayacağını ispat etmek için, Kuzey Afrika’da İtalyanları bozguna uğrattığı bir dönemde buradaki Avustralya ve Yeni Zellanda askerleri ile hava gücünün bir kısmını Yunanistan’a göndermiştir.

Adı geçen aşamada İngilizler Türkiye’ye başvurarak İzmir, Balıkesir ve Bandırma havaalanlarının yapımını hızlandırmak için her bir alana aralarında subay ve erlerin bulunduğu 40’ar kişilik, toplam da 120 kişilik bir kafilenin kabulünü istemişlerdir. 28 Şubat 1941’de Genelkurmayın “*çift hilal*” sembolü, Başbakanlık tarafından da uygun görülen cevabıyla Hava Harekât Şube Müdürlüğü’ne bu kafilenin hangi şartlarla geleceğine dair kısaltacağımız şu yazı gönderilmiştir:

“A) Sivil olarak gelmek ve şimdiye kadar olduğu gibi Türk ordusu mensupları ile karışık bir halde ve nazarı dikkati çekmeyecek bir şekilde çalışmak,

B) Topluca gelmeyip grup grup gelmek,

⁸¹ Cartier, I. Cilt, a.g.e.,s. 193.

⁸² Armaoğlu, a.g.e., s.408.

C) İzmir mıntıkasına geleceklerin kendileriyle görüşüldüğü şekilde tayyare tugay karargâhı civarına çıkararak oradan nazarı dikkati celp etmeyecek surette çalışacakları sahalara gitmeleri,

D) Bandırma, Balıkesir meydanları için geleceklerinde de yine grup grup Erdek'e çıkmaları ve buradan hava kuvvetlerimiz tarafından gönderilecek otomobil ve kamyonlarla Bandırma'ya uğramayarak Edincik üzerinden çalışma sahalalarına gitmeleri...⁸³

18 Mart 1941'de Hitler Türk Büyükelçisine, Molotov'un Kasım 1940'ta Berlin'e yaptığı ziyarette Boğazlar ile ilgili istekler öne sürdüğünü ve bunun da Almanya'yı Sovyetler Birliği ve Türkiye arasında bir seçim yapmak zorunda bıraktığını belirtmiş, Almanya'nın, seçimini Türkiye lehine yaptığını söylemiştir. Ancak Türkiye'yi etkilemek için yapılan bu açıklama Türk tarafında bir tepki yaratmamıştır.⁸⁴ Çünkü Hitler adı geçen ziyarette Sovyetler Birliği'nin Almanya-İtalya-Japonya arasındaki ittifaka katılması karşılığında Sovyet savaş gemilerine Boğazlarda tam serbestlik teklif etmiştir.⁸⁵

25 Mart 1941'de artık kendilerini Alman tehdidi altında hisseden Sovyetler Birliği, Türkiye'ye müracaat ederek, 1925 Tarafsızlık ve Saldırmazlık Paktı'nı teyit etmiş, ayrıca bir Alman istilasına halinde, Türkiye'nin Sovyet Rusya'nın tarafsızlığına güvenebileceğini bildirmiştir.⁸⁶

02 Mart 1941'de Yugoslavya'daki bir darbe ile bu ülke Üçlü Pakt'an ayrılarak Sovyet Rusya ile Dostluk ve Saldırmazlık Paktı imzalamıştır. Küplere binen Hitler'in emriyle 06 Nisan 1941'de Yunanistan ve Yugoslavya'nın istilasına başlarken, Belgrad ağır şekilde bombalanmıştır. Yugoslavya sadece 153 Alman ölüsüne karşılık 17 Nisan 1941'de teslim olurken, Yunanistan'da nisan sonuna kadar istila edilmiştir. Balkanlar'da Almanlara direnen yer olarak Girit kalmış ve büyük bir sınava dönüşmüştür. Hava gücüne sahip Almanlar mı, deniz gücüne sahip İngilizler mi burayı elde tutacaklardır? Türkiye'nin de büyük bir dikkatle takip ettiği harekât sonucu Almanlar Luftwaffe (Alman Hava Kuvvetleri) ve paraşütçülerin ortak zaferiyle 31 Mayıs 1941'de adayı ele geçirmişlerdir. Balkanlar şu veya bu şekilde Gamalı Haçın gölgesi altında kalırken, Almanlar Erwin Rommel komutasında da Mısır'a doğru taarruza geçmişlerdir.⁸⁷

Bu aşamada Türk Ordusu mevcudunun büyük kısmını Trakya'ya yığmış, "Çakmak Hattı" çalışmaları yürütülmüş, elden geldiğince koruganlar, ejder dişleri ve makineli tüfek yuvaları yapılmış, Trakya'dan Avrupa'ya giden köprüler

⁸³ MSB Askeri Tarih Arşivi, 110-9-1-14/1-0-101.

⁸⁴ Deringil, a.g.e., s.138.

⁸⁵ McMeekin, a.g.e., s.219.

⁸⁶ Armaoğlu, a.g.e., s. 354.s 409.

⁸⁷ Armaoğlu, a.g.e., s. 354.s 375.

havaya uçurulmuştur. Kışın sert geçmesi ve ekonomik zorluklar asker ve sivil herkesi etkilemiş, tifüs salgını baş göstermiştir. Ekmeklik una %15 çavdar, %30 arpa karıştırılmaya başlanmış, kira fiyatları dondurulmuştur. Ancak bütün bu tedbirler pek netice vermediği gibi, karaborsayı da daha azdırır hale getirmiştir. Hele İstanbul, Alman işgalinden kaçan her türlü mülteciyle dolmuştur.⁸⁸

Nisan 1941’de Irak’ta Mihver yanlısı Raşid Ali Geylani iktidarı ele geçirerek, Almanya’dan yardım istemiştir. Alman Genelkurmayı’ndaki bir grup İngiltere’yi yenmenin yolunun Hindistan ile olan bağlantısını kesmekten geçtiğini ve ilk hedefin Doğu Akdeniz olması gerektiğini savunmuştur.⁸⁹ Bu nedenle bir dönem Türkiye’nin ve havadan da Kıbrıs’ın işgal planları yapılmıştır.⁹⁰

Alman Dışişleri Bakanı Ribbentrop, Irak’a yardım için Türkiye’den kamufle halinde asker ve malzeme geçirilmesine izin verilmesini sert bir tonda isteyerek, “...Almanya’nın Türkiye’yi birkaç hafta zarfında haritadan silebileceği konusunda ...” uyarıda bulunmasını Alman elçisi Franz von Papen’e emretmiştir. Türkiye’nin bu tehdide kulak asması üzerine, bu sefer Batı Trakya ve bazı Ege Adalarının Türkiye’ye bırakılmasını Almanlar teklif etmiş ancak Türkiye bunu kesinlikle kabul etmemiştir.⁹¹

18 Haziran 1941’de Türk-Alman Dostluk Antlaşması, 09 Ekim’de de Almanya ile 100 milyon liralık ticaret antlaşması imzalanmıştır. 20 Haziran tarihli Cumhuriyet’teki yazısında Yunus Nadi, “İngiltere ile müttefikiz, Almanya ile dost ...” diyerek durumu özetlemiştir.⁹²

22 Haziran 1941’de Almanya, Sovyet Rusya’ya saldıracaktır. Bunun anlamı Türkiye’nin bir müddet savaş dışı kalmasıdır. Gazeteci Metin Toker’e göre İsmet İnönü’ye haberin verilişi şu şekilde olmuştur:

“Özel kalem müdür haberi İnönü’ye ulaştırmak ister... Fakat Cumhurbaşkanı uyumaktadır...Oğlu Ömer İnönü babasını uyandırır, haber verir. ‘Almanlar Rusya’ya karşı taarruza geçmişler’. İnönü bir an onun yüzünü seyrederek, sonra yatağın üzerine bağdaş kurar ve başlar kahkahalarla gülmeye...bir dakika...iki dakika...üç dakika...Babasını hiç böyle görmemiş olan Ömer şaşkınlıkla bakar. İsmet Paşa’nın kahkahaları devam etmektedir.”⁹³

Von Papen aynı gün Berlin’e “Türkiye’nin bayram etmekte olduğunu” bildirirken, Kont Ciano güncesine “Türkiye elçimiz De Pappo, Türk idealinin, son Alman askerinin son Rus cesedi karşısında ölmesi olduğunu belirtiyor” diye

⁸⁸ Cartier, Cilt I, a.g.e., s. 313.

⁸⁹ Deringil, a.g.e., s. 131

⁹⁰ Armaoğlu, a.g.e., s. 410.

⁹¹ Deringil, a.g.e., s.141.

⁹² Deringil, a.g.e., s.144.

⁹³ Cüneyt Akalın, *Soğuk Savaş ABD ve Türkiye – 1 Olaylar – Belgeler (1945 – 1952)*, İstanbul, Kaynak Yayınları, 2003, s.161.

yazacaktır.⁹⁴ Türklerin bu açık sevincinin perde arkası 17 Temmuz 1941'deki bir İngiliz raporunda Fevzi Paşa'nın İngiliz hava ateşesine söylediği sözlerde saklıdır. Almanya'nın Sovyetlere karşı savaşta gücünü yıpratacağını umduğunu söyleyen Mareşal, aksi durumda, "*Almanya Rusya'ya karşı kısa zamanda zafere ulaşırsa kurban edilme sırası bize gelecektir...*" demiştir.⁹⁵

6. II. DÜNYA SAVAŞI VE BANDIRMA HAVAALANI'NIN ORTAYA ÇIKIŞ SÜRECİ

6.1. İngiltere'nin Yaptığı Askerî Yardım Süreci ve Bandırma'ya Yansımaları

Almanların Yıldırım Savaşı doktrini uyarınca, hava üstünlüğünü sağlayarak beklenenden çok daha az sürede başarı kazanmaları tüm dünyada yeni havacılık uygulamalarını zorunlu kılmıştır. Bunlar arasında sahte hava alanları yapılması, hangarların araziye dağıtılması, yer altı hangarlarının yapılması, uçakların bir arada bulunmaması gibi tedbirler söz konusu olmuştur.

13 Şubat 1940'ta İngiltere Ortadoğu karargâhından ünlü General Wavell, Genelkurmay Başkanı Çakmak'a yazdığı imzalı mektupta; Türkiye'deki hava üsleri ve meydanlarının kuruluşunun çok acil bir durum olduğunu ve Türk Ordusu'na yapılacak ilk yardımın hava kuvvetlerine yapılacağını, bu konuyu görüşmek üzere Yakın Doğu Hava Kuvvetleri Komutanı Sir Willam Mitchell'in Türkiye'ye geleceği bildirilmiştir.⁹⁶

Buna bağlı olarak 15 Şubat 1940'ta Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak tarafından hazırlanan bir emir, İstanbul Komutanlığı, 2. ve 3. Kolordu komutanlıkları, Çanakkale ile İzmir Müstahkem Mevki Komutanlıkları, İzmir Tayyare Tugay Komutanlığı'na gönderilerek 19 Şubat 1940'ta Türkiye'ye gelecek bir İngiliz-Fransız hava heyetinin uçak alanları, buralara giden yollar, bu yollar ile uçak alanlarının hava saldırılarına karşı korunmalarını tetkik edeceklerini ve yabancı dil bilen subayların bu heyete refakatçi etmeleri bildirilmiştir. Bu heyetin inceleyeceği yerler Trakya, Çanakkale, Balıkesir, Biga, İzmir ve Bandırma'dır.⁹⁷

Tüm görüşmeler, arada bir ittifak antlaşması olduğu halde gizlice yapılmış ve tarafların donanmaları arasında irtibat zinciri kurulduğu gibi, benzer iletişim

⁹⁴ Nezihe Selcen Korkmaz, *İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Diplomasisi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2021, s. 170.

⁹⁵ Deringil, a.g.e., s.148.

⁹⁶ Hüsn Özlü, "Arşiv Belgelerine Göre, İkinci Dünya Savaşı'nda İzmir ve Trakya'nın Savunmasına Yönelik Türk – İngiliz Heyetlerinin Görüşmeleri ve Alınan Önemler", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Cilt 12, Sayı 24, s.233-253, "Çevrimiçi" https://dergipark.org.tr/tr/pub/cttdad/issue/25245/266944#article_cite, Erişim Tarihi: 22.04.2023.

⁹⁷ D. Kurt, *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951)*, Cilt I, s.256,

Trakya ve Batı Anadolu'nun savunulması içinde kurulmuş ve buraların savunulması için hava alanları tespit edilmiştir.⁹⁸

Tablo 2.4. Türk-İngiliz / Fransız Görüşmeleri Sonucu Tespit edilen Hava Alanları

İngiltere'nin İhtiyaçları		Saha	Fransa'nın İhtiyaçları	
2 ana	Gaziemir	İzmir	1 ana	Şehrin kuzeyinde veya civarında
	Cumaovası			
-		İzmir'den Manisa'ya	2 ana	Manisa
				Akhisar
1 ana	Balıkesir	Balıkesir	-	
2 yardımcı	Şehrin kuzeyi			
3 ana	Bandırma	Bandırma	1 ana	Yeniköy
	Şehrin güney batısı			
	Maltepe			
2 ana	Çanakkale	Çanakkale'den Biga'ya	1 ana	Karabiga
	Biga			
1 yardımcı	Çanakkale'nin güneyinde			
Başlangıçta yok		Trakya	1 ana	Çorlu
			1 yardımcı	
			1 ana	Hasköy
			1 yardımcı	
			1 ana	Babaeski
			1 yardımcı	

Kaynak: Hüsnü Özlü, “Arşiv Belgelerine Göre, İkinci Dünya Savaşı’nda İzmir ve Trakya’nın Savunmasına Yönelik Türk-İngiliz Heyetlerinin Görüşmeleri ve Alınan Önemler”, Çağdaş

Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, Cilt 12, Sayı 24, s.233-253, “Çevrimiçi”

https://dergipark.org.tr/tr/pub/cttd/issue/25245/266944#article_cite, Erişim Tarihi: 22.04.2023.

Görüşmelerde yukarıda adı geçen ilgili meydanlar arasında iyi yollara ihtiyaç duyulduğu, özellikle Balıkesir’den Çanakkale ve Karabiga ile Bandırma’dan Erdek’e giden yolların önemli olduğu özellikle belirtilmiştir. Bu yolları müttefik hava güçleri gelmeden önce bitirilmesinin gerektiği üzerinde durulmuştur.⁹⁹

⁹⁸ Hüsnü Özlü, “Arşiv Belgelerine Göre..., s.82.

⁹⁹ D. Kurt, **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951)**, Cilt I, s.257.

Bununla beraber yapılması istenen yollar o dönem için yoğun bir işgücü ve maliyet çıkardığından dolayı çoğu yol ve köprü istenen düzeyde tamamlanamamıştır.

Heyetler arası görüşmeler devam ederken yukarıda bahseildiği üzere Almanlar Nisan-Haziran 1940 döneminde Batı Avrupa'yı işgal etmişler, Mussolini'de, 10 Haziran 1940'ta Müttefiklere savaş ilan edince, Akdeniz Bölgesi'de savaş alanı haline gelmiştir.

28 Haziran 1940'ta İtalya'nın Yunanistan'a saldırma hazırlıklarına başlaması üzerine, gizliliği 20 Haziran 1994'te kaldırılan ve “*çift hilalli*” bir Bakanlar Kurulu kararı, başta Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün imzası ile 30 Kasım 1940'ta kabul edilmiştir. Kararnamenin içeriği şu şekildedir:

*“Bandırma tayyare meydanları ile alâkadar Bandırma-Erdek yoluna tesadüf eden ilişik krokide sahip ve mesahaları yazılı arazinin millî müdafaa ihtiyaçları için istimlâki; Nafia Vekilliğinin 22/II/140 tarih ve 41947 sayılı teklifi üzerine 3887 sayılı kanunun birinci maddesine tevfikân İcra Vekilleri Heyetince 30.Teş.San.1940 tarihinde kabul olunmuştur”.*¹⁰⁰

Balıkesir-Bandırma kara yolunun yapımı için 40.000 lira ayrılmışsa da bu miktar yeterli gelmediği için, yolun tamamlanması için 14.860 lira ve Kille Köprüsü için de 5.390 Lira olmak üzere toplam 20.250 liranın temini için Nafia Vekaleti'ne 28 Ocak 1941'de yetki verilmiştir.¹⁰¹

29 Ocak 1941'de Churchill, İnönü'ye yazdığı kişisel bir mektupla İngilizlere ait üç avcı ve yedi bombardıman filosuna hava alanları sağlanmasını istemiş, ancak İnönü bunun Türkiye'nin savaşa girmesi anlamına geleceğini belirterek isteği reddetmiştir. Halbuki İngilizlerin o dönem uçak sayıları kendilerine bile yetmemektedir.¹⁰²

Buna rağmen 25 Şubat 1941 gün ve 19323 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla Kaplan vapuruyla Türkiye'ye getirilen 90 kişilik İngiliz teknisyenler grubundan 55'inin Çanakkale'de karaya çıkarılıp, kalan 35 teknisyenin ise başka bir vapur ile İzmir'e gönderilip gizlice çalışma yerlerine gönderilmeleri emredilmiştir.¹⁰³

10 Mart 1941'de Almanların Balkanları istilasından bir ay önce yukarıdakine benzer içerikli bir başka kararname ise şu bilgiyi ihtiva etmektedir:

“Bursa tayyare meydanları ile Afyon kor mıntıkası dahilinde Akhisar, Alaşehir, Uşak ve Balıkesir Kor askerî mıntıkasında Bandırma tayyare

¹⁰⁰ BCA, 30.8.1-2/93.109.13.

¹⁰¹ BCA, 30.8.1-2/93.127.18.

¹⁰² Deringil, a.g.e., s. 135.

¹⁰³ Özlü 2013, a.g.m., s. 91.

meydanlarına lüzumlu olan ilişik cetvelerde yazılı yerlerin 3887 sayılı kanunun birinci maddesine tevfikân millî müdafaa ihtiyaçları için istimplâki; Millî Müdafaa Vekilliğinin 5/3/1941 tarih ve 36303 sayılı tezkeresi ile yapılan teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyetine 10 Mart 1941 tarihinde kabul olunmuştur.”¹⁰⁴

22 Mart 1941’de ise Türk Genelkurmay Başkanlığı’ndan Hava Şubesi Başkanlığı’na gönderilen bir yazıda uçak alanlarının inşaatlarını gerçekleştirecek İngiliz personelin beşer kişilik kabileler halinde Mersin’e çıkıp, buradan trenle Ankara’ya hiç uğramadan Konya üzerinden çalışma yerlerine gitmeleri emir olunmuştur.¹⁰⁵

23 Mart 1941 tarihli bir Bakanlar Kurulu belgesinde de Millî Müdafaa Vekaleti kara kısmı bütçesinden 250.000 liranın Nafia Vekaleti bütçesine, “*Bandırma limanı rıhtımı ile rıhtımın demiryoluna bağlanması için yapılacak bilumum masraflar karşılığı*” aktarılması karar altına alınmıştır.¹⁰⁶

Gelen İngiliz heyeti yaptığı incelemeler sonunda bir rapor hazırlamıştır. Çanakkale ve civarındaki savunma esasları ile ilgili olan raporda Erdek’de geçmektedir. Buna göre; “*mevcut iskelenin ucuna bir duba bağlanarak 1 vinç, 2 layterler ve 1 römorkör yerleştirilecek, burada yapılan tüm çalışmalar Karabiga’da da yapılacaktır.*”¹⁰⁷

Almanlar, Nisan-Mayıs 1941’de Yugoslavya ve Yunanistan’ı işgal ederken, yine Nisan ayında Irak’ta Mihver yanlısı Raşid Ali Geylani iktidarı ele geçirerek, Almanya’dan yardım istemiştir. Bu son derece tehlikeli süreçte Nisan 1941’de “*çok gizli*” ibareli başka bir kararname kabul edilmiştir:

“Balıkesir, Bandırma ve İzmir civarında yapılmakta olan tayyare meydanları inşaatında çalışma üzere İngiltereden gelmekte olan 90 İngiliz teknisyenin Çanakkale ve İzmir ikinci yasak bölgesine girmelerine izin verilmesi; Millî Müdafaa Vekilliğinin 16/04/1941 tarih ve 143051 sayılı tezkeresiyle yapılan teklifi üzerine, İcra Vekilleri Heyetince 21 Nisan 1941 tarihinde kabul olunmuştur.”¹⁰⁸

¹⁰⁴ BCA, 30-18-1-2/94.20.11.

¹⁰⁵ D. Kurt, **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951)**, Cilt I, s.258.

¹⁰⁶ BCA, 30-18-1-2/98.24.6.

¹⁰⁷ Hüseyin Özlü, “Arşiv Belgelerine Göre, İkinci Dünya Savaşı’nda İzmir ve Trakya’nın Savunmasına Yönelik Türk – İngiliz Heyetlerinin Görüşmeleri ve Alınan Önlemler”, Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, Cilt 12, Sayı 24, s.233-253, “Çevrimiçi”
https://dergipark.org.tr/tr/pub/cttdad/issue/25245/266944#article_cite, Erişim Tarihi: 22.04.2023.

¹⁰⁸ Çağatay, a.g.m., s.449.

Bunu 28 Nisan tarihli ve “çok gizli” ibareli bir başka kararname takip edecektir:

“13/4/1940 tarih ve 2/13300 sayılı kararname ile kabul olunan esaslara göre inşa edilmekte olan Tayyare meydanlarında çalışma üzere Yurdumuza gelmiş bulunan J.W.Rule-Jones, W.A.Henderson, A.L.Grawley, James.Henry.Johnson adındaki dört İngiliz teknisyenin Çanakkale ve İzmir ikinci memnu mıntikalarındaki tayyare meydanları ile Bandırma, Balıkesirdeki tayyare meydanlarına girmelerine ve bu bölgelerde çalıştırılmalarına izin verilmesi; Milli Müdafaa Vekilliğinin 16/4/1941 tarih ve 20250 sayılı tezkeresile yapılan teklifi üzerine, III0 sayılı kanunun birinci maddesinin ve 2007 sayılı kanunun ikinci maddesinin (B) fıkralarına tevfikân İcra Vekilleri

*Heyetince 28/4/941 tarihinde kabul olunmuştur”.*¹⁰⁹

Benzer içerikli ancak çok gizli ibaresi bulunmayan 08 Mayıs 1941 ve 10 Temmuz 1941 tarihli kararnameler az çok aynı bilgileri ve emirleri tekrar etmiştir. Biz başlangıç cümlesi tarafımıza ilginç geldiğinden dolayı 03 Temmuz 1941 tarihli kararnameye kısaca biz göz atmak istiyoruz:

*“İngiliz ırk ve tebaasından Parkinson, Taylor ve Vallace adlarında 3 yabancı teknisyenin, İngilizler tarafından İzmir, Balıkesir, Bandırma ve Çanakkale bölgelerinde inşa edilmekte olan tayyare meydanlarında kendi hükûmetleri nam ve hesabına çalışmalarına izin verilmesi (...) 3 Temmuz 1941 tarihinde kabul olunmuştur”.*¹¹⁰

Türkiye’nin tüm bu endişeleri Almanya’nın 22 Haziran 1941 Sovyet Rusya’ya saldırmasıyla yerini büyük bir rahatlamaya bırakacaktır. Çünkü bunun anlamı Türkiye’nin bir müddet savaş dışı kalmasıdır.

6.2. II. Dünya Savaşı’nın Dönüm Noktaları ve Türkiye’ye Yansımaları

Almanların Aralık 1941’de Sovyet Ordusu’nca Moskova önlerinde durdurulup, geriye atılmaları ve yaklaşık 8 aylık mücadelelerde 1 milyon civarında askerini kaybetmeleri savaşın kaderine etki ettiği kadar Türkiye’nin de rahat bir nefes almasına neden olmuştur. Üstelik ABD’nin Pearl Harbor Limanı’na Japonların saldırması üzerine bu ülkenin de savaşa dahil olması, savaşı tam anlamıyla bir dünya savaşı haline getirmiştir.

Ancak Moskova yenilgisinin etkisini üzerinden atan Almanlar, Haziran 1942’de yeniden hücumu geçerek Kırım’ı ele geçirip, hem Stalingrad’a hem de Kafkaslar’a doğru yönelmişlerdir.

¹⁰⁹ BCA, 30.8.1-2/94.34.20.

¹¹⁰ BCA, 30.18.1-2/95.58.17.

Türkiye’de ise çeşitli tedbirlerin yanı sıra, Balıkesir’deki Halalca ve Bandırma havaalanları ile Bandırma-Erdek yol inşaatı ile ilgili çalışmalar yapılmaktadır. Ancak sözleşme maliyetinin artmasından dolayı Mart-Haziran 1942 tarihleri arasında başında Ali Fuat Cebesoy’un bulunduğu Nafia (Bayındırlık) Vekaleti ile başında Refik Saydam’ın bulunduğu Başbakanlık arasında uzun yazışmalar yapılmıştır. Dönemin malî durumlarını da içerdüğinden dolayı 08 Nisan 1942 tarihli bir yazışmada şunlar ifade edilmiştir:

“Yüksek Başvekalete

11.3.942 gün ve 2284 sayılı yazımızda Devlet Şûrasınca tetkikine müsaade buyurulması arzolunan Balıkesir Vilayeti dahilinde Halalca ve Bandırma’da 3 adet tayyare meydanı inşaatı ile bu meydanların yolları ve Bandırma-Erdek yolu inşaatına ait mukavele tadilâtı için Vekâletimizce tanzim edilmiş olan zeyil mukavele projesinde:

Müteahhide verilen makinelerin randımsız olması dolayısıyla ilk keşifte 28 kuruş olarak gösterilmiş bulunan sıcak bitümle sathı kaplama fiatının 55 kuruşa çıkarılacağı yazılmıştı.

Bu inşaatların Millî Müdafaa Vekâletinde devri dolayısıyla müteahhidin yaptığı inşaat tasfiye edilmiş ve ihzarı tesellüm edilmiştir. Bu ihzarat meyanında teslim edilmiş bulunan asfalt kaplama inşaatı ait mıcır ihzaratı fiatının da 11.3.942 gün ve 2284 sayılı yazımızdaki mucip sebeplere binaen 475 kuruştan 973 kuruşa çıkarılması icabetmekte olduğundan zeyil mukavele projesi buna göre tadilen yeniden tanzim edilmiştir.

Muhasebei umumiye kanunun 136 ıncı maddesine istinaden tevhidden tetkiki ile bir karara bağlanmak üzere Devlet Şûrası Reisliğine havale buyurulmasını tensibi devletlerine arz ederim.

*Nafia Vekili
A.F. Cebesoy”¹¹¹*

Bu arada Alman Mareşali Erwin Rommel Kuzey Afrika’da 26 Mayıs-21 Haziran 1942’deki Gazala Muharebeleri’nde İngiliz 8. Ordusu bozguna uğratarak, moral önemi büyük olan Tobruk’u 21 Haziran’da ele geçirmiştir. Rommel bu başarı üzerine Mısır’a doğru ilerlemeye başlamış ve İskenderiye’ye 100 km kadar yaklaşmıştır. Kuzey Afrika’daki üst düzey İngiliz komutanlar görevlerinden alınmış, İngiliz donanması İskenderiye’den Kızıl Deniz’e çekilirken, Kahire’deki İngiliz karargâhlarında önemli bilgiler yakılmaya başlanmıştır.¹¹²

¹¹¹ BCA, 30.10.0-0/155.44.4.

¹¹² Liddel Hart, **II. Dünya Savaşı Tarihi Cilt I**, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 1998, s. 281-297.

İngilizler uğradıkları bu ağır yenilgi sonrası 29 Haziran 1942’de Türkiye’deki hava alanlarında çalışan İngiliz teknisyenlerin bir kısmının geri gönderilmesini istemişler ve bu istek Türk tarafınca kabul edilmiştir.¹¹³

Almanlar, 1942 yazında Türkiye’nin istilasını öngören “*Gertrud Operasyonu*”nu planlamışlardır. Plana göre Almanlar kontrolleri altındaki Yunanistan, Bulgaristan, Kafkasya ve ele geçirileceği varsayılan Suriye üzerinden yani üç ana koldan 1942 sonunda Türkiye’nin işgalini öngörmüşlerdir. Gertrud ile Türkiye’nin işgali sonrası kurulacak kukla bir Ermeni devletinin Bakü dahil Azerbaycan’daki petrol yataklarını kontrol etmesi düşünülmüştür. Plana göre ardından Almanlar Kafkasya üzerinden İran ve Irak’ı ele geçirip, Afganistan ve Hindistan’a girecek ve burada Japon Ordusu ile birleşecektir. Hitler, ünlü Alman Mareşal Erich von Manstein’a Bakü petroleri olmadan savaşı kaybedeceklerini ifade etmiştir. Ancak Almanların Stalingrad ve El Alameyn’deki yenilgileri, bu iddialı ve Türkiye’ye yıkım getirecek olan planın 1943 başında iptal edilmesine neden olmuştur.¹¹⁴

Bundan sonraki aylarda Türk ve İngiliz tarafları arasında yoğun yazışmalar devam etmiş, İngilizler Mihver taarruzlarını ancak El Alameyn’de kesin olarak yenilgiye uğrattıktan sonra silah ve malzeme yardımlarını sürdürmüşlerdir.¹¹⁵

Yazışmalar sürerken İngiliz Fairey Battle uçakları ile donatılan Çorlu’daki 5. Tayyare Alayı Bandırma’ya intikal ettirilmiş ancak alay Şubat 1943’te Bursa’ya gönderilmiştir.¹¹⁶

Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy 08 Şubat 1943’te Bandırma’da kerson indirme sistemiyle yapılan 206 metre uzunlukta ve 10 metre genişlikteki yeni iskelenin açılışını yaptıktan sonra, Erdek’te de 85 metre uzunluk ve 8 metre genişlikteki iskelenin açılışını yapmıştır. Bir gece kaldıktan sonra da karayoluyla Balıkesir’e hareket etmiştir.¹¹⁷

1943 yılı Türkiye için savaşa dahil olma konusunda en sıkıntılı yıl olmuştur. Almanların Stalingrad ve El-Alameyn yenilgileri ile savaşın kaderi büyük ölçüde belli hale gelmesiyle daha 14-24 Ocak 1943’te Casabalanca Konferansı’nda ABD ve İngiltere, Türkiye’nin de savaşa katılmasıyla Balkanlar’da bir cephe açılmasına karar vermişlerdir. Konferans kararları kendisine iletildiğinde Stalin, Türklerin 1943 baharında mutlaka savaşa katılması gerektiğini belirtmiştir.¹¹⁸

¹¹³D. Kurt, **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951)**, Cilt I, s.258.

¹¹⁴Dave Watson, **Chasing The Soft Underbelly Turkey and The Soceond World War**, Helion & Company Limited, Warwick, 2023, s.44-46.

¹¹⁵D. Kurt, **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951)**, Cilt I, s.260-261.

¹¹⁶Emin Kurt, a.g.t., s. 112.

¹¹⁷<https://www.facebook.com/panormoskyzikos>, Erişim Tarihi: 24.02.2023.

¹¹⁸Deringil, a.g.e., s. 185.

Churchill ile İnönü arasında 30 Ocak-31 Ocak 1943'te yapılan Adana Görüşmeleri'nde Churchill, Türkiye'nin en geç 1943 sonunda savaşa girmesini isterken, Cumhurbaşkanı İnönü ve Başbakan Şükrü Saraçoğlu ise konumuz açısından bakıldığında şu noktanın üzerinde durmuşlardır:

*“Türk ordusunun malzeme bakımından oldukça takviyesi gerekmektedir”.*¹¹⁹

Churchill ellerinden gelenin yapılacağı teminatını vermiş ve böylece Mart 1943'ten itibaren İngiliz ve Türk askerî heyetleri arasında yardım miktarları, çeşitleri ve nakilleri konularında müzakereler başlamıştır. Churchill samimi şekilde Türk Ordusu'nun ihtiyaçlarını tamamlamada istekli olsa da ana amacı sonuçta Türkiye'nin ya savaşa girmesi veya savaşta yararlı olacak etkinliklerde bulunması olmuştur. Örneğin Adana'dan hemen sonra 01 Şubat 1943'te Stalin'e gönderdiği mektupta Churchill, Ploesti petrol yataklarının İngiliz ve Amerikan uçaklarınca bombardımanına yardım için Türk havaalanlarının kullanılmasına Türklerce izin verilebileceğini belirtmiştir. 11 Mart'taki bir başka mektubunda Churchill, yıl sonuna doğru elle tutulur bir durum haline gelecek olan Girit ve On İki Ada'ya çıkartma yapılması durumunda Türkiye'nin yardımı ve Türk havaalanlarından yararlanılmasının önemli olduğunu ve Türklerden uygun bir zamanda ricada bulunulacağını dile getirmiştir.¹²⁰

Adana'da alınan kararlar uyarınca başlayan Türk-İngiliz görüşmelerinde iki taraf arasında farklı konularda anlaşmazlıklar çıkınca, Türk heyeti 3. toplantı sonunda sert bir tavırla, İngilizlerin taahhüt ettikleri malzemeyi tam anlamı ile göndermediklerini ve bu hızla işlemin 5 senede tamamlanacağını ifade etmiştir!¹²¹

10 Mayıs 1943'de Hariciye Vekaleti'nden Yüksek Başvekâlete yazılan görüş yazısında bu hoşnutsuzluk çok açık şekilde bellidir:

“Memleketimize baskın halinde bir taarruz yapıldığı takdirde vazife görmek üzere İstanbul ve Çanakkale bölgelerinde şimdiden birer av kontrol servisinin teşkiline mütedair Genelkurmay Başkanlığından Yüksek Makamlarına yazılıp bir sureti Vekâletimize de gelen Hava Müşavirliği ifadeli 13 Nisan 1943 tarih ve 34029 sayılı tezkere tetkik olundu.

Ülkemize bir baskın halinde taarruz edildiği taktirde vazife görmek üzere mezkûr av kontrol servislerinin, malzemesi İngilizler tarafından

¹¹⁹ Armaoğlu, a.g.e., s 412.

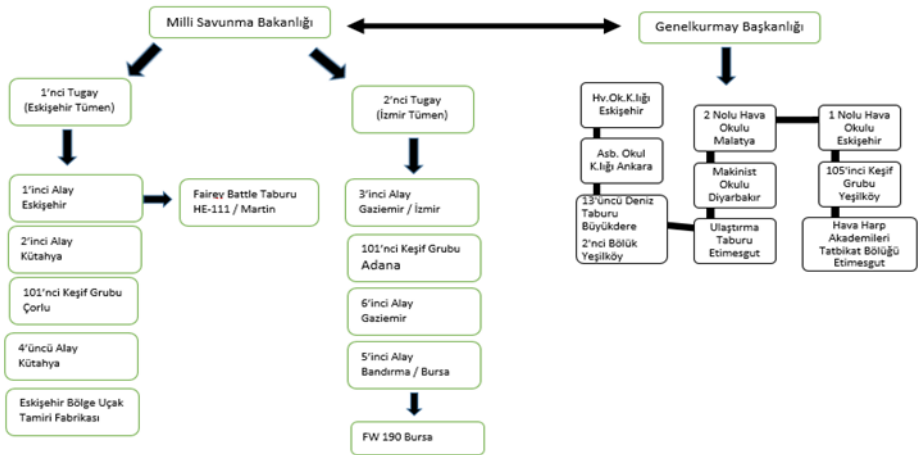
¹²⁰ İzzet Öztoprak, İkinci Dünya Savaşı Döneminde Adana Görüşmelerinin Askeri Yönü, **Belleten**, Sayı 66, 1999, s.597-618.

¹²¹ Özlü 2013, a.g.m., s. 67.

verilmek ve fakat münhasıran Türk personelinin idaresinde bulunmak suretile tertip ve teşkili muvafıktır.

Mezkûr yazının 2-nci maddesinin c fıkrasında işaret edilen, Bandırma bölgesinde bir av kontrol servisi esaslarının karışık ekiple kurulması hususundaki teklife gelince, mezkûr servilerde her ne şekilde olursa olsun kendi personelimizden gayrı personelin bulundurulması prensip itibarile caiz olmayacağı cihetle, bu servisinde diğerleri gibi tamamen Türk personelin idaresinde bulundurulması icap edeceği mütalaasındayım.”¹²²

Diğer bir tartışma konusu ise korunması gereken yerler hakkında olmuştur. İngiliz heyeti, limanların öncelikle korunması gerektiğini ve Yunanistan’da Almanların ilk önce limanlara hücum ettiğini belirterek, limanların onarımının kolay olmadığını ama diğer yerlerin kolayca onarılabileceğini öne sürmüşlerdir. Türk tarafı ise kendileri için demiryolları, boğazlar ve sanayii bölgelerinin öncelikli olduğunu belirtmiştir.¹²³ Buna bağlı olarak 1943’te Türk Hava Kuvvetleri teşkilat şeması şu şekildedir:¹²⁴



Şekil 2.14. 1943 Türk Hava Kuvvetleri Teşkilat Şeması.

Kaynak: Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan ve Erdal Korkmaz (2020) Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951), Cilt II, 2020, s.331.

Türk heyeti Türk hava savunmasının farklı unsurlarla sağlandığını açıklamıştır. 32 sabit batarya ile İstanbul, Çanakkale, Bandırma, Balıkesir, İzmir, Eskişehir, Afyon, Kütahya, Ankara ve Küçük Yozgat’ın savunulduğu

¹²² TDA, 06899.153/34029.233.

¹²³ Özlü 2013, a.g.m., s. 68.

¹²⁴ D. Kurt, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951), Cilt I, s. 331.

belirtilmiştir. İngiliz Orta Doğu Kuvvetleri Komutanlığı ise çok önem verdikleri ve ikmal merkezi olarak gördükleri Mersin ve İskenderun’a 2 alay, Kuzey Batı Anadolu’ya ise 3 alay yerleştirilmesini planlamıştır. İngilizlerin Türkiye’de olası savaş planları arasında kurmayı düşündükleri sıhhiye teşekkülleri arasında Bandırma’da vardır.¹²⁵

İngilizler tecrübelerine dayanarak;

“Çanakkale ve Karadeniz Boğazları düşman avcılarının sahası dahilinde olacaktır. Dolayısıyla buraları gündüz bombardımanına maruz kalacaktır. Buralara hava savunma himayesi gerekmektedir” görüşünü iletmışlerdir.¹²⁶

En büyük anlaşmazlık Türkiye’ye sağlanacak olan silah tedarikinin kod adı olan Hardihood (Yaşama Azmi)’nin İngilizlerce dört aşama teşkil etmesi olmuştur. Birinci aşamada havaalanlarının savunulması için uçaksavar topları ve yirmi beş hava filosu oluşturulacak, ikinci aşamada aynı süreç işleyecek, üçüncü aşamada ikisi ağır ikisi hafif olmak üzere uçaksavar bataryası ile iki tanksavar taburu; dördüncü aşamada da iki zırhlı alay gönderilecektir. Türk tarafı ise bu önerilenlerin yetersiz bulunduğunu ve tedarikinin de müşkül olduğunu bildirmiştir. Buna karşılık Alman istihbaratı bir yılda bitirilmesi düşünülen havaalanı inşaatlarının beş ayda bitirildiğini, bu durumun Romanya petrollerini tehdit ettiğini ve bir Balkan istilasına tehdidini doğurduğunu rapor etmiştir.¹²⁷

13 Mayıs 1943’te Kuzey Afrika’yı Mihver güçlerinden temizleyen Müttefiklerin bundan sonraki hedeflerinin ne olacağı hakkında iki farklı görüş oluşmuştur. Ya Sicilya -İtalya ya da Balkanlar. Bu aşamada 10 Mayıs 1943’te İngilizler, Türkiye’ye yapılacak olası bir taarruzda, İstanbul ve Bandırma’da birer av hava kontrol sistemi kurulması yönünde bir teklif de bulunmuşlardır. 08 Haziran 1943 tarihli İngiltere Büyükelçisi Sir Knatchbull-Hugessen’in Türk Dışişleri Bakanı Numan Menemencioğlu’na gönderdiği mesajda şu bilgiler vardır:

*“Birleşik Krallık Büyükelçiliği,
Ankara.
8 Haziran, 1943.*

¹²⁵ Özlü 2013, a.g.m., s. 104.

¹²⁶ Özlü 2013, a.g.m., s. 69-70.

¹²⁷ Öztoprak, a.g.m., s.597-618.

Sayın bakanım,

Ekselansınızın dikkatini Türk hava savunma hazırlıklarıyla ilgili oldukça talihsiz olarak görülen bir gelişmeye dikkat çekmek için yazıyorum (....)

2. Geçen aylarda Türk Genelkurmayı ile gerçekleştirilen görüşmelerde Bandırma, Güney Marmara'da Bölge Harekât Odası'nın tesis edilebileceği değerlendirilmişti. Türk Hava Kuvvetleri bu tür bir oda tesis edilmediği takdirde Türk avcı uçaklarının savaşta doğru şekilde yönlendirilmesinin imkansız olacağını itiraf etmişti. Yine, Türk Genelkurmayı gerekli ekipmanın (telsiz yeri dahil), 83 adet zaruri personelin Mısır'da hazır olmaları gerektiğinde hemfikirler. Böylelikle, bunların hepsi Türk hükümetinin nihai onayı ulaştığında Türkiye'ye taşınabilecekti. Ayrıca, Türk Hava Kuvvetleri teklif edilen Bölge Hareket Odası'nın kullanımı hakkındaki gerekli talimatı aldığı anda, ikinci bir birimin İstanbul Boğazi bölgesinde kurulabileceği gözden geçirilmişti.

3. Ortadoğu'da bulunan İngiliz Hava Kuvvetleri yetkilileri, Türk

Genelkurmayı'ndan resmi onay beklentisi içinde, gerekli personel ve ekipmanı hazırlamak için gerekli adımları attılar. Bunlar gerçekten de Mısır'da bir ay önce toplandılar ve o tarihten beri Türkiye'ye taşınmak için emir beklemektedirler. Fakat şimdi; Türk Genelkurmayı, Türk Hükümeti'nin Bandırma' da Bölge Harekât Odası'nın tesis edilmesini kabul edemeyeceğini Hava Ataşeme bildirmişlerdir.

4. Türk Hükümeti'nin bu kararı son derece üzücü görünmektedir. Zira, gerekli yönlerin savaş uçaklarına yollanabileceği bir harekât odası olmadan, Türk savaş uçaklarının etkinliği büyük ölçüde düşecektir. Harekât odası hava operasyonlarında hayati önem arz etmektedir. Ayrıca, Türk personelinin sadece Telsiz Yön Bulma Eğitimi için Mısır'a yollanmasının belirtilen gerekliliklerin yerine getirilmesi için yeterli olmayacağından şüphem yoktur. (...)."¹²⁸

Türk tarafını suçlayıcı bu açıklamaya karşın Hariciye Vekâleti'nden Genelkurmay Başkanlığı'na 12 Temmuz 1943'te gönderilen bir yazıda işlerin farklı olduğu anlaşılmaktadır:

"Hava Müşavirliği ifadesile muharrer 13 nisan 1943 tarih ve 34029 sayılı yazılarında mevzu bahis buyurulan ve memleketimize baskın halinde bir taarruz yapıldığı taktirde vazife görmek üzere İstanbul ve Bandırma'da birer av ava kontrol servisi teşkiline müteallik bulunan İngiliz teklifi hakkındaki Vekâletimin düşünceleri 10 mayıs 1943 tarih ve 6899/153 sayılı yazı ile yüksek Başvekâlete arz olunmuştu.

Bu defa İngiltere Sefaretinden bu mesele ile münasebettar olarak alınan bir yazıda, evvelce İngilizler tarafından Bandırma'da tesis edilmek üzere Mısır'da ihzar ettirilmiş ve bir müddet beklettirilmiş olan malzemenin ve

¹²⁸ TDA, 534/37233.149395.73.

83 İngiliz mütehasşısının, faal harekât sahalarında hasıl olan lüzuma binaen Türkiye'ye gönderilmelerine imkân kalmamış olduğu bildirilmekte ve keyfiyetin İngiliz Hava Ataşesi Muavini tarafından Genelkurmayımıza da tebliğ edileceği ilâve olunmaktadır.”¹²⁹

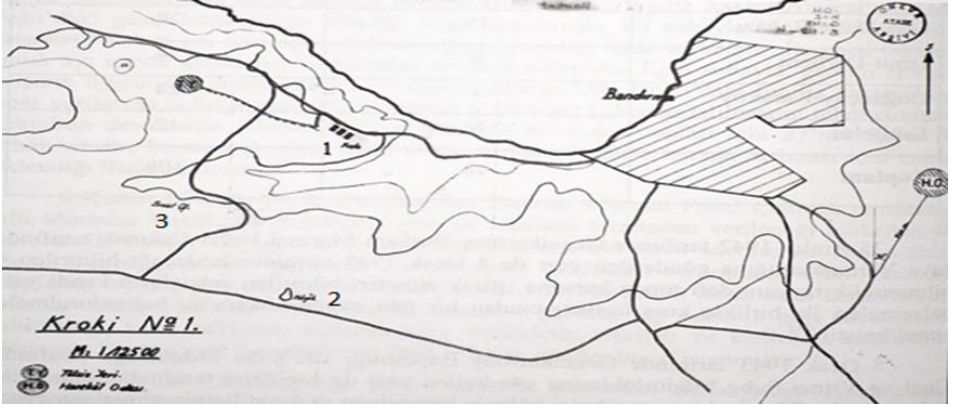
İngiliz teklifinin geri çekilme sebebinin Müttefiklerin 09 Temmuz 1943'te Sicilya'ya yaptıkları çıkartma olduğunu tahmin etmekteyiz. Çatışmalar sürerken Mussolini, 25 Temmuz 1943'de iktidardan düşürülmüş ve İtalya'nın müttefikler tarafına geçtiği açıklanmıştır. Churchill fırsattan istifade etmek amacıyla 12 Ada ve Rodos'un taraf değiştirecek olan İtalyanlardan ele geçirilmesini ve Türkiye'nin savaşa sokulması için tüm gerekenin yapılmasını emretmiştir.

Bu olaylar olurken 25 Haziran 1943'te İngiliz Hava Ataşeliği, Türk Genelkurmay Hava Müşavirliği'ne gönderdiği bir yazıyla Kahire'den gelen ve hava akınlarını tespit tedbirlerinde uzman olan Binbaşı Alderson'un bu konuda bir Türk uzman ile görüşerek, Bandırma'ya gitmesine izin verilmesini rica etmiştir. 12 Temmuz 1943'te İngiliz Telsiz Uzmanı Binbaşı Alderson, yanında Genelkurmay Muhabere Müfettişliğinde görevli olan Muhabereci Yüksek Mühendis Albay Remzi Bilsev olmak üzere havacılıkla ilgili olarak ileri gözetleme telsiz merkezleri tespitinde bulunmak için Bandırma ve İzmir civarında Mareşal Çakmak tarafından görevlendirilmiştir.

Adı geçen İngiliz Binbaşı ve Türk Albay'ın 14 Temmuz 1943'te trenle Ankara'dan İstanbul'a ve oradan da Bandırma ve İzmir'e geçmeleri, son iki yerde gerektiğinde otomobil ile gezerek kendilerine her türlü kolaylığın gösterilmesi ilgili yerlere bildirilmiştir. İki subay 23 Temmuz'da Bandırma ve İzmir civarında incelemeler yapmış, bu inceleme sonucunda olası bir düşman hava saldırısını haber verecek telsiz merkezlerinin yerleri tespit edilmiştir. Bu inceleme sonucu “*Bandırma Çevresinde Telsiz Merkezi Olarak Belirlenen Yerler*” isimli kroki hazırlanıp, Albay Bilsev tarafından bir rapor halinde Genelkurmay'a sunulmuştur.¹³⁰

¹²⁹ TDA, 534/37233.149395.71.

¹³⁰ Çağatay, a.g.m., s.450; MSB Askeri Tarih Arşivi, 110-9-1-14/2-0-118.

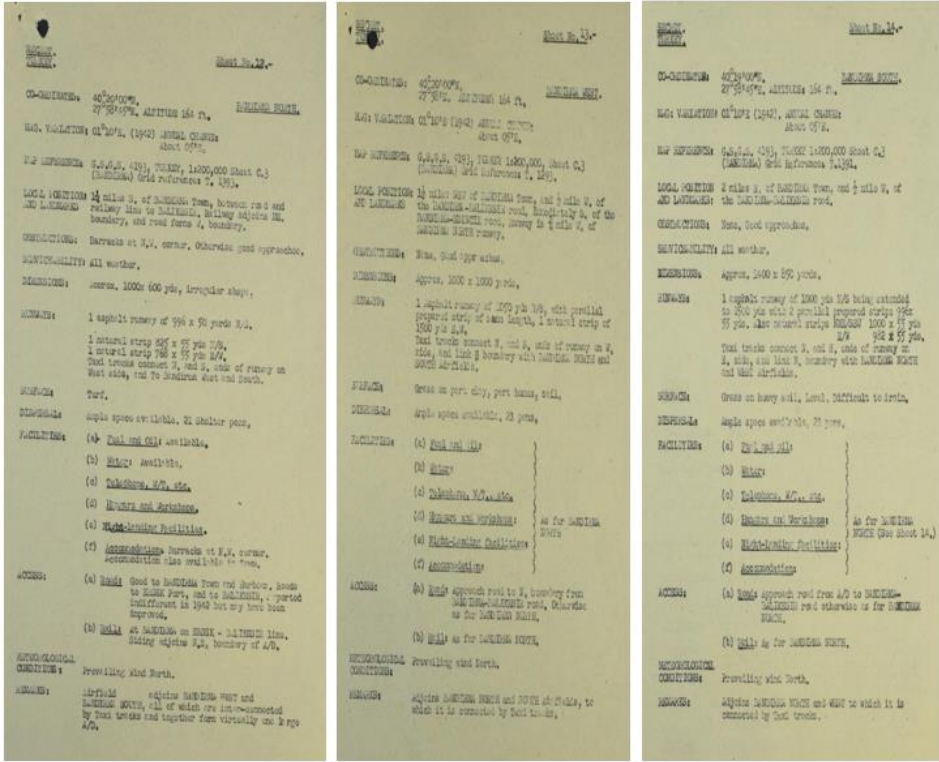


Şekil 2.15 “Bandırma Çevresinde Telsiz Merkezi Olarak Belirlenen Yerler”
İsimli Kroki. (1: Kışla, 2: Höyük, 3: Sıvat Çiftliği)

Kaynak: Necdet Hayta, Gültekin Yıldız, Hüsnü Özlü, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri, 2020, Cilt III, s.262.

1943 tarihli ve üç sayfalık, gizli ibareli bir Britanya Hava Bakanlığı ve Britanya Savunma Bakanlığı için hazırlanan İngiliz raporunda Bandırma’nın kuzey, batı ve güney yönlerindeki durumu ile ilgili aşağıda görseli olan ayrıntılı bir rapor söz konusudur. Raporda özet olarak havacılık durumlarıyla ilgili olarak kuzey ve güney yönlerinin tüm hava şartlarında uygun olmakla beraber kuzey rüzgarının hâkim olduğu; Balıkesir ile bağlantılı kara ve demiryollarının yanı sıra bir asfalt yol ve toprak yollar mevcuduyla, limana ulaşımı sağlayan yolun iyi durumda bulunduğu ve havaalanıyla bağlantısının bulunduğu; yakıt ve su kaynaklarının ulaşılabilir durumda olduğu gibi, hava alanında da barakalar, telefon ve gece iniş sağlayıcı malzemelerin olduğu dile getirilmiştir. Bandırma’nın üç yöndeki toprak yüzeyi bile tespit edilmiş ve gözlemler bölümünde şehrin üç bölümündeki yolların birbirleriyle bağlanmaları ve bunun geniş bir durumda olması gerektiği belirtilmiştir.¹³¹

¹³¹ Schedule of Turkish Air Fields, The National Archives – Londra NA AIR 23/6265.



Şekil 2.16, 2.17 ve 2.18 Bandırma'nın Kuzey, Batı ve Güneyi ile İlgili İngiliz Değerlendirme Raporu

Kaynak: Schedule of Turkish Air Fields, AIR 23/6265 RC 6966716, The National Archives, UK.

1943 yılı içerisinde İskenderun, Mersin, İzmir ve Derince ile beraber Bandırma'da da sevk ambarları oluşturulmuştur.¹³²

İtalyanların savaştan çekilmesi ve Ege Adalarına bir İngiliz saldırısının beklenmesi üzerine Alman Deniz Kuvvetleri Komutanı Karl Dönitz, Rodos dahil Ege Adalarındaki Alman birliklerinin derhal çekilmesini teklif etmiş, ancak Hitler bu teklifi Türkiye üzerindeki Alman etkisini azaltacağı gerekçesiyle reddetmiştir.¹³³

Amerikalıların ve kimi üst düzey İngiliz komutanların karşı çıkmalarına rağmen Churchill'in emriyle 08 Eylül-22 Kasım 1943 arasında süren 12 Ada Harekâtı, İngilizler için ağır bir yenilgi olmuştur. Almanlar, 1943 gibi artık kaynaklarının zorlandığı bir dönemde Hitler'in emriyle Ege'yi öncelikli hale getirerek bölgeye tam 9 tümen yığmışlar ve hava üstünlüğünü ele

¹³² Sabit Çetin, "İkinci Dünya Savaşı'nda (1939-1945) Türk Hava Kuvvetleri", **On İkinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri - II**, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 2010, s.215-228.

¹³³ Watson, a.g.e., s. s.58.

geçirmişlerdir.¹³⁴ Bunun sonucunda da İngilizler ele geçirdikleri tüm adalardan çıkartılırken, İngiliz-İtalyan kaybı 55.000'e yaklaştığı gibi, çok sayıda askerî gemi de kaybetmişlerdir. Alman kaybı ise 1.200'de kalmıştır. Bu bozgun üzerine Churchill, Türklerin sürekli dile getirdikleri, “Almanlar hâlâ yıkıcı güce sahiptir” görüşünün haklılığını kabul etmek zorunda kalmıştır.¹³⁵

Böylesi bir yenilgiden sonra dahi İngiltere'nin Türkiye'yi savaşa sokma veya en azından üs sağlanma istekleri daha yoğun olarak devam etmiştir. Halbuki Amerikan elçisi Washington'a konuyla ilgili olarak şu çok isabetli bilgiyi vermiştir:

*“Türkiye salt hava üssü vermektense doğrudan savaşa girmeyi tercih etmektedir, çünkü onlara göre üs vermekle savaşa girmek eş anlamlıdır.”*¹³⁶

Türkiye'deki İngiliz büyükelçisinin uşağı olan Çiçero kod adlı ajandan gelişmeleri yakından takip eden von Papen, Menemencioğlu'na kesin bir dille;

“(Türkiye'ye) ilk İngiliz uçağı inmeden Almanya söz konusu havaalanlarını bombalamış olacaktır”

uyarısını yapmıştır.¹³⁷

Yaşanan tüm bu gelişmelere rağmen İngiliz okul veya üslerinde Türk subay ve astsubaylarının eğitime devam edilmiştir. Bunlardan birisi ilk Türk radar uzmanı olarak anılan ve 1944'te İngilizlerin verdiği teknik aletlerle Yeşilköy Havaalanı'nda ilk radarı kurarak İstanbul Hava Radar Grup Komutanlığı Ağır Radar İstanbul İstasyon komutanı olan ve sonraları Bandırma'da çeşitli hizmetlerde bulunacak olan Nazmi Ünal'dır.¹³⁸

04-06 Aralık 1943'teki Kahire Konferansı'nda da Türkiye'yi savaşa sokma istekleri devam edecek ama Türkiye'nin haklı görüşlerine karşı konulamayacaktır. Türk devlet adamları en çok İstanbul ve İzmir gibi gelişmiş Batı şehirlerine yapılacak yıkıcı bir Alman saldırısından korkmuşlardır. İngiliz uzmanlar bir Luftwaffe saldırısına yardımın 24 saat ile 3 / 4 gün süreceğini belirtmişlerdir. Bu kanıtlar karşısında Churchill bile tam bir teminat veremeyince Türkiye tarafsızlığını sürdüremeye devam ettirmiştir.

¹³⁴ Watson, a.g.e., s.58.

¹³⁵ Deringil, a.g.e., s. 199-204.

¹³⁶ Deringil, a.g.e., s. 212.

¹³⁷ Deringil, a.g.e., s. 224.

¹³⁸ <http://nazmiunal.blogspot.com/> Erişim Tarihi: 01/02/2023.

ve sınırlı sayıda olan fabrika ve bakım merkezlerinde güçlüklerle tamiratları yapılmıştır.¹⁴²

Göz önünde bulundurulmalıdır ki savaş zamanının zorlukları, tarafsız kalınmasına rağmen, devleti ve toplumu oldukça zorlamaktadır. Örneğin buğdayın kaçak olarak bir yere getirilip karaborsada yüksek fiyata satılması yaygın bir durum olup, Tan gazetesinin 05.01.1944 tarihli nüshasında, “*Son zamanlarda ekserisi Tekirdağ olmak üzere Bandırma ve sair iskelelerden İstanbul 'Koordinasyon Kararı'na aykırı olmak üzere kaçak buğday, arpa, mısır ve yulaf getirildiği*” bildirilmiştir.¹⁴³

Müttefikler ile Türkiye arasındaki bu gerilimlere rağmen, Almanlar Normandiya çıkartmasının yapıldığı Haziran 1944'te, Balkanlara muhtemel bir Müttefik veya Ege'den başlayacak bir Türk saldırısına karşı bölgede azımsanmayacak bir sayı olan 24 tümen asker bulundurmak zorunda kalmışlardır.¹⁴⁴

Bundan sonrasında taraflar arasında yazışmalar, görüşmeler sürecektir ama Türkiye sonuçta en büyük hedefi olan savaşın dışında kalma amacını sağlayacaktır. Türkiye'ye Müttefiklerce yapılan en sert eleştirilerden birisi, Ankara'nın Almanya'ya krom satması olmuştur. Çeliği güçlendirmede ve pasa dirençte önemi büyük olan kromun en büyük satıcı Türkiye olup, Almanya ihtiyacı olan aylık krom ihtiyacının 2.200 tonunu Balkanlardan, 3.300 tonunu ise Türkiye'den temin etmiştir.¹⁴⁵

Türkiye savaşın Müttefikler lehine iyice dönmesiyle ilkin Almanya'ya krom ihracatını durdurmuş, 23 Nisan 1945'te ise Almanya ve Japonya'ya savaş ilan etmiştir. Ancak fiilen savaşmadan Birleşmiş Milletler'in kurucu üyeleri arasında yer almayı ve savaşın yıkıcılığından kurtulmayı başarmıştır. İkinci Dünya Savaşı 02 Eylül 1945'te sona ermiştir.

¹⁴² Hüsnü Özlü, **II. Dünya Savaşı'ndan Günümüze Türkiye'de Savunma Sanayii'nin Gelişmesi (1939-1990)**, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İzmir, 2006, s. 182.

¹⁴³ Murat Metinsoy, **İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye**, Gündelik Yaşamda Devlet ve Toplum, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017, s.211.

¹⁴⁴ McMeekin, a.g.e., s.538.

¹⁴⁵ McMeekin, a.g.e., s.222.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BANDIRMA HAVAALANI'NIN HAVA ÜSSÜNE DÖNÜŞ SÜRECİ

1. SOĞUK SAVAŞ DÖNEMİ'NİN BAŞLAMASI

1.1. Soğuk Savaş ve Türkiye'ye Yansımaları

Soğuk Savaş'ın başlaması, sebepleri ve gelişimi, bu süreçte Türkiye'nin katılımı genel olarak bu çalışmanın konusu dışındadır. Soğuk Savaş süreci ve Türkiye'nin bu süreçteki durumu ile ilgili ayrıntılara girilmeyecektir.

1945'teki Potsdam Konferansı'ndan sonra gerilmeye başlayan ABD-SSCB ilişkileri, gerek 1946'da Sovyetler Birliği'nin Türkiye'ye yönelik istekleri gerekse Yunanistan'daki iç savaşta kraliyete sadık hükümete karşı komünist gerillaları desteklemesi nedeniyle sertleşmeye doğru evrilmiştir. 1946'da Sovyet isteklerine karşı Türkiye'yi destekleyen Amerika, 1947'de İngiltere'nin Yunanistan ve Türkiye'ye karşı yükümlülüklerini 31 Mart 1947'de keseceğini ilan etmesiyle Balkanlar ve Ortadoğu bölgeleriyle daha yakından ilgilenmek zorunda kalmıştır.

Daha 1946'da Amerika, II. Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin de yararlandığı Ödünç verme ve Kiralama Yasası'ndan doğan borçları, Türkiye'nin sadece 4.5 milyon dolar vermesi halinde silmeye hazır olduğunu, bedeli ödenmesi şartıyla malzemelerin Türkiye'nin mülkiyetine geçeceğini bildirmiştir. Türkiye'de çok olumlu bir hava yaratan bu durum, iki taraf arasındaki 07.05.1946'da Ankara'da imzalanan bir antlaşma ile resmîyet kazanmıştır.¹

ABD Başkanı Truman 27 Şubat 1947'de Dışişleri, Savaş ve Donanma bakanları tarafından kendisine sunulan “*Amerikan Dışişleri Bakanlığı'nın Yunanistan ve Türkiye'ye Yapılacak Acil ve Kapsamlı Yardım Konusundaki Durum ve Tavsiyeleri*” isimli raporu onaylayarak Yunanistan ve Türkiye'ye yapılacak yardımla ilgili tedbirleri kararlaştırmıştır.² Truman, Hiroşima'ya atom bombası atılması sonrası verdiği en önemli kararın bu yardım kanunu olduğunu belirtmiştir.³

Bu süreç sonunda 12 Mart 1947'deki ünlü Truman Doktrini ve sonrasında 1948 -1951'de uygulanmaya konulacak Marshall Planı ile “*kızıl tehlike*”ye karşı yani Sovyetler Birliği ve uydularına karşı Batı bloğunun desteklenmesi kararı ilan

¹ Cüneyt Akalın, *Soğuk Savaş ABD ve Türkiye – 1 Olaylar – Belgeler (1945 – 1952)*, Kaynak yayınları, İstanbul, 2003, s.197.

² Barış Celep, *Türkiye'ye Amerikan Askeri Yardım Kurulu (Jammatt) ve Türkiye'deki Faaliyetleri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Doktora Tezi, İstanbul, 2018, s. 17.

³ Nasuh Uslu, *Çatlak İttifak 1947'den Günümüze Türk-Amerikan İlişkileri*, Ankara, Nobel Yayıncılık, 2016, s.75.

edilmiştir. Türkiye’de bu atfösmemde 12 Temmuz 1947’de Türkiye’ye Yardım Antlaşması’nı imzalayarak Truman Doktrini yoluyla yardım almayı kabul etmiştir. Böylece II. Dünya Savaşı’nda Amerika tarafından Türkiye’ye verilen 95.000.000 yardıma ek olarak, 1947-1951 arasında 400.000.000 dolarlık askerî yardım yapılmıştır. 1947-1949 arasında yapılan 147.500.000 dolarlık yardım kara-hava-deniz kuvvetlerinin modernizasyonu, 5.000.000 dolar ise özellikle İskenderun-Toroslar arasının iklim hattı seçilmesiyle kara yollarının yapım çalışmalarına aktarılmıştır.

Ancak belirtmek gerekir ki verilen 100.000.000 dolarlık savaş artığı askeri malzemelerin bakım ve yedek parçalarının maliyeti Türkiye’ye 143.000.000 dolara mal olmuştur. Bu süreçte Türk Ordusu’nun elindeki askerî malzemeler modernleşmekle beraber, ekonomik açıdan dışa bağımlılığın yolu açılmıştır.

Amerika’nın Türkiye’ye bu kadar yoğun yardım etme sebeplerinden birisi, Amerikan Hava Kuvvetleri Bakanı Stuart Symington’un Aralık 1948’de Ulusal Güvenlik Konseyi’ne sunduğu bir raporda görölmektedir. Bakan Türkiye’yi bir Sovyet işgaline karşı direniş gösterebilecek tek ülke olarak nitelendirmiştir.⁴ Amerika ile gelişen ilişkiler sonucunda, Türkiye’nin Kore Savaşı’na katılımı ve katkısı sonrasında Türkiye 18 Şubat 1952’de resmen NATO’ya üye olmuştur.⁵

Böylece 1949-1951 arasında Türkiye’ye Amerika tarafından 225.100.000 dolar ekonomik yardım yapılırken, askerî yardım ise 305.700.000 dolar olmuştur.⁶

Amerika açısından Türkiye’nin rolü, Sovyetler Birliği’nin Boğazlar yoluyla kontrol altına alınması ve Ortadoğu’ya sızmasını engelleyecek bir set olarak belirlenmiştir. Bir savaş durumunda Türkiye’nin kendisine yönelik bir Sovyet saldırısı karşısında büyük bir direniş göstererek, Sovyetleri yıpratmaları beklenmiştir. Ayrıca Bağdat Paktı ve CENTO* gibi bölgesel oluşumlarda söz sahibi olabilmek için, Türkiye’de kurulan Amerikan üslerinin korunması ve gelişimi de söz konusu olmuştur. Sonuçta Türkiye, NATO açısından büyük öneme sahip bir ülke olarak belirlenmiştir. Türk siyasetçileri de, iktidarda veya muhalefette olsunlar, Amerikan yardımlarının orta ve uzun vadeli sonuçlarını fazla öngörmeden bu süreci desteklemişlerdir.⁷

Dahası Amerikan bakış açısına göre bir NATO-Sovyet (Varşova Paktı) Savaşı’nda Sovyetler, Türkiye faktöründen dolayı önemli sayıda askeri birliği

⁴ Akalın, a.g.e., s.248.

⁵ Çağrı Erhan, “ABD ve NATO’yla İlişkiler”, **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Ed.: Baskın Oran, 12. bs., İstanbul, İletişim Yayınları, 2006, s.523-536.

⁶ Erhan, a.g.e., s.553.

* CENTO (eski adı ile Bağdat Paktı) 1955-1979. Üyeleri Türkiye, Irak, İran, Pakistan ve Birleşik Krallık idi.

⁷ Erhan, a.g.e., s.551-552.

burada tutmak zorunda kalacaklar ve Sovyetler Birliği'ne saldırı potansiyeli doğmuş olacaktır.⁸

15 Ocak 1952'de dönemin Amerikan Genelkurmay Başkanı olan ünlü General Omar Bradley, Senato Dış İlişkiler Komitesi'ne verdiği ifade de şunları belirtmiştir:

“Çanakkale ve İstanbul boğazlarının üzerine oturmuş olan Türkiye, Karadeniz'den Akdeniz'e, Süveyş Kanalına ve Mısır'a kadar uzanan su yolunu kontrol etmekte ve korumaktadır. Türkiye ayrıca kuzeyden Orta Doğu'nun stratejik olarak önemli petrol kuyularına kadar uzanan kara yollarının kontrolünü de elinde bulundurmaktadır.”⁹

Amerika Türkiye'yi sadece NATO'nun ileri bir savunma karakolu olarak değil, Sovyetlerin Ortadoğu ve hatta Süveyş Kanalı'na yapabilecekleri bir saldırıda onlara hava kuvvetleriyle en ağır zararı verebilecek kapasitede bir güç haline getirmeyi de hedeflemiştir.

Amerikan Hava Kuvvetleri Sekreteri W. Stuart Symington ile Savunma Bakanı Forrestal'ın belirledikleri düşünce uyarınca daha 1948'de 180 F-47, 30 B-26, 86 C-47 Türkiye'ye verilmiş ve 1950'den itibaren jet savaş uçakları gönderilmeye başlanmıştır. Bunun amacı, Sovyetlerle olabilecek bir savaşta Bandırma ve Diyarbakır gibi üslerin, o dönem Avrupa'daki en büyük petrol üretim yeri olan Ploesti (Romanya) ve Bakü (Kafkasya)'deki Sovyet petrol kaynaklarını vurmak olarak belirlenmiştir.

Bu amaçla Türk Hava Kuvvetleri'nin 1952'ye kadar bombardıman kapasitesinin arttırılmasına çalışılmıştır.¹⁰ Balıkesir, Diyarbakır, Eskişehir ve Bandırma tasarlanan planları gerçekleştirebilmek amacıyla avcı üssüne haline getirilmişlerdir.¹¹

1962'de Küba Krizi sonrası Türkiye'deki Jüpiter füzelerinin sökülmesi karşılığında F-104 ve F-100 savaş uçakları verilmesine karşın Türk-Amerikan ilişkilerinin soğuklaşmaya başladığı görülmüştür. Buna 1964'teki Kıbrıs Sorunu'nda Amerikan başkanı Lyndon B. Johnson gönderdiği Johnson Mektubu, daha da olumsuz bir görüntü verecektir.¹²

⁸ Uslu, a.g.e., s. s.63.

⁹ Uslu, a.g.e., s.77.

¹⁰ Melvyn P. Leffler, “Diplomacy, and the Cold War: The United States, Turkey, and NATO, 1945-1952”, **The Journal of American History**, Vol. 71, Issue 4, 1985, p.807-825, “Çevrimiçi” <https://www.jstor.org/stable/1888505>, Erişim Tarihi: 30/07/2023.

¹¹ Meral Balci, Türk-NATO Savunma İşbirliği'nin Derinliği, **İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırma Dergisi**, Sayı 2, 2018, p.888.

¹² Erhan, a.g.e., s.682-686.

Türkiye'ye askerî yardımı organize etmek için kurulan The Joint American Military Mission for Aid to Turkey-Jammat (Türkiye'ye Amerikan Askeri Yardım Kurulu) 1951'de 1.200'ün üzerindeki personel sayısı ile dünyadaki en büyük Amerikan askerî misyonu haline gelmiştir.¹³ İkili antlaşmalarla aileleri ile birlikte Türkiye'ye gelen Amerikan personelinin sayısı 24.000'e ulaşmıştır.¹⁴

1955'te kurulan Tuslog'a (Türkiye'ye Yardım İçin Ortak Amerikan Askerî Misyonu) Amerikan personeliyle ilgili tüm faaliyetleri düzenleme görevi verilmiştir.¹⁵ Kuruluşun adı 1958'de Jusmmat (Türkiye'ye Yardım için Ortak ABD Askerî Kurulu) ve 1994'de ODC-T (ABD Savunma İşbirliği Ofisi) olarak değiştirilmiş ve Türkiye'deki merkezi Bakanlıklar-Ankara olmuştur. Amerikan yardımının büyük bir oran ve hızla gelişmesiyle beraber çok sayıda jet uçağı da Türkiye'ye teslim edilmeye başlanınca başta Balıkesir, Diyarbakır, Eskişehir ve Bandırma olmak üzere jet üsleri kurulmaya başlanmıştır.¹⁶

Jusmmat'ın adı 1963 ve 1966'da Bandırma gazetelerinde de geçecektir:

“Türk Hava Kuvvetleri Beş Adet Yeni Amerikan Jet Eğitim Uçağı Alıyor

Ankara- A.B.D. Askerî Yardım Kurulu başkanı Tuğgeneral Kenneth H. Gibson bu gün Türk Hava Kuvvetlerinin A.B.D. askerî yardım programı muvacehesinde 5 adet T-37 Jet alacağını bildirmiştir.

Türk Hava Kuvvetlerine yapılan bu son ilave Stel Tover adlı şileple 24 Kasım Pazar günü İzmir'e vasıl olacaktır... Türk Hava Kuvvetleri ve JUSMMAT Hava Grubu, T-37'lerin gelişi ile ilgili hazırlıkları birkaç ay evvel planlamağa başlamışlardır...

Altı öğretmen A.B.D. de eğitim için seçilmiştir. Bunlar ilk eğitim için Texas Randolph Hava Üssüne ve tekamül eğitimi içinde Arizona'daki Williams Hava Üssüne gönderilmiştir... ”¹⁷

JUSTMAT ile ilgili diğer Bandırma haberi ise şu şekildedir:

“F-5 Eğitimini Tamamlayan Pilotlara Şildleri Verildi

... Bu Münasebetle Orduevinde Bir Kokteyl Düzenlendi

Üssümüzdeki F-5 Jet uçaklarında eğitimlerini tamamlayan pilotlarımıza bu uçakların imalatçısı olan Northop şirketi temsilcileri ile Türkiye'deki Askerî Yardım Teşkilatı Jusmmat temsilcileri tarafından evvelsi gün akşam Orduevi'nde törenle birer hatıra şildi verilmiştir...

¹³ Celep, a.g.t., s. 40.

¹⁴ Uslu, a.g.e., s.78.

¹⁵ Uslu, a.g.e., s.78.

¹⁶ Celep, a.g.t., s. 66.

¹⁷ Gürses, Türk Hava Kuvvetleri Beş Adet Yeni Amerikan Jet Eğitim Uçağı Alıyor” 22.11.1963, s.1.

Önce davetlilere bir kokteyl verilmiş olup, kokteyli müteakip Amerikalı Tuğgeneral Low, Kaymakam Özgüner, Belediye Başkanı Dr. Tolunay, Üs Komutan Vekili Kur. Alb. Toroslu tarafından tevzi edilen şildleri alan uçucular şunlardır:

Tuğgeneral Engin Kur. Alb. Toroslu, Yb. Arı. Bnb. Şengel, Çokgön, Sucuoğlu, Yzb. Güremiran, Çelteç, Kıyak, Perk, Şennur, Çemberci, Dağaşan, Metin, Karadağ; Üstğm. Toksoy, Aşar, Işıksal, Uncuoğlu, Alpaşan, Fişek, Şentürk, Cinsel, Bucak, Yüksel, Kutlu ve Kd. Baş. Çvş. Mistikoğlu.”¹⁸

Tablo 3.1. Türk Hava Kuvvetleri’nin 1947’de Kuruluş Şeması

1. Hava Tümeni	2. Hava Tümeni	3. Hava Tümeni
1. Tayyare Alayı Eskişehir	3. Tayyare Alayı İzmir	2. Tayyare Alayı Diyarbakır
5. Tayyare Alayı Bursa	6. Tayyare Alayı Gazimür / İzmir	4. Tayyare Alayı Merzifon
7. Tayyare Alayı Kütahya	9. Tayyare Alayı	8. Tayyare Alayı Erzincan
105. Torpido ve Keşif Grubu (10’ncu Alay-İzmit)		

Kaynak: Emin Kurt, (2011) “Türkiye’de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi (1951-2010)”, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, s. 63.

1.2. Amerikan Yardımının Bandırma’ya Yansımaları

1943’te İzmir Gazimür’de 6. Hava Av Taburu kurulmuştur. Bünyesinde o dönemin en iyi avcı uçaklarından oldukları kabul edilen İngiliz Hurricane ve Spitfire uçakları bulunan tabur, gelecekte Bandırma’daki hava üssünün temelini oluşturacaktır.¹⁹ İki av taburu şeklinde düzenlenen birlik 1949’da Bandırma’ya nakledilecektir.²⁰ Bu birimin ilk komutanı olan Binbaşı Enver Akoğlu’nun adı sonradan Bandırma’da “Korgeneral Enver Akoğlu” olarak bir ortaokula verilecek ancak bununla beraber Akoğlu Bandırma’da bir birlik komutasında bulunmayacaktır.

Türk Hava Kuvvetlerinin 18 Nisan 1947 tarihli emriyle Hava Kuvvetleri üç tümen bölgesine ayrılmıştır.²¹

Türkiye’de 1947’de çoğunluğu II. Dünya Savaşı sırasında İngilizler tarafından inşa edilmiş olan 60 havaalanı bulunmasına karşın mevcut havaalanlarının birçoğunun pisti yeni savaş uçaklarının iniş ve kalkışına olanak sağlayacak

¹⁸ **Ufuk**, “F-5 Eğitimini Tamamlayan Pilotlara Şildleri Verildi”, 15.09.1966, s.1-4.

¹⁹ Önder Balıkcı, Ahmet Pesen, **Bir Sevdadır Bandırma**, Bandırma Belediyesi, Yeşerim Matbaacılık, 2011, s.45.

²⁰ Komuta, Sancak, Devir-Teslim Töreni, 6ıncı Ana Jet Üssü Komutanlığı, s. 7.

²¹ Emin Kurt (2011), Türk Hava Kuvvetlerine Türk Milletinin Desteği: Bağış Uçaklar, Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat, Ankara, s. 63.

yeterlilikte değildi. Amerikalılar bu durum karşısında 17 Temmuz 1948’de Türk Genelkurmayı’nın da olurlarını alan bir rapor hazırlamış ve 15 havalimanının bakım ve ıslah çalışmaları başlatılmıştır. Bu 15 havalimanı şunlardır: Balıkesir, Konya, **Bandırma**, Diyarbakır, Merzifon, Erzincan, Kayseri, Esenboğa, Adana, Cumaovası (İzmir), Antalya ve Eskişehir.²²

1948’de ilk ABD yardım programından sağlanan P-47 D Thunderbolt uçakları İzmir’deki 6. Tayyare Alayı’na katılmış, Hava Kuvvetleri Komutanlığı’nın emriyle İzmir 6’ncı Tayyare Alayının Bandırma’ya intikali 20 Mayıs 1949’da tamamlanmıştır. 6. Ana Jet Üs Komutanlık Sancağı, zamanın Cumhurbaşkanı İsmet İnönü adına Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Zeki Doğan tarafından o zamanki adıyla 6’ncı (Fethi Bey) Tayyare Alayı Komutanı Yarbay Mehmet Ali Pekman’a teslim edilmiştir.²³ Ne yazık ki bu sancak töreni ile ilgili bir bilgi ve fotoğrafa ulaşamamıştır.²⁴

Alanlar seçildikten sonra 30 Eylül 1949’da da Esenboğa, Adana ve Diyarbakır havaalanlarında beton pistlerin yapımı; Antalya’da sıcak karışım asfalt pistlerin inşası; Balıkesir, **Bandırma**, Cumaovası ve Konya’da pistlerin asfalt onarımı; **Bandırma**’da beton pistin uzatılması ve Eskişehir’de ise pistler için ön hafriyat çalışmalarının başlatılması karara bağlanmıştır.

Amerikalılar en çok kontrol kulelerinin inşasına önem vermişlerdir. Ağustos 1949’da İzmir, Bursa, Eskişehir, Kütahya, Balıkesir ve Diyarbakır havalimanlarında kontrol kulelerinin inşası tamamlanmıştır. Kalıcı kuleler inşa edilene kadar Afyon, Etimesgut, Kayseri, Merzifon ve Erzincan havaalanlarında geçici kuleler kurulmuş; **Bandırma**, Esenboğa havaalanları ile Eskişehir’deki uçuş okulunda ise seyyar kuleler kullanıma sokulmuştur. Amerikalılar kontrol kulelerinde sorun çıkmaması için bunların nasıl yönetileceğini anlatan ve kulelerde görevli personelin görevlerini sıralayan Kontrol Kulesi Talimat Özeti isimli 30 sayfalık kitabı Türkçeye çevirtmişler ve ülkedeki tüm üslere göndermişlerdir.

Ancak 1949 sonunda bir Jammat raporunda, o dönem Amerikalıların tüm destek ve çabalarına rağmen ulaşılması hedeflenen 15 havalimanı yerine sadece 8 alanın kullanılabilecek durumda olduğunu Amerikalılarda kabul etmek zorunda kalmışlardır.²⁵

²² Hakan Çağatay “Bandırma’da Türk Hava Yolları’nın Seferleri ve Etkileri”, **Cumhuriyetin 100. Yılına Armağan Gönen Üzerine Araştırmalar**, Editörler: M. Karayaman & S. Arıkan, Çanakkale, Paradigma Akademi Yayınları, 2023,s.450.

²³ Çağatay, a.g.m., s.451

²⁴ T.C. Milli Savunma Bakanlığı, Personel Genel Müdürlüğü’nden gelen 02.02.2024 ve E-73672717-600[600]-3209213 sayılı yazı.

²⁵ Celep, a.g.t., s. 230-233.

Bu 8 havaalanı şunlardır: Diyarbakır, Eskişehir, Kayseri, **Bandırma**, Erzincan, Afyon, Balıkesir, ve Merzifon.²⁶ Erzincan ve Afyon listeden tamamen çıkarılırken, Kayseri’de hazır olanın tamamlanmasıyla yetinilmiştir.²⁷

Türkiye Mayıs 1950’de Diyarbakır, Kayseri ve Eskişehir’de hava faaliyetlerinin güvensiz olduğunu ve gerekli eğitimin sürdürülemeyeceğini, bundan başka olarak **Bandırma**, Balıkesir, Erzincan ve Afyon’da da barınma ve kamu hizmeti eksikliğinden dolayı gerekli personelin buralara yerleştirilmesinin mümkün olmadığını, Türk hükümetinin pist onarımı ve yukarıdaki sorunların çözümünü istemekle beraber eldeki sınırlı bütçeyle bunun mümkün olmadığını bildirmiştir.

Amerikan elçiliği gerekli maliyeti ve teknik personel hizmetini sağlayabileceklerini belirterek, Tümgeneral Horace. L. McBride komutasında 150 kişilik bir teknik inşaat grubunun geleceğini bildirince Millî Savunma Bakanlığı’nda bir irtibat bürosu kurulmuştur.²⁸ Temmuz ve Ağustos ayında denetime tabi tutulan yedi havaalanından birisi de Bandırma olmuştur.²⁹

McBride 25 Eylül 1950’de ABD Dış askeri yardım Komisyonu’na verdiği ifadelerde Türk kara ve hava kuvvetlerinde astsubay sayısı, lojistik durumlar ve teknik sıkıntılardan dolayı dış yardımın özellikle de hava kuvvetlerinde artırılması gerektiğini, Türk Ordusu’nun bir savaşta sadece üç haftalık malzemeye sahip olduğunu belirtmiştir.³⁰

McBride ve İngiltere askeri ataşesi, 16 piyade tümeninden sadece yedisinin modern silahlarla donatıldığını, ikmal ve iletişim durumlarının ihmal edildiğini, hava ve kara kuvvetleri arasındaki eşgüdümün zayıf durumda olduğunu belirtmişlerdir.³¹ Ancak McBride’in Türk Ordusu’nun kapasitesinin düşüklüğü üzerine yaptığı yorumlar, Kore’de Türk Tugayı’nın başarılı direnişleri ile oldukça çalışmıştır.

1950 baharında Türkiye’deki havaalanlarının inşası ve modernizasyonu için Amerikan Mühendislik Grubu (The US Engineer Group-TUSEG) adı altında yeni bir birim kurulmuştur. Tuseg çeşitli Amerikan firmaları ile ana teknik personel ve saha danışmanlarını sağlayacak şekilde anlaşmalar yaparak, inşaa sürecinin başına geçmiş, Tuseg’e ilk etapta yaklaşık 11,5 milyon dolar bütçe tahsis edilmiştir.³² Bu çalışmalarda Tuseg’e Amerikalı Meltcalfe, Gordon Hamilton,

²⁶ Çağatay, a.g.m., s.351

²⁷ Gratwol , Robert Gratwol – M. Moorhus, Donita, Building for Peace: U.S. Army Engineers in Europe, 1945–1991, Center of Military History and Corps of Engineers United States Armys. Wahsington, D.C., 2005, s. 84.

²⁸ Recep Murat Geçikli, **Menderes Hükümetleri Dönemi Türkiye-ABD İlişkileri**, İstanbul, İleri Yayınları, 2016, s.116-117.

²⁹ Celep, a.g.t., s.236.

³⁰ Geçikli, a.g.e., s.130.

³¹ Akalın, a.g.e., s.263.

³² Selin M. Bölme, **İncirlik Üssü ABD’nin Üs Politikası ve Türkiye**, İletişim Yayıncılık, İstanbul, 2012, s.181.

Grove Shephard Wilson & Kruge ortaklığı da yardım etmiştir.³³ İnşaatların teslim işleyişi Türk Hava Kuvvetleri, Tusafg ve Tuseg temsilcilerinin ortaklaşa yaptığı inceleme ve denetim sonucunda hazırlanan raporun imzalanması sonrası yapılmıştır.³⁴

Tuseg’de çoğunluğu sivil olan Amerikalı müteahhitlerin çalıştırdığı personel sayısı 1951’in Ocak ayında 767 iken, Ekim ayında bu sayı 3.492’ye ulaşmıştır. Büyük çoğunluğunu Türk işçilerin oluşturduğu bu ekipler sahada yoğun bir inşaat faaliyetine girerken, ABD hükümeti havaalanlarında kullanılmak üzere 1950’da 12.153.000 \$, 1951’de ise 15.112.000 \$’ın Türkiye’ye gönderilmesini kararlaştırmıştır.³⁵ 1951’deki yardımın 2023’teki karşılığı 172.509.040 \$’dır.³⁶

Amerikan tarafı Türkiye’ye yönelik girişimlerde bulunurken aynı zamanda Sovyetler Birliği’nin tepkilerini de göz önüne almak zorunda olduklarından Türkiye’deki havaalanlarının yeniden inşa projelerinin Türkiye tarafından istendiği görüntüsünü yansıtmada hassas davranmışlardır. Buna dayanarak Türk Hükümeti 18 Nisan 1950’de ABD’ye verdiği bir notada Diyarbakır, Kayseri, Eskişehir’deki uçak pistlerinin bozulduğunu, bunun hava operasyonları ile gerekli eğitim etkinliklerini etkilediği, ayrıca **Bandırma**, Erzincan, Afyon ve Balıkesir’deki havaalanlarında da konut eksikliği bulunduğu, hava personelinin buralarda konuşlanacağı için sorun olduğunu dile getirmiştir. Ancak Hükümet bütçe yetersizliği nedeniyle gerekli inşaatları yürütemeyeceği için Amerikan hükümetinden yardım talep etmiştir.³⁷

Amerikan Dışişleri Bakanlığı 04 Mayıs 1950’de yolladığı cevapta Türkiye’nin koşullarını kabul ettiğini, bu amaçla gerekli olan fonların tahsis edileceğini, projelerin kalan maliyetlerini, inşaat malzemelerini, danışmanlık, teknik hizmet ve personel hizmetlerini sağlayacaklarını bildirmiştir. Yeri gelmişken belirtelim ki 15 Mayıs 1955’te Ankara-Balgat’ta aktif hale getirilen 7217. Hava Birliği veya bilinen adıyla Headquarters The United States Logistics Group (TUSLOG), yukarıda adı geçen Amerikan askerî teknik yardımlarının sorumluluğu üzerine almış ve komutanı bir tuğgeneral olarak belirlenmiştir.³⁸

Haziran 1950’de Kore Savaşı’nın başlaması ve Türkiye’nin asker göndermeyi kabul etmesi Amerika’da memnuniyetle karşılanmıştır. Tuseg, 1950 Temmuz-Ağustos aylarında Diyarbakır, Erzincan, Balıkesir, Afyon, Eskişehir, **Bandırma**

³³ Bölme, a.g.e., s.188.

³⁴ Bölme, a.g.e., s.194.

³⁵ Celep, a.g.t., s.236.

³⁶ <https://www.in2013dollars.com/us/inflation/1951?amount=1>, Erişim Tarihi 04/02/2023

³⁷ Selin M. Bölme, **İncirlik Üssü ABD’nin Üs Politikası ve Türkiye**, İletişim Yayıncılık, İstanbul, 2012, s. 179.

³⁸ **The United States Logistics Group Tuslog**, (2011), “Çevrimiçi”

<https://docplayer.net/62530600-The-united-states-logistics-group-tuslog.html>, Erişim Tarihi: 26/08/2023.

ve Kayseri'deki havaalanlarını denetime tabi tutarak Diyarbakır ve Balıkesir havaalanlarını en öncelikli saha olarak tespit etmiştir.³⁹

26 Ekim 1950'de bir araya gelen ABD ve İngiltere Genelkurmay Başkanlıkları toplantısında Ortadoğu'nun savunma açısından önemli olduğu, Batı Avrupa'dan sonra ikinci sırada yer aldığı kararına varılmıştır. Amerikan Dışişleri Bakanlığı'nda bölgenin sadece petrol kaynakları bakımından değil, önemli deniz üsleri, stratejik ve taktik hava üsleri açısından da önemli olduğu kararına varmıştır.⁴⁰ Elbette ki bu önemli üsleri sağlayabilecek önemli ülkelerden birisi Türkiye olacaktır.

Tuseg, Kasım 1950'de 1950 ve 1951 yılı bütçelerini kapsayan inşaat planı konusunda Jammat'ı da bilgilendirmiştir. Planda, Adana, Balıkesir, Diyarbakır ve Eskişehir'deki havaalanlarının jet uçaklarının kullanımına imkan verecek şekilde inşa edilecekleri; Balıkesir, Diyarbakır, **Bandırma**, Eskişehir'in avcı uçağı üssü haline getirilirken, Eskişehir'de ana depo, Kayseri'de ikinci depo merkezi kurulacağı dile getirilmiştir. Afyon ve Adana ise yardımcı avcı uçağı üssü olarak belirtilmiştir.⁴¹

Tuseg Bandırma'da 09 Nisan 1951'den pistlerin, apronların, yolların, konut ve tesislerin inşası veya onarılması, yakıt tanklarının yerleştirilmesi, pist aydınlatmalarının tamamlanması gibi çalışmalara başlamış, diğer alanlarda benzer çalışmaların olması nedeniyle öncelikler belirlenmesi gerekmiş ve Balıkesir ile Diyarbakır'la beraber Bandırma hava üslerinin 30 Temmuz 1952, diğer üslerin ise 01 Kasım 1952-Eylül 1953'e kadar tamamlanmaları öngörmüştür.⁴²

Bu raporlar doğrultusunda Balıkesir'de pist / hızlanma pistleri uzatılmış, eğitim ekipleri için tesisler kurulmuş ve planlanandan daha fazla hızlanma pisti onarılmıştır. Böylece Ekim 1951'in sonunda Balıkesir'deki projenin % 96'sı Diyarbakır'daki projenin ise % 77'si tamamlanırken,⁴³ Bandırma'da ise bu oran % 87'ye varmıştır. Tüm projelerin 31 Aralık 1951'de bitirilmeleri bekleniyordu.⁴⁴

³⁹ Celep, a.g.t., s. 237.

⁴⁰ Bölme, a.g.e., s. 187.

⁴¹ Bölme, a.g.e., s. 186.

⁴² Celep, a.g.e., s.237.

⁴³ Celep, a.g.t., s. 237.

⁴⁴ Bölme, a.g.e., s. 194.



Şekil 3.1 (solda) Hava Pilot Kıdemli Başçavuş Mehmet Yaman,
Bandırma Üssü, 1948

Kaynak: “Çevrimiçi” <https://www.havaciyiz.com/Havacilarimiz10.htm>,
Erişim Tarihi: 20/10/2023.

Şekil 3.2 (sağda) Necati Kaplangiray Bir Makinist İle Thunderbolt Önünde,
Bandırma Üssü, 1951

Kaynak: “Çevrimiçi” <https://www.tayyareci.com/arsiv/necatikaplangiray.asp>,
Erişim Tarihi: 20/10/2023.

Ancak maliyetlerin hesap dışı etkenlerle yükselmesi ile projeler revize edilmiştir. Bandırma’da dahil projelerde yer alan inşaat işlemlerinde (özellikle Adana’daki İncirlik’te) ek maliyetlerin çıkması ile 02 Şubat ve 28 Mayıs 1951 tarihlerinde gönderilen talimatlarla proje kapsamı genişletilerek, projelerin tahmini bedeli yaklaşık 28,9 milyon dolara, müteahhit firma bedeli ise 950 bin dolara yükseltilmiştir. Türk tarafının ücretsiz sağladığı işçi, araç gereç ve malzeme bedelinin karşılığı olan 5,3 milyon dolar ise bu maliyetin dışında kalmıştır. Böylece projelerin toplam tahmini bedeli 1951 sonunda 35 milyon dolar geçmiştir.⁴⁵

Gerçekten de 1952 yılı sonunda Adana, Afyon, Ankara, Balıkesir, **Bandırma**, İstanbul, Diyarbakır, Eskişehir, İskenderun, İzmir, Kayseri, Kocaeli, Malatya, Merzifon, Samsun, Sinop ve Trabzon’da yeni tesisler kurulmuş veya

⁴⁵ Bölme, a.g.e., s. 194.

iyileştirilmiş, istihbarat cihazları yerleştirilmiş, yakıt ve mühimmat depoları inşa edilmiştir.⁴⁶

Üsler dinleme ve istihbarat toplama veya Amerika'nın Sovyetler Birliği'ne karşı muhtemel bir bombardıman saldırısına destek vermek veya kendi başına bir operasyon yürütmek için tasarlanmıştır.⁴⁷

1.3. 6. Hava Üs Komutanlığı'nın Ortaya Çıkışı

1949-1951 arasında Bandırma'daki birliğin ismi “*Fethi Bey* Av Alayı*” olarak anılmıştır.⁴⁸

II. Dünya Savaşı sonrası Gaziemir, Çorlu ve Bursa'nın yanı sıra yeni havaalanları seçimi söz konusu olmuştur. Böylece Balıkesir ve Bandırma'da yeni havaalanları kurulmasına karar verilmiştir. Bandırma alanının pistleri ilk olarak doğu-batı yönünde ve çelik hasırlarla yapılmıştır. Ancak iniş kalkışlarda yan rüzgarların etkisinden dolayı pist kuzey-güney doğrultusunda kesin halini almış ve beton pist haline dönüşmüştür.⁴⁹

Pist yapımı aşamasında çevresindeki tepeler uzun süre engel teşkil etmemiştir. Ancak 6. Ana Jet Üssü'nün F-104'ler ile donatılması sürecinde yer ile uçak arasındaki klerans (hava sahası kontrol makamı) farkının sınırların üzerinde olduğunun tespiti üzerine bu tepeler tıraşlanmıştır.⁵⁰

Devlet Arşivleri Başkanlığı'ndaki bir belgeden dolayı bir dönem Karacabey'in de havaalanı yeri olarak düşünüldüğü anlaşılmaktadır:

“Karacabey’de inşa edilecek tayyare meydanı için lüzum görülen ilişik listede, mevkii ve miktarı yazılı Karacabey belediyesine it arazinin Milli Müdafaa ihtiyaçları için istimlakı; Milli Müdafaa Vekilliğinin 9/5/1941 tarih ve 46150 sayılı tezkeresile yapılan teklifi üzerine, 3887 sayılı kanunun birinci maddesine tevfi kan, İcra Vekilleri Heyetince 20 Mayıs 1941 tarihinde kabul olunmuştur.”⁵¹

⁴⁶ Bölme, a.g.e., s. 205.

⁴⁷ Çağatay, a.g.m., s.451.

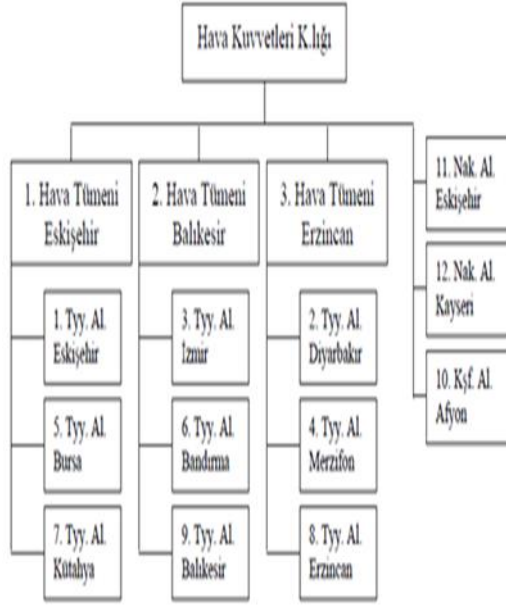
* Tayyareci Fethi Bey, Balkan Savaşları esnasında ilk gece uçuşunu yapan pilot olarak gümüş liyakat madalyası ile ödüllendirilmiştir. Kendisi gibi yüzbaşı olan rasit Sadık Bey ile beraber Muavenet-i Milliye isimli Bleriot XI/B uçağıyla İstanbul-Kahire uçuşları esnasında, 27 Şubat 1914'te Suriye'de Taberiye Gölü yakınlarında düşerek ilk hava şehitlerimiz olmuşlardır. Her ikisi de Şam'da Emeviye Camisi yakınlarına defnedilirlerken, Muğla'daki Fethiye ilçesinin adı Fethi Bey'den gelmektedir.

⁴⁸ Önder Balıkcı, a.g.e., s. 45.

⁴⁹ Çetin Tuna, -Emekli Hava Üssü Elemanı- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 12.02.2024.

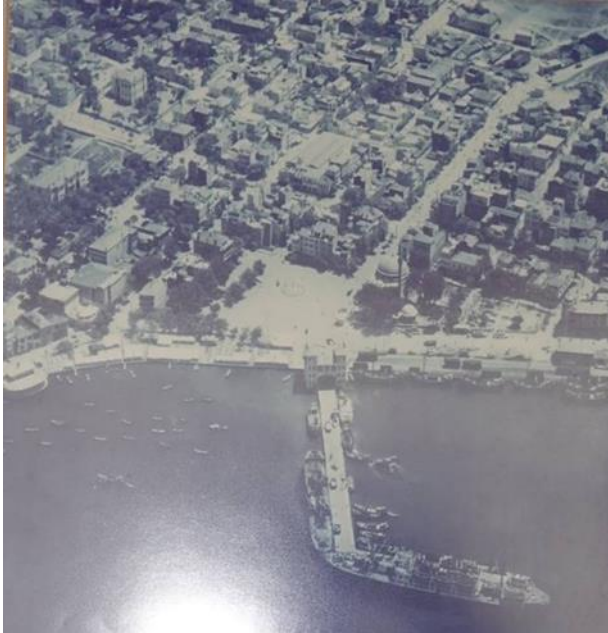
⁵⁰ Kaya Konukkuran, *Kovadaki Arılar, Göklerde Kalan İzler*, Ankara, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2018, s.73.

⁵¹ BCA, 30.8.1-2/95.42.4.



Şekil 3.3 Türk Hava Kuvvetleri'nin Teşkilat Yapısı, 1950

Kaynak: Emin Kurt, "Türkiye'de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi (1951-2010)", 2011, s.58



Şekil 3.4 Üsteğmen R. Bilgen'in F-84'ten Çekilen Bandırma Fotoğrafı, 1954

Kaynak: T.C. Millî Savunma Bakanlığı, Personel Genel Müdürlüğü'nden gelen 02.02.2024 ve E-73672717-600[600]-3209213 sayılı yazı.

Yukarıda görüldüğü üzere 1950’de Balıkesir’deki 2. Hava Tümeni’ne bağlı olan 6. Tayyare Alayı, 1952 teşkilatlanmasıyla bu sefer İzmir’deki 2. Kuvvet Komutanlığı’na bağlanmıştır.⁵²

31 Mart 1951’de Türk Hava Kuvvetleri teşkilatını NATO / ABD’ye uyumlu hale getirebilmek için, “*Değişen Birlik Adları Hakkında*” isimli emirle üs ve filo deyimleri kabul edilince mevcut tayyare alayları için üs tabiri kullanılmıştır. Buna göre:

- a. Uçuş Bölüğü “Kol”
- b. Uçuş Taburu “Filo”
- c. 2-3 Filonun birleşmesi “Uçuş Grubu”
- ç. Meydan Hizmet Taburu “Üs Hizmet Grubu”
- d. Bakım-İkmal “Bakım ve İkmal Grubu”
- e. 1-2 Uçuş Grubu ve bakım-ikmal gruplarının birleşmesine “Üs”
- f. Hava Tümeni “Hava Kuvveti”

olarak isimlendirilmiştir.⁵³ Bu minvalde Bandırma’daki 6. Tayyare Alayının adı 6. Hava Üs Komutanlığı olarak değiştirilmiş ve 30 Eylül 1952’den itibaren (9. Hava Üssü ile beraber) 1. Hava Kuvveti Komutanlığı’na (Eskişehir) bağlanmıştır. 1951’de Bandırma’daki 161. ve 162. Filoların İngiliz Spitfire Mk.IX uçakları, Haziran 1952’de Amerikan P-47 uçakları ile sonrasında da F-84 G Thunderjet uçaklarıyla değiştirilmiştir⁵⁴

1953 Yılı Hava Barış ve Sefer Kuruluşa teşkilatlanması esasına göre hava üs komutanlıkları, 3 filo ve her filo da kendi içinde 4 kol komutanlığından oluşturulmuştur.⁵⁵ Ancak bu işleyiş zaman içinde değişikliklere uğramış, örneğin 1951’de kurulan 162. Filo, 1961’de lağvedilmiş ve hava üssünde 161. ve 163. filolar görev yapmışlardır. 04 Nisan 1972’deki düzenleme ile bu sefer de 163. Filonun ismi 162. Filo olarak değiştirilmiş⁵⁶, ancak bu düzenlemede filoların eski tarihlerini korumaları bildirilmiştir.⁵⁷

161. Filo’nun açılımı ise, 1 Eskişehir’e bağlı 1. Hava Kuvveti, 6 Bandırma üssü, 1’de birinci filo anlamındadır.

Bandırma’ya jet uçaklarının gelmeye başlaması pist uzunluklarını uzatmayı, dolayısıyla hava üssünün de genişletilmesini gerektirmiştir. Bundan dolayı Bakanlar Kurulu kararıyla 1953 ve 1955’te üssün civarındaki gayri menkullerin

⁵² D. Kurt, *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951)*, Cilt I, s.6.

⁵³ *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri*, Cilt I, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, s.68.

⁵⁴ Çağatay, a.g.m., s.451

⁵⁵ *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri*, Cilt III, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, s.133.

⁵⁶ *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri*, Cilt III, a.g.e., s.207-208.

⁵⁷ *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri*, Cilt I, a.g.e., s.69.

istimlak edilmesi kararı çıkmıştır.⁵⁸ Havaalanının genişletilmesi süreciyle alakalı olarak Gürses gazetesinin haberi de şu şekildedir:

“Hemşehrilerimize Müjde!

Şehrimizde muazzam iş sahası!

Pek yakın günlerde hava meydanımıza 14 milyon liralık yeni bir inşaat başlanacaktır. Teklifler tetkik ediliyor.

NATO genel komutanlığı tarafından yeniden bazı geniş hava meydanları tesisi hakkındaki proje kuvvetten fiile geçmiş bulunmaktadır. Bu meydanlar için 40 milyon lira sarfedilecektir. Bu cümleden olmak üzere şehrimiz hava üssünde de 14 milyon lira sarfile yapılacak İnşaat için bu ayın dördünde muhtelif firmalardan teklif mektubu alınmıştır. Haber aldığımıza göre yerli ve yabancı onbeş firma mektup atmıştır. Tekliflerin incelenmekte olduğu ve Nihayet bir hafta zarfında en müsait teklif veren en teminatlı firmaya inşaatın ihale edilmiş olacağı söylenmektedir.

Bu bakımdan gelecek aylar zarfında şehrimizde fevkalade bir iş faaliyetini ve iktisadî hareketin başlayacağını muhakkak sayabiliriz.

GÜRSES hemşerilerine bu hayırlı haberi müjdelemek de şeref duymaktadır.”⁵⁹

Haziran 1954’ten itibaren yapılacak havaalanı ile ilgili olarak hızlı gelişmeler söz konusu olacaktır.

“Meydan İnşaatı Başlıyor

D.P. İlçe Başkanlığı dün gece Çiçek Lokantasında şirket temsilcilerine bir ziyafet verdi

Hava meydanımızda yeniden vücuda getirilecek tesislerin inşası bir Fransız şirketine ihale dılmıştı. Uzun zamandan beri bu şirket tarafından yaptırılan etüdler nihayet sona ermiş olduğunda şantiye kurmak ve işe bilfiil başlamak üzere müteahhit firmanın yetkili memur ve mühendisleri şehrimize gelmiş bulunmaktadır. Esasen bir hayli işçinin kayıd ve kabulleri evvelce yapılmış olduğundan şirket pek yakın günlerde faaliyete geçecektir...

Haber aldığımız göre D.P. İlçe başkanlığı dün gece Çiçek Lokantasında şirket temsilcileri ve şantiye şefleri şerefine bir akşam ziyafeti vermiştir.”⁶⁰

Dört gün sonra aynı gazete şu ilginç bir gelişmeyi haberleştirmiştir:

“Belediye Meydan İnşaatı Hakkında Ne Diyor?”

12-6-1954 gün ve 1600 sayılı nüshanızın baş tarafında (verilen rayiç meydan inşaatını aksatabilir. Belediye, Fransız firmasının sorusu üzerine

⁵⁸ BCA, 30.8.1-2/139.35.3

⁵⁹ Gürses, “Hemşehrilerimize Müjde” 10.03.1954, s.1.

⁶⁰ Gürses, “Meydan İnşaatı Başlıyor” 09.06.1954, s.1.

realiteler hilafına amele gündeliği 4 liradan rayiç verdi. Hadise işçi çevrelerinde hoşnutsuzluk uyandırdı) başlıklı yazının hakikat ile hiçbir alakası yoktu. Amele ücreti bahsinde sözü geçen firma ile belediyemiz arasında hiçbir konuşma ve yazışma vaki olmamıştır.

El emeği ve alın teri bahasına karnını doyurmak için uğraşan işçi hemşehrilerimizin bu alın terlerini değer bahasının bulması için hemşeri lehine her türlü hareketi titizlik ile takip etmeyi demokrasi prensibi olarak birinci vazife telakki eden belediye bu şekildeki neşriyatı hemşerinin şevkini kırmak ve temsilcileriyle mümessillerinin arasını açmak için girilmiş asılsız bir taktik telakki etmektedir.

Basın kanunu gereğince bu tavrımızın aynı puntolu harflerle ve aynı sütunlarda umumi efkara duyurulmasını rica ederim.

*Belediye Reisi
Mustafa Evyapan ”⁶¹*

Kısa bir süre bir başka yayınlanan haber, meydan inşaat işlerinin hızlandığına dair bir delil niteliğinde olmuştur:

“Tayyare Meydanı İçin 1500 Ton Malzeme Geldi

Dün şehrimize tayyare alanı inşaatında kullanılmak üzere Türk vapuru ile Alman limanlarından yüklenmiş 1500 ton malzeme gelmiş ve tahliyesine başlanılmıştır. Malzeme çimento ve keresteyi ihtiva etmektedir.”⁶²

Ancak gönüllü veya zoraki istimlak arazilerinin bedelinin tespitinde askerî ve sivil makamlar arasında fikir ayrılığı çıkmıştır. 30 Temmuz 1954 tarihli ve 1050 sayılı Bandırma Belediye Encümeni kararında şu tespitler yapılmıştır:

“Her ne kadar askeri satın alma komisyonunca istimlaki istenen metre kare üzerinden 18 kuruş kıymet biçilmiş ise de ... esasen şehir meclisince yapılan tahkikattan sonra bu civar yerlere meclisce 50 kuruş kıymet taktir edildiği nazara alınarak 6.nci hava üssünce rızaen veya istimlak yolu ile satın alınması düşünülen bu yerlerin meclis kararına da uyularak beher metre karesinin 50 kuruş üzerinden satılmasına ve satın aldıkları taktirde üzerinde inşaat yapılmasına muhafakatiyet edildiğine söz birliği ile karar verildi.” ⁶³

⁶¹ Gürses, “Belediye Meydan İnşaatı Hakkında Ne Diyor?” 13.06.1954, s.1.

⁶² Gürses, “Tayyare Meydanı İçin 1500 Ton Malzeme Geldi” 25.06.1954, s.1.

⁶³ Bandırma Belediye Arşivi, Belediye Encümen Karar Defteri, Hava Üssünce İstimlaki İstenildiği Saha Hk., 1050 sayılı karar, 1954.

Eylül 1954'te ise halk tarafından sevildiği bildirilen üs komutanı Albay Şahap Moto'nun üstün başarısından dolayı Napoli'deki NATO merkezine Türk Hava temsilcisi olarak atandığını öğrenmekteyiz.⁶⁴

Aralık 1954'de Amerikalılarca hazırlanan rapora göre Adana (İncirlik) hava üssü tamamen Amerikan yardımları kapsamında yapılmış; Balıkesir, **Bandırma**, Batman, Diyarbakır ve Eskişehir'deki üsler Amerikan yardımlarıyla inşa edilmiş olmasına karşın NATO tarafından yenilenmiş; Akhisar, İzmir, Konya, Malatya ve Mürted'de (Ankara) bulunan üslerin ise tamamen NATO bünyesinde inşa edilmeleri planlanmıştır.⁶⁵

Aynı tarihte Bandırma'daki havaalanının inşaatını alan Fransız Les Chantiers Modernes Limited Şirketi firmasının temsilcileri kaymakam, belediye başkanlığı ve gar şefliği ile görüşmüştür. Görüşmelerde Fransızlar bir fabrikanın makinelerinin teminini üstlendiklerini belirterek, Bandırma'yı transit nakil merkezi olarak düşündüklerinden dolayı bununla ilgili gerekli mevzuatla ilgili bilgi almışlardır.⁶⁶

Oldukça hareketli geçtiği anlaşılan 1954 yılının son günlerindeki bir haber, hava üssünün önemini arttıran bir gelişme olarak karşımıza çıkmaktadır:

“Bandırma’da Akaryakıt Tevzi Merkezi Kuruluyor

Bir Fransız firması Bandırma-Balıkesir ve yine Bandırma-Eskişehir araları toprak altı benzin yollama işini üzerine aldı.

Firma şantiyesini şehrimize kuracak, ayrıca Sığircı istasyonu civarında bir miktar arazi satın alacak. Geçenlerde bir Fransız firması temsilcilerinin şehrimize gelerek liman ve demiryolu nakliyatı üzerinde tetkiklerde bulunduğunu haber vermiştik. Yaptığımız hususi tahkikat neticesinde bu firmanın esas iş mevzuu etrafında edindiğimiz yeni malumatı okuyucuları sunuyoruz.

NATO Teşkilatı Bandırma’da stok edilecek benzinlerin demir borularla Balıkesir ve Eskişehir hava meydanlarına isalesi işini eksiltmeye koymuştur.

Yukarıda sözü geçen Fransız firması bu tesislerin kurulması işini taahhüt etmiş bulunmaktadır. Borular toprak altı sekiz metre derinliğe döşenecek ve hava tazyiki tesiri ile Balıkesir ve Eskişehir’e benzin akıtmak mümkün olacaktır. Fransız şirketi Bandırma’yı iş merkezi itihaz etmiş ve şantiye açmak üzere hazırlıklara girişmiştir. Yollara döşenecek borulardan bir kısmının İzmir limanına çıkarıldığı haber verilmektedir. Sığircı istasyonu civarında 15-20 dönümlük bir sahanın devletçe istimlak edilmesi

⁶⁴ Hürses, “Bandırma Hava Üssü Komutanı NATO’ya Tayin Edildi” 09.09.1954, s.1.

⁶⁵ Celep, a.g.t., s. 241.

⁶⁶ Gürses, “Bir Fransız Firması Şehrimizde” 21.12.1954, s.1.

derpiş edilmektedir. Şirketin işe başlaması ile şehrimizdeki iktisadi ve ticari hareketin hissedilir derecede hızlanması muhakkak görülmektedir.”⁶⁷

Bandırma jet üssünün yapım aşaması devam ederken Balıkesir 7. Uçaksavar Alayı, şehrin Livatya mevki ile su taksim havuzu arasında üç günlük bir atış tatbikatı yapmıştır.⁶⁸ Adı geçen bölge, özellikle Livatya mevki bundan sonraki zamanlarda da uçaksavar atış talimlerinin yapıldığı yer olmuştur.

6. Ana Jet Üssü hem Türk hem de yabancı üst düzey kişilerin uçakla geldikleri veya buradan ayrıldıkları bir hareket noktası haline gelmiştir. Bu durum günümüzde de benzer özelliğini sürdürmektedir. Örneğin Celal Bayar’ın Ziraat Bakanı Esat Budakoğlu ile beraber 01-02 Nisan 1956’da üsse gelişleri bu duruma bir örnek teşkil etmektedir.



Şekil 3.5 ve 3.6 Celal Bayar’ın 6. Ana Jet Üssü’ne Gelişi

Kaynak: Mehmet Karayaman arşivi.

30 Ekim 1957’deki bir NATO belgesinde 1. ve 2. Türk Ordularının yararlandığı Antalya-Afyon-Eskişehir-İzmir boru hatlarının özellikle hava saldırıları ile zarar görmesi halinde Eskişehir-Karacabey-Bandırma boru hattının devreye girebileceği belirtilmiştir.⁶⁹

Bandırma havaalanının yapımını üstlenen Fransız şirketinin sahipleri arasında bulunan Mr Fougerolle uçakla Bandırma’ya gelerek incelemelerde bulunmuş, gelişmelerden çok memnun kalarak, aktarıldığına göre “*Türkiye dışındaki memleketlerde Şirketin deruhte eylediği işlerden hiçbirinde bu derece mükemmel*

⁶⁷ Gürses, “Bandırma’da Akar Yakıt Tevzi Merkezi Kuruluyor” 24.12.1954, s.1.

⁶⁸ Gürses, “Uçaksavarda Atış Tecrübeleri” 09.08.1955, s.1.

⁶⁹ Headquarters Allied Air Forces Southern Europe, Volume IV, 1953, s. 19. <https://archives.nato.int/informationobject/browse?topLod=0&sort=relevance&query=bandırma>, Erişim Tarihi 01/02/2023

bir eser meydana getirilmemiş olmasından dolayı duyduğu üzüntüyü” belirtmiştir.⁷⁰

1957’deki bir gazete haberi Bandırma hava üssünün alanının yapımıyla ilgili ilginç ve önemli bir bilgi vermektedir:

“Hava Alanı İnşaatı Son Eriyor

Üç buçuk yıl evvel ihale suretiyle Fransız Les Chantiers Modernes Limited Şirketi tarafından inşasına başlanan Bandırma Hava Alanındaki jet meydanları inşaatı sona ermiş bulunmaktadır.

Muvakkat kabul muamelesinin ifası için Bandırma’ya gelmiş bulunan NATO heyeti muvakkat kabulü yapmış ve inşaatla gördüğü bazı noksanları Şirkete bildirmiştir.

Şirket, tespit edilen noksanların ikmaline yetecek miktardaki personeli Bandırma’da alıkoymuş, diğer personel şehirden ayrılmışlardır. İki yıl sonra inşaatın kat’i kabulü yapılacaktır.”⁷¹

Haziran 1957’de hava üssünün içyapısını birinci elden gözlemlemek adına gazetecilere yönelik yapılan bir davetdeki gözlemler önem arz etmektedir:

“Kartallar Arasında 6 Saat

Dün, günümüzün 6 saati Türk hava kartalları arasında geçti. İstanbul ve İzmir basınından mensup aşağı yukarı kırk radar misafir gazeteci vardı. Üç şehir basını mensupları mahallî hava üslerine ait uçaklarla 6. Hava Üssümüze geldiler. Üs komutanımız Sayın Baki Geçin’in lütfkar daveti üzerine Ufuk’u temsilen de biz hazır bulunduk.

Kartallar yuvasında ilk izahatı Binbaşı Aktaş’tan dinledik. Uçuculuğa ait teknik bilgiler, çalışma usulleri, buna benzer mesleki faaliyetler bir bir gözlerimizin önüne serildi. Öğrendiğimize göre Türk Hava Kuvvetleri pilotları, yılda asgari 240 saat uçmak vazifesindedirler. Bazı ahvalde bu müddet yılda 350 saat ulaşmaktadır. Saat deyip geçmeyelim; bir an düşündüğümüz zaman hem çok zor, hem de zorluğu nispetinde şerefli bir vazife ile karşı karşıya olduğumuzu kabul etmeliyiz. Uçmak, otobüsle gezmeğe benzemez. Sağlam bünye, sağlam sinir ister. Hava Kuvvetleri şimdi asrın son terakkiyatını da göz önüne almak suretiyle her yıl dinlenme kampları açmakta, pilotlarımız yılın muayyen zamanlarında bu kamplarda aileleri ve çoluk çocukları ile birlikte dinlenmektedirler. İzmir ve Yeşilköy’de bulunan umumi kamplara ilaveten, her üs, kendi mıntkasında da birer kamp açmaktadır...

⁷⁰ Ufuk, “Chantiers Modernes Müessislerinden Mr. Fougerolle Şehrimizde” 31.08.1956, s.1.

⁷¹ Ufuk, “Hava Alanı İnşaatı Sona Eriyor” 18.01.1957, s.1.

Harekât bürosunda Üsteğmen Remzi Oral'ın izahatını dinliyoruz, radarın faydası hakkında misallere dayanan faydalı ve açık bir konuşma. Jetlerin elli dakikada ikibuçuk ton akaryakıt sarf ettiklerini öğreniyoruz. Sarfederler, az sürat mı o?

Tamirhanede de Binbaşı Şahap Çakın'ın izahatını dinledikten sonra öğle yemeği yiyoruz. Neşeli bir yemek. Herkes gülüyor. Göklerin kartalları yerde o kadar mütevazı, o kadar (bizden) insanlar ki...

Daha sonra uçaklara taksim olarak Kızıksa alanına uçtuk. Burada binbaşı Aktaş, üsteğmen Selçuk, Üsteğmen Utku ve bir başgediklimiz gözleri karartan uçuşlar yaptılar. Sonra silahlar konuşmaya başladı.

İnsanın aklından neler gelmiyor... Sokakta, dükkanda, sinemada görüp, bizim gibi alelade kimseler olarak bakıp geçtiğimiz havacıları bir de uçaklarında görmeli...

İzmirli, Ankaralı ve İstanbullu meslektaşlarımızı getiren uçaklar, onları yine yerlerine götürmek üzere havalanırken, bir an düşündüm... Havacılığa ne kadar ehemmiyet versek yerindedir ve ne kadar ehemmiyet versek azdır!"⁷²



-3-

NATO SECRET
APPROX to
C-M 53123

Airfield	Physical works	Cost estimate (£)
Eskişehir	Protection of POL and electrical distribution (£11,000)	11,000
Konya	Base telephone: £25,714, increase of water distribution system: £13,200, increase of electrical distribution: £16,500, of sewage: £4,400, perimeter fencing: £16,500, protection of POL and electrical distribution: £5,500	81,614
Dişarbakır	Protection of POL and electrical distribution (£9,900)	9,900
Balıkesir	Protection of POL and electrical distribution (£9,900)	9,900
Bandırma	Protection of POL and electrical distribution (£11,000)	11,000
Mersifon	Base telephone distribution: £23,697, increase of water distribution: £13,200, of electrical distribution: £16,500, of sewage: £4,400. Protection of POL and electrical distribution (£5,500)	63,297

Şekil 3.7 Milliyet Gazetesinin Associated Press Ajansı'ndan Aldığı Adana-İncirlik Üssü İle İlgili Harita

Kaynak: Milliyet, 23.03.1955, s.1.

Şekil 3.8 “NATO Genel Altyapı Programının Dokuzuncu Diliminde Yapılmak Üzere Türkiye’de Belli Hava Alanı Çalışmalarının Önceden Onaylanması” belgesinde Bandırma, 1958.

Kaynak: Advance Approval of Certain Airfield Works In Turkey Programmed In The Ninth Slice NATO Common Infrastructure Programme, 1958, s.2.

<https://archives.nato.int/informationobject/browse?topLod=0&sort=relevance&query=bandırma>, Erişim Tarihi 01/02/2023.

⁷² Gürkan Özoran, “Kartallar Arasında Altı Saat...”, *Ufuk*, 11.06.1957, s.1.

Bandırma'daki Hava Üssü Türkiye'deki belli başlı üsler arasında sayılmaktadır. 1955'de Milliyet gazetesi Adana'daki İncirlik üssü ile ilgili haberinde “...*Halen Türkiye’ de, Adana’dan başka Bandırma, Balıkesir, Diyarbakır ve Merzifon’da askeri hava üsleri mevcuttur*” yorumunu yapmıştır.⁷³

6. Ana Jet üssü hızla gelişecek ve NATO’dan kalabalık halde gelen havacı personelin toplandığı, atışların yapıldığı bir jet merkezi haline gelecektir. Bu nedenle yakıt ihtiyacını karşılayabilmek için NATO yeraltı yakıt tesisi çalışmalarına Bandırma dahilindeki Kayacık Yolu üzerinde Ağustos 1958’de başlanmıştır.⁷⁴ Yer altından yakıt boruları hava üssüne bağlanacak ve Edincik Altında ayrıca bir dolum merkezi oluşturulacaktır.

Haziran 1958’de ise Bandırma’ya gelen bir heyetin 187 aileye ait arazinin istimlak edileceğine dair bir haber çıkmıştır.⁷⁵ Başka bir haberde ise hava üssüne 250 lira maaş, 50 lira tayin bedeli ve 50 lira pirimle toplamda 400 lira maaşla iki aşçı alınacağı ve müracaatların Askeri Satın Alma Komsiyonu’na yapılması gerektiği belirtilmiştir.⁷⁶

1958’de Milliyet gazetesinden bir yazar Millî Müdafaa Vekaleti ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı’nın izniyle çeşitli filolarda gözlemlerde bulunmuştur. Bandırma 6. Ana Jet Üssü ile ilgili oldukça ayrıntılı olan haberin bazı kısımlarını alıyoruz:

“...*Bilhassa Bandırma’daki 6. Üssümüzde, 1958 yılı içerisinde, yılın ilk 8 ayında, faaliyet grafiğinin neticesinde, alınan sonuç ve faaliyet yüzdesi % 90 olmuştur... NATO standartları, % 70 kabul edildiğine göre, bu sahada varılan neticelerin büyüklüğü bir anda idrak edilebilir.*”⁷⁷

...*Manevî revizyon. Bu iki kelime ve ifade ettiği mana, anlayış ve anlatış bakımından, Türk Hava Kuvvetleri jet pilotlarından ve Bandırma 6 ncı Üs Filo Kumandanlarından birine Binbaşı Korkut Efe’ye aittir...*

- *Peki dedim Manevî Revizyondan kastınız nedir?*

- *Manevî Revizyon nedir? Bir tayyareci hayatı boyunca daima ölümle mücadele*

eder. Bu sebepten onun zorlu ve çetin hayatını iyi bilmek her cephesi ile onu iyi tanımak

lazımdır. Maddî ve manevî ihtiyaçlarını ve zamanında yerinde behemehal karşılamak icapedir. Bu şekilde hareket etmekle büyük maddî

⁷³ Milliyet, “Adana Üssü” 23.03.1955, s.1.

⁷⁴ Çağatay, a.g.m., s.452

⁷⁵ Gürses, “Natocular Geldi, İstimlak Muamelesine Başlandı” 06.06.1958, s.1.

⁷⁶ Ufuk, “Hava Üssüne Aşçı Alınacak” 10.06.1958, s.1.

⁷⁷ Ercüment Çiftçi, “İstikbal Göklerdedir – İkmal ve Bakım”, Milliyet, 10.11.1959, s.4.

ve manevî yükler altında vazife gören tayyareci, manen takviye edilmiş olur. İşte bu takviye, onun manevî revizyonudur.”⁷⁸

...Bandırma'daki 6. Ana Jet Üssümüz, Hava Kuvvetlerimizin birlikleri arasında, her sene yapılmakta olan “Hava atış müsabakalarında” takım halinde, kolay kolay elde edilemeyecek bir başarı kazanmakla şöhret yapmış bir üsdür...

Dünya çapında, “Hava atış ekiplerine” sahip olan Hava Kuvvetlerimizin birlikleri arasında, 1956 yılından itibaren, arka arkaya, üç yıl takım halinde şampiyon olmak, muhakkak ki bir jet üssü için çetin bir iştir. İşte bu zor işi 6. Üs başarmaya ve bu müsabakalarda, canlarını dışlerine takarak, birinciliği kendilerinden almaya çalışan diğer üslerin çalışmalarına ve gayretlerine rağmen, “Türk Hava Kuvvetleri Atış ve Bombardıman” birinciliğini kazanmaya, muvaffak olmuştur...

Bu şampiyonlar üssünün büyük şampiyonlarını tanıtmak isterim...Sene 1956... Binbaşı KOÇ, Üstğm. KORKUT, Üstğm. ŞİFA, Üstğm. SELÇUK...

Sene 1957...Üstğm. UTKU, Üstğm. AKMAN, Üstğm. SELÇUK ve Astsubay ANIL'dan müteşekkil 6. Üs ekibi tekrar şampiyon...

Sene 1958...Binbaşı ADEM VURAL, Üstğm. KOCAHARZEM, Üstğm. ŞENYUVA ve Astsubay ANIL'dan müteşekkil 6. Üs ekibi üçüncü defa şampiyon...

İşte bu aslar üssünde 28 Ağustos 1958 sabahı, Üs kumandan vekili Binbaşı Korkut Efe ile birlikte, filoları gezdim.

Bütün filolarda, sıcak bir hava ve samimi bir atfosfer buldum. Karşılıklı sevgiye

ve saygıya dayanan, aynı zamanda kalbten gelen bir itaatla perçinleşmiş bulunan, disiplinli ve metodlu bir çalışma gördüm...

Üssün uçuş imkanlarının ve uçuş yüzdesinin, NATO standartlarının çok üzerinde, rekor kabul edilen bir seviyede bulunduğuna, resmi istatistikleri bizzat görerek ve tetkik ederek şahit oldum...

Bu çalışmalar neticesinde, Üsse mensup filolar arasındna tam bir birlik ve ahenk tesis edilebilmiş...İkmal ve bakım birlleri, liyakatli kumandanların, sevk ve idaresi

altında, vazifelerini bilerek zevkle yerine getiren unsurlar haline gelmişler. Ve neticede NATO'nun, en kudretli üslerinden biri 6 ncı Üs yaratılmış...

28 Ağustos 1958 günü, öğleden sonra, bu üsteki temaslarımı bitirmeye muvaffak oldum...Aynı gün, Üssün Erdek'teki “Manevî Revizyon ve Moral” kampına gittim...O akşam ve geceyi, uzun ve yorucu çalışmalardan sonra, aileleri ile birlikte, açık hava ve güneş içerisinde dinlenerek ve spor yaparak, moralman kuvvetlenmeye çalışan, kamp sakinleri arasında geçirdim...

⁷⁸ Ercüment Çiftçi, “İstikbal Göklerdedir –Manevî Revizyon”, **Milliyet**, 17.11.1959, s.3.

Yeni ve zorlu bir vazife yılına, geçirmiş oldukları yorucu senelerin maddî ve manevî yorgunluklarını atarak, zinde ve moralman kuvvetli, gelişmiş bir halde girmeye çalışan bu insanlar arasından “Manevî revizyon ve moral” probleminin, ne kadar mühim bir mevzuu olduğunu, bizzat müşahade ettim...”⁷⁹



Şekil 3.9, 3.10, 3.11 ve 3.12 6. Hava Üssü'nde Görevli Olan Binbaşı Akuç, Astsubay Üst Çavuş Tarakçı, Binbaşı Efe, Üsteğmen Kocaharzem
Kaynak: Milliyet, 9-17 Kasım 1959, s.3.

1.4. ABD ve NATO İle İlgili Gelişmeler

Amerikalıların, NATO görüntüsü altında malî ve malzeme alanında asıl yükü çekerken halkla ilişkilerini hoş tutmak amacıyla çaba gösterdikleri hatta bazı jestler yaptıkları görülmektedir. Örneğin Balıkesir'deki Öğretmenevi'nde Balıkesir Türk -Amerikan Haberler Merkezi bir törenle açılmıştır.⁸⁰ Bir yerel haberde ise Bandırma'daki Amerikalıların bir yemek vereceğinden bahsedilmiştir:

“Şehrimiz Hava Üssünde jet uzmanlığı yapmakta bulunan Amerikalı subaylar; geçenlerde Nadi Doğanel tarafından, şehrin ileri gelenlerinin de iştirakiyle şereflerine verilen ziyafete mukabele olmak üzere önümüzdeki çarşamba günü gecesi şehrin ileri gelenleri şerefine Deniz-Saray (Erşen) apartmanında bir yemek vereceklerdir.”⁸¹

⁷⁹ Ercüment Çiftçi, “İstikbal Göklerdedir – 6ncı Üs ve Konya'daki Filo”, **Milliyet**, 18.11.1959, s.3.

⁸⁰ **Ateş**, “Türk_Amerikan Haberler Merkezi” 14.03.1953, s.1.

⁸¹ **Ufuk**, “Amerikalı Uzmanların Yemeği” 13.12.1956, s.1.

Başka bir yerel gazete haberide Bandırma'ya bağlı Kayacık köyüne, Amerika'dan bol miktarda getirilmiş ve başta İstanbul olmak üzere yurdun çeşitli yerlerindeki okul sıkıntısını gidermek amacıyla kullanılan Amerikan barakalarından ikisinin aynı amaçla kurulacağını bildirmektedir.⁸²

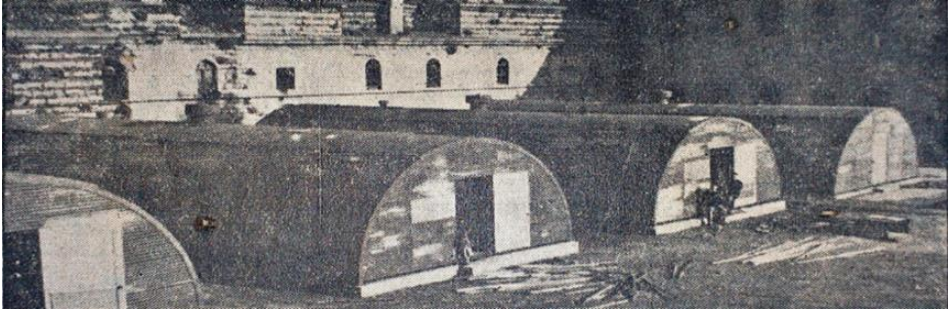
NATO ile ilişkiler ve bunun Bandırma'ya olan yansımaları o kadar önemlidir ki, Bandırma'da yayınlanan bir amatör hayvancılık dergisi bile NATO ile ilgili köşe yazısı yayınlarken⁸³, NATO'nun kuruluşunun 10. yıldönümü hava üssünde belediye bandosu ve farklı okullardan gelen öğrencilerle beraber kutlanmıştır.⁸⁴ 06 Nisan 1960'da Şehit Mehmet Güneş Lisesinin Kültür Kolu tarafından “NATO Günü” etkinliği yapılmıştır.⁸⁵

Ayrıca bir örnek olarak bir okula yapılan yardım verilebilir:

“Amerikan Barakalarının Bir Kısım Geldi

Kazamıza bağlı Kayacık köyünün okul ihtiyacını gidermek maksadile ilimize tahsis edilen Amerikan barakalarından iki sınıflı bir barakanın bu maksatla Bandırmaya ayrıldığı malumdür.

Dün bu barakaların bir kısım parçaları gelmiş ve lise bahçesine alınmıştır. Diğer parçalar da geldikten sonra okul barakanın montesi Kayacıkta yapılacaktır.”⁸⁶



Şekil 3.13 Okul İhtiyacı İçin Amerika'dan Getirilen Barakalara Bir Örnek

Kaynak: Milliyet, 17.11.1969, s.3.

Bu çerçevede 1957'de Bandırma'ya yapılacak bir yol güzergahı ile ilgili şu bilgiye denk gelmekteyiz:

⁸² **Ufuk**, “Kayacık'ta Amerika Tarzı 2 Okul Bakarası Hizmete Girecek” 22.10.1959, s.1

⁸³ Nadi Doğanel, “Kuzey Atlantik Paktı veya NATO”, **Amatör Hayvancılık**, Eylül 1956, s.2.

⁸⁴ **Gürses**, “NATO'nun 10 uncu Yıldönümü Kutlandı” 03.04.1959, s.1.

⁸⁵ **Gürses**, “NATO Günü” 06.04.1960, s.1.

⁸⁶ **Bandırma Ekspres**, “Amerikan Barakalarının Bir Kısım Geldi” 01.11.1959, s.1.

“Yeni NATO Yolunun Güzergahı Tespit Edildi

NATO tarafından askeri maksatlarla ele alınmış olan yeni yolun güzergahı tayin edilerek tesbit edilmiştir. Bu yeni yol Bandırma-Edincik üzerinden Çavuşköy ve Musakça köyü üzerinden Tahirova’ya inmekte bir köprü ile Gönen Çayını aşarak Tahirova’daki Türk-Alman Çiftliğinin alt kısmında Gönen-Biga yolu ile birleşmektedir.

İlgililer bu yol için faaliyete yakında başlanacaktır ve en kısa zamanda da tamamlanacaktır demişlerdir.”⁸⁷

Ancak bir yıl sonra, 1958’deki bir gazete haberi tasarlanan yeni NATO yol güzergahının iptal edildiğini bildirmektedir:

“Yeni NATO Yolunun Yapılması Kaldı

İlgili ve emin bir kaynaktan öğrenmiş olduğumuza göre, bir yıla yakın bir zamandır etüt ve projeleri tamamlanmış olan yeni NATO yolunun inşaatı geri bırakılmıştır.

Bu NATO yolu, Gönen-Bandırma şosesi üzerinde bulunan Bezirci köyü altından Tahirova istikametinde Çavuşköy yanından ve Sazlıdere üzerinden Gönen Çayı üzerinde inşa edilecek bir köprü ile karşıya geçerek Tahirova Türk-Alman Örnek ve Tatbikat Çiftliği için Biga yolunda birleşecekti.

Fakat bazı mühim sebepler yüzünden bu yolun yapılmasından şimdilik vazgeçilmiştir.”⁸⁸

ABD ve NATO ile ilgili ilişkilerin ciddiye alındığı bir dönem de NATO’ya üyeliğin yıl dönümünde Bandırma’da kompozisyon yarışması düzenlenmiştir:

“NATO Kompozisyon Yarışması

18 Şubat 1962’de NATO’nun 10. Kuruluş yıldönümü dolasıile şehrimiz ilkokulları arasında tertip edilen kompozisyon yarışması neticeleri belli olmuş ve derece alan sekiz öğrenciye hava üs komutanı Kurmay Albay Emin Alpkaya tarafından muhtelif hediyeler verilmiştir.

Yarışmada 17 Eylül İlkokulu’ndan 563 numaralı Gönül Atmacalı birinci, Atatürk İlkokulu’ndan 107 numaralı Sema Elivar üçüncü gelmişlerdir. [İkinci yazmamaktadır]. Müsabakaların yazıları şimdi de Balıkesir çapında bir değerlendirmeye tabi tutulacaktır.”⁸⁹

⁸⁷ Gürses, “Yeni NATO Yolunun Güzergahı Tespit Edildi 11.01.1962, s.1.

⁸⁸ Çağatay, a.g.m., s.452

⁸⁹ Gürses, “NATO Kompozisyon Yarışması” 14.03.1962, s.1.

Benzer şekilde 24 Şubat 1962’de şu ilginç bilgiye denk gelmekteyiz:

“NATO Sigaraları Geliyor

Öğrenildiğine göre, muhtemelen bugün şehrimiz Tekeline NATO sigaralarından gelecektir. Bayilere dağıtılacak sigaranın fiyatı 180 kuruştur.”⁹⁰

NATO ile ilişkilerin gelişmesi sonucu Balıkesir, Susurluk, Gönen, Biga, Çan ve Bandırma NATO irtibat hatların kavuşunca eski PTT hatları sökülüştür.⁹¹

1963’teki Southex-63 (Trakya Çıkartmaları) NATO tatbikatı Trakya’da uygulanmıştır. Türk, Amerikan ve Yunan birliklerinin katıldığı tatbikatta Trakya’ya bir düşman hava indirmesi yapılması ve dost kuvvetlerin çıkartma yaparak bu saldırıyı defetmeleri planlanmıştır. Çıkartmaya 29 gemi, 200 uçak ve 12.000 Amerikan Deniz Piyadesi katılmış, tatbikatı bizzat Başbakan İsmet İnönü’de takip etmiştir.⁹² Tatbikatın komuta heyeti Bandırma’ya da gelmişlerdir. Bu tatbikata ulusal basın büyük bir ilgiyle yaklaşırken, yerel gazete haberi ise aşağıdaki gibidir:

“...Manevra Harekât Müdürü ve NATO Güney Avrupa Müttefik Kuvvetleri Komutanı Oramiral James S. Russel ile kendisine refakat etmekte olan NATO Güneydoğu Avrupa Müttefik Kara Kuvvetleri Komutanı Korgeneral J. H. Michaleis ve refakatindekiler dün saat 17 de şehrimize gelmişlerdir.

Komutanlar ve refakatindekilerin istirahatleri şehrimizde ve Erdek Gül-plaj Otelinde temin edilecektir.

Akşam saat 21.30 da bir brifing yapılmış olup, Komutanlar bu sabah saat 7.20 de uçakla Çorlu’ya hareket etmiş olacaklardır. Bu akşam da saat 21 de Üs Komutanımız Kur. Alb. Kemal Zeren tarafından misafir Komutanlar şerefine Orduevi’nde bir kokteyl verilecektir...”⁹³

Aynı haber ufak tefek farklarla Gürses gazetesince de verilmiştir.⁹⁴

Bandırma Hava Üssü günümüze kadar gelen süreçte Türk Hava Kuvvetleri için önemli bir merkez olmayı sürdürecektir ve dikkat çekici bazı gelişmelere imza atacaktır. Kısaca bahsetmek gerekirse üssün pilotları F-5 uçakları ile Atlantik Okyanusu’nu aşan ilk Türk jet pilotları olmuşlardır.

⁹⁰ Gürses, ““NATO Sigaraları Geliyor” 20.02.1962, s.1.

⁹¹ Gürses, “Telefon Hatları Sökülüyor” 08.01.1963, s.1.

⁹² Cumhuriyet, “İki Tümen Tüm Ağırlığı İle 18 Dakikada Saros’a Çıktı” 27.07.1963, s.1-5.

⁹³ Ufuk, “Southex-63 Tatbikatı Bu Sabah Başlıyor” 25.09.1963, s.1.

⁹⁴ Gürses, “NATO Manevraları Bu Sabah Başlıyor” 25.09.1963, s.1.

İlk olarak 26 Aralık 1965'te F-84G filosunun yerini almak üzere, NATO'nun o dönem en iyi muharebe uçağı olan, 21 adet F-5 uçağı İzmir limanında getirilip, oradan Çiğli havaalanına ve oradan da Bandırmaya 'ya getirilmişlerdir. F-5'ler çift motorlu, tek veya çift kişilik, 3 tonluk patlayıcı-yanıcı madde taşıyabilen süpersonik taktik uçakları olarak hizmet etmişlerdir.⁹⁵

1966'da Amerika'dan alınan beş adet çift motorlu Northrop F-5 uçağını Türkiye'ye getirmek için Bandırma Hava Üssü'nden 6 Türk pilotundan iki kişilik ilk grup Kasımda, diğerleri ise Aralıkta Amerika'ya gönderilmişlerdir. Bu pilotlar Amerika'da Los Angeles civarındaki Northrop fabrikasında üretilip, California'daki Sacramento civarındaki McCellan hava üssüne getirilen uçakları almak üzere bu üsse gelmişlerdir. İlk iki pilot Binbaşı Adnan Çokgör ve Yüzbaşı Tulga Çeltekin ikinci grup Yüzbaşı Mesut Gürliman, Yüzbaşı Doğan Perk, Yüzbaşı Zeki Kıyak, Yüzbaşı Haydar Çemberci'den oluşmuştur.

26 Kasım 1966'da Türk pilotları iki grup halinde California eyaletinden ayrılarak Grönland-İzlanda-İngiltere-Almanya-İtalya rotasını izleyerek Türkiye'ye gelmişlerdir. Birinci grupta bulunan Bnb. Çokgör, Yzb. Çeltekin ikinci grupta Yzb. Perk, Yzb. Kıyak, Yzb. Çemberci 15.000 km'lik bu yolu Amerika-Kanada-Grönland-İzlanda-İngiltere-Almanya-İtalya rotasını aşamalar halinde 21 saatte uçmuşlardır. Adı geçen bu pilotlar dünyada hem ilk kez F-5 uçaklarıyla Atlantik'i geçen jet pilotları hem de Amerika'nın yardım olarak verdiği F-5 uçaklarını kendi ülkelerine uçuran ilk pilotlar olmuşlardır. Bu uçaklar Bandırma'daki 161. Filo'da göreve başlamışlardır.⁹⁶

Bu durumla ilgili olarak Cumhuriyet gazetesinin 20 Ocak 1966 tarihli sayısında Hava Üssü'nün eski Destek Grup Komutanı Albay Nazmi Ünal'ın bir yazısı yayınlanmıştır:

“Atlantiği Aşan İlk Türk Jet Pilotları

Em. Hv. Alb. Nazmi Ünal

Türk Hava Kuvvetlerinin iki pilotu, Bandırma Ana Jet üssünden Bnb. Adnan Çokgör ve Yzb. Tulga Çeltekin, F-5 süpersonik jet uçaklarıyla Amerika'nın batı yakasındaki California'dan Türkiye'ye kadar uçmuşlardır. Böylece, tarihte ilk defa olarak, bir avcı uçağı ile Atlas Okyanusunu aşan bu Türk pilotları, California'nın Sacramento şehri yakınlarındaki Mc Clellan hava üssünden, son uçuş kontrollerini yapmışlar

⁹⁵ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Şube Müdürlüğü, **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-5 Freedom Fighter**, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 2009, s.37.

⁹⁶ Türkler ve Havacılık, <http://www.genelturktarihi.net/turkler-ve-havacilik#:~:text=Atlantik'i%20A,%20%9Fan%20%C4%B0lk%20T%C3%BCrk%20Pilotlar%C4%B1&text=Tulga%20%C3%87ELTEK%2C%20ikinci%20grupta%20Yzb,Atlanti%C4%9Fi%20ge%C3%A7en%20jet%20pilotlar%C4%B1%20oldular>, Erişim Tarihi 06/03/2023; Atlantik'i F-5 jetle geçişimizin 50nci yılı kutlu olsun, <https://www.c4defence.com/atlantiki-f-5-jetle-gecismizin-50nci-yili-kutlu-olsun/>, Erişim Tarihi 06/03/2023; Hava Kuvvetleri Komutanlığı Şube Müdürlüğü, a.g.e., s.38.

ve arkadaşlarının “Hayırlı uçuşlar” dilekleri arasında hareket ederek, refakatlerinde diğer iki Amerikan pilotlarının kullandıkları F-5’lerle birlikte, dörtlü kol halinde, Lon Angeles üzerinde bir şeref turu yapıp Atlantik  şarak İzmir  i li Hava meydanına inmişler, bu suretle Atlantik aşırı görevlerini muvaffakiyetle başarmışlardır.

Bu uçaklar, Türk Hava Kuvvetlerine devredilmekte olan iki F-5 filosunun ikinci grubunu teşkil etmektedir. Hatırlanacağı gibi ilk filonun yirmi k sur uçağı geçen yıl  i li’de Hava Kuvvetlerine devredilmişti. İkinci filoyu teşkil eden tek ve ii kişilik modeller karışık olarak Los Angeles’deki Northrop fabrikalarında imal edilmiştir.”⁹⁷

Bu nedenle bu önemli görevi başarıyla sonuçlandıran pilotlara 20 Ocak 1967’de Bandırma’da düzenlenecek bir törenle sertifika verilmesi kararlaştırılmıştır.⁹⁸ Ancak tören son anda ertelenmiş ve 01 şubat 1967’de üst düzey görevlilerin katıldığı bir törenle F-5 uçakları Bandırma Hava  ss ’nde Türk Hava Kuvvetleri’ne teslim edilmiştir. Törende Amerikan B y kel isi Hart ve eşi, Amerikan askeri Yardım Kurulu Başkanı General Evans ve Avrupa’daki Amerikan Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Bruce Hollaway ve diğer zevat hazır bulunmuşlar, açılış konuşmasını  s komutanı Tuğgeneral Tahsin şahinkaya yapmıştır.^{99 100}

Uçakları getiren pilotlarımıza bir törenle de sertifikaları verilmiştir:

“Atlanti i İlk Defa F-5 Uçakları İle Geçen Pilotlara Sertifika Vermek  zere Genelkurmay Başkanı ve K. Komutanları şehrimize Geldiler

Atlanti i ilk defa olarak F-5 Uçakları ile ge ek pilotlara sertifika vermek üzere tertiplenen merasim için Genelkurmay Başkanımız Cemal Tural ile Kuvvetler Komutanları ve Üssümüzün eski komutanlarından Emin Alpkaya, Sulhi Kaner, Cemal Engin ve diğer üst rütbeli subaylar şehrimize gelmişlerdir.

Yapılacak merasimde hazır bulunmak üzere ilimiz valisi Fahri Centel ile birlikte şehrimizden kaymakam ve belediye başkanının da hazır bulunduğu merasime Amerikan Büyük Elçisi Parker T Hart’da gelmiş ve bu arada kalabalık basın mensupları da merasimi takip etmiştir.

T.R.T.’nin d n 13 de yayınlanan bülteninde de yer alan merasimde Türk pilotları ile birlikte bir Amerikan pilotuna da sertifika verilmiş ve filo komutanına da bir kupa tevdi edilmiştir.

Bu esnada  s Komutanı, Hava Kuvvetleri komutanı birer konuşma yapmışlardır.Sertifikaların verilmesinden sonra F-5 Uçağı ile uçuş

⁹⁷ Nazmi  nal, “Atlanti i Aşan İlk Türk Jet Pilotları”, **Cumhuriyet.**, 20.01.1967, s.2.

⁹⁸ **Gürses**, “F-5 Uçakları İle Atlanti i Geçen Pilotlarımıza Sertifika Verilecek” 18.01.1967, s.1.

⁹⁹ Hava Kuvvetleri Komutanlığı şube Müdürlüğü, a.g.e., s.42-43.

¹⁰⁰ **Ufuk**, “Jet  ss m zde Dünkü Tarihi T ren” 02.02.1967, s.1.

yapılmış ve subay gazinosunda hazır bulunanlara bir kokteyl parti verilmiştir.

Merasimi müteakip şehrimize gelen misafir komutanlar özel uçakları ile ayrılmışlardır.”¹⁰¹

Aynı töreni Cumhuriyet gazetesi ayrıntılarda bazı farklılıklar olmak kaydıyla vermiştir:

“F-5 Jet Uçakları Hava Kuvvetlerimize Teslim Edildi

BANDIRMA-Türk pilotlarının Atlantiği ilk defa aşmak suretiyle Amerika'nın California eyaletinin Hawthorne şehrinden, Türkiye'ye getirdikleri F-5 uçakları, dün Bandırma Hava Üssünde yapılan törenle Türk Hava kuvvetlerine teslim edilmiştir. Başta Genel Kurmay Başkanı Org. Cemal Tural olmak üzere, Kara, Hava ve Deniz Kuvvet Komutanlarının hazır bulunduğu bu törende Amerika'nın Hawthorne şehrinden Bandırma'ya kadar olan her tarafına kadar olan 15 bin 248 kilometrelik mesafeyi 21 saat içinde kateden 6 Türk pilotuna da, bu arada F-5leri imal eden firma temsilcisi tarafından birer “plaket” verilmiştir.

Saat 10 da başlayan törende ilk konuşmayı özel surette gelmiş bulunan Amerikan Büyük Elçisi Hart yapmış ve: “Bu gün kullanılmakta olan süpersonik uçaklar arasında, kendi ağırlığı oranınca, en fazla taşınabilen yük hacmi olan F-5, gerçekten müthiş bir silahtır” demiştir.

Törende ikinci konuşmayı yapan Orgeneral İrfan Tansel: “Türk Hava Kuvvetleri bu silahları icap ettiği zaman ve yerde, sulhun korunması için en iyi bir şekilde kullanacaktır” demiştir.

Son konuşmayı yapan Genel Kurmay Başkanı Org. Tural ise: “Bu gün Türk toprakları üzerinde uzun zamandan beri kurulmuş bir dostluğun yeni bir başarısını kutluyoruz” diyerek, pilotlarımızın başarılarını övmüş ve “Bu böyle devam edecek ve bu çocuklarımız yarının feza arayıcılarının öncüleri olacaktır.”

Tören, Atlantiği ilk defa aşan pilotlardan Yzb Tolga Çeltek, Bnb. Adnan Çokgör, Yzb. Doğan Perk, Yzb. Zeki Kırak, Yzb. Haydar Çemberci, Yzb. Mehmet Gürliman'a sertifika ve plaketlerin verilmesi ile son bulmuştur.”^{102}*

¹⁰¹ Gürses, “Atlantiği İlk Defa F-5 Uçakları İle Geçen Pilotlara Sertifika Vermek Üzere Genelkurmay Başkanı ve K. Komutanları Şehrimize Geldiler” 02.02.1967, s.1.

¹⁰² Cumhuriyet, “F-5 Jet Uçakları Hava Kuvvetlerimize Teslim Edildi” 02.02.1967, s.1-7.

* Törenle ilgili görüntüler <https://www.youtube.com/watch?v=IXPN7tQULFU>, sitesinde mevcuttur.



Şekil 3.14, 3.15 ve 3.16 (solda) Genelkurmay Başkanı Cemal Tural Ekibi Tebrik Ederken, (Ortada) F-5 Uçuş Ekibi, (sağda) İrfan Tansel Ve Bruce Hollaway. **Kaynak:** Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-5 Freedom Fighter, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 2009, s.38,39,41.

Kıbrıs Sorunu'nun Yunanistan ile gerginliği arttırması üzerine 15 Kasım 1967'de 161. Filo'nun yarısı Balıkesir'e gönderilmiş ancak 20 Aralık 1967'de gönderilen uçaklar Bandırma'ya geri dönüş yapmışlardır.¹⁰³

1966'da Hava Üssü'nde F-5B uçaklarıyla Kartal akrotim ekibi kurulmuş olup, kurucusu Yarbay Cezmi Arı olmuştur. Sembolü ilk kurulduğu hava filosunun sembolü olan kartal olan tim, etkinliklerde dörtlü, beşli ve altılı uçuş düzeninde uçuşlar gerçekleştirmiştir.¹⁰⁴

Hava kuvvetlerindeki 5. Akrotim olarak Türkiye'de ve 1971'de İtalya'da uçuş gösterileri yapan timin adı sonradan değişmiştir. 1971'de İtalya'da yapılacak olan yarışmalara katılmak için yapılan hazırlık uçuşlarından birisinde görevli olan dört numaralı Pilot Üsteğmen Çoşkun Turan, 2 numaralı uçakla çarpışarak 21 Mayıs 1971'de şehit olunca, timin adı ÇOŞKUN ÇAĞRI adını almış ancak aynı yıl faaliyetine son verilmiştir.^{105 106}

¹⁰³ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt III, a.g.e., s.134.

¹⁰⁴ Deniz Kurt – Yavuz Pehlivan – Erdal Korkmaz, Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951), Cilt III, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2020, s. 57.

¹⁰⁵ Hava Kuvvetlerinde Bu Güne Kadar 8 AkrobaAsi Timi Kuruldu, <https://www.google.com/amp/s/www.mynet.com/amp/hava-kuvvetlerinde-bugüne-kadar-8-akrobasi-timi-kuruldu-180100048515>, Erişim Tarihi 06/03/2023

¹⁰⁶ Türk Hava Kuvvetleri Şube Müdürlüğü, a.g.e., s.128.

Çetin Tuna, Çoşkun Turan'ın kazasına ilk elden şahit olduğunu belirterek, olayı şu şekilde aktarmaktadır:

“Babam uçak kazasından sonra baygı bir darbe aldığından ilaçlara bağımlı yaşıyordu. Bu yüzden çok sık üsse gidiyor ve revirde ilaçlarını yazdırıyordu. Okul dışında denk gelirim ben de gidiyordum. O gün baktık 4 uçak akrobasi çalışıyor. Bakım hangarının önüne gittik. Hangarın köşesinden izlemeye başladık. Uçaklar Kızıksa yönünden geliyor tam üs sınırları içinde yukarı çekiyor terse geçip dik olarak iniyor yani lıp atıp Bandırma yönüne uçup Kapıdağ'dan dönüp yine üssün üzerine geldiler ve tırmanmaya başladılar. Muhteşem görünüyordu, yakından izlemekte çok keyifliydi. Tam tepe noktadan burun aşağı verdiklerinde bir anda kıvılcımlar ve parçalar düşmeye başladı. Sol dışta uçan uçak sağ içteki uçağın kuyruğuna çarptı. Uçağın burnu, ötekinin arya yatay syablizesi koptu. Hepsi sağa sola dağıldılar, kuyruğu kopan toparlayamadı mesafe çok kısaydı. Pilot koltukla atladı, uçak yere saplanırken Çoşkun Turan maalesef paraşütü açılmadı koltuğuyla yere vurdu. Bir anda bir sessizlik ardından kıyamet koptu.

Ambulanslar ifaiyeler olay yerine giderken babamda beni alıp hızla sağlık amirliğine döndük. Ayakaltında dolaşmak olmazdı.”¹⁰⁷

Turan'ın uçağı, Merinos Çiftliği ile Hava Üssü arasındaki sahaya yanarak düşmüştür.¹⁰⁸

Liderliğini Yüzbaşı Orhan Toksoy'un, koçluğunu Yüzbaşı Necdet Tekdemir'in yaptığı ve birisi yedek olmak üzere 7 uçaktan oluşan tim, Aviano-İtalya'daki NATO Hava Gösterileri için burada ısınma uçuşları yaptıktan sonra, 26 Haziran 1971'deki yarışmada 30 dakikalık en uzun süren akrotim gösterisi yaptıktan sonra birinci olmuştur. Ancak akrobasi timinin masraflı olması nedeniyle aynı yıl uçuşları durdurulmuştur.^{109 110} NATO havacılık gösterilerinde timin adı “Seljuk Eagle-Selçuk Kartalı” olarak geçmiştir.¹¹¹

¹⁰⁷ Çetin Tuna, -Emekli Hava Üssü Elemanı- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 12.02.2024.

¹⁰⁸ Gürses, “Bir Jet Uçağımız Düştü Pilot Şehit Oldu” 23.05.1971, s.1.

¹⁰⁹ Türk Hava Kuvvetleri Şube Müdürlüğü, a.g.e., s.93

¹¹⁰ Türk Hava Kuvvetleri Şube Müdürlüğü, a.g.e., s.128.

¹¹¹ Oktay Aşar Fotoğraf ve Belgeleri (t.y.), <http://www.tayyareci.com/arsiv/oktayasar.asp>, Erişim Tarihi 06/03/2023.



Şekil 3.17 Kartal Akrotimi, 1971.

Kaynak: Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-5 Freedom Fighter, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 2009, s.124.

Şekil 3.18 Kartal Akrotimi Afişi.

Kaynak: <http://www.tayyareci.com/arsiv/oktaysar.asp>, Erişim Tarihi: 06.03.2023.

Şekil 3.19 Çoşkun Akrotim Amblemi.

Kaynak: Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-5 Freedom Fighter, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 2009, s.121.

1974'teki Kıbrıs Barış Harekâtı'nda 161. , 162. ve üs bünyesinde bulunan 301. Filolar her türlü olasılığa hazırlıklı olarak Ege Denizi'nde önleme ve devriye gezme etkinliklerini yürütürken, 161. Filo'nun yarısı 12 Eylül-15 Ekim 1974 tarihleri arasında Akhisar'da konuşlanmıştır.¹¹²

301. Filo'daki personelin tamamı Deniz Kuvvetleri'ne mensup olup, çift motorlu deniz S2E Tracker deniz karakol uçaklarını kullanmışlardır. 301. Filo İzmir Topel Üssü inşaat halinde olduğundan 6. Ana Jet Üssü'nün hangar ve binalarını kullanmışlardır.¹¹³

İleri yıllarda 1993'te Bosna-Hersek'e yönelik Deny Flight / Decesive Endouwer NATO harekâtına katılmak üzere 161. Filo İtalya'daki Ghedi meydanında üslenerek ilk gece yakıt ikmali yapılmış ve 4.600 saat harekât uçuşuyla en fazla uçuş yapan filo olmuştur. 1994'te gece alçak irtifa hedef imha yeteneği olan Lantirn (Low Altitude Navigation and Target ing InfraRed) sistemi ilk olarak 161. Filo'da kullanılmaya başlanmıştır. 161. Filo 08 Haziran 2004'te F-16 uçağında Gece Görüş Gözlüğü (GGG) kullanmaya başlamış ve 27 Kasım

¹¹² Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt III, a.g.e., s.134-135.

¹¹³ Çetin Tuna, -Emekli Hava Üssü Elemanı- "Bandırma ve Havacılık" konulu görüşme, Bandırma, 12.02.2024.

2007’de Genelkurmay Başkanlığı’nca 2006-2007 Eğitim Yılı “*En Başarılı Av Bombardıman Filosu*” seçilmiştir.^{114 115 116}

Türkiye’nin ilk astronotu ünvanını alan Alper Gezeravcı, Ağustos 2004-Mart 2011 tarihleri arasında önce üsteğmen, sonra yüzbaşı rütbesiyle 162. Filo’da görev yapmıştır.

2. 6. HAVA ÜS KOMUTANLIĞI İLE İLGİLİ GELİŞMELER

2.1. Ulusal ve Uluslar Arası Atış Müsabakalarında 6. Hava Üssü

Başlığımızla ilgili ayrıntılara geçmeden önce bir konuda bilgi vermeyi gerekli görüyoruz. Türk Ordusunda 1. Dünya Savaşı ve öncesinde pilot ihtiyacını karşılayabilmek amacıyla astsubayların da pilot olarak yetiştirilmesine başlanmış ve çeşitli cephelerde savaşmışlardır. Astsubay yetiştiren okullara 1910’larda Küçük Zabit Mektebi denilmiştir.¹¹⁷ Bu uygulama Kurtuluş Savaşı ve sonrasında da sürmüş, pilot sınıfında subay ve astsubaylar görev yapmışlardır. Bu dönemde pilot astsubay eğitimi iki yıl sürmüştür.

1949’da Amerikan sistemine geçilince bu uygulama kaldırılmış, pilotlar sadece subaylardan seçilmeye başlanmış, ancak halen hizmette olan astsubay pilotların bir kısmı görevlerine devam ederken, çoğu yer hizmetlerinde görevlendirilmişlerdir. 1958-1959 yılları arasında yeniden pilot astsubay eğitime başlanmışsa da bu uygulamaya da son verilmiştir. Türk Hava Kuvvetleri’nde yaklaşık olarak 600 pilot astsubay yetiştirilmiş ve görev yapmıştır.¹¹⁸ Örneğin ünlü Türk havacısı Vecihi Hürkuş pilot astsubay başçavuş olarak görev yapmıştır.

Cumhuriyet gazetesinin 1946 yılındaki bir sayısında konu ilgili şu şekilde bir habere denk gelmekteyiz:

“Türk Hava Kurumu İstanbul Şubesinden:

Hava Gedikli Hazırlama Yuvasına aday kaydına başlanmıştır. Ortaokulu bitirmiş 15-18 yaşları içinde olan isteklilerin tahsil durumlarını bildiren vesikaları ve nüfus hüviyet cüzdanlarıyla Yenipostane caddesindeki Hava Kurumu İstanbul şubesine müracaatları!.”*¹¹⁹

¹¹⁴ 6ıncı Ana Jet Üssü Komutanlığı, a.g.e., s. 8-9.

¹¹⁵ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt III, a.g.e., s.137.

¹¹⁶ Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-5 Freedom Fighter, a.g.e., s.94

¹¹⁷ D. Kurt, **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951), Cilt II**, s.77.

¹¹⁸ www.emekliastsubaylar.org/yazarlar/item/1852-pilot-astsubaylar,Erişim Tarihi 04/01/2023

* Astsubay.

¹¹⁹ **Cumhuriyet**, “Türk Hava Kurumu İstanbul Şubesinden:” 16.05.1946, s.4.

1955 yılı hem Bandırma'daki 6. Hava Üssü hem de Türk Hava Kuvvetleri açısından önemli bir yıl olmuştur. Şundan dolayıdır ki, Temmuz ayında üsler arası Eylül ayında ise NATO atış şampiyonası Bandırma'ya yakın bir yer olan Kızıksa'da yapılmıştır.

25 Temmuz 1955'te Kızıksa'da başlayan üsler arası müsabakalar ile ilgili olarak, bir gün sonraki Milliyet gazetesinin haberi şu şekildedir:

“Bu sabah saat 6 dan itibaren Bandırma hava üssüne bağlı Kızıksa atış alanıöğleye kadar 24 jet uçağının attığı 4.800 mermi ve 48 bomba ile hallaç pamuğuna döndü.

Saatte 1.200 kilometre süratle seyir edip yerdeki iki sıralı hedefler ibirbiri ardına tahrip eden 24 F.84 uçağı kırmızı beyaz armayı taşıyan Türk Hava Kuvvetleri'ne bağlı bombardıman ve avcı birlikleri idi.

Kızıksa atış alanı 30 kilometre karelik, göz alabildiğine uzanan bir ova. Burası NATO hava birlikleri atış müsabakaları için itina ile hazırlanmış, gözetleme, hakem kuleleri, müşahitlerin oturacakları tribünleri ile adeta mükemmel bir spor mahalli şeklinde tanzim edilmiş.

Bugün, memletin dört büyük hava üssünden gelen “Team”ler çetin bir müsabakaya tutuşacaklar. Her üssün Team'i hususî bir lakap kazanmış. 9 uncu üs, Balıkesir (Tayfun), 8 inci üs, Diyarbakır (Çaldıran), 6 ncı üs, Bandırma (Fethibey), 1 inci üs, Eskişehir (Kanat) ismini almışlar.

Müsabakaların Uyandırdığı Alaka

Buradaki gazeteciler de maçın heyecanı içinde, daha müsabakalar başlamadan taraf tutmuşlar, İstanbul basını Tayfun ekibini, İzmir basını Çaldıran'ı, Ankaralılar da Kanat ekibinin kuvvetli taraftarları.

Bahisler, iddialar, bahsi müşterekler, sade gazeteciler arasında değil. Havacılar, Amerikalılar, hata sivil halk, 500, 1.000, 5.000 liralık bahsi müştereklere girmişler...

Havacılarımız Dünya Çapında

İlk bakışta alelade bir havacılık müsabakası gibi görünen bu çarpışmaların mühim hususiyetlerinden biri de, karşılaşmalara Türk hava ordusu subaylarının dünya çapında kıymet taşıyan pilotlarının iştirak etmesi. Mesela, bir Yüzbaşı Ali Tekin var ki, yalnız hudutlarımız içinde değil, Türkiye dışında da başka milletlere kendini kabul ettirmiş. Hollanda, O'nu alacağı jet uçakları için tecrübe pilotu olarak istihdam edebilmek için hükümetimizden resmen ricada bulunmuş...

Diğeri de sektirme bomba atışı. Bunda uçaklar hedef irtifasına kadar iniyorlar. Hedeflerin en yükseği de 4-5 metre olduğuna göre, Amerikan havacılarına hayretten şapka fırlattıran irtifada uçan pilotlarımızın kabiliyetini artık siz takdir edin, hem de çok büyük bir süratle.

Bunu gören müşahit ve hakem Amerikalı subaylar, hayretten ne diyeceklerini bilemiyorlardı...

Fert olarak birinciliği Tayfun ekibinden Üsteğmen Aydın Kırıçoğlu kazandı. Üsteğmenin atış dereceleri şudur:

*Jet uçağının arkasına takılmış 20 metre karelik bir manş hedefine havadan 200 mermi atarak bunun 82 sini tam isabet kaydettirmiştir. Yine 200 mermiyi havadan yerdeki altı metre karelik bir hedefe atarak 106 isabet kaydetmiştir...*¹²⁰

Müsabakalar esnasında büyük bir kalabalık toplanmış, çevre köylerden büyük katılım olmuştur.¹²¹

Müsabakalardan yaklaşık iki ay sonra başlayan NATO müsabakalarında Bandırma 6. Ana Jet üssü Hava Kuvvetleri bünyesindeki ilk önemli başarısına imza atmıştır. Nispeten yeni bir jet üssü olmasına rağmen NATO Gunnary Meets (Atış Müsabakaları) Şampiyonası'nın Bandırma'da ki Kızıksa'da Türkiye ile İtalya arasında yapılması kararlaştırılmıştır. 21 Eylül-24 Eylül 1955'teki şampiyonayı NATO 6. Taktik Hava Kuvveti Komutanı Korgeneral Weston Timbarlake'de izlemiş ve ulusal basında yarışma büyük ses getirmiştir.¹²²

"Güney Avrupa Hava Kuvvetleri Arasında Hava Atış Müsabakası Bandırma'da Başlıyor"

İtalyan ekibi dün geldi. Amerikan havacıları müsabakayı Türk havacılarının kazanacağı hususunda bahse giriyorlar.

Bandırma-20 ila 24 eylül arasında yapılacak olan Güney Avrupa Hava Kuvvetleri Hava atış ve bombardıman müsabakalarına iştiracek edecek İtalyan ekibi saat 12 de altı jet ve bir büyük nakliye uçağında yer personeli olduğu halde bu gün Bandırma askeri hava alanına indi.

...Ayrıca güney Avrupa NATO taktik hava kuvvetleri karargâhına bağlı Amerikalı, İtalyan, Hollandalı hakemlerde başka bir Amerikan nakliye uçağı ile geldiler...

Daimi bir heyecan içinde çalkalanan Bandırma askeri hava üssümüzde bizi temsil edecek olan Türk takımı mensupları gayet soğukkanlı bulunuyor ve neticeye emin gözlerle bakıyorlar. Kendileri ile temas ettiğimiz Türk takımının subay ve astsubayları, neticeler hakkındaki sorularımıza gülerek şu cevabı veriyorlar:

"Çok çalıştık. Allah izin verirse, İtalyan dostlarımıza karşı başarı kazanacağımızı umuyoruz."

...Bandırma bu güne kadar yaşamadığı bir hareket ve heyecan içindedir. Şehirde, salı günü başlayacak müsabakaları seyir için Kızıksa

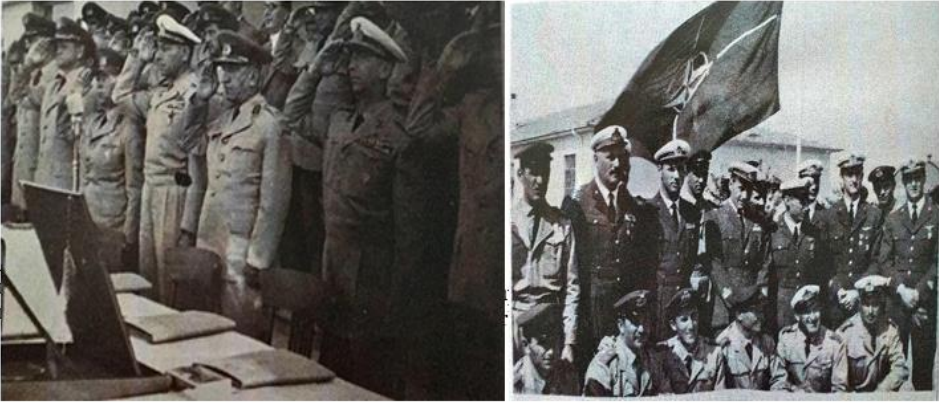
¹²⁰ **Milliyet**, "Havacılarımızın Muvaffakiyeti" 26.09.1955, s.1-7.

¹²¹ **Milliyet**, "Hava Müsabakaları Dünde Devam Etti" 27.09.1955, s.1-7.

¹²² www.havaciyiz.com/Havacilerimiz27.htm Erişim Tarihi 16/01/2023

atış alanına gidilecek vesaiti temin bakımından meraklılar arasında şiddetli bir rekabet göstermiş bulunmaktadır.”¹²³

Müsabaka dört ana bölümden oluşmuştur. İlk gün havadan sektirme ve bombardıman atışları, ikinci gün havadan roket ve pike bombardıman atışları, üçüncü ve dördüncü günler havadan hava hedeflerine atışlar yapılmıştır. Hava atışlarının ilk günü 4.500 m, ikinci gün 7.000 m yükseklikten gerçek mermilerle yapılmış olup, uçakların arkasından çekilen manşlar hedef alınmıştır. Müsabakalara Amerikalı Albay Olds hakemlik etmiştir.¹²⁴ Atışlar Kızıksa ve Manyas ovalarında yapılmıştır.



Şekil 3.20 ve 3.21 Orgeneral Fevzi Uçaner Airsouth Açılış Töreninde, 21 Eylül 1955; Yarışmaya Katılan İtalyan Ekibi, 21 Eylül 1955

Kaynak: T.C. Milli Savunma Bakanlığı, Personel Genel Müdürlüğü’nden gelen 02.02.2024 ve E-73672717-600[600]-3209213 sayılı yazı.

İlk gün atışları sabah 07.00-10.30 arasında yapılmış olup, yerden 4 metre yükseklikten ve 700 km hızla yapılan bomba atışlarıyla Türk takımı 236 puanla günü önde bitirmiştir.¹²⁵

22 Eylüldeki ikinci gün atışlarında sabah 08:00’de başlayan müsabakalarda sert rüzgar altında pilotlar 2.000 m yükseklikten pike dalışına geçerek 800 km hızla ve yere 15-20 m kadar yaklaşarak bomba atışlarını yapmışlardır. Sonrasında 60 derecelik bir V çizerek tırmanmışlardır. Sert ve tehlikeli manevralar sonrası üsse indiklerinde Türk pilotlarının fiziksel olarak daha iyi durumda olmalarına karşın, bazı İtalyan pilotların sarsıldıkları gözlemlenmiştir. Atışları seyretmek için Güney Avrupa Kuvvetleri Komutanı Oramiral Fecthler’de özel uçağıyla

¹²³ **Milliyet**, “Hava Atış Müsabakaları Bandırma’da Başlıyor” 19.09.1953, s.1-3.

¹²⁴ **Cumhuriyet**, “Hava Atış Müsabakası Bugün Başlıyor” 19.09.1955, s.1-3.

¹²⁵ **Cumhuriyet**, “Dünkü Atışlarda Başarı Gösteren Ekipimiz” 21.09.1955, s.1-5.

Bandırma'ya gelmiş ve pilotların başarılı dalışları hakkında bir çok kez hayranlığını ifade etmiştir.¹²⁶

23 Ekimdeki olumsuz hava durumlarından ertelenen müsabakaya bir gün sonra devam edilmiş, Bandırma Hava Üssü'nden kalkan Türk jetleri Marmara üzerinde 4.000 m, İtalyan uçakları ise Marmara ve Ege denizleri üzerinde 7.000 m'den karşılıklı olarak rakip uçakların çektiği hedeflere ateş etmişler, atışlar geç saatlere kadar sürmüş ancak Türk ekibi birinciliği garantilemiştir.¹²⁷

Son gün olan 25 Ekim'de sabah atışlarından sonra müsabakalar Güney Avrupa Hava Kuvvetleri Muavini General Unia'nın konuşmalarıyla sona ermiştir. Türk takımı, tüm tahminlerin aksine favori İtalyanları 2.914'e 3.544 puan gibi açık farkla geçerek birinci olmuştur. Türk takımına Güney Avrupa Kumandanlığı'nın gümüş arması verilmiş ve plakanın üzerine Türkiye adı yazılmıştır.

Ferdi sıralamada Astsubay İhsan Uzakman 766 puanla birinci, Astsubay Ahmet Özseyhan 761 puanla ikinci, Üsteğmen Osman Çoşkun 703 puanla üçüncü, Yüzbaşı Ali Tekin 662 puanla dördüncü, yarışma öncesi favori gösterilen İtalyan Teğmen Russo 652 puanla beşinci olmuştur. Uzakman geçen seneki ferdi birinciden 172 puan, Türk ekibi ise geçen sene birinci olan ekipten 1.084 puan daha fazla kazanmıştır.

Başbakan Adnan Menderes birincilik haberinin alınması üzerine Hava Kuvvetleri Komutanı Korgeneral Fevzi Uçaner'e şu telgrafi göndermiştir:

"Ankara

Havacılarımızın elde ettikleri müstesna muvaffakiyetlerinden dolayı gururduymaktayım. Kendilerini candan tebrik eder, gözlerinden öperim.

Aynı zamanda başta zatialileri olmak üzere, hava kuvvetlerimiz mensuplarımızı, itimad ve muhabbet hislerimle tebrik ederim.

Başvekil

Adnan Menderes"

Bir başka telgrafi ise Fuad Köprülü göndermiştir:

"Korgeneral Fevzi Uçaner,

Hava Kuvvetleri Komutanı

Bandırma

Muvaffakiyetle cereyan etmiş olan NATO atış müsabakalarını merakla takip ettim. Türk ve İtalyan ekiplerinin müsabakalarda elde ettikleri parlak

¹²⁶ **Cumhuriyet**, "Hava Müsabakalarında Heyacanlı Bir Gün" 22.09.1955, s.1-5.

¹²⁷ **Cumhuriyet**, "Türk Hava Ekibi Şampiyonluk Yolunda" 24.09.1955, s.1-5.

neticeler NATO camiası için emniyet vericidir. Bu neticeleri temin etmiş olan her iki ekip mensuplarına, onları yetiştirmiş ve bu maksad için seçmiş olan Türk ve İtalyan hava kuvvetleri ile bu tert ve idare eden cenubî Avrupa hava kuvvetleri komutanlığını tebrik ederim. Bu müsabakalardaki üstün kabiliyet ve dereceler ile NATO camiasındaki gayretlerimizi kıymetlendirmiş olan ekiplerimizi ayrıca takdir ederim. İşlerimin müsaadesizliği dolayısıyla kapanış merasiminden bulunamadığımdan müteessirim. Kahraman çocuklarımızı Türk Silahlı Kuvvetleri adına başınıza basmanızı ve kıymetli misafirlerimize memleketimizden güzel hatıralarla ayrılmaları ve işlerine selamete dönmeleri hakkındaki en iyi temennilerimi ıblâğ etmenizi rica ederim.

Millî Müdafaa Vekâleti Vekili
Prof Fuad Köprülü”¹²⁸



Şekil 3.22 ve 3.23 NATO Gunnary Meet Müsabakaları, 1955;

Şekil 3.24 General Fevzi Uçaner Güneydoğu Avrupa Komutan Yardımcısından Birincilik Ödülü Alırken

Kaynak: Cumhuriyet, “Hava Müsabakalarında Heyecanlı Bir Gün” 22.09.1955, s.1; Cumhuriyet, “Türk Hava Ekibi Şampiyonluk Yolunda” 24.09.1955; T.C. Millî Savunma Bakanlığı, Personel Genel Müdürlüğü’nden gelen 02.02.2024 ve E-73672717-600[600]-3209213 sayılı yazı.

Birinci olan Türk ekibine Hava Kuvvetleri Komutanı Korgeneral Fevzi Uçaner tarafından Şampiyonluk ile Atış Birinciliği Madalyaları takılmış, sonrasında Başbakan Adnan Menderes tarafından altın Omega cep saati hediye edilmiştir.¹²⁹

¹²⁸ Cumhuriyet, “Hava Ekipimiz 3544 Puvanla Şampiyon Oldu” 25.09.1955, s.1-6.

¹²⁹ <https://www.havacyiz.com/Havacilarimiz27.htm> Erişim Tarihi 16/01/2023

Milliyet gazetesi müsabakaların bitişini takiben yapılan törenle ilgili olarak ayrıntılı ve ilginç bilgiler vermiştir:

“Takım Halinde Birinciliği Kazanan Türk Takımı Ferdi Tasnifte de İlk Dört Dereceyi Açık Farkla Aldı

...Üsteğmen Osman Çoşkun-Bu havacı müsabakalar imtidadınca üç günde ferdi birinciliği uhdesinde taşımasına rağmen, son müsabakada (havadan havaya makineli tüfek ateşi) silahının tutukluk yapması üzerine çok puan kaybetmiş ve üçüncü duruma düşmüştür...

Takım kaptanları arasında yine birinciliği muhafaza eden Yüzbaşı Ali Tekin NATO devletleri arasında yapılacak müsabakalarda yine Team Kaptanlığı vazifesini deruhte edecektir...

Saat 10.30 da başlamış olan törene evvela İtalyan Millî marşının çalınması ile başlanmış, İstiklal Marşı'nı çalan bandonun susmasını müteakip atışların proje subayı Kurmay Yarbay Hasan Tosyalı tören hakkında İngilizce ve Türkçe kısa bir izahat vermiş ve sonra da Türk Hava Kuvvetleri 1. Hava Kuvvetleri Kumandanı, Korgeneral Fevzi Uçaner'i davetlilere takdim etmiştir.

Kısa bir hitabe ile iki dost devlet havacılarının yaptıkları müsabakanın ehemmiyetinden bahseden Korgeneral Uçaner şildi Türk Hava Kuvvetleri adına Tümgeneral Enver Akoğlu'na vermiştir. Bu şild, onu üç defa kazanan memleket havacılarının olacaktır. Müsabaka müddeti de altı senedir.

Bundan sonra diğer hediyelerin tevziine geçilmiş, Millî Müdafâ Vekaleti'nin galip takım için hazırlattığı plakı Tümgeneral Grussendorf (NATO 6. Taktik Hava Kuvvetleri kumandanı) Türk Hava Kuvvetleri Kumandanı Korgeneral Fevzi Uçaner'e vermiştir. Yine Uçaner'in İtalyan Hava Kuvvetleri kumandanı Tümgeneral Lalata'ya verdiği, havacıların dostluk şildini müteakip, generaller arasındaki bu nezaket faslına son verilmiş ve kazananlara Türk, İtalyan ve Amerikan generalleri tarafından hediyeleri verilmeye başlanmıştır. Hediyeler arasında altın saatler, av çiftesi, radyo, gümüş sigara tabakası, altın madalyalar bulunmakta idi. Hediyelerin böyle farklı olmasının tek sebebi, bundan önce yapılan atış müsabakalarında saat almış olan subay ve astsubaylara tekrar bir saat vermemek içindi.

Ayrıca, bir ev sahibi nezaketperverliği olarak kazanmayan İtalyan takımı havacılarına da birer madalya verilmiş ve onların da bu müsabakalardan birer hatıra ile ayrılmaları temin edilmiştir.

Nihayet, Güney Avrupa Hava Kuvvetleri Kumandanı muavini Tümgeneral Carlo Unia'nın, Türk Hava Kuvvetleri'nden gördüğü misafirpervelik ve sportmenliği belirten teşekkür konuşmasından sonra... müsabakalara son verilmiştir.

Bu arada merasim dışı olarak, Türk havacılarının yetiştirilmesinde büyük emeği görülen Amerikalı havacı Binbaşı Warren Arey'e de Türk Hava Kuvvetleri Komutanı Korgeneral Uçaner tarafından Omega marka bir altın kol saati hediye edilerek, galibiyetimizi de kendi galibiyeti kadar candan karşılayan bu Amerikalı havacıya güzel bir cemile yapılmıştır.”¹³⁰

Yerel gazete Gürses daha kısa bir şekilde yarışma hakkında bilgi vermiştir.¹³¹

Ödül alanlardan birisi olan Kıdemli Başçavuş İhsan Uzakman, 1942’de 135 kişiyle beraber başvurduğu Hava Astsubay Okulu’nu 44 kişiyle birlikte çok iyi dereceyle ve hava savunma pilotu olarak bitirmiştir. 1947’deki ilk görev yeri olan Merzifon’a atandığında, o dönem uçaklara roket kızaklarını İngiliz uzmanlar takmaktadır. Nişancılığı ile İngilizlerin dikkatini çeken Uzakman, 1955’teki yarışmaya Türk ekibini hazırlayan Amerikalı bir binbaşı tarafından Türk ekibine seçilmiştir.

Uzakman şampiyona sırasında yaşanan bir gelişmeyi, 1991’de Milliyet’e verdiği bir röportajda şöyle açıklamıştır:

“Atışlarda bizim başımızda H.T. vardı. O zamanlar rütbesi binbaşydı. O bana dedi ki “Sen şimdi atışlarda fazla vurma Osman Çoşkun biraz fazla vursun”. Bunu benim uçağın başında bütün personel de duyuyor, benim silahçım da makinistim de duyuyor, elini “biraz denize sık” der gibi işaret ediyor. Ben de dedim ki “Efendim, bu memleket davası benim arkamdan sıralamada Russo geliyor, İtalyan Üsteğmen generalin oğlu radarlı çok güzel vuruyor. Bu sefer ferdi birincilik kaçır bizden”. Elinde bir kalem vardı, şöyle bir ısırdı kalemi, hiç cevap vermedi bana. Çıktım 20 bin Feette 200 mermiyle 143 son defa isabet vurdum. Dolayısıyla birinciliği kaptırmadım.”

01 Eylül 1951-30 Nisan 1952 tarihleri arasında Bandırma’da görev yapan Uzakman, 01 Mayıs 1952’de atandığı Balıkesir’deki 9. Hava Üssü’nde ilk kurulan millî akrobasi takımında yer almış, 1955’de Milano-İtalya’da yapılan Şahlanan At Akrobasi Gösterileri’nde büyük takdir toplayan Türk ekibinin bir parçası olmuştur. Türk ekibi bir yıl sonra davet üzerine Belçika ile Hollanda’ya giderek gösterilerde bulunmuştur. Ekibe Papa XII. Pius Altın Madalya, Belçika Kralı Baudoin ve Hollanda Prensi Bernhard Lucas Emmanuel tarafından ayrı ayrı Gümüş Madalya takdim edilmiştir. Çeşitli görevleri ifa ettikten sonra 1980’de son kalan birkaç Hava Pilot Astsubaylardan birisi olarak emekli olmuştur.¹³²

¹³⁰ **Milliyet**, “Havacılarımız Güney-Doğu Avrupa Şampiyonu Oldu” 25.09.1953, s.1-3.

¹³¹ **Gürses**, “Atışların Neticesi Belli Oldu” 25.09.1955, s.1.

¹³² <https://www.havaciyiz.com/Havacilarimiz27.htm> Erişim Tarihi 16/01/2023;
www.havacilar.com/pihsanuzakmanyasam.html Erişim Tarihi 16/01/2023

Uzakman havadan karaya atışlarda birinci olurken, havadan havaya atışlarda birincilik ise Pilot Astsubay Ahmet Özseyhan'da olup brövesini bizzat öğretmeni olan Sabiha Gökçen'den almıştır. Kendisi kimi subayların astsubay olduklarından dolayı başarılarını görmezden geldiğini, tersine Amerikalıların Amerika'da atış öğretmenliği teklifi yaptıklarını ama yurt hasreti çekmek korkusuyla kendisinin teklifi kabul etmediğini belirtmiştir. Özseyhan 1957'ye kadar Bandırma'da öğretmen pilot olarak görev yaptıktan sonra bu tarihte DHY'na geçmiştir. 1985'te pilotluğunu yaptığı Frankfurt-İstanbul uçuşunda bir teröristin uçağı Belgrad'a kaçırarak istemesi üzerine, uçuş mühendisi ile beraber teröristi etkisiz hale getirmiştir.¹³³

10 Ağustos 1956'da başlayan, 6. Hava Üssü ve Kızıksa'da Bandırma, Balıkesir, Eskişehir ve Diyarbakır hava üsleri arasında yapılan Hava Kuvvetleri atış tatbikatlarında Bandırma Hava Üssü birinciliği kazanmıştır:

“...Merasimde Hava Tuğgeneralı Enver Akoğlu ve Binbaşı Canip Orhon birer konuşma yapmışlar, bilahare Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Fevzi Uçaner'in mesajı okunmuştur...Bilahare atışlarda muvaffak olanlara madalyaları verilmiştir.

Havadan havaya atışlarda:

1.ci 6. Hv Üs.den Üstğm. Halil Korkut

2.ci 1. Hv Üs.den Bnb. Bekir Akkan.

Havadan yere atışlarda:

1.ci 1. Hv Üs.den Bnb. Bekir Akkan.

2.ci 6. Hv Üs.den Yzb. İhsan Koç.

Pike sektirme bombardıman:

1.ci 9. Hv Üs.den Üstğm. Şeref Uğur.

2.ci 9. Hv Üs.den Üstğm. Nihat Değer.”¹³⁴

Müsabaka sıralamaları aşağıdaki gibi olmuştur:

- 1- Bandırma 6. Hava Üssü
- 2- 8. Hava Üssü
- 3- 1. Hava Üssü
- 4- 9. Hava Üssü¹³⁵

Yarışmalarla ilgili bir diğer haber puanlamayı daha ayrıntılı vermiştir:

¹³³ www.havacilar.com/pahmetozseyhanozgecmisi.html Erişim Tarihi 16/01/2023

¹³⁴ **Ufuk**, “Hava Kuvvetleri Atış Müsabakalarının Kapanış Merasimi Dün Yapıldı ve Derece Alanlara Madalya Verildi” 05.08.1956, s.1.

¹³⁵ **Ufuk**, “İki Gün Devam Eden Hava Atışları Müsabakasını Şehrimiz Hava Üssü Uçucuları Kazandılar” 12.08.1956, s.1

“Timlerde Bandırma 6. Hv Üs. ekibi birinci oldu.

Ferdi derecede 6 üst timi kaptanı Yzb. İhsan Koç 677.35 puanla birinci oldu

Türk Hava Kuvvetleri atış müsabakaları Yakınca safhası son kademesi havadan yere yapılan atışlarla son bulmuştur. Kazanan timlerin aldığı puan durumları:

6. üs Bandırma 2443.85 puanlı birinci, 1. üs Eskişehir 2187.60 puanla ikinci, 9. üs Balıkesir 1862.80 puanla üçüncü, 8. üs Diyarbakır 1796.95 puanla dördüncü olmuşlardır.

Ferdi tasnifte puan durumları:

Birinci 6. üs Bandırma Yüzbaşı Koç 677.35 puan

İkinci 6. üs Bandırma Ütg. Korkut 657.30 30 puan

Üçüncü 1. üs EskişehirBnb. Akkan. 612.00 puan

Dördüncü 1. üs Eskişehir Yzb. Özbek 603.00 puan

Beşinci 9. üs Balıkesir Ütg. Uğur 597.00 puan

Altıncı 9. üs Balıkesir Üst. değer 577.50 puan

Yedinci 8. üs Diyarbakır Üst. Kandemir 574.45 puan

Sekizinci 6. üs Bandırma Üst. Şifa 570.75 puan

Bugün 6 hava üssünde yapılacak törende derece alanlara mükâfat verilecektir.”¹³⁶

Atışlar esnasında Diyarbakır üssünden bir uçak kalkış esnasında Diyarbakır üssünden diğer iki uçağa çarpmış, uçaklar hasara uğramakla beraber ölen veya yaralanan olmamıştır.¹³⁷



Şekil 3.25 ve 3.26 NATO Gunnery Meet Müsabakaları, 1956

Kaynak: Cumhuriyet, “Jet Uçaklarımızın Atış Müsabakaları Bu Gün Başlıyor” 10.08.1956, s.1; Cumhuriyet, “Hava Kuvvetleri Milli Takım Seçmeleri Bitti” 14.08.1956, s.5.

¹³⁶ Bandırma Ekspres, “Türk Hava Kuv. Atış Müsabakası” 14.08.1956, s.1.

¹³⁷ Ufuk, “Bir Uçak İki Uçağa Çarptı” 07.08.1957, s.1

Bandırma Hava Üssü'nde 1957 ve 1958'de diğer hava üslerinin de katılımıyla yeniden atış müsabakaları yapılmıştır. Ağustos 1957'de yapılan yarışmaları 6. Hava Üssü kazanmıştır. Yarışma neticeleri şöyledir:

“Hava Atış Müsabakaları Sona Erdi

6. Hv. Üs. Bu Senede Birinci

Kızıksa Hava alanında yapılmakta olan atış müsabakaları dün sonuçlanmıştır.

Müsabakalarda başarı gösteren havacılarımızı tebrik ederiz.

Müsabakaların neticelerini veriyoruz.

Ferdi tasnifte:

1- Üstm Agah Selçuk “6. Hv. Üs”

2- Bin. Bekir Akkan (1. Hv. Üs)

3- Üstm. Emin Şifa (8. Hv. Üs)

4- Kd Bş. Çvş Mustafa Anıl (6. Hv. Üs)

Lider birinciliklerinde

1- Bnb. Mustafa Özkul (6. Hv. Üs)

Takım Uçuş ekibi tasnifinde

1- (6. Hv. Üs)

Yer ekibi tasnifinde

1- (6. Hv. Üs)

Bu duruma göre umumi tasnif de şehrimiz 6. Hv. Üssü bu senede birinci gelmiştir. Kıymetli elemanları havi 6. Hv. Üssümüzü tekrar tebrik ederiz.”¹³⁸

Müsabakaların bitimini takiben yapılan törende kapanış konuşmasına kalabalık bir misafir grubu eşlik etmiştir. Başta Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Fevzi

Uçaner, generaller, Kaymakam Vekili Ali Argun, Belediye Reisi Dr Kâmi Uçansu ve üs elemanları törene katılmıştır. Törende derece alanlara mükafatları verilmiştir.¹³⁹

Törenin kapanış konuşmasını Orgeneral Uçaner yapmıştır:

¹³⁸ Gürses, “Hava Atış Müsabakaları Sona Erdi” 10.08.1957, s.1.

¹³⁹ Gürses, “Atış Müsabakaları Mükafatları Verildi” 11.08.1957, s.1; Ufuk, “Hava Atış Müsabakalarının Sona Ermesiyle Yapılan Törende Millî Müdafaa Vekili ve Hava Kuvvetleri Komutanı Hazır Bulundu” 11.08.1957, s.1.

“Kıymetli arkadaşlarım ve sayın misafirlerim:

Her sene üstler arasında yapılmakta olan atış müsabakaları bu sene de en iyi atış sahası olarak seçtiğimiz Bandırma'da yapılmıştır. Bu müsabakalardan gaye galip veya mağlup belli etmek değil, her sene böyle ufak çapta yarışmalar yaparak, havacılığımızın gelişmesine yardım ve onu teşvik etmektir. Bu sene elde edilen dereceler diğer senelere nisbetle çok yüksektir. 1955 senesinde puan yekunu 2300 dü. O zaman bu puanlarla Türk takımı iştirak ettiği NATO müsabakasında bütün rakiplerini geride bırakarak birinci olmuştu. 1956'da puanlar 2400 oldu. Bu sene de 2500'ü geçmiştir. Buradan da anlaşılıyor ki, bu sene birinciliği kazanan 6. Hv. Üs (Bandırma) takımı 1955'te nota müsabakasında birinci olan Türk takımını mağlup etmiş durumdadır.

Arkadaşlar İyi dereceler, yalnız iyi tayyare ve iyi pilotlarla olmaz. Bu tayyareleri kusursuz olarak uçuşa hazırlayan Ast Subay arkadaşlarımızı da burada takdir etmek lazımdır. Onların da pilotlar kadar rolleri büyüktür.”¹⁴⁰

Müsabakaları izleyen NATO 6. Taktik Hava Kuvvetleri Komutanı General Allen'de Türk gazetecilerine şu açıklamayı yapmıştır:

“Bu başarılarına hayret etmedim. Çünkü Türk pilotlarından birinin birkaç sene evvel Amerikada yapılan beynelminel bir yarışmada kendi kategorisinden en iyi dereceyi yaptığına şahit olmuşum.”

Allen, pilotların kabiliyetleri ile iftihar ettiğini eklemiştir.¹⁴¹

Birinciliğin kazanılması üzerine belediyece hazırlanan ve deniz gazinosunda verilen yemeğe subay ve astsubaylardan 50 kişilik bir grub katılmış, yemeğe milletvekili Halil İmre ve kaymakam vekili Ali Argun Üs, belediye başkanı Dr. Uçansu katılmıştır.¹⁴²

Bir sene sonra ve gene Bandırma'da yapılan aynı müsabakaları gene 6. Hava Üssü kazanmıştır. Temmuz 1958'deki bir gazete haberinin sonraki gelişmeleri özetlediğini düşünerek burada aktarıyoruz:

“Hv. Atış Müsabakaları Başlıyor

Her sene ister arasında yapılmakta olan hava atış müsabakaları bu sebep 21 Temmuz tarihinden itibaren şehrimiz Kızıksa atış sahasında yapılacaktır. Gerekli hazırlıklar tamamlanmış olup, yarın saat 10 'a üsde

¹⁴⁰ Gürses, “Hava Atış Müsabakaları Dün Yapılan Bir Merasimle Kapandı” 11.08.1957, s.1.

¹⁴¹ Cumhuriyet, “General Allen Türk Havacılarını Övüyor” 10.08.1958, s.3.

¹⁴² Ufuk, “Havacılar Yemek” 13.08.1957, s.1-2.

bir açılış töreni yapılacaktır. Bu seneki müsabakalar için Bandırma ekibine seçilen müsabıklar aldıkları derecelere göre şöyledir:

- 1-Bnb. Vural (lider)
- 2- Kd. bş. çvş. Anıl
- 3- Kd. bş. çvş. Giray
- 4- Üstğm. Şenyuva
- 5- Üstğm. Kocaharzem.

Takımda geçen seneden kalan yalnız Anıl bulunmaktadır.

Hatırlanacağı veçhile bu müsabakaları 1955'te Balıkesir, 1956'da Bandırma, 1957'de Bandırma kazanmıştır.

Ayrıca bu sene seçilecek Millî ekip, beynelmilel hava kuvvetleri müsabakalarına

da iştirak edecektir. ”¹⁴³

25 Temmuz tarihli Cumhuriyet gazetesi şu ayrıntıyı vermektedir:

“...Bundan evvelki yıllardan farklı olarak ilk defa radar cihazlarından istifade ile yapılan bu müsabakaların son durumuna nazaran...”¹⁴⁴

26 Temmuz’da biten müsabakaları Bandırma ekibi kazanmış olup, basına göre gelişmeler şöyle bir seyir izlemiştir:

“Hava Atışlarında Bandırma Birinci

Pazartesi günü açılan ve bugün üstte kapanış merasimi yapılacak olan hava atış

müsabakaları dün öğle vakti nihayete ermiştir. Nihai netice olarak birinciliği 6. Hv. Üs. Bandırma ekibi, ikinciliği 1. Hv. Üs. Eskişehir ekibi, üçüncülüğü 9. Hv. Üs. Balıkesir ekibi elde etmişlerdir. Bu seneki müsabakalara 8. Hv. Üs. Diyarbakır katılmamıştır. Böylelikle Bandırma ekibi 1956-1957- 1958 de üç defa üst üste birinci olmuş bulunmaktadır.

Birinci olan takımın kadrosu şöyledir:

- 1- Bnb. Mustafa Özkul (1957 ve 1958’in lider birincisi)
- 2- Bnb. Vural
- 3- Üstğm. Şenyuva
- 4- Üstğm. Harzem
- 5- Kd. bş. çvş. Muzaffer Anıl.

... Dün İstanbul’dan 20 kişilik bir gazeteci grubu gelerek müsabakaları takip etmiştir. ”¹⁴⁵

İstanbul’dan geldiği bildirilenler arasında yer alan Cumhuriyet gazetesi muhabiri Işın Köseoğlu’nun aynı haberini, ayrıntılarından dolayı vermeyi gerekli gördük:

¹⁴³ Gürses, “Hv. Atış Müsabakaları Başlıyor” 20.07.1958, s.1.

¹⁴⁴ Cumhuriyet, “Hava Atış ve Bombardıman Müsabakaları” 25.07.1958, s.3.

¹⁴⁵ Gürses, “Hava Atışlarında Bandırma Birinci” 26.08.1958, s.1.

“Bandırma'daki Hava Atış ve Bombardıman Müsabakaları Bitti
Hava Kuvvetleri kumandanın Korgeneral Hamdullah Suphi Göker ile
NATO 6.

Taktik Hava Kuvvetleri kumandanı Tümgeneral Allen ve mahiyetinin de
takip ettiği, bu son gün müsabakalarında sektirme bomba, makineleri tüfek
pike bomba ve roket atışları yapılmıştır.

Sabah saat 7.30'da Kızıksa yer atış sahasında başlayan ve saat 12.30'a
kadar devam eden müsabakaların... bu arada 1. hava üssünden Üsteğmen
Erhan Arısal'ın pike roket atışları esnasında, 30 santim genişliğindeki
hedefi tam isabetle devirince

Amerikalı generaller “Bravo” diye bağırarak yerlerinden fırladılar.

Geçen senelere nazaran çok daha başarılı olan müsabakaların
neticelerine göre...filo kumandanları arasındaki müsabakalarda, birinci:
6. hava üssünden Binbaşı Mustafa Özkul. İkinci: 1. hava üssünden Binbaşı
Aslan Öner. Üçüncü: 9 Hava üssünden Binbaşı Kani Madaroğlu.

Ferdi tasnifte ise birinci 1. Hava Üssünden Üsteğmen Erhan Arısal.
İkinci: 6. hava üssünden Binbaşı Adem Vural. Üçüncü 6. hava üssünden
Üsteğmen Orhan Şenyuva. Dördüncü 1. hava üssünden Üsteğmen Fahri
Tezel. Beşinci 6. hava üssünden Başçavuş Mustafa Anıl olmuşlardır.”¹⁴⁶

6. Hava Üssü'nün bakımevinde yapılan törene Hava Kuvvetleri Komutanı Korgeneral Hamdullah Suphi Göker, NATO temsilcileri ve yüksek rütbeli subaylar katılmışlardır. Törende dört müsabaka kolunda dereceye girenlere şiltler ve madalyalar verilirken, dört birinciye ise NATO İzmir 6. Ataf kumandanlığı tarafından takdirname verilmiştir. ¹⁴⁷

¹⁴⁶ **Cumhuriyet**, “Bandırma'daki Hava Atış ve Bombardıman Müsabakaları Bitti” 26.07.1958, s.1-5

¹⁴⁷ **Gürses**, “Atış Birincilikleri Kapanış Töreni Yapıldı” 27.07.1958, s.1., **Bandırma Ekspres**, “Hava Millî Atış Müsabakaları Bitti Birinciliği 6. Hava Üssü Aldı” 27.07.1958, s.1., **Ufuk**, “Hava Atış Müsabakaları Dün Sona Erdi” 27.07.1958, s.1.



Şekil 3.27, 3.28 ve 3.29 (solda) 1958 Şampiyonası Haberi; (ortada) 1958 Atış ve Bomba Birincisi Erhan Arısal; (sağda) 1958 Filolar Arası Şampiyonu 161. Filo Atış Timi. Soldan Sağa: Necati Kaplangiray (Asts), Orhan Şenyuva (Ütg), Adem Vural (Bnb), Fikret Köroğlu (Bnb).

Kaynak: (solda) Cumhuriyet, “Bandırma’daki Hava Atış ve Bombardıman Müsabakaları Bitti” 26.07.1958, s.1.(ortada) Milliyet, “Bir Başka Hikaye”, 16.11.1959, s.3. (sağda) “Çevrimiçi” <https://www.tayyareci.com/arsiv/necatikaplangiray.asp>, Erişim Tarihi: 20/10/2023.

6. Hava Üssünün başarısından dolayı Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından üs komutanı Albay İhsan Aras’a takdirname verilirken, bütün üs personeline de teşekkür edilmiştir.¹⁴⁸ Görevinden ayrılan Albay Aras’a Kasım ayında belediye encümeni kararı ile Bandırma Hemşehri Beratı verilmiştir.¹⁴⁹

Müsabakalardan sonra Eylül ayında 8-10 ülkenin katılımıyla gerçekleşen Belçika’daki NATO Hava Ralli müsabakalarına 22 kişilik ekiple bir C-47 yolcu nakliye ve 6 jet uçağı ile iştirak eden Türk takımı dördüncü olmuştur.¹⁵⁰

27 Haziran-1 Temmuz 1960’da İzmir’de yapılan ve çeşitli hava üslerinin katıldığı Türkiye Hava Pentatlon yarışmaları düzenlenmiştir. Yarışmalar sonunda birinciliği takım ve ferdi olarak 6. Hava Üssü kazanmıştır.¹⁵¹

1950’lerin sonunda Bandırma’daki 6. Ana Jet Üssü’nün önem kazanmasına bir başka örnek, Emekli Hava Pilot Tümgeneral İrfan Sarp’ın anılarındaki bir bölümden anlaşılmaktadır:

¹⁴⁸ Gürses, “Üs Komutanına Takdirname” 31.07.1958, s.1.

¹⁴⁹ Gürses, “Evvelki Gün Toplanan Encümeninde 6. Hv. Üssünün Esi Komutanı Kurmay Albay İhsan Aras’a Verilen Hemşehrilik Beratının Takdimi” 06.11.1958, s.1.

¹⁵⁰ Gürses, “Belçikada Dördüncülük Kazanan Milli Hava Ekibimiz Geldi” 27.09.1958, s.1.

¹⁵¹ Gürses, “İzmir’de Yapılan Türk Hava Pentatlon Müsabakalarında Birinciliği 6. Hava Üssü Kazandı” 03.07.1960, s.1.

“Ankara Hipodromu üzerinden merasim geçişlerine katılacak uçakların kalkış meydanları olarak genellikle Batı bölgesindeki Eskişehir, Bandırma, Balıkesir meydanları seçilirdi. Bu meydanlarda konuşlu muharip jet uçaklarıyla ve her filodan teşkil edilen 9’lu kollar halinde merasim uçuşları yapılırdı. 9’lu uçuş kolunun teşkilinde, önde liderin 3’lü kolu, onun sağında ve solunda 3lü kollar şeklinde uçulurdu.”¹⁵²

1963’te Bandırma 6. Hava Üssü’nden 163. Filo, bir yıl içerisinde 6.700 saatlik uçuşlarında hiçbir kaza ve kırım yapmadıkları için NATO tarafından başarı belgesiyle ödüllendirilmiştir. Törene karargâhı Napoli’de bulunan NATO Güney Müttefik Hava Kuvvetleri Komutanı Korgeneral Ralph P. Swofford, 6. Ataf Komutanı General Lemon, 1. Hava Kuvvet Komutanı Muhsin Batur ve 3. Hava Kuvvet Komutanı Emin Alpkaya ve diğer davetliler katılmışlardır. Başarı belgesi 163. Filo komutanı Binbaşı Esat Özmen’e takdim edilmiştir. Törende Swofford şu konuşmayı yapmıştır:

“Zafere ulaşmak kolay değildi. 6. Müttefik Taktik Hava Kuvvetlerimiz içinde Türk Birlikleri arasındaki yarışma birbirlerine çok yakın idi. Bazı filolar bu yıl fevkalede uçuş emniyeti derecelerine ulaştılar. Bu sebeple bütün bu filoları da bu anda takdir etmemiz yerinde olur. Bunların, 163. Filoya yakın muvaffakiyet dereceleri Türk Hava Kuvvetleri’nin yüksek hazırlık derecesini ve üstün evsafını gösterir.”

Konuşmadan sonra Swofford, üs komutanı Albay Kemal Zeren tarafından sunulan Şeref Defteri’ni imzalamış, davetliler şehirdeki orduevinde şereflerine verilen yemeğe katıldıktan sonra uçakla Bandırma’dan ayrılmışlardır.¹⁵³

NATO bünyesinde 1970-1974 yılları arasında Best Hit (En İyi Atış) yarışmaları düzenlenmiştir. Yarışmalara Türkiye, İtalya ve Yunanistan katılırken, Amerikan uçakları misafir olarak yer almışlardır. 1970’de Istarana-İtalya’da yapılan ilk yarışma olumsuz hava koşullarından dolayı tamamlanamamıştır. 1971’de Eskişehir’de yapılan ve 111. Filo’nun temsil ettiği Türkiye 596 puanla birinci olmuştur. 1972’de Larissa-Yunanistan’da yapılan yarışmayı Yunan takımı kazanmakla beraber dört dalda Türk pilotları bireysel başarılar kazanmışlardır. 1974’de Yunanistan’ın Kıbrıs gerilimi nedeniyle NATO’nun askeri kanadından çıkmasıyla Best Hit yarışmaları sona ermiştir.¹⁵⁴

¹⁵² İrfan Sarp, “30 Ağustos 1959 Zafer Bayramı’nda Ankara’da Hipodrom Üzerinden Yapılan Merasim Uçuşunda İki F-86 Uçağının Havada Çarpışıp Düşmesi Olayı”, **Havacıyız**, 06.06.2015, “Çevrimiçi” <https://www.havaciyiz.com/Anilar83.htm> Erişim Tarihi: 20/10/2023.

¹⁵³ Gürses, “163. Filo Başarı Belgesi ve Kupasını Dün Aldı” 24.10.1963, s.1; **Ufuk**, 163. Filo Güney Avrupa Hava Birlikleri İçinde Kırım Yapmayan Tek Birlik” 24.10.1963, s.1; **Haber**, “Güney Hava Kuvvetleri Arasındaki En Fazla Uçuş ve En Az Kaza Yapma Mükâfatını Şehirdeki 163. Filo Kazandı” 23.10.1963, s.1.

¹⁵⁴ Türk Hava Kuvvetleri Şube Müdürlüğü, a.g.e., s.114.

1973'te NATO Güney Avrupa Devletleri Hava Kuvvetleri arasında Istrana - İtalya'da yapılan Best Hit Weapons Meet (En İyi Atış Silahları Buluşması) müsabakasına Türk, Yunan, İtalyan Hava Kuvvetleri birer takımla katılırken Amerikalılar Hava Kuvvetleri ve Donanma (USS Independence uçak gemisi) olarak iki ayrı takımla katılmışlardır.¹⁵⁵

Türk takımını esasen Balıkesir'deki 192. Filo F-100 uçaklarıyla temsil etmekle beraber, Bandırma 6. Hava Üssü'nden Üsteğmen Sabri Aydoğan ile Üsteğmen Turgut Eşiz'de takımda görev almışlardır. Müsabakalar sonucu Türk takımı 632 puanla birinci olmuştur.



Şekil 3.30 ve 3.31 Best Hit Atış Yarışmasıyla İlgili Dönemin Fotoğrafları, 1972

Kaynak: Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-5 Freedom Fighter, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 2009, s.111 ve 113.

Ekipteki uçuş ve yer ekiplerinden diğer pilotlarla beraber 6. Ana Jet Üssü'nde görevli olan Binbaşı Ergene Işıksal, Üsteğmen M. Sabri Aydoğan, Üsteğmen Canan Köse ve Üsteğmen Turgut Eşiz Üstün Hizmet Madalyası almışlar, ekipteki Binbaşı Zeki Kıyak, Sl. Astsubay Osman Savaş, Kıdemli Başçavuş Turan Apaydın, Başçavuş Seyhan Sağcı, Başçavuş Sinan Holosorlu, Başçavuş Cengiz Özkan, Başçavuş Mehmet Örnek, Başçavuş Osman Özken ve Başçavuş Alhan Altan ise THK Komutanı Muhsin Batur tarafından Şerit Rozet ile taltif

¹⁵⁵ Best Hit Weapons Meet 1973, Istrana, Italy (2012), “Çevrimiçi” <https://www.thunderstreaks.com/exercises/istrana-italy-best-hit-air-south-weapons-meet-july--17th-1973/#prettyPhoto> Erişim Tarihi 26/02/2023

edilmişlerdir.¹⁵⁶ İsmi geçenlerden Canan Köse 05 Haziran 1984'te bir uçuş görevi esnasında Elbistan'da şehit olmuştur.¹⁵⁷

Yarışmada kazanılan ödül yerel bir gazetede şu şekilde haberleştirilmiştir:

“Hava Üssümüzden 4 Pilotun Bulunduğu Ekibimizin Best Hit-73 Atışlarında İtalya'daki Şampiyonluğu Şehrimizde Sevinç Yarattı

İtalya'nın Istrana Hava Üssü'nde düzenlenen Türkiye-İtalya ve Yunanistan'ın katıldığı hava atış yarışmalarında Türk ekibinin birinci olması şehrimizde de sevinçle karşılanmıştır.

Yarışma için İtalya'ya giden 9 kişilik Türk ekibinde şehrimiz Hava Üssü'nden 4 pilot bulunmakta idi. Bu yarışmada üssümüzü Üsteğmen Canan Köse, Üsteğmen Sabri Aydoğan, Üsteğmen Ahmet Ergönen ve Üsteğmen Turgut eşiz temsil etmişlerdir. Ayrıca Üsteğmen Aydoğan ve Ergönen hemşerimiz bulunmaktadır.

Birinci gelen Türk ekibi 632 puan kazanırken, üç ferdi birincilikten ikisini de yine pilotlarımız almıştır. Yarışmada İtalya 617, Yunanistan ise 519 puan toplamıştır.

Yarışmaların bitiminde nota yetkilileri: “Bu, Türk Hava Kuvvetlerinin gerçek bir başarısı ve zaferidir” demişlerdir.

Atışlarla ilgili olarak İtalya'da düzenlenen törene katılmak üzere dost ülkeye giden Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Muhsin Batur basına şu beyanatı vermiştir:

“-Best Hit yani (en iyi vuruş), NATO ittifaklarının Güney Kanadını teşkil eden Türkiye, İtalya, Yunanistan Hava Kuvvetleri arasında NATO Güney Avrupa Müttefik Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nca organize edilen ve her yıl bir ülkede icra edilen çok önemli bir yarışmadır.

Yarışmanın koşulları çok ağırdır, en ufak dikkatsizlik diskalifiye ve vuruşlardaki ufak hatalar büyük puan kayıplarına sebebiyet verir.

Türk Hava Kuvvetleri, bu yarışmalara son üç senedir değişik personel ve değişik tip uçak ile iştirak etmektedir. Gaye bir müsabaka timine sahip olmak yerine bütün Hava Kuvvetlerimizin harekât eğitim ve lojistik hazırlık ve yeteneklerini en yüksek seviye çıkarmak ve bunu uluslararası alanda ispatlamaktır.

Bu gayede başarıya ulaştık, 1971'de Türkiye'de 1 inci, 1972 Yunanistan'da 2 nci ve bu yıl İtalya'da tekrar 1 nci olduk ve birincilik kupasını Türkiye'ye getiriyoruz.

Bu başarılar kuvvetli eğitim ve disiplin yanında genç Hava Kuvvetlerimiz mensuplarının Türk Silahlı Kuvvetlerini ve milletini temsil

¹⁵⁶ Kurt, Deniz – Yavuz Pehlivan – Erdal Korkmaz, **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951)**, Cilt II, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2020, s.541.

¹⁵⁷ Şehit Pilot Canan Köse, <https://marasavucumda.com/sehit-pilot-binbasi-canan-kose/> Erişim Tarihi: 02/09/2023.

sorumluluğunun bilincine sahip olmalarındandır. Kendileriyle Türk milleti iftihar edebilir. Ben de bu başarıyı komutanlıktan ayrılmadan önce Hava Kuvvetleri personelinin bana verdiği en önemli bir manevi hediye ve mükâfat olarak kabul ve kendilerine içten teşekkür ediyorum.”

Şanlı havacılarımızı bizde kutlar, başarılarının devamını dileriz.”¹⁵⁸

Bu başarı üzerine Bandırmadaki Milliyetçiler Derneği, Hava Üssü’ne başvurarak bu iki pilota gümüş plaket vermek istediklerini bildirmişlerdir. Teklif komutanlıkça kabul edilmiştir. Haberi veren ilgili gazete sonrasını şu şekilde açıklamaktadır:

“Bilindiği üzere daha önce de Dünya çapında bir başarıya ulaşan Türk takımına başta Cumhurbaşkanımız olmak üzere, Hava Kuvvetleri Komutanı da üstün takdir duygularını belirterek, hatıra armağanları vermişlerdi.

Bu gün saat 9-9.30 aralarında Milliyetçiler Derneği Başkanı İzzettin Yaşbek, ikinci başkan Ali Tuzlu, Muhasip İsmet Sert ile, sekreter üye Hamdi Demirhan’ın Orduevinde tebrikat merasimi esnasında, Milliyetçiler derneğince hazırlanan gümüşten yapılı Şilt’i sahiplerine verecekleri belirtilmiştir.

Başarılı havacılarımızı bu vesile ile bir kere daha kutlarız.”¹⁵⁹

1969’da Türk Hava Kuvvetleri’nin Atış Şampiyonası finali Eskişehir’de yapılmıştır. Burada havadan havaya ve havadan yere yapılan atışlar sonucu 161. Filo ekip olarak birinci olmuştur. Ferdi atış ve bombardıman tasnifinde ise üsde görevli olan Teğmen Çoşkun Turan ikinci ve Üsteğmen Oktay Telseren üçüncü olmuşlardır.¹⁶⁰

2.2. Hava Üssü’nde Uçak Kazaları ve Basında Yer Alan Haberler

Hava üssünde ve çevresinde çeşitli yıllar içerisinde olumlu ve güzel durumlar yaşandığı gibi doğal olarak istenmeyen durumlarda yaşanmıştır. Bu olaylar arasında en çok rastlanan üzücü olaylar ise uçak kazaları olmaktadır. Amacımız tek tek olmasa da en azından bir şekilde yerel veya ulusal gazete haberlerine çıkmış kazalar hakkında bilgi vermektir.

¹⁵⁸ **Ufuk**, “Hava Üssümüzden 4 Pilotun Bulunduğu Ekibimizin Best Hit-73 Atışlarında İtalya’daki Şampiyonluğu Şehrimizde Sevinç Yarattı” 28.07.1973, s.1.

¹⁵⁹ **Gürses**, “Hava Atış Müsabakalarında Dünya Çapında Başarı Kazanan Havacılarımıza Milliyetçiler Derneği Birer Şilt Verecek” 30.08.1973, s.1.

¹⁶⁰ **Ufuk**, “Hava Üssümüzden İki Subayımızın Başarısı” 23.11.1969, s.1.

İlk belirteceğimiz kaza haberi 06 Mart 1951’de Teğmen Aydoğın Baykul’un kazası olup, uçağı Merinos Çiftliğı yakınlarında kaza yapmış ve Aydoğın şehit olmuştur.



Şekil 3.32 Aydoğın Baykul’un Kazası İle İlgili Çekilen Fotoğraflar, 1951

Kaynak: Mehmet Karayaman Özel Arşivi.

19 Nisan 1952’deki uçuşunda Üsteğmen Asım Sevdım Thunderbolt uçağı ile yere atış taliminde iken düşerek şehit olmuş, Bandırma Hava Şehitliğı’ne defnedilmiştir. O esnada nişanlı olan Sevdım’in şehadetinden üç gün sonra nikahının yapılması planlanmıştır.



Şekil 3.33 ve 3.34 Üsteğmen Asım Sevdım’in Cenaze Töreni, 1952

Kaynak: <http://www.tayyareci.com/arsiv/asimsevdım.asp>, Erişim Tarihi: 14/02/2023

1951’de Bandırma’da 600 Evler Mahallesi’nin Pirenlik Kırısı-Sığırağı’nda 15.000 metrekarelik Hava Şehitliği oluşturulmuştur. Burası aynı zamanda garnizon şehitliği konumunu da üstlenmiştir. 1959’a kadar hava şehitleri normal halk mezarlığına gömülmüşlerdir. 28 Temmuz 1959’dan itibaren Hava Şehitliği kullanılmaya başlanmıştır.¹⁶¹ Şehitliğin toprak hafriyatına ve duvar taşlarının örülmesine 1958 sonunda başlanmıştır. ¹⁶² Arazinin 11 Eylül 1967’de Belediye’den tapusu alınarak, Maliye Bakanlığı’nın hazinesine aktarılmış, 06 Mart 1968’te de Maliye Bakanlığı’ndan Millî Savunma Bakanlığı’na devredilmiştir.¹⁶³



Şekil 3.35 ve 3.36 Bandırma Hava Şehitliği.

1953’te yaşandığı anlaşılan bir kazada Üsteğmen Namık Dalgıç yönetimindeki bir jet uçağı, havada yandığı halde pilot son anda paraşütle atlayarak kurtulabilmiştir. Ancak Balıkesir’de görevli olan aynı pilot 26 Haziran 1953’teki bir başka uçuşta Sındırgı üzerinde düşmüş ve yanarak şehit olmuştur.¹⁶⁴

1954’te yaşanan iki uçak gazetesini yerel gazete şu şekilde bildirmiştir:

“Şehrimizde Feci Uçak Kazası

Dün saat 12 sıralarında 6. H. Üssü Meydanında henüz anlaşılmayan sebepten iki uçağın çarpışması neticesinde Pilot Teğmen Nejat Gürel feci bir şekilde ölmüştür. Hadise muhitte teessür bırakmıştır.

Kederli annesine ve Türk Ordusu’na başsağlığı dileriz.”¹⁶⁵

Beş ay sonra yeni bir kaza üssü ve şehri üzüntüye boğmuştur.

“Feci Bir Uçak Kazası

¹⁶¹ **Bandırma Ekspres**, “Hava Şehitliği Kullanımağa Başlandı” 29.07.1959, s.1.

¹⁶² **Ufuk**, “Şehitler Mezarlığı” 11.12.1958, s.1.

¹⁶³ Bandırma Hava Şehitliği Tarihçesi.

¹⁶⁴ **Hürses**, “Air Uçak İki Köylüye Çarpıtı, Diğer Uçak Kazasında Balıkesir’de Vukua Geldi Pilot Yandı” 27 Haziran 1953, s.1.

¹⁶⁵ **Hürses**, “Şehrimizde Feci Uçak Kazası” 28.02.1954, s.1.

Şehrimiz 6. Hava Üssüne mensup Kemal Demirkurt İnegöl yakınlarında uçuş yaparken motorda çıkan teknik bir arıza yüzünden paraşütle atlamak istemiş ve muvaffak olamayarak uçakla birlikte yere düşerek feci bir şekilde ölmüştür.

Dün Haydarpaşa Camiinde namazı kılınarak şehitler mezarlığına defnedilmiştir. Kederli ailesine ve arkadaşlarına başsağlığı dileriz.”¹⁶⁶

Aynı yıl yani 1954’te Manyas civarında uçuş ve atış eğitimindeki bir kazada Manyas gölüne düşüp şehit olan Sabahattin Uçak’ın cesedi ve düşen uçak 15-20 gün sonra, gölde balıkçılık yapan Kocagöl Kazaklarının yaptıkları dalışlar sonucunda bulunmuştur.¹⁶⁷

1955’deki Cumhuriyet gazetesinin bir haberi ise üzücü bir gelişmeyi duyurmuştur:

“Bir Jet Uçağımız Düştü

Balıkesir 6, (Telefonla)-Dün saat 13.30 da Bandırma Hava Üssüne aid Üsteğmen Necdet Acaroğlu’nun idare ettiği jet uçağı Kapıdağa çarparak parçalanmış, pilot şehit düşmüştür.”¹⁶⁸

06 Eylül 1956’da Teğmen Behçet Tamuroğlu’nun F-84 tipi uçağı Marmara Denizi üzerindeyken infilak etmiş ve Mudanya’nın Bademli köyü yakınlarında düşmüş, pilot ise son ada paraşütle atlamayı başarmıştır.¹⁶⁹ Sekiz gün sonra 14 Eylül 1956’da bu sefer Bandırma üzerinde uçan Üsteğmen Nurettin Yarkın’ın uçağı da aniden infilak edecek ve pilot şehit olduğu gibi, cesedi de bulunamayacaktır.¹⁷⁰

1957’de üssün içinde yaşanan bir kaza ise ağır bir maddi kayba yol açmıştır:

“Bandırma Üssünde Jet Kazası

Diyarbakır 8. Hava Üssü Tüm Kumandanı Albay Eroğlu idaresinde uçuşa hazırlanan 3 jet uçağı pistten kalkacakları esnada öndeki iki uçağın havalanmaması ve fren yapmasından 3 üncü jet öndeki her ikisine de bindirerek birinin kanatlarını, diğerinin tankını hasara uğratmış ve bu yüzden üs uzun zaman alevler ve dumanlar içinde kalmıştır. Yangın

¹⁶⁶ Hürses, “Feci Bir Uçak Kazası” 02.07.1954, s.1.

¹⁶⁷ Gürses, “Şehit Teğmen Sabahattin’in Cesedi Bulundu” 15.06.1954, s.1-2.

¹⁶⁸ Cumhuriyet, “Bir Jet Uçağımız Düştü” 07.11.1955, s.1; Hürses, “Cumartesi Günü Kapıdağına Bir Jet Uçağımız Çarptı” 08.11.1955, s.1.

¹⁶⁹ Ufuk, “Bir Jet Uçağı Yandı” 06.09.1956, s.1.

¹⁷⁰ Ufuk, “Müthiş Bir İnfilak Neticesinde Bir Jet Uçağımız Parçalandı. Pilot Maalesef Şehit Oldu” 15.09.1956, s.1.

müşkülâtla söndürülmüş, zarar ve ziyanın 300 bin kira olduğu tahmin edilmiştir. (M.G.)”¹⁷¹

6. Ana Jet Üssü yapısı nedeniyle devrin en iyi müdahale olanaklarına sahip olduğu itfaiye araçlarıyla yeri geldiğinde Bandırma’daki kimi durumlara müdahale etmiştir. Hatta 1958 Büyük Bursa Kapalı Çarşı Yangını esnasında Bandırma itfaiyesinin 2 aracına ek olarak, 6. Hava Üssü’de 2 aracını Bursa’ya yardıma göndermiştir.¹⁷²

Aralık 1958’de Pilot Binbaşı Halil Bayazıt ve Pilot Teğmen Yüksel Yücekal bir kaç gün arayla uçakları düşerek şehit olunca, Bandırma halkından bir grup üs komutanlığına müracaatla şehitler için mevlüt okutmak istemişler ve istekleri kabul olunmuştur.¹⁷³

28 Temmuz 1959’da yaşanan bir başka uçak kazası ile ilgili haber şöyledir:

“Hava Üssümüzdeki Müessif Kaza

Şehrimiz 6. Hava Üssünde geçirdiğimiz Cumartesi günü saat 17.30 raddelerinde müessif bir kaza vuku bulmuştur. Piste henüz yeni inmekte olan F.48 tipi bir jet uçağı pistte hareket halinde bulunan askeri bir jiple çarpmıştır. Bu çarpışma sonunda Jeepi kullanmakta olan Nizamiye teğmeni Rüçhan Altınler kafası parçalanarak ölmüştür. Jet ve jeepin hafif hasara uğradığı söylenmektedir. İstanbul’lu olup, bir çocuk babası olan teğmenin naaşı Pazar günü Haydar Çavuş caminde yapılan askeri bir merasimle defnedilmiştir. Törende kalabalık bir askeri birlik ve halk topluğu hazır bulunmuştur.”¹⁷⁴

Bandırma Ekspres ve Ufuk gazeteleri ise şehitliğe gömülen subayın ismini Rüçhan Altınalev olarak vermiştir.^{175 176}

Aynı yıl 20 Kasım 1959’da ise yaşanan başka bir jet uçağı düşmüştür:

“Bir Jet Uçağı Düştü

Buğdaylı Nahiyesi Civarına Düşen Uçaktaki Pilot Şehit Düştü

Evvel ki gün saat 18.30 raddelerinde şehrimiz 6. hava üssünden talim uçuşuna havalanan pilot teğmen Cemal Edincikli’nin idaresindeki jet uçağıımız Gönenin Buğdaylı nahiyesi civarına yanarak düşmüştür.

Kaza sonunda pilot teğmen Cemal Edincikli maalesef kurtulamayarak şehit olmuştur.

¹⁷¹ Ateş, “Bandırma Üssünde Jet Kazası” 07.08.1957, s.1.

¹⁷² Salih Budakoğlu, Bursa Kapalı Çarşı Yangını (1958), **Atatürkçü Bakış**, Sayı 3, 2003, s.93-113.

¹⁷³ **Bandırma Ekspres**, “Uçak Kazaları Şehrimizi Yas İçinde Bıraktı” 17.12.1958, s.1.

¹⁷⁴ **Gürses**, “Hava Üssümüzdeki Müessif Kaza” 28.07.1959, s.1.

¹⁷⁵ **Bandırma Ekspres**, “Pikapla Jet Çarpışması” 28.07.1959, s.1.

¹⁷⁶ **Ufuk**, “Hava Üssündeki Feci Kaza” 28.07.1959, s.1.

Cemal Edincikli 20 günlük evli, olup arkadaşları ve kumandanları tarafından sevilen, sayılan bir pilottu. ”¹⁷⁷

Şehit Pilot Teğmen Cemal Edincikli, Bandırma’da kalabalık bir askeri birlik, halk topluluğu ve belediye bandosu eşliğinde defnedilmiştir.

01 Eylül 1961’de sabah saat 11.30 civarında, 1939 doğumlu ve ikisi de bekar olan Teğmenler Arkin Özkul ile Sümer Akıncı’nın kullandıkları 2 jet uçağı Kapıdağ’ın Hamamlı köyü üzerinde çarpışmışlar, pilotlar şehit olmuştur. Alevler içinde kalan uçaklardan birisi Avşa, diğeri Erdek’teki Paşalimanı adası civarında düşmüşlerdir. Üs komutanı Albay Emin Alpkaya başta olmak üzere üs ekibi ve cankurtaranlar denizde ve Kapıdağ’da arama-kurtarma harekâtına başlamışlarsa da pilotlar bulunamamışlardır.¹⁷⁸ Uzun aramalardan sonra naaşlarına ulaşılan iki pilotun şehit oluşları şehirde büyük üzüntü yaratmıştır. Kalabalık bir halk ve asker topluluğu eşliğinde Haydar Çavuş Camii’nde kılınan namazdan sonra tabutları eller üzerinde taşınarak Bandırma’da 600

Evler Mahallesi’ndeki şehitliğe defnedilmişlerdir.¹⁷⁹

Cenazeden iki gün sonra Üs Komutanı Emin Alpkaya, yanında Kaymakam Zekai Gümüşdiş olduğu halde Orduevi’nde basın mensuplarına kaza ile ilgili açıklamalarda bulunmuştur. Buna göre:

“Feci kazanın olduğu sırada üçlü kol halinde uçulduğu, uçuş liderinin 400 saat uçuşu olan Üstğm. Türker olduğu, şehit olanların ise liderin sağ ve solunda olduğu halde uçuşu yaptığı, şehirde bazı kimseler tarafından maksatlı bir şekilde çıkarılan, genç teğmenleri kendi başlarına bıraktılar, söylentilerinin aslı olmadığını, kaldı ki şehit Teğmen Akıncının devresinin birincisi olduğu ve okulda uçuş mükafatı olarak bir altın saat kazandığı, diğer Teğmen Arkul’un ise 80 saat uçuşu olduğu, bunların birliklere geldiği 4,5 ay oldukları ve bulundukları yere intibak ettikleri bir iki güne kadar harbe hazır brövelerini alacaklarını belirten Kur. Albay Alpkaya, teğmenlerin gece uçuşları da olduğu, hiçbir zaman acemi olmadıklarını açıklamış ne yapalım takdiri ilahi bu imiş demiştir. ”¹⁸⁰

Şubat 1962’deki bir kazayı ise yerel basın oldukça ayrıntılı bir şekilde vermiştir:

¹⁷⁷ Gürses, “Bir Jet Uçağı Düştü” 20.11.1959, s.1.

¹⁷⁸ Gürses, “İki Teğmenimiz Şehit Düştü” 02.09.1961, s.1; **Bandırma Ekspres**, “İki Jet Dün Havada Çarpışarak Düştü”, 02.09.1961, s.1-2.

¹⁷⁹ **Bandırma Ekspres**, “Şehit Olan Pilotlar” 03.09.1961, s.1-2.

¹⁸⁰ **Bandırma Ekspres**, “6. Hv. Üssü Emin Alpkaya Düşen Jetlerle İlgili Yaptığı Basın Toplantısında, Şehit Olan Pilotların En İyi Uçuculardan Olduğunu Belirtti” 05.09.1961, s.1-2

“Bir Jet Uçağı Düştü

Manyas Yağcılar Köyü Yakınına Düşen Uçağın Pilotu Yüzbaşı Aziz Aksüt Şehit Oldu

Şehrimiz 6. Hava Üssüne ait F 84 G tipi uçaklardan biri evvelki gün geç vakit Manyas Yağcılar köyü civarında düşmüş ve pilot Yüzbaşı Aziz Aksüt şehit olmuştur.

Üç jetin Yüzbaşı Aksüt idaresinde uçuşa çıkması ve hava muhalefeti yüzünden iki uçaktan ayrılması ve bu arada havanın kötü olmasından C. C. A. adı verilen alçak uçuşa geçmesi neticesi torağa saplanan pilot Yüzbaşı Aziz Aksüt şehit düşmüştür.

666 nolu jet pilotu Aksüt’ün ailesine ve üssümüz mensuplarına baş sağlığı dileriz.”¹⁸¹

Şubat 1963’te 6. Ana Jet Üssü’nden kalkarak Lüleburgaz’a gelen Üsteğmen İbrahim Gerçek’in F-84 uçağı arıza yapmış, kulenin atla emrine karşı gelerek, “*Düşüyorum fakat şehri kurtarmaya çalışacağım...*” diyerek Lüleburgaz’ın Özerler mahallesinde evlerin 10 metre açığına ulaşmayı başarmış ancak infilak eden uçakta şehit olmuştur. Mahalle halkından can kaybı olmamıştır.¹⁸²



Şekil 3.37 ve 3.38 Üsteğmen İbrahim Gerçek’in Şehit Oluşu İlgili Haberler

Kaynak: (solda) Milliyet, “Düşüyorum Fakat Şehri Kurtarmaya Çalışacağım” 22.02.1963, s.1.; (sağda) Milliyet, “Üstğm. Gerçek Erzincan Depreminde Yetim Kalmıştı” 23.02.1963, s.1.

Bir Hava Üssü’nde kazaların olması, özellikle 1960’ların ortamında belki doğal olmakla beraber, kimi zamanlar uçak kazalarının sıklıkla yaşanmıştır. Örneğin Mayıs 1964’te Konya Hava Üssü’ne ait iki ayrı uçak iki ayrı günde kaza geçirmişlerdir. 25 Mart 1964 tarihli Cumhuriyet gazetesi olayı şöyle aktarmaktadır:

¹⁸¹ Gürses, “Bir Jet Uçağı Düştü” 10.02.1962, s.1.

¹⁸² Milliyet, “Düşüyorum Fakat Şehri Kurtarmaya Çalışacağım” 22.02.1963, s.1.

“Dört Jet Uçağımız Biri Düştü Üçü Mecburi İniş Yaptı

Bandırma 24, Bu gün saat 13 te Konya 3. Hava Üssünden şehrimize 6. Hava Ana Jet Üssüne gelmekte olan F-86 tipi 4 adet jet uçağı Erdek ilçesinin Şahinburgaz köyü üzerine geldiklerinde 4 ü birden henüz anlaşılamayan bir sebeple arızalanmışlardır. Uçaklardan biri arızalandığı anda pilotu Teğmen Metin İkiz’in uçağı paraşütle terketmesi sonucunda denize düşmüş, pilot ise Şahinburgaz köyü açıklarında ağaçlarda takılı kalarak köylüler tarafından bulunmuş ve ayağından yaralı olduğu için şehrimiz Devlet Hastanesine kaldırılmıştır.

Arızalı diğer üç uçaktan ikisi Gönen-Biga yoluna diğeri ise Eskişehir Hava Üssüne mecburi iniş yapmışlardır. Mecburi iniş yapan uçakların ve pilotların bu kazayı salimen atlattıkları bildirilmektedir.”¹⁸³

Bandırma’nın yerel bir gazetesi ise düşen uçağın Şahinburgaz ve Kestel köyleri arasında alev aldığını, Şahinburgazlı köylülerin paraşütle atlayan ve ağaca asılı kalan Teğmen İkiz’i kurtararak, deniz motoruyla Bandırma’ya hastaneye getirdiklerini belirtmektedir.¹⁸⁴

Mayıs 1964’te ise 6 aylık ve eşi hamile olan Teğmen Yalçın Akyıldız’ın F-84 uçağı havada arıza yapınca, uçaktan atlayan Yalçın’ın paraşütü açılmayınca Merinos Çiftliği’nin güney taraflarına düşmüş, uçak ise Çepni ile Orhaniye arasına çakılmıştır. Koma halindeki pilot hastaneye yetiştirilmek istense de kurtarılamamıştır. Naaşı ertesi gün İzmir’e gönderilen Akyıldız’ın uçağa nakli esnasında şehir bandosu da hazır bulunmuştur.^{185 186}

Ekim 1964’te ise Bandırma Hava Üssü ve bizzat Bandırma için ilginç bir gün olmuştur. Saat 13.40 sıralarında F-5 tipi uçakla havalanan Pilot Teğmen Ünal Bölükbaşı’nın uçağı Levent plajı açıklarında karadan yaklaşık 500 metre mesafede denize çakılırken, pilot son anda paraşütle atlamayı başarmıştır. Teğmen Bölükbaşı sahildeki motorlar ve balıkçı motorlarınca sağ salim kurtarılmıştır.¹⁸⁷

Halkın gözü önünde gerçekleşen ve büyük heyecan yaratan olayın şahitlerinden birisi o esnada Bandırma Ortaokulu’nda öğrenci olan Çetin Tuna olmuştur. Kendisi olayı ayrıntıları ile beraber şu şekilde nakletmiştir:

“Ünal Bölükbaşı kazasını ben de gördüm. Ortaokul öğrencisiydim. Tenefüste idik. Eşi de okulumuzda öğretmendi. Uçak Haydar Çavuş Camisi üzerine geldiğinde anormal sesine dönüp baktım. Burnu yere nazaran 45

¹⁸³ **Cumhuriyet**, “Dört Jet Uçağımız Biri Düştü Üçü Mecburi İniş Yaptı” 25.03.1964, s.1-7.

¹⁸⁴ **Bandırma Ekspres**, “Konya Hava Üssüne Ait Bir Uçak Kapıdağında Düştü” 25.03.1964, s.1-2.

¹⁸⁵ **Bandırma Ekspres**, “Bir Uçağımız Düştü Genç Pilot Şehit Oldu” 07.05.1964, s.1-2.

¹⁸⁶ **Bandırma Ekspres**, “Şehit Pilot Yalçın Akyıldız’ın Cenazesi İzmir’e Götürüldü” 08.05.1964, s.1.

¹⁸⁷ **Gürses**, “Dün Öğle Vakti Denize Düşen Bir Jetimiz Şehirde Heyacan Yarattı” 25.10.1964, s.1.

derece civarında yukarı bakıyor vaziyette, gövde ile uçuyor garip bir uğultu çıkarıyordu. Alçak irtifadaydı, sanki 100-150 metre gibi. Pilot görünüyordu başı öne eğikti. Meşgul olduğu belliydi. Eksozundan çıkan hava yerden toz bulutu kaldırıyordu ve hızla iskele binasının üzerinden denize çıktı. Liman henüz yapılmamıştı. Denize doğru bir ara düzelir gibi oldu. O anda pilotun atladığını ve paraşütünü gördük. Uçakta hiç şeklini bozmadan körfezin ortalarında suya çarptı. Paraşütle suya inen pilotu Bandırma'nın tanınmış kılavuz kaptanı "Naylon Kaptan" teknesiyle çoktan yola çıkmıştı, hızla pilota ulaştı sudan çıkardı ve iskele binasının deniz tarafındaki merdivenlerden karaya çıkardı. İskele binasının altında ambulans hazır bekliyordu. Sırılsıklam ıslak pilot ambulansa bindi ve gittiler. Tüm Bandırma bir anda sahile yığılmıştı. Paraşütü ve kaskı naylon kaptanın teknesinde kaldı."¹⁸⁸

Olayın bir diğer Bandırma Ortaokul öğrenci şahidi olan Oğuz Yazıcı olayı hoş bir üslupla anlatmıştır:

"Bir uçak kalkıp düştüydü açıkta, bizim ortaokuldaki öğretmenimizin kocasıydı.

Şükran Bölükbaşı'nın. Kurtuldu. Seneler sonra, Bandırma Ortaokulu mezunlarına bir gece yaptılar. Bunlarda gelmiş, hayattaymış,

"Ağbi" dedim "ya sorması ayıp denize düşen sen miydin, getirdiler?"

"Benim lan gel buraya, otur" dedi. (Gülerek anlatıyor Oğuz Bey)

Onu hiç unutmuyorum mesela".¹⁸⁹

1964'te Konya üssünden bir uçak, Erdek ilçesi Çaytepe civarına düşmüştür.¹⁹⁰

Mart 1965'te yaşanan bir gece uçuşunda ise iki jet uçağı düşmüş ve pilotlar şehit olmuşlardır:

"İki Jet Düştü Pilotlar Şehit Oldu

Bir Teğmenin Cenazesi Törenle Kaldırıldı

Cuma akşamı gece uçuşu yapmakta olan F-84 ve F-84 G tipinde iki jet uçağımız düşmüş ve pilotları şehit olmuştur. F-84 G tipindeki uçak akşam saat 20 raddelerinde Çürüden köyü ile Merinos Çiftliği arasındaki derenin kıyısına düşmüştür. Olaya şahit olan köylüler; uçağın havada bir alev çıkardığını ve sonra patlayarak yere düştüğünü belirtmişlerdir.

F-84 tipindeki diğer uçağımız ise Karacabey ilçesinin Doğla ve Keşlik köyleri arasına düşmüştür. Her iki uçağın bekar olan pilotları maalesef bu kaza sonunda şehit olmuşlardır. Çoşkun Çeltik ve Münif Aylin adındaki

¹⁸⁸ Çetin Tuna, -Emekli Hava Üssü Elemanı- "Bandırma ve Havacılık" konulu görüşme, Bandırma, 12.02.2024.

¹⁸⁹ Oğuz Yazıcı, -Emekli Bandırma Ticaret Lisesi Müdürü- "Bandırma ve Havacılık" konulu görüşme, Bandırma, 08.02.2024.

¹⁹⁰ **Bandırma Eksam**, Bir Uçak da Erdek'te Çaytepeye Düştü" 26.03.1964, s.1.

teğmenlerden birinin cenaze töreni dün saat 14 de Hava Üssümüz de yapılmıştır. Bu merasime basın mensupları da katılmış ve bir çelenk koymuşlardır.”

Çürüden Köyü yakınlarındaki Eğridere’ye düşen diğer pilotun ise uçakla birlikte yandığı haber alınmıştır. Olay hava üssünde ve şehirde büyük üzüntü yaratmıştır.¹⁹¹

Yukarıda bahsettiğimiz olayın aksine Eylül 1966’da ise F-5 Jet uçağı kullanan Yüzbaşı Çetin Dağaşan, tam pisten havalanmak üzereyken arızalana uçağı gövde üstüne indirmek zorunda kalmıştır. Dağaşan hafif yaralarla olayı atlattmış, ancak uçak hasar görmüştür.¹⁹²

Kasım 1967’de Manyas Kızıksa’da T-33 tipi eğitim uçağının düşmesiyle iki pilot (birisi Yüzbaşı Timur Akçam) şehit olmuşlardır.¹⁹³ 07 Aralık 1967’de meydana gelen iki kaza 6. Hava Üssü ve Bandırma’nın en kötü tecrübelerinden birisi olmuştur.

“İki Jetimiz düştü Pilotlar şehit Oldu

Halk Zelzele Oluyor Zannı ile Sokaklara Fırladı

Şehrimizde dün beşer dakika ara ile 2 ayrı yerde 2 uçak kazası olmuş, eğitim uçuşundan dönmekte olan Bandırma 6. Ana Jet Üssü ne mensup 2 F-84 jet uçağından biri iniş sırasında hava üssüne, öteki ise Manyas Gölü’ne düşmüş, iki pilot şehit olmuş, 7 astsubay, üçü er olmak üzere de 10 kişi yaralanmıştır.

Saat 11.40 raddelerinde uçuştan bağlı olduğu şehrimiz 6. Ana Jet Üssüne inişe geçen Pilot Teğmen Hasan Diker yönetimindeki F-84 tipi jet uçağı büyük bir infilakla Üs’deki kule ile nöbetçi amirliği binalarının arasındaki yola düşmüş ve düşen uçağın parçaları nöbetçi amirliği binasına rastlayarak kısmen hasar görmesine sebep olmuş, bu arada kaza yerinde bulunan 7 astsubay ile 3 er de yaralanarak şehrimiz Devlet Hastanesi’ne kaldırılmıştır. Jet uçağının düşüşünde çıkardığı büyük infilak sesi iki kilometre mesafedeki şehirdeki binaları da sarsmış ve halk zelzele oluyor korkusuyla sokaklara kaçışmış... Üsse dönmekte olan Pilot Teğmen Ömer Göksu yönetimindeki öteki jet uçağı da Manyas Gölü’ne düşerek göle saplanmış.

Olay şehrimizde Büyük bir merakla takip edilmiş subay aileleri yaralıların kaldırıldığı Devlet hastanesine giderek kaza hakkında bilgi almak istemiş, her biri subayolan kocalarının kazazedeler arasında olup olmadığını öğrenmek istemişlerdir.”¹⁹⁴

¹⁹¹ Gürses, “İki Jet düştü Pilotlar Şehit Oldu” 21.03.1965, s.1.

¹⁹² Bandırma Ekspres, “Bir Uçağımız Mecburi İniş yaptı” 14.09.1966, s.1.

¹⁹³ Gürses, “Eğitim Uçağımız Düştü İki Subayımız Şehit Oldu” 29.11.1967, s.1.

¹⁹⁴ Gürses, “İki Jetimiz düştü Pilotlar şehit Oldu” 08.12.1967, s.1.

Aynı haberi veren Cumhuriyet gazetesi ise üs yöneticilerinin konu ile ilgili bilgi vermediklerini belirterek, yaralıların isimlerini memleketleri ile beraber daha ayrıntılı vermiştir:

“Yaralılar

Ölen iki pilottan ayrı olarak, Bandırma üssündeki kaza sırasında yaralanan astsubay ve erlerin adları ve memleketleri şunlardır: Astsubaylar: Mehmet Parlak (Eskişehir), Zekeriya Topuz (Elazığ), Hasan Çilingir (Giresun), Hikmet Efe (Kırklareli), Ahmet Atmaca (Söke), Raif Müftüoğlu (Sivas), Nadir Koç (Çanakkale) Erler: Hasan Leman (Rize), Musa Dünder (Sivas), Cihat Aran (Tokat)”¹⁹⁵

Ertesi gün şehit pilotlar sade bir törenle memleketlerine gönderilirken, yaralıların hayatî bir durumları olmadığı görülmüştür. Göle düşen uçaktaki Teğmen Ömer Gürsu otomatik sandalyenin atması sonucu ağır yaralanmış ancak kaldırıldığı hastanede kurtarılamamıştır. Olayın yarattığı durum Bandırma şehrinde büyük üzüntü yaratmıştır.¹⁹⁶

Olayın doğrudan şahidi olmasa da Çetin Tuna kaza ile ilgili ilginç bir bilgi paylaşmaktadır:

“Kulenin arkasına düşen uçağın gövdesi benim görev yaptığım binaya çarpmış ve yangın çıkmış. Binadaki personel, binayı yara almadan kaçmayı başarmış. Evrakların tamamı yandığı için o yıllara ait hiç bir bilgiye ulaşamıyorduk.”¹⁹⁷

Ocak 1969’da ise eğitim uçuşu yapan F-5 B tipi bir uçak Manyas Gölü yakınlarındaki Kızıksa’da düşmüş ve Üsteğmen İlhan Kutlu ile Teğmen Adem Agas şehit olmuşlardır. Uzun süre Bandırma’da görev yapan ve tanınan birisi olan Kutlu’nun vefatı şehirde büyük üzüntü yaratmıştır.¹⁹⁸

1969’da Diyarbakır’daki bir uçuşta şehit olan Bandırmalı Pilot Üsteğmen Cengiz Karabıyık’ın cenazesi Bandırma’ya getirilmiş ve burada defnedilmiştir. Cenazeye Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay bir çelenk ve aileye taziye mesajı göndermiştir.¹⁹⁹

¹⁹⁵ Cumhuriyet, “İki Jet Uçağımız Düştü, 2 Pilot Şehit Oldu, 10 Yaralımız Var” 08.12.1967, s.1.

¹⁹⁶ Gürses, “Uçakların Düşmesi Şehrimizde Büyük Tesir Yarattı” 09.12.1967, s.1.

¹⁹⁷ Çetin Tuna, -Emekli Hava Üssü Elemanı- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 12.02.2024.

¹⁹⁸ Gürses, “Eğitim Uçuşu Yapan Bir Jetimiz Düştü İki subayımız Maalesef Şehit Oldular “ 16.01.1969, .1-4.

¹⁹⁹ Ufuk, “Diyarbakır’da Şehit Olan Hemşehrimiz Cengiz Karabıyık” 09.02.1969, s.1-2.

Nisan 1971’de 6. Hava Üssü’ne bağlı bir F-5 jet uçağı Eskişehir’e bağlı Silivri’de motorundaki bir arızadan dolayı düşmüş, Pilot Teğmen Kenan Tüm şehit olarak, memleketi Bandırma’da toprağa verilmiştir.²⁰⁰

Eylül 1972’de meydana gelen bir kazada üsse bağlı bir uçak Çanakkale civarında düşmüş ve 1947 doğumlu Üsteğmen Toros Energin ile 1950 doğumlu Teğmen Yalçın Gürkaynak şehit olmuşlardır. Şehit olan Teğmen Gürkaynak evli ve altı aylık bir çocuk sahibidir.²⁰¹

Son olarak bilgisini vereceğimiz kaza ise 30 Temmuz 1975’te gerçekleşmiş, F-5 B tipi bir jet uçağı Bursa’nın Orhaneli ilçesinin Şükriye köyü civarına düşmüştür. Kazada üç çocuk babası Binbaşı Ergün Alp Aşan ve Teğmen Adnan Akçay şehit olmuşlar, cenazeleri helikopterle hava üssüne getirildikten sonra, yapılan tören sonrası memleketlerine gönderilmişlerdir.²⁰²

Tablo 3.1. 6. Ana Jet Üssü 161. Filo’da 1944-1975 Dönemindeki Şehit Listesi

Rütbesi	Adı Soyadı	Şehadet Tarihi	Şehadet Yeri
Pilot Teğmen	Hüseyin Avni GÖKER	23.02.1944	Demirci Işıklar Köyü
Pilot Astsubay Çavuş	Faik YÜCETÜRK	04.03.1944	Cumaovası Köyü
Pilot Kıdemli Başçavuş	İsmail ERKAN	25.12.1944	Karaman
Pilot Astsubay Çavuş	Suat ÇANTAY	25.12.1944	Karaman
Pilot Teğmen	İsmail İsmet DARICI	03.08.1945	İzmir Körfezi
Pilot Teğmen	Ali İhsan YALÇIN	03.08.1945	İzmir Körfezi
Pilot Teğmen	Hasan Nazif HAZNECİ	25.03.1946	Gaziemir Civarı
Pilot Teğmen	Ömerül Faruk BEKEN	27.09.1946	Kızılcıllu Koşu Meydanı
Pilot Teğmen	Namık İLHAN	14.09.1948	-
Pilot Teğmen	Aydoğan BAYKUL	06.03.1951	Bandırma
Pilot Üstçavuş	Baha UGAR	18.07.1951	Kızıksa Atış Sahası
Pilot Teğmen	Asım SEVDİN	19.04.1952	Bandırma
Pilot Teğmen	Nejat GÜNET	27.02.1954	Bandırma
Pilot Teğmen	Sabahattin UÇAK	21.05.1954	Manyas Gölü
Pilot Teğmen	Ahmet K. DEMİRKURT	30.06.1954	Demir Köyü Davga Mevkii
Pilot Üsteğmen	Osman MİZAH	11.10.1954	Urstenfeldburg Havaalanı Güneyi
Pilot Üsteğmen	Remzi VARIŞLI	15.01.1955	Karacabey

²⁰⁰ Gürses, “Bir Jet Uçağı Düştü “ 22.04.1971, s.1; Cumhuriyet, “Bir Jetimiz Düştü, Pilot Şehit Oldu“ 21.04.1971, s.7.

²⁰¹ Gürses, “Bir Jet Uçağımız Düştü 2 Pilotumuz Şehit Oldu” 23.09.1972, s.1.

²⁰² Gürses, “Üssümüze Ait Düşen Uçağın Şehit Pilotların Cenazeleri Memleketlerine Gönderildi” 02.08.1975, s.1.

Pilot Üsteğmen	Tahsin AYDINCAN	15.01.1955	Karacabey
Pilot Kıd. Başçavuş	Bekir ÖZKAN	27.01.1955	Kızıksa
Pilot Üsteğmen	İbrahim TOPÇU	28.03.1955	Yeşilköy
Pilot Üsteğmen	Macit ENÜŞTEKİN	23.11.1955	Manyas Gölü
Pilot Üsteğmen	Necdet ACAROĞLU	11.11.1955	Kapı Dağı
Pilot Üsteğmen	Nurettin YARKIN	14.09.1956	Marmara Denizi
Pilot Teğmen	Sezayi AKMAN	04.10.1956	Ankara
Pilot Kıd. Başçavuş	Osman KELER	02.01.1957	Eskişehir
Pilot Kurmay Albay	Nusret ŞENKON	13.05.1957	Kapıdağı Eğridere Mevkii
Pilot Üsteğmen	Ülkü AYCAN	10.02.1958	Bursa Zirat Okulu Civarı
Pilot Yüzbaşı	Mahmut Celal ÇÖLAŞAN	30.04.1958	Tirilye Nahiyesi Mesudiye Köyü
Pilot Kıd. Üsteğmen	Hüsnü ŞUMNULU	10.09.1958	Manyas Gölü
Pilot Binbaşı	Halil BAYAZIT	12.12.1958	Yeşilköy Kapıdağı Denizi
Pilot Teğmen	Yüksel YÜCEKAL	15.12.1958	Kızıksa Atış Sahası
Pilot Teğmen	Yusuf Cemal EDİNCİKLİ	18.11.1959	Gönen
Pilot Üsteğmen	Erdoğan AKARSU	02.09.1960	Edremit
Pilot Teğmen	Mustafa Akın ÖZKUL	01.09.1961	Paşaliman Adası Harmanlı Köyü
Pilot Teğmen	Sümer AKINCI	01.09.1961	Paşaliman Adası Harmanlı Köyü
Pilot Yüzbaşı	Aziz AKSÜT	03.02.1962	Yaylaköyü Karlitepe Mevki
Pilot Üsteğmen	İbrahim GERÇEK	21.02.1963	Lüleburgaz
Pilot Teğmen	Yalçın AKYILDIZ	06.05.1964	Edincik Orhaniye Köyü
Pilot Teğmen	Münif AYLİN	19.03.1965	Bandırma
Pilot Teğmen	Çoşkun ÇELTİK	19.03.1965	Bandırma
Pilot Teğmen	Yaşar ÜNER	31.01.1966	Bandırma
Pilot Teğmen	Hasan DİKER	07.12.1967	Bandırma
Pilot Teğmen	Ömer GÖKSU	07.12.1967	Kızıksa Atış Sahası
Pilot Üsteğmen	İlhan KUTLU	14.01.1969	Bandırma
Pilot Teğmen	Adem Güven AĞAS	14.01.1969	Bandırma
Pilot Teğmen	Adnan AKÇAY	30.07.1975	Orhaneli
Pilot Binbaşı	Ergun ALPAŞAN	30.07.1975	Çorlu-Tekirdağ

Kaynak: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt III, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, s.192-202.

Tablo 3.2. 6. Ana Jet Üssü 162. Filo’da 1944-1975 Dönemindeki Şehit Listesi

Rütbesi	Adı Soyadı	Şehadet Tarihi	Şehadet Yeri
Pilot Üstçavuş	Selahattin EBEM	26.03.1947	Bandırma Meydanı
Pilot Binbaşı	Mustafa ONUR	10.06.1966	Manyas Gölü
Pilot Teğmen	Ergün ÖREN	10.06.1966	Manyas Gölü
Pilot Teğmen	Yalçın GÜRKAYNAK	27.09.1972	Keşan-Edirne
Pilot Üsteğmen	Osman Toros ENERĞİN	27.09.1972	Keşan-Edirne

Kaynak: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt III, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, s.279.

Yukarıdaki iki liste göz önüne alınırsa eğer toplam şehit sayısı 52 olup, rütbelere göre dağılım şöyledir: 1 pilot kurmay albay, 1 binbaşı, 1 yüzbaşı, 11 pilot üsteğmen, 26 pilot teğmen, 3 pilot astsubay kıdemli başçavuş, 2 pilot astsubay üstçavuş ve 2 pilot astsubay çavuş.

2.3. Hava Üssü’ne Lojmanların Yapılış Süreci

Hava Üssünün kurulmasından itibaren askerî personel şehirde ve genelde kirada oturmakta olup, servislerle üsse gidip gelmişlerdir. 1950 ve 1960’larda subay ve astsubay maaşları fazla olmadığı için kira ödemesi yapmak asker ailelerinin bütçeleri için hatırı sayılır bir gelir kaybı oluşturmuştur.

Bu konuda ilginç bir gözlemi 1952 doğumlu bir Bandırmalı ve geleceğin 6. Ana Jet Üssü komutanı Ziya Güler yapmıştır:

“Benim çocukluk yıllarımda Bandırma gerçek bir havacı şehriydi. Personel lojmanları olmadığı için şehirde kalırlardı. Personeli mesaiye getirip götürün araçlar Cumhuriyet Meydanı’ndan kalkardı. Bu saatlerde 15-20 mavi otobüs ve etrafta yüzlerce mavi elbiseli subay ve astsubay ile Meydan masmavi görünürdü.

Personel evlerine gitmeden önce şehirde alışveriş yapar, esnaf ile yakın ilişki içerisinde olurdu. Bu nedenle havacılık ile ilgili bilgi alınabilirdi”²⁰³

Bu konunun dile getirildiği anlaşılan istekler doğrultusunda, 05 Aralık 1961’de Hava Üssü’nde subay lojmanlarının yapılması faaliyetine başlanmıştır. İhale Ankara’da yapılmış ve Bandırma müteahhitlerinden Duygun Firması ihaleyi kazanmıştır.²⁰⁴

²⁰³ Ziya Güler, -Emekli Korgeneral, 6. Ana Jet Üssü eski komutanı- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 29.01.2024.

²⁰⁴ Gürses, “Subay Evlerinin Temeli Bugün Atılıyor” 05.12.1961, s.1.

“240 Daireli Bandırma Subay Evlerinin Temel Atma Merasimi Dün Yapıldı. İlk Harcı Temele Tuğgeneral Muhsin Batur Koydu.

Erdek-Edincik yolu üzerinde ve Edincik obasının alt tarafından Ahmet Duygun'un müteahhitliğini yaptığı 240 daireli subay evlerinin temel atma töreni dün saat 11 de yapılmıştır.

Törende 1. Hv. Kuvvetleri kumandanı Tuğgeneral Muhsin Batur da hazır bulunmuş, ayrıca üs mensupları şehrimizdeki askerî ve mülkî erkan temel atma töreninde hazır bulunmuşlardır.

Yaptığı bir konuşma ile, hayırlı olsun, temennisi ile ilk harcı temele Tuğgeneral Muhsin Batur koymuş, bilahare hazır bulunan davetliler sıra ile harç koymuşlardır.

Subay evleri inşaatı 1963 yılına kadar bitirilecektir.”²⁰⁵

Yaklaşık iki ay sonra inşaattaki gelişmeleri incelemek üzere Ankara'dan incelemeye gelinmiştir:

“Hava Kuvvetleri İnşaat Dairesi Başkanı Geldi

Hava Kuvvetleri İnşaat Dairesi Başkanı Yüksek Mühendis Yarbay Nuri Erkan evvelki gün şehrimize gelmiş, subay evleri inşaat sahasını teftiş etmiş ayrıca ikinci kısım inşaat için ayrılan saha da tetkiklerde bulunmuştur. İnşaat Dairesi Başkanı Yarbay Erkan dün teftişlerini sona erdirmiştir.”²⁰⁶

Ufuk gazetesi aynı konuda ancak bu sefer 1962'de, Balıkesir'de yapılan subay evleri ihalesinin Ahmet Duygun'da kaldığını, Duygun'un muhammen bedeli 274.000 lira olan inşaat ücretinde % 38.79 'luk bir indirim yaptığı şeklinde bir haber yaymıştır.²⁰⁷

Aynı yıl Üs'de yapılacak olan subay ve astsubay gazinosuna ait ve Ankara'da yapılan bir milyon keşif bedelli ihaleyi Ahmet Duygun, 600.000 liralık bulaşikhane ve çamaşırhane ihalesini ise Hasan Sur firması kazanmışlardır.²⁰⁸

Öngörüldüğü üzere inşaatlar gerçekten Haziran 1963'te bitirilmiş ve kullanıma açılmıştır. Gelişmeler yerel basında aşağıdaki şekilde yer almıştır:

“Subay Lojmanları Bu Gün Açılıyor

Beş Yıllık Plan Sonunda 40 Blokluk 240 Daire, 2 Çarşı, Okul, Sinema ve Cami ile Park 25 Milyon Liraya Tamamlanmış Olacak

Hava Üs subay lojmanlarının birinci ve ikinci kısmı bugün saat 11 de yapılacak bir törenle açılacaktır. Beş yıllık plan içinde ele alınan lojmanların 1967 de tamamlanacağı her birinde 6 şar idare olan 40 bloktan meydana geleceği, 2 çarşısı, sineması, okul, cami, çocuk bakım

²⁰⁵ Gürses, “240 Daireli Bandırma Subay Evlerinin Temel Atma Merasimi Dün Yapıldı” 06.11.1961, s.1.; **Bandırma Ekspres**, “Subay Evlerinin Temel Atma Töreni Yapıldı” 06.12.1961, s.1-2.

²⁰⁶ Gürses, ““Hava Kuvvetleri İnşaat Dairesi Başkanı Geldi” 20.01.1962, s.1.

²⁰⁷ Ufuk, “Subay Evleri İhalesi Duygunda Kaldı” 11.07.1962, s.1.

²⁰⁸ Ufuk, “İki Yeni İhale” 31.07.1962, s.1.

yerleri ile tüm sosyal tesisleri havi yerleri olacağı ilgili mühendislikçe söylenmiştir.

... İnşaatın kontrol mühendisliğini yapan Avni Songüler birinci kısım inşaatının bir buçuk milyon, ikinci kısım inşaatın bir buçuk milyon, üçüncü kısım inşaatın iki milyon değerinde olduğunu, tüm lojmanların 15 milyon liraya, sosyal tesislerin ise 0 milyon liraya mal olacağını ve Bandırma'nın Erdek yolu üzerine böylece beş yıl sonunda 25 milyonluk bir stenin kurulmuş olacağını bildirmiştir.

Bütün dairelerde kalorifer bulunacak olan lojmanların su ihtiyacı hava üs hidrofor tesislerinden karşılanacak, elektrik ise şehre gelecek yüksek gerilin hattından alınacaktır.

İzmir Hava Uçuş Okulu ile Hava Harb Okulu tesislerinin de kontrol mühendisliğini yapan lojman tesisleri kontrol amiri Avni Songüler bugün açılacak sekiz binada altışar daireden 48 dairenin hizmete gireceğini bildirmiştir.”²⁰⁹

Açılış ile ilgili diğer gazete haberi de aşağıdaki gibidir:

“Subay Lojmanları Açıldı

Kurdelayı Ayvalık Kaymakamı Hemşerimiz Necdet Enünlü Kesti

Erdek yolu güzergahında yapılan 48 daireden müteşekkil subay lojmanları birinci ve ikinci kısmı inşaatı dün tamamlanarak yapılan törenle hizmete girmiştir.

Saat 11 de yapılan açılışta Hava Üs Komutanı Kurmay Albay Sabri Tavazer kısa bir konuşma yapmış, kurdelayı ise şehrimizde bulunan Ayvalık Kaymakamı hemşerimiz Necdet Enünlü kesmiştir. Bilahare açılış davet edilen zevat lojmanları gezmişler, öğlende hava üssüne gidilerek yemek yenmiş ve saat 13.30 da şehre avdet edilmiştir.”²¹⁰

Uzun bir müddet şehrin ana kısmı ile hava üssü ve lojmanlar arasında doğrudan bir yol sadece Bursa istikametinden gelip Gönen-Çanakkale'ye giden otoyol üzerinden sağlanmıştır. Bu nedenle arabası olmayan personel şehre sadece otobüsle ulaşabilmiştir.

²⁰⁹ Gürses, “Subay Lojmanları Bu Gün Açılıyor” 30.05.1963, s.1.

²¹⁰ Gürses, “Subay Lojmanları Açıldı” 31.05.1963, s.1.; Ufuk, “Üs Apartmanları Dün Sahiplerine Teslim Edildi” 31.05.1963, s.1.



Şekil 3.39 6. Ana Jet Üssü Lojmanları

Kaynak: Gürses, “Subay Lojmanları Bu Gün Açılıyor”, 30.05.1963, s.1.

2.4. Sportif Etkinlikler

Araştırmamız esnasında Hava Üssü’nün özellikle futbol takımı hakkında kendi başına bir araştırma konusu olabilecek kadar malzeme elde edilmiştir. Ancak bu bölümde belli bilgileri vermekle yetineceğiz. Öncelikle Hava Gücü’nün çeşitli takımlarında, üssün subay ve astsubaylarının yanı sıra o esnada askerliğini yapmakta olan erbaş ve erlerde bulunmuşlardır.

Araştırmalarımızda Hava Gücü futbol takımı ile ilgili olarak en eski bilgiye 1951’de takımın İdmanyurdu Gençliği 2-1 yendiği maçta ulaşılmış durumdayız.²¹¹ 1956’da ise takımla ilgili olarak, “*Lüzumundan fazla paslaşıyorlar. Öyle ki, rakip yarı sahasına inmeleri en ez sekiz on pasta mümkün oluyor. Tabiatıyla sıra şut atmağa gelene kadar topu kaptırmış oluyorlar*” yorumu yapılmıştır.²¹² Ancak bir sene sonra 1957’de Kaymakamlık Kupası’nda az rastlanan bir skorla Yaprakspor’u 12-2 yenmişlerdir.²¹³

Hava Gücü anlaşıldığı kadarıyla bir dönem faaliyetlerine ara vermiş ancak

1962’de yeniden kurulmuştur.²¹⁴ 1963’te Amatör Lig Marmara Gurubu 2. Küme’de oynamıştır. 1964’te yedi takım arasından 2. Küme şampiyonu olmuştur.²¹⁵ 216 Hava Gücü bu başarısını 1966’ta da tekrar ederek şampiyon olmuştur. Şampiyon olan bu takım Oğuz, Tahir, Basri, Ömer, Rifat, Mitat, Şaban, Selman, Yavuz, Ali, Nevzat tertibiyle oynamışlardır.²¹⁷ 218

²¹¹ **Demokrat Marmara**, “Havagücü-Gençliği 2-1 Yendi” 10.04.1951,s.1.

²¹² **Ufuk**, “Haftanın Spor Aktüalitesi” 07.10.1956, s.1.

²¹³ **Ufuk**, “Kaymakamlık Kupası Maçlarında Gol Rekoru” 11.06.1957, s.1.

²¹⁴ **Ufuk**, “1962 Yılında Yeniden Kurulan Havagücü, Üstüste Dört Şampiyonluk Aldı” 04.01.1969, s.1.

²¹⁵ **Gürses**, “Havagücü 2. Küme Şampiyonu Oldu” 14.04.1964, s.1.

²¹⁶ **Bandırma Ekspres**, “Havagücü İkinci Küme Şampiyonu Oldu” 14.04.1964, s.1

²¹⁷ **Marmara**, “Havagücü Şampiyon Oldu” 18.01.1966, s.1.

²¹⁸ **Ufuk**, “Havagücü Şampiyon Olurken Gol Rekorunda Kırdı: Havagücü:11-Çelikspor:0” 27.12.1966, s.1.

1965'te İdmanyurdu ile Marmara spor futbol takımları birleşerek, Balıkesir'in ilk profesyonel futbol takımı olan Bandırmaspor'u oluşturmuşlar ve bu takım 2. Millî Lige alınmıştır. Bundan dolayı Hava Gücü asbaşkanı Kurmay Albay Mehmet Soyçek, *“Balıkesir bölgesindeki bu ileri hamle alemdarlığınızı en iyi dileklerimizle tebrik ederiz”* sözleriyle Bandırmaspor'u kutlamıştır.²¹⁹

1967'de Hava Gücü'nün yönetici kadrosu şu şekildedir:

Başkan: General Tahsin Şahinkaya, As başkan: Albay Halil Sağlam, Genel

Kaptan: Binbaşı Nuran Tıgıl, Yönetici: Albay Cezmi Arı, Binbaşı: Cavit Üçer, Bölge Temsilcisi: Yüzbaşı Erdoğan Adıyamanlı, Antrenör: Ertuğrul Aslan.²²⁰

1968'de Hava Gücü futbol takımı, sezonu Marmara Grubu 1. Amatör Küme şampiyonu olarak kapatmıştır. Son maçında Çelikspor'a 1-0 yenilmelerine rağmen şeref turu atan Hava Gücü takımı alkışlanmış, üs komutanı Tuğgeneral Şahinkaya'nın tebrikinden sonra şampiyonluk kupasını Bandırmaspor Kulübü başkanı Hasan Sur takdim etmiştir.²²¹ Havagücü'nde oynayanlar arasında ismi bilinenler Tuncer, Orhan, Recep, Ömer, Eyüp, Basri, Şaban, Ertuğrul, Şinasi, Zeki ve Yavuz'dur.²²²

Hava Gücü futbol takımı 1962-1963 sezonunda 2. Küme birincisi olup, 1963-1964 sezonunda 1. Amatör Küme'de üçüncü olmuştur. 1965-1969 arasında amatör küme birinciliğini kazanmış ve il şampiyonluğu maçlarına katılma hakkına sahip olmuştur. Bu başarıda, Bandırma'da çok sevilen takım antrenörü Ertuğrul Arslan'ın payı büyük olmakla beraber, üs içinde iyi bir kapalı spor salonu bulunması, spor okulu mezunu astsubayların ve kimi zamanda er-erbaş olarak askerliklerini yapan futbolcuların olması da etken olmuştur.²²³ Futbolculardan Şinasi Taşdelen yaşlı Bandırmalılar tarafından halen hatırlanan ve gol kralı olan bir santrafor olmuştur.²²⁴

²¹⁹ **Ufuk**, “Bandırmaspor'a tebrik mesajları Yağıyor” 02.07.1965, s.1.

²²⁰ **Ufuk**, “Havagücü Bu Futbol Sezonunda da İddialı Olduğunu İspat Etti” 13.09.1967, s.1.

²²¹ **Ufuk**, “Havagücü Çelikspor'a Yenilmesine Ramen Şampiyon Oldu” 23.01.1968, s.1.

²²² **Ufuk**, “Havagücü Demirspor ile 0-0 Beraber Kaldı” 27.02.1968, s.1.

²²³ **Ufuk**, “1962 Yılında Yeniden Kurulan Havagücü, Üst Üste Dört Şampiyonluk Aldı” 04.01.1969, s.1.

²²⁴ **Ufuk**, “Gol Kralı Havagücü'lü Şinasi'ye Kupa Verildi” 05.02.1969, s.1.



Havagücü Şampiyon

Şehrimiz stadında ev
vehi gün yapılan ikinci
der devan etti. İşte bu
dakikada talihle bir gol
yedik. Derasberlik rakibi-
mini daha da kumpçladı.
Bu maçta herşey bir-
erği sanlırken Marmara-
lılar bir gol daha yedi
ve 2-1 Kültürspor galip
geldi.

Diğer maçta ise Edir-
ne Samsun İsmiitte Kültür
sporla yaptığı karşılaşma-
ya 1-0 kaybetmiştir.

Kültürspor	1 1 0 0 1 0 2
Kütümspor	1 1 0 0 2 1 0
Samsun	1 0 0 1 0 1 0
Marmara	1 0 0 1 1 0 0

2. Küme Puan Cetveli

Havagücü	11	9	1	23	2	29
Edirne	11	8	2	25	7	35
Zeytinoluk	6	1	4	22	9	33
Y. spor	11	6	1	12	10	33
T. spor	11	2	1	4	13	25
Harikay	11	1	0	9	7	30
6 Eylül	5	0	0	0	17	0

me futbol karşılaşmalarını
da Yabancılar Tayfano-
ru. Zeytinoluk Sarıköy-
hükmen galip gelmiştir.
Ayran Havagücü Erdek genç-
lik takımı 1-0 yenerak
ikinci küme şampiyonu ol-
muştur.

Şehrimiz stadındaki bu-
suni karşılaşmada da Şeker
İsmiyye'de maç 1-2 Şe-
kerin galibiyeti ile son bul-
muştur.

Ve Çün

lık bir mukava parçası
Oynanmaların takibi
güçeldi. Yaşta encede
ne tenkit etmek için
Gaz inhat için yazıyor
Bu oyun yindiyi
marmı olduğundan ay-
dın dem tiyatro yolunda
sini destekleyecektir. k
masını dilerim.

Z.

Edirne Lisan idare
okuyucu yeni etti. Ter-
sade.



Şekil 3.40, 3.41 ve 3.42 Hava Gücü Futbol Takımı İle İlgili Fotoğraflar
Kaynak: (solda) Haber, “Spor Haberleri”, 05.10.1964, s.2, (ortada) Ufuk, “Havagücü Şampiyon”, 14.04.1964, s.2, (sağda) Ufuk, “Havagücünün Tek Subay Oyuncusu Erdoğan”, 08.11.1969, s.2.

Futbolla ilgili olarak akla gelecek sorulardan birisi de Hava Gücü isimli çeşitli takımlar varken Bandırma’da bir Kara Gücü isimli futbol takımının olup olmadığıdır. Tespit edebildiğimiz kadarıyla Bandırma’da bu konuda tek bilgiye 1964 yılı haberinde ulaşabildik:

“Havagücü Karagücü Karşılaşıyor, Bugün saat 14 de şehrimiz Havagücü ve Karagücü takımları özel bir maç yapacaklardır.”²²⁵

Bandırma Havagücü, Marmara

Grubu şampiyonu oldu

M ARMARA Grubu Birinci Amatör Küme Şampiyonluğunu Ban-
dırma Havagücü takımı kazanmıştır. 1962 yılında kurulan ku-
lüp, dört yıldır üstüste şampiyon olmaktadır. Ligi hiç yenil-
meden ve attığı 25 gole karşılık sadece 3 gol yiyerek, şampiyon ola-
rak bitiren Mavi - Beyazlıları, Futbol Federasyonunun açmış oldu-
ğu antrenör kurslarını pekiliyle derece ile bitiren Kd. Başçavuş Ertuğ-
rul Arslan oluşturmaktadır. Modera bir spor salonuna da sahip
olan Havagücü'nün Yönetim Kurulu şu isimlerden oluşmaktadır :
Başkan : Gs Komutanı Tüzgeneral Tahsin Sahinkaya, As Ba-
şkan Kurnay Albay Halil Sağlam, Genel Kaptan : Albay Cemil Ari.
Havagücü'nün kadrosunda ise şu futbolcular bulunmaktadır :
Kaleciler : Oğuz, Erol, Ruhi.
Bekler : Sevket, Basri.
Hafifler : Tahir, Necmi, Suphi, Erdoğan, Fikret.
Forvetler : Saban (Kaptan), Zeki, Şinasi, Selman, Kadri, Vey-
sel, Oral, Ergin.

Şekil 3.43 1969'da Şampiyon Olan Hava Gücü Haberi
Kaynak: Milliyet Spor Gazetesi, “Bandırma Havagücü, Marmara Grubu Şampiyonu Oldu”, 11/02/1969, s.3.

²²⁵ Ufuk, “Havagücü Karagücü Karşılaşıyor” 09.02.1964, s.1.

Hava Gücü sadece futbolda değil farklı spor dallarında da resmi veya özel karşılaşmalarda etkinlik göstermiştir. 1958’de Lise öğrencileri Hava Gücü’nü basketbol maçında 31-24 mağlup etmiştir.²²⁶ Basket takımının ismine 1966’da Türkiye Kupası Basketbol Eleme Maçları’nın Balıkesir Bölgesi elemeleri ile²²⁷ 1. Hava Kuvveti 1968’de ve 1969’da elemelerinde denk gelinmektedir.^{228 229}

Hava Gücü sadece futbolda değil farklı spor dallarında da resmi veya özel karşılaşmalarda etkinlik göstermiştir. 1958’de Lise öğrencileri Hava Gücü’nü basketbol maçında 31-24 mağlup etmiştir.²³⁰ Basket takımının ismine 1966’da Türkiye Kupası Basketbol Eleme Maçları’nın Balıkesir Bölgesi elemeleri ile²³¹ 1. Hava Kuvveti 1968’de ve 1969’da elemelerinde denk gelinmektedir.^{232 233} 1969’daki elemelerde Bandırma, Balıkesir, Eskişehir ve Ankara ekiplerinin katıldığı şampiyonada Bandırma Hava Gücü ikinci olmuştur.²³⁴

1967’de Hava Kuvvetleri’ne mensup voleybol ekipleri arasındaki şampiyonaya 6.Ana Jet Üssü voleybol takımı da katılmıştır.²³⁵ 1969’da Balıkesir’deki bölge voleybol ligine katılan voleybol takımı²³⁶, 1970’de gene aynı lige katılmış ve takım ismine bir daha ancak 1974’deki bir haberde rastlanılmıştır.²³⁷ Bununla beraber 1969’da üs içinde yapılan voleybol müsabakalarında Muhabere Kıtası İkmal’i 3-2, Karargah Uçaksavar’ı 3-0, Bakımevi 161. Filo’yu 3-2 ve 163. Filo destek Grubu’nu 3-1 yenmiştir.²³⁸

1967’de Hava Gücü güreş takımı Kayseri’deki Hava Kuvvetleri Güreş Şampiyonası’nda takım halinde ikinci olurken, 63 kiloda Osman Eyce şampiyon olmuştur.²³⁹ 1970’de ise bu sefer güreş takımı, takım halinde bölge şampiyonu olmuş ve 8 kişilik takımdan bir birincilik, dört ikincilik ve iki üçüncülük kazanmıştır.²⁴⁰ Güreş takımı 1973’te de 5 takımın katıldığı 1. Taktik Hava Kuvveti Güreş Şampiyonası’ndaki 8 sıklette ise 7 birincilik ve bir ikincilikle büyük bir başarı kazanmıştır.²⁴¹

²²⁶ **Ufuk**, “Basketbolde: Lise Havagücünü Yendi” 06.05.1958,s.1.

²²⁷ **Ufuk**, “Türkiye Kupası Basketbol Elemeleri Bugün Başlıyor” 19.12.1966, s.1.

²²⁸ **Ufuk**, “Havagücü Basketbolda Mağlup Oldu, “ 06.09.1968, s.1.

²²⁹ **Ufuk**, “Havagücü Basket Takımımız İkinci Oldu” 14.05.1969, s.1.

²³⁰ **Ufuk**, “Basketbolde: Lise Havagücünü Yendi” 06.05.1958,s.1.

²³¹ **Ufuk**, “Türkiye Kupası Basketbol Elemeleri Bugün Başlıyor” 19.12.1966, s.1.

²³² **Ufuk**, “Havagücü Basketbolda Mağlup Oldu, “ 06.09.1968, s.1.

²³³ **Ufuk**, “Havagücü Basket Takımımız İkinci Oldu” 14.05.1969, s.1.

²³⁴ **Ufuk**, “Havagücü Basket Takımımız İkinci Oldu” 14.05.1969, s.1.

²³⁵ **Ufuk**, “Havagücü Voleybolcuları Konya’ya Gidiyor” 04.04.1967, s.1

²³⁶ **Ufuk**, “Voleybol Maçlarının İlk Yarısı Sona Erdi Havagücü İkinci Durumda” 21.12.1969, s.1.

²³⁷ **Ufuk**, “Havagücü Voleybol Takımı İlk Yarıyı Üçüncü Bitirdi” 23.01.1975, s.1.

²³⁸ **Ufuk**, “Üs’deki Voleybol Maçları” 14.01.1969, s.1.

²³⁹ **Ufuk**, “Havacılarımızın Kayseri’deki Başarıları” 13.06.1967, s.1.

²⁴⁰ **Ufuk**, “Şehrimiz Havagücü Takımı Takım Halinde İl Birincisi Oldu” 13.02.1970, s.1.

²⁴¹ **Şehir**, “Eskişehirde Takım Halinde Şampiyon Olan Hava Gücü Güreş Takımı Büyük Başarı Kazandı” 16.04.1973, s.1.

1973'te Hasan Yavuz çalıştırıcılığında bir judo ekibi haber olmuştur.²⁴²

1975'te de 1. Hava Kuvvet Takımı tespit müsabakalarında üçüncü olan bir atletizm takımı görülmüştür.²⁴³

Ancak zamanla tüm kuvvet komutanlıklarında adı geçen spor takımları ve faaliyet etkinlikleri iptal edilmiştir. İlk olarak 1969'da alınan bir kararla asker hakemlerin liglerde görev almalarının üç yıllık bir süreye yayılacak şekilde iptal kararı alınmıştır.²⁴⁴

Türkiye Futbol Federasyonu'nun yayınladığı bir genelge spor takımlarıyla ilgilidir:

Askeri sivil personel lisans çıkartarak futbol oynayabilir. Subay, astsubay ve sözleşmeli erler amatör lisans çıkartamazlar. Amatör kulüplerde futbol oynayamazlar.

Bu hükmü Kara, Hava ve Deniz Kuvvetleri Komutanlıklarını kapsadığı gibi İçişleri Bakanlığına bağlı olan Jandarma Genel Komutanlığını da kapsamaktadır."²⁴⁵

2.5. Kültürel Etkinlikler

Bir askerî kurum olmakla beraber hava üssünde gerek üs elemanlarınca gerekse üs dışarıdan kişilerce çeşitli kültürel faaliyetler gerçekleştirilmiştir. 1964'de basın hayatı açısından Hava Üssü ile ilgili ilginç bir bilgiye denk gelmekteyiz:

"Üs Komutanı Neşriyatımızla İlgilendi

İstihbarat İşleri İçin Emri Subaylığında Bir Masa Kuruldu. Üs'de Haftalık Gazete Çıkmağa Başladı

Üs komutanımız sayın Kur. Alb. Zeren, gazetemizin dünkü nüshasında yayınlanan, Üs'de de bir basın irtibat bürosu kurulması temennimizi ihtiva eden haberimizle ziyadesiyle ilgilenmiştir.

Komutan adına dün gazetemize Telefon eden Yüzbaşı Basat Gürsoytrak, emir subaylığında mali basının istihbaratı için bir masa ayrılmış olduğunu bu işin esasında önceden beri düşünmekte olduğunu belirterek, ikazımızdan ötürü komutan adına gazetemize teşekkür etmiştir.

Komutanlık bununla da yetinmeyerek dün emir subaylığında görevli bir astsubayımızı idarehanemize göndermiş, durumu tekrar açıklamış ve

²⁴² **Ufuk**, "Hava Üssü Judo Ekibi Çalışmalarını Sürdüyor" 02.03.1973, s.1,

²⁴³ **Ufuk**, "Havagücü Atletizm Takımı Üçüncü Oldu..." 08.11.1975, s.1.

²⁴⁴ İzzettin Pesen, "Genelkurmay'ın Asker Hakemlerle İlgili Yerinde Bir Kararı", **Ufuk**, 11.09.1969, s.1.

²⁴⁵ Türkiye Futbol Federasyonu, 2022-2023 Sezonu Amatör Futbol Liglerinde Uygulanacak Esaslar 2022-2023, s.33, "Çevrimiçi" <https://www.tff.org/Resources/TFF/Documents/LIGLER/Amatorler/Amator-2022-2023.pdf> Erişim Tarihi: 15/09/2023.

ayrıca evvelsi günden itibaren Üs 'de çıkmaya başlayan Kartal adlı haftalık gazetesinin ilk nüshası gazetemize hediye edilmiştir.

Gazetemiz, Üs komutanlığının gösterdiği yakın ilgiye teşekkürlerini arz eder, Kartal refikemize verimli hizmetler diler.”²⁴⁶

Aynı konudaki bir diğer haberde şu bilgileri vermiştir:

“6. Hava Üssünde KARTAL Adında Bir Gazete Çıkıyor

Şehrimiz 6. Hv. Üssünde KARTAL adında teksirle yayınlanan haftalık bir gazete çıkmaya başlamıştır.

Üs mensupları tarafından yayınlanan bu gazete, Üsde çok ilgi uyandırmıştır...”²⁴⁷

1966'daki bir haberden o dönemin kısıtlı şartlarına göre üste bir sinema salonu olduğu aşağıdaki haberden anlaşılmaktadır:

“Mücahitlerin Üs'deki Gösterileri

Şehrimiz Millî Mücahitler ve Gaziler Derneği'nin folklor, temsil ve caz ekipleri evvelsi gece Jet Üssü sinema salonunda subay, astsubay ve erlere bir temsil vermişler, ayrıca folklor gösterilerinde bulunmuşlardır.”²⁴⁸

Aynı yıl Jet Üssü Sosyal İşler Kolu Başkanı Albay Bekir Sakızoğlu, Bandırma - Gönen yol güzergahındaki bucak ve köylere, Hava Kuvvetleri'nin parasız olarak yayınlanan ve 54. Yıl dönümü ile nedeniyle ayrı bir bölüm eklenen Havacılık Dergisi'ni dağıtmıştır.²⁴⁹

Sinema faaliyetinin olduğu bir yerde tiyatro çalışmalarının da olması doğaldır. Askerî bir birlikte gördüğümüz üzere tiyatro çalışması yapılmıştır:

“6. Hava Üs Mensupları Alparslan'ı Oynadı

Şehrimiz 6 hava Jet Üssü subay ve astsubayları dün gece Alparslan adlı temsili sahneye koymuşlar ve başarıyla oynamışlardır.

Hava Üssünde kalabalık bir davette topluluğunu oynanan eseri ilk gecesinde 1.

Hava Kuvvetleri kumandanı general Muhsin Batur'da izlemiş ve Hava Üs mensuplarını tebrik etmiştir.

Hava Üssü subay ve astsubaylarının ayrıca Üs de bir de kitaplık ve Kültür Kolu da kurarak faaliyete geçirdikleri memnuniyetle öğrenilmiştir.”²⁵⁰

²⁴⁶ **Ufuk**, “Üs Komutanı Neşriyatımızla İlgilendi” 11.01.1964, s.1.

²⁴⁷ **Bandırma Ekspres**, “6. Hava Üssünde KARTAL Adında Bir Gazete Çıkıyor” 11.01.1964, s.1.

²⁴⁸ **Ufuk**, “Mücahitlerin Üs'deki Gösterileri” 12.04.1966, s.1.

²⁴⁹ **Ufuk**, “Üs, Dergi Dağıttı” 26.04.1966, s.1.

²⁵⁰ **Haber**, “6. Hava Üs Mensupları Alparslan'ı Oynadı” 24.03.1964, s.1.

Bir hafta sonra bahsedilen tiyatro kolu ile ilgili bir haber görülmektedir:

“Hava Üssündeki Sanat Hareketleri

Şehrimiz 6. Ana Jet Üssünde kurulan tiyatro kolu son günlerde bir hayli örnek çalışmalar yapmakta ve yeni eserler hazırlamaktadırlar.

Geçenlerde başarı ile sahneye konan Alparslan adlı eserden sonra üs mensupları bu defa da Abdullah Ziya Kazanoğlu'nun “Kazanoğlu” adlı temsilini sahneye koymak üzere çalışma ve provalarına başlamışlardır.”²⁵¹

Bu tarihten sonra gazete haberlerinde denk geldiğimiz temsil çalışmalarından bir tanesi 1966 yılına aittir:

“Şehrimiz Milli Mücahitler ve Gaziler Derneğinin folklor, temsil ve caz ekipleri evvelsi gece Jet Üssü sinema salonunda subay, astsubay ve erlere bir temsil vermişler, ayrıca folklor gösterilerinde bulunmuşlardır.”²⁵²

Bunun yanında üssünde tiyatro temsillerine devam edilmiştir:

“Harpurt'ta Bir Amerikalı Üssümüzde de Başarı İle Oynandı

Cevat Fehmi Başkut'un “Harpurt'ta bir Amerikalı” oyunu, Hava Üssü sinema salonunda da başarıyla oynanmıştır. Şehrimiz Ticaret Lisesi öğrencileri tarafından sahneye koyan bu eseri geçtiğimiz cumartesi akşamı üs sinemasında başta Garnizon ve üs komutanımız General Tahsin Şahinkaya olduğu halde diğer üs personeli ve yakınları izlemişlerdir. Eser sonunda, General Şahinkaya eserde rol alan bütün öğrencileri teker teker kutlamıştır.”²⁵³

Diğer tiyatro haberine ise 1972'de denk gelinmektedir:

“Hava Üssü Tiyatro Kolu “Hababam Sınıfı Sınıfta Kaldı” İsimli Eseri Sahneye Koydu

6. Ana Jet üssünde Yüzbaşı İsmet Ocağcı Başkanlığı ve yönetimi altında kurulan tiyatro kolu ilk olarak Rifat Ilgaz'ın ikinci kısım eseri olan Hababam Sınıfı Sınıfta Kaldı, isimli eseri sahneye koymuştur.

Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı yararına olmak üzere temsiller vermeye hazırlanan Altıncı Ana Jet Üssü tiyatro kolunun başarılı bir şekilde bu eseri sahneye koyduğu ve yakında şehrimizde temsil edilmeye başlanacağı haber alınmıştır.

²⁵¹ Haber, “Hava Üssündeki Sanat Hareketleri” 31.03.1964, s.1.

²⁵² Ufuk, “Mücahitlerin Üs'deki Gösterileri” 12.04.1966, s.1.

²⁵³ Ufuk, “Harpurt'ta Bir Amerikalı Üssümüzde de Başarı İle Oynandı” 13.05.1969, s.1.

Tiyatro kolu ile yakinen meşgul olan ve güçlü bir kadro kurduğu görülen Yüzbaşı İsmet Ocakçı'nın üstün sanat kabiliyeti ve başarılı çalışmaları kültürel yönden takdire değer bir harekettir."²⁵⁴

Hava Üssü'nün faaliyetleri arasında orduevi ile Erdek yakınlarında açılan Hava Kuvvetleri kampını işletmek olmuştur. Bu iki yerin açılış süreçleri ilgili olarak aşağıdaki bilgileri sunuyoruz:

1959'da Orduevi'ne üye olanlara yönelik olarak Albay Galip Atakan'ın girişimiyle bir aile pavyonu düzenlenmiştir.²⁵⁵ 1963'de Orduevi'nde eşi de teğmen rütbesiyle hava üssünde görevli olan Teğmen Uysal Köse, ilk bayan subay olarak göreve başlamıştır.²⁵⁶

Subaylardan sonra astsubaylar içinde bir lokal yeri ayarlanmıştır:

*"Kalkındırma Lokali İcara Verildi
Belediye, Lokali 1500 lira Aylıkla Astsubay Lokali Olarak Üsse Kiraladı*

Belediye meclisince verilmiş bulunan yetkisini kullanan Belediye Encümeni, eski Belediye binasının salonunu "Kalkındırma Lokali," aylığı 1500 liradan şehrimiz Ana Jet Üssü Komutanlığı'na kiraya vermiştir.

Üs, bu salonu hava Astsubay Lokali olarak kullanacak olup, salonun onarılması ve mefruşatı da üsse ait olacaktır."²⁵⁷

Orduevi Subay Gazinosu ise daha sonra bakımdan geçirilmiş ve 21 Nisan 1967'de üs komutanı Tuğgeneral Tahsin Şahinkaya'nın konuşması takiben, Kaymakam Özgüner tarafından açılışı yapılmıştır. Törene basının davet edilmemesi dikkat çekmiştir.²⁵⁸

Orduevi gelen protokolü ağırlamaktan, 23 Nisan törenlerinde çocuklara yönelik faaliyetlerde bulunmaya kadar, bazen halka da kapılarını açarak bir etkinlik merkezi olarak görev yapmıştır.

6. Ana Jet Üssü'nün ikincil derecede bir diğer görev alanı ise Erdek'teki dinlenme kampını işletmek olmuştur:

*"Üs Kampı İçin Tahsisat Geldi
Sabit kamp tesisleri inşaatına başlandı*

²⁵⁴ Gürses, "Hava Üssü Tiyatro Kolu "Hababam Sınıfı Sınıfta Kaldı" İsimli Eseri Sahneye Koydu" 03.02.1972,s.1.

²⁵⁵ Bandırma Ekspres, "Ordu Evinde Aile Pavyonu İhdas Edildi" 17.01.1959, s.1

²⁵⁶ Ufuk, "Garnizonumuzun İlk Kadın Subayı" 05.09.1963, s.1.

²⁵⁷ Ufuk, "Belediye, Lokali 1500 lira Aylıkla Astsubay Lokali Olarak Üsse Kiraladı", 12.10.1966, s.1.

²⁵⁸ Ufuk, "Orduevi Gazinosu Hizmete Açıldı" 23.04.1967, s.1.

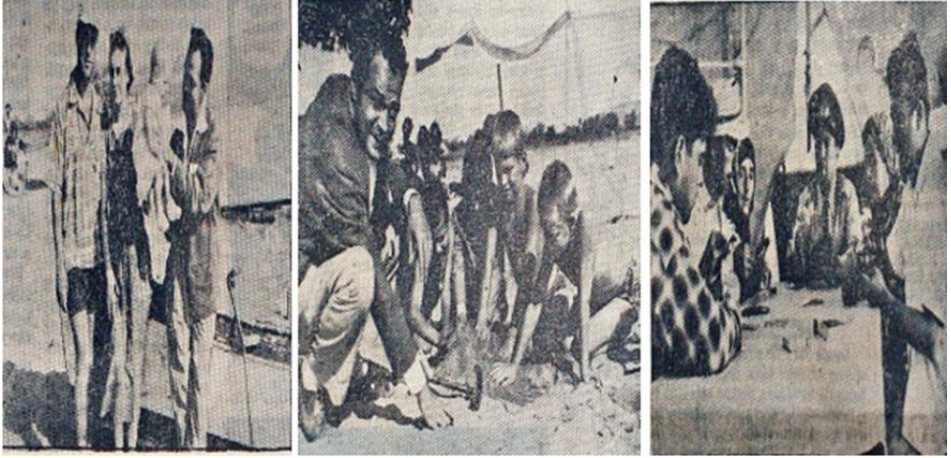
Belkıs Körfezi'nde yapılacak olan Hava Üssü Kampının sabit tesisler fonundan 100 bin liralık 1964 tahsisatı gelmiş bulunmaktadır.

Bildirildiğine göre, burada halen inşasına başlanmış bulunan sabit kamp tesislerinden şehirdeki garnizon subay ve astsubayları istifade edebileceklerdir.”²⁵⁹

1969'daki bir ihalede 50 formika karyola ile 30 sünger yatak için 36.300 muayyen bedelli ihale açılacağı duyurulmuştur.²⁶⁰

Subay ve astsubayların aileleri ile birlikte tatil yapıp, çeşitli sosyal faaliyetler gerçekleştirdikleri kampa kimi zaman üst düzey devlet görevlileri de gelmişlerdir.

Örneğin 1974'te dönemin Cumhurbaşkanı Fahri Korutürk, Kuzey Ege ve Marmara gezisinin son durağı olan Bandırma'dan sonra geceyi buradaki kampta geçirmiştir.²⁶¹



Şekil 3.44, 3.45 ve 3.46 Erdek Hava Kampından Çeşitli Görüntüler, 1959

Kaynak: Milliyet, “İstikbal Göklerdedir”, 17.11.1969, s.3.

Bir zaman için Alman havacı personeline de eşleriyle birlikte gelme izni verilmiştir. 1965'te Türkiye ve Almanya Savunma Bakanlıkları arasında yapılan bir anlaşma gereğince, belirli bir kontenjan dahilinde Alman subaylarına aileleri ile beraber Türkiye'deki askeri kamplardan faydalanma hakkı verilmiş ve bu kamplardan birisinin “*Ana Jet Üssü'nün Belkıs'taki kampı*” olmasının kararlaştırıldığı bildirilmiştir.²⁶²

²⁵⁹ **Ufuk**, “Üs Kampı İçin Tahsisat Geldi” 06.06.1964, s.1.

²⁶⁰ **Ufuk**, “Hv. Kv. Kampına Karyola ve Yatak Alınacak” 18.05.1969, s.1.

²⁶¹ **Gürses**, “Cumhurbaşkanımız Korutürk'e Halk Büyük Tezahürat Yaptı” 22.06.1974, s.1.

²⁶² **Ufuk**, “Hava Üssü'nün Kampına Alman Subayları da Katılacak” 12.05.1965, s.1.

2.6. Yabancılarla Yaşanan Çeşitli Durumlar

Bandırma 6. Hava Üssü'ne en çok NATO çerçevesinde, farklı zamanlarda değişik ülkelerden askerî personel gelerek, zamanı değişen sürede kalmışlardır. En çok haberlere çıkanlar beklenildiği üzere Amerikalılar ile 1955'te NATO'ya üye olan Federal (Batı) Almanya personeli. Her iki ülkenin askerleri de kimi zamanlar 200-300'er kişilik kabilelerle Hava Üssü'ne gelmişlerdir. Örneğin 1958'de gelen Alman personel altı hafta boyunca atış eğitimi görmüş olup, gelme sebepleri olarak Bandırma'nın atışlara çok uygun olması gösterilmiştir.²⁶³

Gelen heyetlere dair Mayıs 1958 tarihli bir gazete bu konuda ilginç bilgiler vermektedir:

“NATO Devletlerine Mensup Havacılar Şehrimizde

NATO devletlerine mensup bir kısım Havacılar birkaç gündür şehrimizde toplanmaya başlamıştır. İlk olarak 26 kişilik bir Alman havucu grubu gelmiş ve 6. Hava üssündeki tesisleri gezmişlerdir. Bunlardan başka önümüzdeki mevsimde Amerikan, İngiliz, Felemenk ve Fransız havacılarının da geleceği bunların şehrimizde 2-3 ay misafir edilecekleri öğrenilmiştir.”²⁶⁴*

Eylül 1958'de 170 kişilik bir Alman subay grubunun Bandırma'ya geleceği haber verilmiştir.²⁶⁵ Ekim 1958'de gelmiş olan bir Batı Alman Havacı heyetinin Bandırma'daki Atatürk heykeline çelenk koyup, saygı duruşu yapmaları üzerine, Almanlara gösterilen yardımseverlikten dolayı Hava Üssü bir teşekkür yazısı yayınlamıştır:

“Üssümüzde misafir olarak bulunan Alman Filosu mensuplarının 4 Ekim 1958 günü Cumhuriyet meydanında yaptıkları merasimi müteakip, Üsse çıkacakları sırada Bandırma şoförlerinin birbirleriyle yarış edercesine misafirlerimizi bila ücret Hava Üssüne kadar getirmeleri bütün arkadaşlarımız nezdinde, gayet müsbet bir intiba yaratmıştır. Misafirlerimiz de bu hareketi fevkalade olarak vasıflandırmışlardır. Bu konuda, Misafirlerimizin ve üs arkadaşlarının teşekkürlerini şoför arkadaşlara duyurulmasını rica ederim. Saygılarımla,

Galip Atakan

Kur. Alb.

6. Hv. Üs Kumandanı “²⁶⁶

²⁶³ **Ufuk**, “Alman Hava Filosunun Yer Personeli Dün Geldi”, 26.09.1958; **Gürses**, “Şehrimiz Hava Üssüne Dün Gelen Alman Havacılarından Sonra da 300 Amerikan Havacısı Geliyor” 31.05.1959, 1. Haberde Alman personelinin de 200'e yakın olduğu belirtilmiştir.; **Ufuk**, “Alman Havacıları Geldi” 28.06.1959, s.1; **Milliyet**, “170 Alman Subayı Bandırma'ya Geliyor” 21.09.1958, s.3

* Hollanda.

²⁶⁴ **Bandırma Ekspres**, “NATO Devletlerine Mensup Havacılar Şehrimizde” 17.05.1958, s.1.

²⁶⁵ **Milliyet**, “170 Alman Subayı Bandırma'ya Geliyor” 21.09.1958, s.1.

²⁶⁶ **Ufuk**, “Hava Üssünün Teşekkürü” 16.10.1968, s.1-2.

Aralık 1958’de Alman filo komutanı 6. Hava Üssü’ne bir teşekkür mektubu göndererek, eğitim için kaldıkları bir ay boyunca Türk personelin gösterdiği vakar ve ciddiyetin dünya milletleri arasında örnek olduğunu, Türk halkının misafirverperliğine de hayran olduklarını belirtmiştir.²⁶⁷



Şekil 3.47 ve 3.48 (solda) Türkiye’deki İlk Alman Heyeti 6. Ana Jet Üssü’nde, 24 Şubat 1958; (sağda) Batı Almanya Kuzey H.K.K. Tümgeneral Harling ile 31. Filo’nun 6. Ana Jet Üssü’nü Ziyareti, 04 Kasım 1958

Kaynak: T.C. Milli Savunma Bakanlığı, Personel Genel Müdürlüğü’nden gelen 02.02.2024 ve E-73672717-600[600]-3209213 sayılı yazı.

Nisan 1959’da gelecek olan gene 300 civarındaki NATO görevlisini ağırlamak için “Reis” Göknur idaresinde otellerde hazırlıklar yapılmıştır.²⁶⁸ Milliyet gazetesi 1959’da 300 Alman subayının 2 ay eğitimden sonra Bandırma’dan ayrıldıklarını bildirmiştir.²⁶⁹ Aynı yıl gelen bir Alman havacı grubu bir parti vermiştir:

“Şehrimizdeki Hava Üssünde eğitim görmekte olan Alman Havacıları bu akşam saat 19 da Üs Subay Gazinosunda bir gardenparti tertiplemişlerdir.

*Gardenpartie mülki ve askeri erkan davet edilmiştir.”²⁷⁰ **

²⁶⁷ Gürses, Almanların Teşekkürü” 13.12.1958, s.1.

²⁶⁸ Gürses, “300 Subay Geliyor” 25.04.1958, s.1.

²⁶⁹ Milliyet, “Bandırma’da Eğitim Gören 300 Alman Subayı Dün Gitti” 18.10.1959, s.1.

²⁷⁰ Ufuk, “Alman Havacılarının Gardenpartisi” 20.08.1959, s.1.

* 1959’la ilgili görüntüler

<https://www.facebook.com/ercan10.5/videos/1406666543253206?vidorvanity=1079203525933036> sitesinde mevcuttur.

Bununla beraber NATO veya Varşova Paktı üyesi olmayan İsveçli pilotlarda haber konusu olmuştur. Mayıs 1958’da İsveç Hava Harp Okulu’na mensup 91 kişilik bir İsveçli havacı heyet şerefine verilen kokteyl verilmiştir.²⁷¹ Üs komutanı Albay İhsan Aras ve üs personeline İsveçli komutan Türkçe olarak teşekkür etmiştir:

*“Memleketinizde çok az bir zaman kaldık ve bu zaman zarfında da çok yakın ve sıcak bir alaka gördük. Bu memleketinizin ne kadar misafirperver olduğunu göstermektedir. Türk milletini ve Türk havacılarını muhabbetle selamlarım.”*²⁷²



Şekil 3.49 ve 3.50 (solda) İsveçli Havacı Personel Adına Verilen Kokteyl, 1959;

(sağda) İsveçli Personel Ülkelerine Dönmek Üzere Şeflerinden Talimat Alıyor

Kaynak: (solda) “Çevrimiçi” <https://www.tayyareci.com/arşiv/necatikaplangiray.asp>, Erişim Tarihi: 23/10/2023; (sağda) T.C. Milli Savunma Bakanlığı, Personel Genel Müdürlüğü’nden gelen 02.02.2024 ve E-73672717-600[600]-3209213 sayılı yazı.

Kokteylde Albay Aras’a İsveçli heyet başkanı bir nişan verirken, Türk tarafı da İsveçli personele kartallı ay yıldız havacılık rozetleri hediye etmiştir.²⁷³

Temmuz 1959’da gelen diğer Alman havacılardan övgüyle bahsedilmiştir:

*“Mesai saatleri dışında gruplar halinde dolaşan efendilik ve centilmenlikleri ile umumi bir sempati toplayan Alman Havacılarının 6. Hv Üssünde bir müddet kalacakları ve eğitimlerini yaptıktan sonra ayrılacakları bildirilmiştir.”*²⁷⁴

Mayıs 1960’ta gelen Alman grup iki ay Bandırma’da kalıp,²⁷⁵ 13 Temmuz tarihli bir habere göre “hayli alakalı ve fevkalade bir dostluk havası içinde” bir

²⁷¹ **Ufuk**, “Bir İsveçli Havacılar Heyeti Şehrimizde” 17.05.1968, s.1.

²⁷² **Gürses**, “İsveç Havacıları Şerefine Verilen Kokteyl” 21.05.1958, s.1.

²⁷³ **Ufuk**, “Üsdeki Tören İsveçli Havacılar Dün Gittiler”, 21.05.1958, s.1

²⁷⁴ **Bandırma Ekspres**, “Alman Havacıları Geldi” 07.10.1958, s.1.

²⁷⁵ **Gürses**, “Almanlar Geliyor” 14.05.1960, s.1.

kokteyl vermişlerdir. Kokteylde üs komutanı Albay Veysel Ergün, üssün yüksek rütbeli subayları ile o dönem Bandırma’da bulunan Ereğli harp gemisinin subayları da hazır bulunmuşlardır.²⁷⁶ Alman havacıların ülkelerine dönerken en çok aldıkları malzemelerin sepetler ile kuru yemişler olduğu gözlemlenmiştir.²⁷⁷

1963’te Federal Almanya Türkiye’ye askerî yardım kapsamında F-84F uçakları göndermiş ve Bandırma Hava Üssü’ndeki 163. Filo bu uçakları envanterindeki F-84G uçaklarıyla değiştirmiştir.²⁷⁸ Olaya ait yerel gazete haberi aşağıdaki gibidir:

“Federal Almanya Bize Bir Jet Filosu Verdi

16 uçaktan müteşekkil filonun şehrimiz 6. Ana Jet üssüne teslim edildiği bildirilmektedir

Balıkesir (T.D.G.) Federal Almanya Hükümeti tarafından Türkiye’ye F-84 F tipi bir jet filosu verildiği bildirilmektedir. Bu husus İzmir fuarındaki Alman günü münasebetile bir basın toplantısı yapan Federal Almanya büyükelçisi Van Valter tarafından teyit edilmiştir.

*Federal Alman hükümetinin Türkiye’ye verdiği F-84 F filosunun 16 uçaktan müteşekkil olduğu ve Alman hava kuvvetlerine mensup pilotlar tarafından Türkiye’ye getirilerek şehrimiz hava üssü Türk Hava Kuvvetleri’ne teslim edildiği belirtilmektedir.”*²⁷⁹

Almanlarla Hava Üssü’nün ilişkisi Gönen Tahirova’daki veya halk arasındaki adıyla Alman Çiftliği’ndeki durumlar nedeniyle de devam etmiştir. Adı geçen yer 1957’de Almanya ile yapılan bir antlaşma ile yaklaşık 10.000 dekarlık alanda çoğunluğu Almanya’nın yardımı ile olacak şekilde Tahirova Türk-Alman Örnek Tatbikat Çiftliği kurulmuştur.²⁸⁰ 1977’de Türkiye’ye devredilene kadar Almanya’dan çok sayıda üst düzey görevli 6. Ana Jet Üssü’ne gelmiş ve buradan da Gönen’e geçmiştir. Örneğin 01 Temmuz 1975’te Alman Tarım Bakanı eşiyle birlikte ve yanında Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanı Korkud Özal ve kalabalık bir kabile ile hava üssüne gelerek, buradan da Gönen’e geçmiştir.²⁸¹ Bundan ayrı olarak 1970’de Türk Hava Kuvvetleri’nin misafiri olarak eşiyle beraber İstanbul ve Bursa’yı gezen Batı Almanya Hava Kuvvetleri Komutanı J. Steinhoff ve eşi, 6. Ana Jet Üssü’ne gelerek, törenle karşılanmış ve buradan uçakla ülkesine

²⁷⁶ Gürses, “Alman Havacıları Hava Üssünde Kokteyl Verdi” 13.07.1960, s.1.

²⁷⁷ Gürses, “Alman Havacılar” 15.10.1959, s.1.

²⁷⁸ Kurt, a.g.t., s.120.

²⁷⁹ Haber, “Federal Almanya Bize Bir Jet Filosu Verdi” 04.09.1964, s.1

²⁸⁰ Hakan İnan, *Kuruluşundan Günümüze Tahirova Tarım İşletmesi’nin Sosyo-Ekonomik Etkilerinin Coğrafya Prensipleri Çerçevesinde İncelenmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale 18 Mart Üniversitesi, Ortaöğretim Sosyal Alanlar Enstitüsü, Çanakkale, 2014, s.i.

²⁸¹ Çağatay, a.g.m., s.453.

dönmüştür. Generalin ziyaretine Hava Kuvvetleri komutan Muhsin Batur ve eşi de eşlik etmiştir.²⁸²

Bandırma'nın tanınmış simalarından araştırmacı ve gazeteci Sebahattin Pıravadalı Amerikalılar ile ilgili anılarını şöyle aktarmıştır:

“Babam Ömer Pıravadalı Amerikalılarla beraber çalıştı. Amerikalı teknisyenler için ayrı Türklere ayrı yemek çıkardılar.

1950-1960'larda İtalyanlar, Fransızlar, İngilizler üssün pistinin uzatılması, barakaların yapılması ve diğer benzeri çalışmalarla ilgili faaliyetlerde bulundular. Şehrin içinde otururdu Amerikalıların bir kısmı. Mesela Karataş Apartmanında Amerikalılar otururdu, bir daire ev sahiplerinin geriye kalan Amerikalıların. Bir Noel gecesi içkili bir eğlence yapmaya kalktıklarında, erkekli-kızlı, komşuların şikayeti üzerine polis gelmekle beraber, üstten gelen uyarı sonucunda polisler bir şey yapamadılar. 1974'de Kıbrıs çıkartmasından sonra Bandırma'ya Amerikalılar gelmez oldular...

NATO'dan geldiklerinde önceden haber verilir, Bandırma ve Erdek'te oteller kapatılır ve nizamiye görevlendirilirdi.”²⁸³

Bandırma Spor'un eski başkanlarından Erhan Elmastaş'ta, ailesinin sahip olduğu Saray Otel'de kalan yabancılarla ilgili şu bilgileri vermektedir:

“Yabancıların geleceği önceden haber verilir, ona göre hazırlık yapıldı. Amerikalılar, Almanlar, Belçikalılar gelirdi. Amerikalılar sabah erkenden üsse giderler, akşam yemeğine İnegöl'e (İnegöl Köfteci) giderlerdi. Dil olmadığı için onlarla temasımız olmazdı.”²⁸⁴

Hava Üssüne gelen yabancı personel ile kazalar da meydana gelmiştir. 30 Haziran 1959'da meydana gelen ve 3 Alman havacının yaralandığı uçak kazası ile ilgili olarak bir gazete haberi aşağıdaki gibidir:

“Bir Alman Uçağı Manyas Gölüne Düştü
Piyaco tipi uçakta bulunan 3 Alman subayı kazayı biri ağır, diğerleri hafif yaralarla atlattılar. Uçak Göle saplandı.
Evvelki gün saat 13,30 raddelerinde şehrimiz 6. Hava üstünde eğitim görmekte olan Alman havacılarına ait uçaklardan biri Manyas Gölü'ne düşmüştür.

²⁸² **Ufuk**, “Federal Almanya Hv. Kuv. Komutanı Hv. Korg.J. Steinhoff ve Eşi Şehrimize Gelip Uçakla Almanya'ya Gittiler” 14.11.1970, s.1.

²⁸³ Sebahattin Pıravadalı, -Araştırmacı-Gazeteci- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 01.02.2024.

²⁸⁴ Erhan Elmastaş, -Muhasebeci- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 08.02.2024.

Gittiği, Kızıksa atış sahasından dönmekte olan Pilot Binbaşı Fritz Vágner idaresindeki personel Piyaco uçağı Manyas gölü üzerinde geldiğinde arıza yapmış ve yapacağı mecbur inişe hazırlanırken, göle düşerek parçalanmıştır.

Evvelki gün saat 14.00'de kadar üstüne dönmediği tespit edilen uçağı, şehrimiz hava üssüne mensup Pilot Binbaşı Nevzat Dereli idaresindeki helikopter aramaya çıkmıştır. Yapılan arama sonunda, düşen uçakta bulunan binbaşı Fritz Vagner, Binbaşı Dziallas ve Teğmen Peter Fiseher'in yüzerek kurtuldukları anlaşılmıştır. Kurtulanlardan Teğmen Peter Fiseher'in yarası ağırdır. Diğer 2 binbaşı ise kazayı hafif yaralarla atlattımlardır.

Helikopterle derhal hava üssüne getirilen yaralılar gece hususi bir uçakla İstanbul'daki Alman hastanesine götürölmüşlerdir.”²⁸⁵

Aynı haberi veren Ufuk gazetesi, Piyacco tipi (Piaggio P-180 Avanti) Alman uçağında bulunan Binbaşılar Fritz Wagner ve Schimied Dzialles ile Teğmen Peter Fischer'in adlarını verip, ağır yaralı olan Binbaşı Dzialles'in İstanbul'a götürölürken, diğer iki subayın Bandırma'da tedavi edildiklerini belirtmiştir.²⁸⁶

Olaydan yaklaşık bir ay sonra üsdeki Alman personel kaymakam, belediye başkanı, diğer protokol üyeleri ve askerî personele bir “gardenparti” düzenlemişler²⁸⁷ ve 11 Eylül 1959'da da askerî bir uçakla Bandırma'ya gelen Alman Büyökelçisi, bir gece kaldığı şehirde kaymakamı ziyaret ederek İstanbul'a dönmüştür.²⁸⁸

Hava üssüne gelen yabancı personel ile ilgili en üzücü olaylardan birisi Temmuz 1959'da yaşanan bir uçak kazasıdır. 24 Temmuz akşamı geç vakit Bandırma'dan kalkan Alman C-119 tipi nakliye uçağı Bursa'nın Kadıdağ Kürekli Boğazı'na yaklaşırken, şahitlerin ifadelerine göre yalpalamaya başlamış ve burnundan alevler çıkarak düşmüştür.

Beş Alman havacı yanarak, bir tane havacı ise uçaktan fırlayarak hayatını kaybetmiştir. Bir gün sonra Bandırma'dan kaldırılan helikopterle gelen ve aralarında üç tane Alman subayının da bulunduğı bir heyet, cesetleri Bursa'dan İstanbul'a göndermiştir.²⁸⁹

²⁸⁵ Gürses, “Bir Alman Uçağı Manyas Gölüne Düştü” 02.07.1959, s.1.

²⁸⁶ Ufuk, “Bir Alman Uçağı Manyas Gölüne Mecburi İniş Yaptı” 02.07.1959, s.1

²⁸⁷ Ufuk, “Alman Havacıları Gardenparti Veriyor” 28.08.1959, s.1.

²⁸⁸ Gürses, “Alman Elçisi Geldi” 12.09.1959, s.1.

²⁸⁹ Cumhuriyet, “Düşen Alman Uçağına Dair Tahkikat” 26.07.1959, s.1.



Şekil 3.51 ve 3.52 (solda) Bursa'ya Düşen Alman Uçağı ve (sağda) İlgili Gazete Haberi, 1959

Kaynak: (solda) <https://www.belgeseltarih.com/ulubat-golune-ucak-dustu-daga-ucak-indi/>, Erişim Tarihi: 05/10/2023; (sağda) Milliyet, “Bandırma’da Bir Jet Uçağı Jeep ile Çarpıştı”, 26.09.1959.

Kasım ayında Alman Hava Kuvvetleri’nin daveti üzerine bir jet filosu bu ülkeye hareket etmiştir. Kafiyele 6. Hava Üssü subaylarından Binbaşı M Özkul, A Vural, Yüzbaşı D. Özdiyar, Üsteğmen O. Şenyuva, M. Artış, S. Özenç, N. Arıca ve C. Sarper bulunmuştur.²⁹⁰ Köln’deki Norwenich havaalanında törenle karşılanan Türk ekibinin varışı, Almanya’da televizyonda da yayınlanmış, Türk ekibi bir hafta boyunca ziyaretlerde bulunmuştur.²⁹¹

Mart 1957’de 4 İtalyan jeti de Bandırma’ya gelmiş, genç İtalyan pilotlar Türk Ordusundaki disiplinden övgü ve hayranlıkla bahsetmişlerdir.²⁹² İtalyanlar sonraki zamanlarda da 6. Hava Üssü’ne gelmişlerdir.²⁹³

1963’te Bandırma üst düzey NATO komutanlarını ağırlamıştır:

“NATO Manevraları Başlıyor

Bu manevralarda Uçuş Emniyet Yarışmasını kazanan 163. Filoya NATO tarafından ödül verilmiştir:

Üstte Merasim Var

Bir süre önce yapılan Güney Avrupa Hava Kuvvetleri uçuş emniyet yarışmasını kazanan, şehrimiz Ana Jet Üssü 163. Filonun, mükâfat takdimi münasebetiyle bugün Üs’de büyük bir tören yapılacaktır...

Törende hazır bulunmak üzere şehrimizden gidecek eşhası, Üs aracı saat 9.30 Cumhuriyet Alanından alacaktır.”²⁹⁴

Ertesi gün düzenlenen törenle ilgili şu habere denk gelmekteyiz:

“163. Filo Başarı Belgesi ve Kupasını Dün Aldı

²⁹⁰ Gürses, “Bir Jet Filomuz Almanyaya Gitti” 21.11.1959, s.1.

²⁹¹ Milliyet, “8 Türk Jeti Almanya’ya Gitti” 22.11.1969, s.3.

²⁹² Gürses, “NATO Jet Pilotları Şehrimizde” 15.03.1957, s.1.

²⁹³ Gürses, “4 İtalyan Uçağı Şehrimize Geldi” 20.05.1960, s.1.

²⁹⁴ Gürses, “Üstte Merasim Var” 23.10.1963, s.1.

Filo pilotları son bir yıl içindeki 6700 saatlik uçuşlarında tek bir kaza ve kırım yapmadılar

...Törende NATO Güney Müttefik Hava Kuvvetleri Komutanı Korgeneral Ralp P. Svofford, 6. Ataf Komutanı General Lemon, 1. Hava Kuvvet Komutanı General Muhsin Batur, 3. Hava Kuvvet Komutanı General Emin Alpkaya ve diğer davetliler hazır bulunmuşlardır.

163. Filoya başarı belgesi ile kupa Korgeneral Svofford tarafından verilmiştir.

General Svofford daha sonra yaptığı bir konuşmada, 163. Filo uçucularının ve yer personelinin başarılı çalışmalarını övmüş ve mükafatı Filo Komutanı Binbaşı Özmen'e bizzat vermiştir.

Şeref defterlerinin imzalanmasından sonra, şehre inilmiş ve Orduvinde verilen öğle yemeğini müteakip misafir Komutanlar, geldikleri uçaklarla şehrimizden ayrılmışlardır."²⁹⁵

NATO'nun halk nazarında ilgi uyandırdığına dair bir haber ise 1973 yılına aittir.

"NATO Kervanının Gösterdiği Filimler İlgi ile İzlendi

NATO'nun gayesini izah için geziye çıkan bir NATO kervanı önceki gün şehrimize gelmiştir.

NATO'nun kuruluş gayeleri, kuruluşundan bu yana dünya sulhüne yaptığı hizmetler ve komünizmin insanlığa getireceği felaket ve sefaleti dökümanter filimlerle izah eden kervanın önceki gece de sahilde gösterdiği filimler büyük ilgi toplamıştır.

Siyah beyaz ve bazı sahneleri renkli olarak verilen filim de komünizm mezalimine dair canlı örnekler de belirtilmiştir.

NATO'ya mensup bazı Türk subaylarının da içinde bulunduğu NATO kervanı şehrimizde ayrıca NATO ile ilgili propaganda aracı olan basılı kitap, broşürde dağıttığı öğrenilmiştir."²⁹⁶

Türkiye'nin bir dönem üyesi oluğu CENTO ve Bandırma ile üç habere denk gelmiş bulunmaktayız. İlk haberde 1965'te CENTO'nın Ankara'daki karargah kurmay başkanı Amerikalı Tümgeneral Gee başkanlığında, bir Pakistanlı Hava Tuğgeneralı, bir İngiliz Deniz Tümgeneralı ve bir İranlı Tuğgeneral ve eşlerinden oluşan bir heyet üsde törenle karşılandıktan sonra otobüsle Çanakkale'ye gitmişler, ertesi gün Bandırma'ya dönerek uçakla Ankara'ya gitmişlerdir.²⁹⁷

1966'da Tuğgeneral Ekber Kampanî Tebrizî başkanlığındaki altı kişilik bir İran subay grubu yaklaşık iki gün boyunca üs de misafir edilmişlerdir.²⁹⁸

Diğer bir haber ise Ekim 1973'teki bir tatbikatla ilgilidir.

²⁹⁵ Gürses, "163. Filo Başarı Belgesi ve Kupasını Dün Aldı" 24.10.1963, s.1.

²⁹⁶ Gürses, NAO Kervanının Gösterdiği Filimler İlgiyle İzlendi" 18.08.1973,s.1.

²⁹⁷ Ufuk, "Bir CENTO Heyeti Geldi ve Gitti" 30.05.1965, s.1.

²⁹⁸ Ufuk, "Bir İranlı Havacı Grubu Şehrimizde" 22.12.1966, s.1.

“Nejat-73 Tatbikatı Devam Ediyor

Centoya dahil müttefik kuvvetlerinin şehrimizde müşterek tatbikatları devam etmektedir.

Centoya dahil ülkelerin kuvvetlerinin iştirakiyle yapılan tatbikatta ilk gün Marmara denizinde kurtarma faaliyetleri yapılmıştır.

Denizde bulunan hücumbotlar da bu tatbikat esnasında çalışmışlardır. Arama ve kurtarma şeklinde yapılan tatbikata yarın da hava üssünde devam edilecektir.”²⁹⁹

Aynı tatbikatla ilgili bir diğer gazete haberi aşağıdaki gibidir:

“İran, Pakistan, Türkiye, İngiltere ve A.B.D.’nin katıldığı Nejat 73 arama ve kurtarma tatbikatı, dün sabah Bandırma bölgesinde başlamıştır.

Nejat serisi CENTO arama ve kurtarma tatbikatı, 1965 yılından beri her yıl, bir üye ülkenin ev sahipliğinde ve arazisinde, CENTO üyelerinin Kara-Deniz-Hava Arama-Kurtarma birliklerine katılması ile yapılmaktadır.

Dün sabah bölgemizde başlayan 9 uncu CENTO Arama ve Kurtarma tatbikatının koordinatörlüğünü Hava Kuvvetleri Komutanlığımız yapmaktadır... Tatbikata beş üye ülkenin C-130 tipi uçakları, kara ve denize atlayacak paraşüt ve dağ kurtarma timleri katılmaktadır.

Tatbikatın yönetimi için şehrimizde bir olay yönetme kararı ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünce de tali arama ve kurtarma merkezi açılmıştır...

Tatbikatın son günü olan cuma sabahı, hava üssümüzde bütün müttefik birliklerinin katılacağı arama ve kurtarma gösterisi yapılacaktır.

Bölgemizde tatbikatın başlaması nedeniyle pazartesi akşamı hava kuvvetlerimizin Erdek’teki dinlenme kampında 1. Hava Kuvvet Komutanlığı muavini Tümgeneral Vecdi Özgül tarafından bir kokteyl verilmiştir. Kokteyl de konuk ülkelerin subay ve sivilce yetkilileri, kaymakamımız Cevdet Basım, Erdek Kaymakamı Cemal Eryavuz, Üssümüz komutanı Tuğgeneral Emin Şifa, Belediye Başkanı Hasan Sur, şehrimiz Ağır Cezaevi Selami Akalın ve üssümüz üst rütbeli subayları katılmışlardır.

Ayrıca tatbikat nedeniyle özel olarak şehrimize gelen Hava Kuvvetleri bandosu, pazartesi günü saat 17’den itibaren sahil gazinolarında bir konser vermiştir. Konser yüzlerce hemşerimiz tarafından ilgiyle izlenmiştir.”³⁰⁰

Örneğin 1970’de Pakistan Hava Kuvvetleri’nden 12 subay 162. Filo’da eğitim görmüşler, Pakistanlı Üsteğmen Timur Kureyşi, iki yıl süreyle değişim pilotu olarak görev yapmış ve ailesiyle lojmanda kalmıştır.³⁰¹ 1972’de ise konuk olarak

²⁹⁹ Gürses, “Nejat – 73 Tatbikatı Devam Ediyor” 04.10.1973, s.1.

³⁰⁰ Ufuk, “Nejat-73 Arama ve Kurtarma Tatbikatı Dün Sabah Şehrimizde Başladı” 03.10.1973, s.1

³⁰¹ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt III, a.g.e., s.208.

hava üssünde eğitim gören Pakistanlı pilot subaylar, birlik komutanları ve pilotlara bir kokteyl vermişlerdir.³⁰²

O günleri yaşayan Bandırma halkından Oğuz Yazıcı, şehre gelen Pakistanlılara halkın sempatiyle yaklaşmasına rağmen, onların diğer Batılı personel gibi halkın arasına çok katılmadıklarını belirtmiştir.³⁰³

1972 yabancı askeri heyetlerin üsse gelişleri açısından hareketli bir yıl olup, çeşitli ülkelere ait askerî ataşelerin gelişi ile ilgili olarak aşağıdaki habere denk gelmekteyiz:

“Batı Blokuna bağlı ülkelerin askeri ateşeleri, beraberlerinde eşleri olduğu halde Pazar sabahı saat 9.45 de şehrimize gelmişlerdir. Hava Üssüne mensup istihbarat subayları tarafından ilçe hududunda karşılanan ateşe ve eşlerine, Subay gazinosunda çay verilmiştir...”

Konuklar saat 11de Kuşçennetine götürülmüş, öğle yemeği yine subay gazinosunda yenildikten sonra topluca Erdek’e gidilmiştir.

İçlerinde General de bulunan askeri ateşe ve eşleri akşamüzeri Balıkesir’e gitmişlerdir.

Ataşeler: Amerika, İngiltere, B.Almanya, Yunanistan, Belçika, Güney Kore,İspanya, Pakistan, Mısır, Yugoslavya, İsrail, İtalya, Hollanda, İsviçre ve diğer Batı blokuna mensup ülkelere bağlı bulunmakta idiler.”³⁰⁴

Gelen yabancı gruplara ait en ilginç bilgilerden birisi ise Yunanlı pilotlara aittir. 1972’de 6. Ana Jet Üssü’nden Yunanistan’a giden bir gruba karşılık olarak Kasım 1972’de gelen Yunanlı pilotların şerefine 162. Filo tarafından bir kokteyl verilmiş, bir hafta sonra da Yunanlı pilotlar benzer şekilde bir kokteyl vermişlerdir. Aynı ay içerisinde üs den bir kısım Türk pilot da Yunanistan’a intibak uçuşuna gitmişlerdir.^{305 306 307}

2.7. Bandırma Füze Kulübü ile Olan İlişkiler

Özellikle 2022’deki Bandırma Füze Kulübü filmi ile Türkiye’de tanınan, adı sonradan Havacılık ve Uzay Araştırma Derneği (Huzad) olarak değişen kulüp ile ayrıntılı bilgilere bu çalışmada değinilmeyecek, esas olarak derneğin 6. Ana Jet Üssü ile ilişkilerine yer verilecektir.

³⁰² **Ufuk**, “Pakistanlı Subaylar Kokteyl Verdi” 09.04.1972, s.1.

³⁰³ Oğuz Yazıcı, -Emekli Bandırma Ticaret Lisesi Müdürü- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 01.02.2024.

³⁰⁴ **Ufuk**, “14 Ülkeye Mensup Ataşeler Şehrimize Geldiler” 20.06.1972, s.1.

³⁰⁵ **Ufuk**, “Yunan Pilotların Şehrimize Gelişi Şerefine Subay Gazinosunda Bir Kokteyl Verildi” 16.11.1972, s.1.

³⁰⁶ **Ufuk**, “Yunan’lı Pilotlar Kokteyl Verdi” 22.11.1972, s.1.

³⁰⁷ **Ufuk**, “Pilotlarımız Yunanistan’a Gitti” 30.11.1972, s.1.

1957’de Bandırma Şehit Mehmet Günenç Lisesi’nde bir grup genç Feza Araştırma Kolu kurmuşlar, okuldan mezun olduktan sonra da 1960’ta Füze Kültür Kulübü olarak dernekleşmişlerdir. Ancak halk arasında Bandırma Füze Kulübü olarak tanınmışlardır.

Kulübün 1959’da fırlattığı iki ve 1960’ta fırlattığı bir füzeden istenen sonuçlar alınamasa da 09 Şubat 1960’ta fırlattıkları füze 750 m yükseldikten sonra denize düşmüş ancak bu çalışma Amerika, Hollanda ve İtalya’daki uzay çalışmaları dergilerinde yer almıştır. Çalışmada yer alan gençler 17 Eylül 1960’ta Füze Kültür Kulübü olarak dernekleşmişlerdir. Gençler büyük yoksunluklarla çalışmalarına devam etmişler ve 1962’de derneğin Ankara şubesini kuran Artuğ Sayiner, Başbakan İsmet İnönü ile görüşerek kendisinden kulüp adına yardım istemiştir.³⁰⁸

Bandırmalı gençlerin bu çalışmalarına halk ile yerli ve ulusal basının bir kısmı destek verirken, diğer bir kısmı alaycı hatta olumsuz tepki göstermiştir. Ancak 6. Ana Jet Üssü’nde “*Karpat Usta*” olarak anılan bir sivil memur, roketlerin kaynaklarını yaparak kendilerine yardımcı olmuş, ayrıca hava üssü de uçak mezarlığından istedikleri parçaları almalarına izin vermiştir.³⁰⁹

Bu yardımın yansımaları yerel bir gazetede şu şekilde olmuştur:

“Füze Kulübü Yeni Bir Deneme Yapacak

İki yıl evvel 4 lise öğrencisi tarafından şehrimizde kurulan Füze Kulübü 2,5 m boyunda yeni bir füze yapmaya muvaffak olmuştur.

Şehrimiz 6. Hava Üs Kumandanlığının müsaadeleri ile gençleri tarafından hava üssü atölyelerinde yapılan 250 parçadan müteşekkil yeni füzenin atışı Eylül ayı ortalarında hava üssünde yapılacaktır.”³¹⁰

30 Ağustos 1962’de kulübün fırlattığı ve 823 metreye ulaşan Marmara-2 roketi, uluslararası amatör füze yarışmasında dünya üçüncülüğünü getirmiştir. Bu başarı hem Bandırma halkının hem de toplumun bakışını olumlu şekilde değiştirmiştir. Bu sırada İstanbul’da tek başına roket atışları yapan Kirkor Divarcı da bundan sonra atacağı roketi Bandırma’da atmak istediğini açıklamıştır. Hürriyet gazetesi, Bandırma Füze Kulübü ile Divarcı’nın bir füze yarışması yapmaları teklifini getirmiş, yarışmanın Bandırma’da yapılmasını teklif ederek, Davarcı’ya maddi yardımda bulunmuştur.

Teklifi iki tarafta kabul etmekle beraber, böyle bir yarışma için uygun alan olmadığı görülmüştür. Bunun üzerine 6. Ana Jet Üssü, kendisine bağlı olan

³⁰⁸ Erol Ünal, Bandırma Füze Kulübü Gerçeği, Cinius Yayınları, 2023, s.10-21.

³⁰⁹ Ünal, a.g.e., s.21-24.

³¹⁰ Gürses, “Füze Kulübü Yeni Bir Deneme Yapacak” 08.08.1961, s.1.

Kızıksa’ daki atış sahasında bir yarışma yapılmasını kabul etmiştir. Kirkor Divarcı, bir arkadaşı ve Hürriyet gazetesinden iki gazeteci arabayla Bandırma’ya gelmişlerdir.

13 Ekim 1962’de yapılan yarışmaya, hava üssünün tahsis ettiği askeri otobüslerle Bandırma halkından isteyenlerde seyretmeye gelmişlerdir. Yarışmacıları Üs komutanı Albay Halil Menteş ve Üs Destek Grup Komutanı Albay Nazmi Ünal karşılamıştır. Nazmi Ünal üs ile kulüp arasındaki bağlantıyı sağlamakla görevlendirilmiş olup, oğlu Erol Ünal’da kulüp üyeleri arasında yer almıştır. İlk olarak Divarcı’nın füzesi ateşlenmiş ancak gövde kısmı yerde infilak etmiştir. Füze Kulübü’nün Marmara 3 füzesi de havalanamazken, 115 cm boyunda ve 5 kg ağırlığındaki Marmara 4 füzesi 5.415 metre yükseldikten sonra paraşütle yere inmiştir. Halil Menteş, kulüp üyelerini tebrik etmiş, Kirkor Divarcı’yı da şu sözlerle teskin etmiştir:

“Başarısızlığın seni yıldırmasın. İlerde yapacağın denemeler için, atış sahamızdan istifade edebilirsin.” ³¹¹



Şekil 3.53, 3.54 ve 3.55 Huzad ve Etkinlikleri ile İlgili Görseller

Kaynak: “Çevrimiçi” <https://www.facebook.com/groups/huzad/media>, Erişim Tarihi: 07/08/2023.

³¹¹ Ünal, a.g.e., s.38-44; **Ufuk**, “Kirkor Başarı Sağlayamadı” 6.10.1962, s.1.

O zamana kadar Kara Kuvvetleri'ne ait bir alanda çalışan ekibe, Hava Üssü'nün bir lojmanındaki bodrumda atölye kurmalarına izin verilmiştir. Buna karşılık Türk Hava Kurumu'nun Bandırma Şubesi'nin bina sahibi, ücretsiz olarak bulunmasına izin verilen eşyaları sokağa attırmıştır.³¹²

Yokluklara rağmen çalışmalarına devam eden kulübün adı 1964'te Bandırma Havacılık Astronomi Roket Kulübü (Bhark)" olarak değişmiştir. Aynı yıl düzenledikleri sergiye hava üs komutanı ve yüksek rütbeli subaylarda katılmışlardır. Kulüp Bandırma'daki çeşitli törenlerde temsil edilmiştir.

1965'te 25 kilometreye ulaşan ATA 1 roketi uluslararası amatör kulüpler füze yarışmasında dünya ikinciliğini kazandırmış, Millî Savunma Bakanlığı Araştırma ve Geliştirme Dairesi kulübe her türlü yardımı yapmaya başlamıştır. Kulübün Ankara Şubesi üyeleri 26 Nisan 1966'da Cevdet Sunay ve 25 Temmuz 1966'da da Genelkurmay Başkanı Orgeneral Cemal Tural tarafından kabul edilmişlerdir.

Cumhurbaşkanı tarafından kabul radyo yayınları ile de duyurulmuştur.³¹³

Tural'ın emriyle kulübe hem parasal yardım yapılması hem de iki askeri barakanın Bandırma'ya gönderilmesi sağlanmıştır. Kulübün sıvı yakıtlı ve 300.000 liralık projesine destek sözü verilmiştir.³¹⁴

Bu projenin başkanlığını Artuğ Sayiner, teknik direktörlüğünü Haluk Katircioğlu, yakıt hesaplarını Kadir Uyan, elektronik hesaplarını Soner Barçak, yapım hesaplarını Ahmet Güner, genel hesaplamaı Erkan Ertekin ve sekreterliğini de Gülser Sevik yapmıştır.³¹⁵ Kulübün adı 1966'da Havacılık ve Uzay Araştırmaları Derneği (Huzad) olarak değişmiş, 03 Ağustos 1967'de Bandırma'ya gelen Genelkurmay Başkanı Cemal Tural, dernek özel defterine şunları yazmıştır:

*"Genç füzcilerimizi Bandırma'da da kucaklamaktan ve kutlamaktan bahtiyarlık duyduk, başarı dileklerimizi tazeledik."*³¹⁶

Yerel bir gazete Tural ve dernek üyeleriyle olan görüşmeyi yayınlamıştır:

"Tetkikleri esnasında gençler tarafından Tural' verilen bilgi meyanda, Derneğin hazırladığı iki projeden bahsedilmiştir. Bu projelerden birine göre, yapılacak roketle 70 kilometre yüksekliğe

³¹² Ünal, a.g.e., s.38-44.

³¹³ Ünal, a.g.e., s.60-71; **Bandırma Ekspres**, "Şehrimiz Havacılık Astronomi ve Roket Kulübü İdarecileri Cumhurbaşkanlığı C. Gürsel Tarafından Kabul Edildi" 29.04.1965, s.1; **Ufuk**, "Cumhurbaşkanı Roket Kulübümüz Heyetini Kabul Ettiler" 28.04.1966, s.1.

³¹⁴ Ünal, a.g.e., s.60-71; **Ufuk**, "Hava Kuvvetleri Roketçilere El Uzatıyor, Kulübe Bir Baraka Verilmesi ve Çeşitli Yardım Yapılması Kararlaştırıldı" 25.10.1966, s.1.

³¹⁵ **Ufuk**, "Roket Kulübünün Büyük Başarısı" 04.09.1966, s.1.

³¹⁶ Ünal, a.g.e., s.60-71.

çıkılarak Orta-Doğu'nun en büyük atışı yapılmış olacaktır. 26 Ağustos'ta ise, 40 kilometre yüksekliğe ulaşılacak ayrı bir atış yapılacaktır.

Orgeneral Tural, Derneğe bir atış ve tesis yeri verilmesini ilgililere emretmiş, kendilerine her çeşit teknik ve mali yardımın yapılacağını söylemiştir. Tural, Silahlı Kuvvetlerin, böyle idealist gençlere daima müzahir olacağını ifade etmiştir.³¹⁷

Benzer şekilde 1971'de Ankara'dan gelen bir emirle derneğe bir barakanın tahsis edildiği 6. Ana Jet Üssü tarafından derneğe bildirilmiştir.³¹⁸

1967'de dernek, Altın Peyk ödülü ile dünya birinciliğini kazanmıştır. 1970'lerin ikinci yarısından itibaren dernek roket çalışmalarını durdurarak, model uçak, paraşüt ve planör çalışmalarına yönelmiştir.³¹⁹ Dernek sadece Bandırma ve Ankara ile de sınırlı kalmayarak çeşitli yerlerde temsilcilikler açmıştır.

"Havacılık Uzak Derneğinin Yurt Sathında Yeni Temsilcilikleri Kuruldu. Dün şehrimize dönen şehrimiz Havacılık ve Uzak Araştırma derneği genel başkanı Artuğ Sayiner basına şu beyanatı vermiştir.

-Kulüp olarak faaliyet gösteren bu faaliyetlerine son 3 ay içinde yeni ismi ile katılan derneğimiz memleket çapında bir teşkilat olma yolundadır. Ankara'da yapılan toplantılar sonucunda Ortadoğu Teknik Üniversitesi Roket Grubu, Özel Mühendislik Okulu, Ankara Lisesi Deneğimize iltihak etmiştir. Ankara şubemizden ayrı olarak İstanbul, Sakarya, Samsun, Kayseri, Tarsus, Mersin, Sinop, Sivas, Eskişehir, İzmir, Aydın, Balıkesir, Kütahya temsilcilikleri ile yurt dışında Almanya ve Fransa'da iki ajanlığımız teşekkül etmiştir. İlmi çalışmalar bitirilmek üzeredir. Bandırma'nın bu mütevazı derneği tek sivil havacılık dergisi olan "UÇAN TÜRK" mecmuasının çıkarımız üzerine almıştır. M.S. Bakanlığı Araştırma Geliştirme Dairesi Bilimsel Teknik Araştırma Kurumu ve bilhassa Türk Hava Kurumu ile ilgilerimiz tam olarak ilerlemiş ve karşılıklı yardımlaşmalarımız başlamıştır...

Bizlere daima yardımlarını esirgemeyen Bandırma halkına, Belediye başkanlığına, 6. Ana Jet Üssü Kumandanlığına, kaymakamlığa teşekkürü bir borç telakki ediyoruz."³²⁰

Yıllar sonra kulüp başkanı Artuğ Sayiner, 1976'da Gürses gazetesine verdiği röportajda 6. Hava Jet Üssü ile ilgili görüşlerini teyit etmiştir:

³¹⁷ Ufuk, "Orgeneral Tural Huzad'daki Tetkiklerinden Çok Memnun Kaldı" 05.08.1967, s.1.

³¹⁸ Ufuk, "Havacılık ve Uzak Araştırma Derneği'ne Hava Kuvvetleri Tarafından Bir Baraka Tahsis Edildi" 19.06.1971, s.1.

³¹⁹ Ünal, a.g.e., s.74-80.

³²⁰ Gürses, "Havacılık Uzak Derneğinin Yurt Sathında Yeni Temsilcilikleri Kuruldu" 07.07.1967, s.1-4.

“En büyük yardımı Hava Kuvvetlerinden gördük. Ve dolayısıyla de 6. Hava Ana Jet Üssü bizim dayanağımız oldu. Çalışmalarımızda kullandığımız bütün malzemeleri bize Hava Üssümüz temin etti. Ve halende bu yardımlarına devam ediyor.”³²¹

Dernek ve üs arasında bağlantıyı kuran Nazmi Ünal, yarbay iken hem dernek üyesi olan hem de Bandırma’da gazetecilik yapan oğlu Erol Ünal ile bindikleri otobüsle 24 Mart 1964’te Karacabey yakınlarındaki uzun köprüde iki takla atarak dereye uçmuşlardır. Kazada ölen olmazken, iki kişi yaralanmış, diğer yolcular kırılan camlardan yetişenlerce kurtarılmışlardır. Nazmi Bey’in kazada bir cep radyosu dereye kaybolmuştur.^{322 323}

İsmi yukarıda çeşitli yerlerde geçen Çetin Tuna’da Huzad’ın bir üyesi olup, konu ile ilgili şu açıklamayı yapmıştır:

“Füze kulübüne ben 1965 yılında üye oldum. Daha 11 yaşında falandım. 1980 ihtilaline kadar her kademedede faaliyetim oldu. En son teknik başkandım. İhtilalle üyeliğim düştü, yasaktı çünkü. Çok sonraları tekrar kulüple bağ kurdum. Artuğ abimin sağ kolu olarak devam ettim. Sergiler, tören geçişleri, model uçak şampiyonası, paraşüt planör kurslarına katıldım.”³²⁴

2.8. Yaşanan Çeşitli Durumlar

Hava üssünde görevli olan personelden kimileri halk tarafından çok sevilmiş ve Bandırma’dan ayrılışları da unutulmamışlardır. Eski 6. Ana Jet Üssü komutanlarından Kurmay Albay İhsan Aras’a, *“memleketimize ve belediyemize gösterdiği her türlü kıymetli müzaheretin naçiz bir karşılığı olarak”* diye takdim edilen bir törenle fahri hemşehrilik beratı verilmiş, Aras’ta cevaben şu karşılığı vermiştir:

“Beni çok mütehassis eden bu beratın mana ve değerini müdrikim. Bir hemşehri olarak bundan böyle elime geçen her fırsattan istifade ile Bandırma’ya müzahir olmağa devam edeceğim. Çok mütehassis oldum. Müteşekkirim. Vazifeten ayrılıyorum. Kalbim daima Bandırmalılarla olacaktır. Bana mümtaz bir gün yaşattınız. Sağ olunuz.”³²⁵

³²¹ Ali Özer, “Türkiye’de Uzay Araştırmaları Yapan Tek Kuruluş Şehrimizde Huzad”, **Gürses**, 11.05.1976, s.2.

³²² **Gürses**, “Yarbay Nazmi Ünal ve Oğlu Trafik Kazası Geçirdi” 24.03.1964, s.1.

³²³ **Ufuk**, “Bir Jet Karacabey Yolunda Dereye Uçtu” 24.03.1964, s.1.

³²⁴ Çetin Tuna, -Emekli Hava Üssü Elemanı- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 12.02.2024.

³²⁵ **Ufuk**, “Evvəlki Gün Toplanan Encüməndə 6. Hv. Üssünün Eski Komutanı Kurmay Alb. İhsan Aras’a Verilen Hemşehrilik Beratının Takdimi” 06.11.1958, s.1.

1960'ta NATO eğitimi çerçevesinde Amerika'da 6 ay F-100 ve atom füzesi üzerine eğitim görecektir ve 6. Hava Üssü'nden seçilen 4 pilottan birisi, kendisi de Bandırmalı olan Üsteğmen Necmi Arıca'dır.³²⁶

Bandırma'da fırıncılar ve ekmek üretimi ile ilgili çeşitli zamanlarda çıkan durumlarda hava üssü de bir şekilde devreye girmiştir. Genelde tartışma konusu fırıncılara verilen unun yeterince işlenip işlenmediğiyle alakalı olmuştur.³²⁷ Haziran 1964'te Bandırma'daki bazı fırınlarda işçilerle işverenler arasındaki sorunlardan dolayı greve gidilmesi üzerine, dönemin kaymakamı Zekai Gümüşdiş çevre ilçelerden ekmek getirtirken, hava üssü komutanı Albay Kemal Zeren hava üssündeki fırınların gerektiğinde belediye emrine vermeye hazır olduğunu bildirmiştir.^{328 329}

Jet üssü ile halk arasındaki ilişkiler başlangıçta sınırlıyken, 27 Mayıs 1960'taki askerî ihtilal sonrası ordunun devlet yönetimine el koyması ile değişime uğramıştır. İhtilalden iki gün sonra garnizon ve üs komutanı Albay Veysel Ergun hava üssündeki makamında gazetece sorumlularıyla görüşmüştür. Görüşmeyi Gürses gazetesi şu şekilde aktarmıştır:

“Saat 13:45 de başlayan toplantıda Garnizon Kumandanı Veysel Ergun basın için hiçbir tahdit yok demiş ve yalnız memleket aleyhinde neşriyat yapan ecnebi radyo ve gazetelerden iltibas yazılar almanın yasak olduğunu söylemiştir.

Siyasi partilerin lehinde veya aleyhinde de neşriyat yapılmasının yasak olduğunu söyleyen Garnizon Kumandanı, kısa süren bu hasbıhal toplantısında Bandırma halkının son yasak ve tedbirlere gösterdiği fevkalade anlayışlarından dolayı şükranlarını bildirmiştir.

Çaylı basın toplantısında gazetelerin tutumu ve yapacakları neşriyat hakkında bazı fikir teatilerinde bulunan Garnizon Kumandanı (durumu tehlikeli olan her vazifeli şahıs nezaret altına alınacaktır demiş ve henüz böyle bir durumla karşılaşmadığını söylemiş devamla Bandırmalı arkadaşlarımdan da böyle bir durum beklenemez hepsine itimadım vardır) diyerek sözlerini sona erdirmiştir.”

Gazete aynı zamanda kumandanın tebliğini ön sayfada yayınlamıştır.

“GARNİZON Kumandanlığının Tebliği

1- Muhterem Bandırma halkına kanun emirlere göstermiş olduğu riayetden dolayı teşekkür ederim.

³²⁶ Gürses, “Füze ve Atom Tatbikatına Gitti” 05.04.1960, s.1.

³²⁷ Demokrat Marmara, “Ekmek Buhranını Yaratmak İsteyenler Takip Ediliyor” 10.04.1951, s.1.

³²⁸ Haber, “Üs Kumandanı Kaymakamın Teklifini Makul Karşıladi Yardıma Hazırım Dedi” 25.06.1964, s.1.

³²⁹ Ufuk, “Üs Ekmek Çıkarmağa Hazır” 26.06.1964, s.1.

2- Şehirde yalnız ikinci bir emre kadar meyhaneler kapalı bulunacak, lokantalar içki vermeyecek, bunun dışında bütün yasaklar kaldırılmıştır. (Bankalar hariç)

3- Gece yasağı saat 22 den sabah saat 05 e kadar devam edecektir.

Bu hususun sayın halka duyurulmasını rica ederim.

Veysel Ergun

Kur. Alb.

Garnizon Kumandanı ³³⁰

Bu açıklamadan birkaç gün sonra 03 Haziran 1960'ta Bandırma meydanında halkın katılımıyla büyük bir miting yapılmıştır. Miting ile ilgili gözlemleri Gürses gazetesinin yorumuyla aşağıda naklediyoruz:

“ Binlerce Bandırma’lı Miting Yaptı

Jet uçaklarının da iştirakiyle yapılan düünkü tarihi mitingde halk, Orduya sevgi tezahüratında bulundu.

Demokrat Parti'nin baskı rejiminden büyük ordumuz sayesinde kurtulan milletimiz, yurdun her köşesinde yaptığı gösterilerle bu inkılabı kutluyor ve orduya olan şükranlarını muhtelif vesilelerle gösteriyordu.

Bu ahvalden olmak üzere şehrimizden Ankara'ya çekilen telgraflardan sonra dün, büyük bir miting tertiplenmiştir.

Lise binası önünde başlayan yürüyüşlerle gençler asil hareketler ile yürüdüler. Çelenkleri Ata'nın büstü takip ediyor ve bunun arkasında da başlar üzerinde giden bayraklar çeşitli teşekkürler, civardan gelmiş vatandaşlar ve bütün haşmetile bir Millî eğitim ordusu geliyordu. Ağızlarda: Dağ başını duman almış ve gençliğin çevirdiği Gazi Osman Paşa marşı. Bandonun temposunda yürüyen gençliğin sesine arkalardan gelen bir davul zurna sesleri karışıyordu. Müteakiben geçen jet uçakları bu havayı nispeten elektrikleştirmişti. Sağda solda ağlayanlara rastlanılıyordu.

Gençlik 14 Mayıs caddesini takiben Gar Oteli önünden geçerek Cumhuriyet meydanındaki yerini aldı. Alanda Bandırmalı hemşehrilerimizden başka civar ilçe ve köylerden binlerce vatandaş göze çarpıyordu.

Merasim başlamıştı. Garnizona dahil subaylar ve Yüksek Tahsil Talebe Birliği mensupları halkın ve meydanda yer almış subayların bu mutlu gününü kutladı. İstiklal Marşı ile seren direklerinde bayrak çekildikten sonra İstanbul ve Ankara'da hürriyet için ölen talebelerin manevi pazarında iki dakikalık bir sükuta duruldu. Teşekküllere ait çelenklerin abideye konmasını müteakip bir talebe tarafından Ata'nın gençliğe hitabı

³³⁰ Gürses, “Kumandanın Basın Toplantısı” 29.05.1960, s.1.

okundu. Yüksek Tahsil Talebe Birliği başkanı Semih Akıncı'dan sonra konuşan lisemiz edebiyat hocası şair Haşim Nezihi Okay'ın konuşması halk iyice heyecana getirmişti. Gençliğin Dağ başını duman almış maaşını söyleyişinden sonra mikrofona gelen Altıncı Hava Üs Kumandanı Veysel Ergun sayın Bandırmalılar diye başlayan konuşmasını:

Bazı müfrit kimseler, milleti şahsi menfaatlerine alet edenler işledikleri cinayetlere Türk ordusunu alet etmek istediler, fakat ordu milletle beraberdi ve beraber olacaktı. Var olun, sağ olun” diye bitirdi.

Omuzlar üzerinde kürsüye gelen Albay Hasan Tosyalı, Adnan Menderesi Vatani kana boyamakla itham ederken alkış seslerinden, mütakiben söyledikleri yaşa var ol sağrılarında anlaşılamıyordu. Gale yana gelen halk, Albay Tosyalı'yı omuzlara alarak meydan içinde dolaştırmaya başladı.”³³¹

Aynı gün Millî Birlik Komitesi'nin emriyle Türk Hava Kurumu'nun kontrolü Türk Hava Kuvvetleri emrine verilmiştir. Hava Kuvvetleri Komutanı Korgeneral İhsan Orgun imzasıyla yayınlanan emirle kurumun başına Hava Kurmay Albay Adnan Özsoy atanmıştır.³³²

27 Mayıs İhtilali sonrası yönetimi elinde bulunduran Millî Birlik Komitesi devir alınan borçlar ve Hazine'nin kötü durumundan dolayı yardım çağrıları yapmıştır. Bunlardan birisi de yurt genelinde yoğun ilgi gören “Alyans Kampanyası”dır. Halktan bu konuda yoğun ilgi ve katılım olmuştur. Örneğin Vehbi Koç hazineye 26 kilo altın ve bir bina bağışlamıştır.³³³ Bu kampanyaya bir katılımda 6. Hava Üssü'nden gerçekleşmiştir. Aynı zamanda Bandırma esnafı, Türkiye’de istihlak maddelerinde % 10 ile % 50 indirim yapan yerler arasında yer almıştır.³³⁴

03 Temmuz 1960 tarihli Gürses gazetesinde şu ilginç bilgilere rastlamaktayız:

“6. Hava Üssünden, Hazineye 18 bin 125 lira para ile 1.870 gram ALTIN BAĞIŞI Yapıldı

Bu münasebetle Hava Üssünde yapılan toplantıda Garnizon Kumandanı Veysel Ergun: “Bandırmalı esnaf bana verdiği ucuzluk sözünde durmadı” dedi.

Şehrimiz 6. Hava üssünde, subay ve astsubaylar arasında 15 gün evvel açılmış bulunan devlet hazinesine altın ve para bağışı dün son ermiştir.

³³¹ Gürses, “Binlerce Bandırma’lı Miting Yaptı” 03.06.1960, s.1.

³³² Gürses, “Hava Kurumu Hava Kuvvetlerine Bağlandı” 04.06.1960, s.1.

³³³ 27 Mayıs İhtilali, 2009, “Çevrimiçi” <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/27-mayis-ihtilali-64104>, Erişim Tarihi 26/02/2023.

³³⁴ İller ve Belediyeler Dergisi, Ayın Olayları, “Gıda Maddeleri Ucuzluyor”, Türk Belediyecilik Derneği, Ankara, Haziran 1960, s.282.

Bu münasebetle dün bağışların Bandırma mal müdürlüğündeki Milli Yardım ekibine teslimi münasebetile Hava Üssünde yapılan toplantıda İstanbul ve şehrimiz basın mensupları temsilcileri hazır bulunmuştur.

Hava Üs ve Garnizon Kumandanımız Kurmay Albay Veysel Ergun ile kalabalık bir yüksek rütbeli subay ve astsubaylarımızın hazır bulundukları toplantıda bağış hakkında yapılan açıklamaya göre, 6. Hava Üssü subay ve assubayları, 624 alyans, 1 yarım 4 çeyrek Cumhuriyet altını, 4 şövalye yüzük, 1 bilezik, 7 taşlı yüzük, 7 gül yüzük, 6 çift küpe, 5 kolye, 1 maşallah, 3 bilmeceli altın yüzük, 1 çift kol düğmesi ve 8 adet altın diş ile ayrıca 18 bin 125 lira nakit para yardımında bulunmuşlardır. 1 kilo 870 gram gelen altınların paraya çevrilişlerinde ise tahmini olarak 26 bin 18 lira tutmakta olduğu hesaplanmıştır.

BANDIRMA ESNAF VERDİĞİ SÖZDE DURMAMIŞTIR

Bundan sonra Üsteki subay gazinosuna gidilmiş, burada Üs Kumandanı Veysel Ergun tarafından misafirlere çay ziyafeti verilerek sohbet konuşması yapılmıştır. Gazetecilerin sorduğu sualleri cevaplandıran Veysel Ergun, bir müddet evvel bütün esnaf ve iş sahipleri ile yaptığı toplantıdan bahsetmiş, esnafın kendisine ordunun Milli inkılabına Bandırmada yapacakları yüzde 15 20 miktarındaki indirim ile iştirak edeceklerini ama sözlerini durmadıklarını açıklayarak,...,yaptıklarını ve riayetsizliklerini ayıplıyorum demiş, beni, bana verilen yetkiyi kullanmaya mecbur etmesinler diyerek sözlerini tamamlamıştır.

Yurtta zuhur eden ve edecek olan inkılap aleyhtarı bazı kimselerin faaliyetlerine temas eden Kumandan, onara en büyük dersi vermekte tereddüt etmeyeceğiz, demiştir.”³³⁵

İhtilalden bir sene sonra, 29 Nisan 1961 tarihli Gürses gazetesinde şu ilginç bilgiye denk gelmekteyiz:

“Bandırma Birinci İnkılâp Mitingini Dün Yaptı

Saat 14:00 de Orduevinde törenden sonra Cumhuriyet alanına gidilerek Miting yapıldı. Jetler gösterilerde bulundular

İkinci kurtuluş başlangıcının birinci yıldönümü dün saat 16 de başlayan tören ve mitingle kullanılmıştır.

27 Mayıs tarihine kadar sürecek olan programın ilk gününde sabahtan başlayan faaliyetler akşam geç saatlere kadar sürmüştür. Okullarda günün mana ve ehemmiyetini belirten konuşmalarla her yeri saran Milli hava öğleden sonra lisemizin orduevi salonunda Şehit Mehmet Günenç programı ile birleştirdiği “28 Nisan Günü” verilmiştir.

Bilahare ellerinde dövizler Ulu Ata’nın resimleriyle alana gidilmiş burada yapılan mitinge de binlerce vatandaş kalmıştır. Protokolun yerini

³³⁵ **Gürses**, “6. Hava Üssünden, Hazineye 18 bin 125 lira para ile 1.870 gram Altın Bağışı Yapıldı” (03.07.1960), s.1.

alması ile Lise, Sanat Enstitüsü, ilkokullar ve teşekküller şehitliğe çelenk koymuşlar, çeşitli konuşmalar yapılarak şiirler okunmuş ve miting heyecanlı bir hava içinde saat 17 de Milli marşların söylenmesi ile dağılınarak son bulmuştur.”³³⁶

20 Mayıs 1961’de “Ordu Günü”, İzmir’den gelen 40 kişilik bir bando takımının katılımıyla merasim takımı ve jetlerin uçuşuyla kutlanmış, halk törene yoğun bir şekilde iştirak etmiştir.³³⁷ Günü kutlanma sebebini yerel gazete şu şekilde belirtmiştir:

“Harbiyenin 960 senesi 21 Mayıs tarihinde Ankara’da yapmış olduğu yürüyüş bu sene merasimle anılarak kutlanacaktır.

Bu münasebetle şehrimiz kutlama komitesi 21 Mayıs Ordu Günü için program hazırlamıştır. 21 Mayıs günü için hava üssümüz iştirak edecek ve gösterilerde bulunacaktır.”³³⁸

2.9. Hava Üssü ve Bazı Siyasi Durumlar

Bandırma 6. Ana Jet Üssü’nün işleyişinde kimi dönemler sıkıntı yaratacak durumlarda yaşanmıştır. Bu durumlardan ilki “9 Subay Olayı” denen gelişmeden Bandırma hava üssünün de adının geçmesidir. 1952’den itibaren Türk Ordusu’nda kimi subaylar iktidardaki Demokrat Parti’ye karşı bir örgütlenme çabasına girmişler ve 1957’ de Binbaşı Samet Kuşçu ihbarda bulunarak ordu içinde bir grubun darbe yapacağını iddia etmiştir. Kuşçu’ya göre cuntanın başında olan Yarbay Faruk Güventürk “bir ihtilal hazırlığı içinde olduğunu ve Bandırma Hava Üssü ile 3’üncü zırhlı tugayın ve 66’ncı tümenin tamamen emrinde bulunduğunu” belirtmiştir.

Bunun üzerine 9 subay tutuklanarak 6 ay boyunca yargılandıktan sonra beraat etmişler, tersine Samet Kuşçu orduyu isyana teşvik suçlamasıyla 2 yıl hapse mahkum olarak ordudan atılmıştır. Ancak olaylar 1960’ta Kuşçu’yu haklı çıkarmıştır.³³⁹

1960 İhtilali sonrası yaşananları ise üsde görev yaptıktan sonra geleceğin korgenerali Erdoğan Öznal anılarında yazmıştır:

“27 Mayıs 1960 ihtilalinden sonra Ordu’nun siyasetin içine girdiği, orduda birçok gruplaşmaların olduğu Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri komuta kademeleri arasında olduğu gibi Kuvvetlerin kendi içlerinde de klikleşmelerim

³³⁶ Gürses, ““Bandırma Birinci İnkılâp Mitingini Dün Yaptı” 29.04.1961, s.1.

³³⁷ Gürses, “Bandırma Ordu Günü’nü Toplu Olarak Kutladı” 21.05.1961, s.1.

³³⁸ Gürses, “6. Hava Üssü Hazırlıklara Başladı” 04.05.1961, s.1.

³³⁹ Neslihan Altıncıoğlu – Merve Durmuş, 9 Subay Olayı’nda Samet Kuşçu’nun Rolü, *Journal of Universal History Studies*, Sayı 3, s.131-147, 2020.

gruplaşmaların ve bölünmelerin olduğu ve zaman zaman emir komutanın işlemediği bilinen gerçeklerdir. Her ne kadar o zamanlar rütbem küçükse de, bazı şeyleri görüp yaşadığım için yetkili olarak aktarabileceğimi zannediyorum. Ancak yüksek seviyede ve komutanlar arasında cereyan eden olayların sebeplerini, nasıllarını ve nedenlerini, sonuçlarını yorumlayacak durumda değilim.

1963 yılında 6'ncı Üs Komutanı kısa bir süre Kurmay Albay Emin ALPKAYA sonra da Kurmay Albay Halim MENTEŞ idi. MENTEŞ 27 Mayıs ihtilalinin planlamasında ve icrasında önemli görevler yüklenmiş etkili isimlerden biriydi.

Ciddi, bilgili bir komutandı, personelde kendisini severdi. Bilindiği üzere, 27 Mayıstan sonra "Millî Birlik Konseyi" ikiye bölündü, Konsey üyelerinden bir bölümü yabancı ülkelere sürgüne gönderildi. Bilahare I'nci, II'nci Talat AYDEMİR olayları oldu ve ülke, fakat en başta TSK büyük bir istikrarsızlığa düştü. Emirler dinlenmiyordu. Üst kademelerdeki bazı yüksek rütbeli komutanlar görevden alındı, güç dengeleri değişince tekrar göreve getirildiler.

Bu olaylar doğal olarak genç personele de yansıyor ve personel ve birlikler arasında bölünmeler, kamplaşmalar oluyordu. Bizim Üs Komutanımız Albay Halim MENTEŞ bildiğim kadarıyla zamanın Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral İrfan TANSEL'in görüşlerini benimsemiyordu. Bu arada İrfan TANSEL'in Hava Kuvvetleri Komutanlığı görevinden alındığını, fakat bir müddet sonram ne olduysa tekrar Hava Kuvvetleri Komutanı olduğunu hatırlıyorum. Bu arada biraz önce ifade edildiği gibi 22 Şubat 1962 ve 21 Mayıs 1963 olayları cereyan etmişti. Harp Okulu Komutam Talat AYDEMİR isyan etmişti.

1963 yazında Üs Komutanı Halim MENTEŞ görevden alındı. Yerine Kurmay Albay Sabri TAVAZER geldi. Ancak hava birlik ve kurumları arasında bölünmüşlük, karışıklık, siyasete bulaşma devam ediyor, emir komutada aksaklıklar oluyordu.

Bir müddet sonra, Hava Kuvvetleri Komutam Orgeneral İrfan TANSEL'in Bandırma'ya geleceği ve konuşma yapacağı bildirildi. Biz, sonradan sinema salonu olan bir barakada toplandık, Komutan geldi ve sahneye çıktı ve son cereyan eden olayları, sebeplerini sonuçlarını anlatmaya başladı. Tam olarak bozulmuş olan Hava Kuvvetlerindeki emir komutayı yeniden tesis etmekte. Orgeneral sahnede olayları anlatırken, 6'ncı Üs'ün Diş Tabibi Cavit Yüzbaşı Komutana soru sormaya başladı, geçmişteki bazı işleri neden böyle yaptığını, falanca şahısların neden tayinlerini çıkarttığını sormaya başladı. Ortam birden gerildi, homurdanmalar başladı. Düşünün bir Yüzbaşı Hava Kuvvetleri Komutanı Orgenerale hesap soruyor komutanda çok sakın bir şekilde cevap veriyor, ortalığı fazla karıştırmamak için yumuşak bir üslup tercih ediyor. Hatta bir ara Cavit Yüzbaşı'nın Komutana soru sorarken "Sen" diye hitap ettiğini hatırlıyorum. Hava Kuvvetleri meğer ne kadar karışmış. Bir tarafta Hava Kuvvetleri Komutam Orgeneral, diğer tarafta Diş Tabibi Cavit Yüzbaşı,

tartışmalar, karşılıklı konuşmalar bu şekilde sürerken çok sevdiğim sınıf arkadaşım Üsteğmen, Oldes İŞIKSUN ortaya çıktı. Oldes, Üs Komutanı Albay Halim MENTEŞ'in emir subayı idi. Onu çok sevdiğini, ona çok bağlı olduğunu, fikir ve düşüncelerinden doğal olarak etkilendiğini biliyordum. Oldes'de Hava Kuvvetleri Komutanı'na bir iki soru sordu, onu adeta eskilerin deyimiyle "İstiskal ediyordu". Oldes bu konuşmaları yaparken bir taraftan da ağlıyordu veya ağlamaklı gibiydi. Bir müddet sonra Komutan ayrıldı, ortalık yatıştı, dağıldık. Bu olayı aktarmamın yegâne amacı, siyaset nedeniyle Kuvvetlerimizin içine düştüğü durumu açıklamaktır. Bütün iş güç bırakılmış herkes siyaset konuşuyor ve yapıyordu. 12 Mart 1971 olaylarında da benzer olumsuzlukları bir ölçüde yine yaşadık. Allah o günleri, o bölünmüşlüğü, o parçalanmışlığı bir daha göstermesin."³⁴⁰

Öznel anılarında Mayıs 1963'teki II. Talat Aydemir isyanı sırasında bomba yüklü olarak 4 uçakla Bandırma'dan görevlendirildiklerini, Ankara'da Mürted Üssü'nden gelen emirle buraya iniş yaptıklarını ve bombalarının sökülerek ancak ertesi gün Bandırma'ya döndüklerini belirterek, şu yorumu yapmıştır:

"Ertesi gün oldu, biz dört uçak Mürted'ten kalkıp Bandırma'ya indik. Sonraları bu olayın sebebini öğrenmeye çalıştık. Öğrendiğimiz kadarıyla güya Bandırma 6'ncı Ana Jet Üs, Mürted Üs'süne karşı olan gruptaymış / farklı siyasi düşünceleri varmış. Mürted Üssü, Ordunun siyasete bulaştığı devirlerde hep Ankara'nın yanında olmuştur. Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın yanında olmuştur. Zannederim, Bandırma Üs Komutanı olan Albay Halim MENTEŞ faktörü nedeniyle, Mürted Üs Komutanlığı Hava Kuvvetlerinden aldığı emirle bizi alıyordu. Ancak bunların hepsi birer ve yorumdan ibarettir, gerçeği en iyi o devrin komutanları bilebilirler."³⁴¹

Öznel'in açıklamaları Aralık 1962'de kısmen yerel basında da yer bulmuştur:

"... Şehrimiz Hava Üssü Komutanı Kur. Alb. Halim Menteş, Hava Kuvvetleri

Komutanı Korgeneral İrfan Tansel tarafından, diğer üç yüksek rütbeli hava subayı ile birlikte emekliye ayrılmıştır.

İşlemin, son iç siyasi olaylar sebebiyle Hava Ordumuz beliren bazı görüş ayrılıkları ile ilgili olduğu, İstanbul gazetelerince bildirilmektedir."³⁴²

Olayla ilgili Cumhuriyet gazetesinde "Hava Kuvvetlerinden Ayrılanların Yerlerine Tayinler Dün Başladı, Tansel Hadisenin Siyasi Yönü Bulunduğunu İddia Ederken Müstefti Subaylar Bunu Reddederek Sadece Arada Anlaşmazlık

³⁴⁰ Erdoğan Öznel, "Hava Kuvvetlerinde 40 Yıl Ömrümün Yarıyı Bir Savaş Pilotu Komutanının Anıları 40 Yılda Neler Oldu", TED Matbaacılık Tasarım ve Reklam Ajansı, Ankara, yt yok, s.66-69.

³⁴¹ Öznel, a.g.e., s.70.

³⁴² Ufuk, "Hv. Üs Komutanı Emekliye Ayrıldı" 04.12.1962, s.1.

Olduğunda Israr Ettiler” başlığıyla yayınlanan ayrıntılı bir yazıda, Menteş’in de adı geçmiştir.³⁴³

Bir diğer haber ise iki gün sonra çıkmıştır:

“...Menteş’in yerine tayin edilen şehrimiz üssü yeni komutanının da istifa edeceğini İstanbul basını bildiriyor

Hava Kuvvetlerimizde hasıl olan ihtilaf genişlemekte ve gelişmektedir. Hava Kuvvetleri Komutanı Korgeneral İrfan Tansel tarafından emeklyei ayrılan yüksek rütbeli subaylar arasında bulunan şehrimiz Hava Üssü komutanı Kur. Alb. Halim Menteş’in yerine tayin edilen Kurmay Albay Sabri Tavazar’ında istifa edecek 60 havacı arasında ismi geçmektedir.

İstanbul’da menteşir bir gazetenin ... bu mevzuda verdiği haberde istifa edecekleri sanılan 60 subay arasında şehrimiz Hava Üssünden şu isimlerde bulunmaktadır.

Filo Komutanı yarbay Asım Tugal, Üst Uçuş Grubu Komutanı yarbay Selahattin Alpugan.

Diğer taraftan şehrimiz Üssü eski komutanı ve halen Diyarbakır Hava Kuvvetleri Komutanı Tuğgeneral Emin Alpkaya’da istifaya hazırlanan 60 lara dahildir.”³⁴⁴

Bununla beraber aşağıdaki satırlarda görüleceği üzere komutanlar listesine bakıldığında Sabri Tavazar’ın 1962-1963 arasında 6. Ana Jet Üssü komutanlığı, Emin Alpkaya’nın ise 1973-1976 arasında Hava Kuvvetleri Komutanlığı’nda bulunduğu görülmektedir.

Halil Menteş 1964’te Konya’da bir trafik kazasında hayatını kaybettiği zaman yerel bir gazete bunu okuyucularına duyurarak, *“Halil Menteş şehrimizde bulunduğu müddetçe gerek halka ve gerekse subay arkadaşlarına kendini sevdirmiş bir kumandandı. Halil Menteş’in kaybı şehrimizde büyük bir teessürle karşılanmıştır”* yorumunu yapmıştır.³⁴⁵

1975’te ise askerî düzen anlamında yaşanan ilginç bir gelişme söz konusu olmuştur:

“Bir Kısım Hv. ve Dz. Astsubayı Yan Ödemeleri Protesto İçin Göreve Gitmedi

Şehrimizde bulunan 6. Hava Ana Jet üssü ile 301. deniz filosuna mensup bir kısım astsubay dün pasif direnişe geçmişler ve görevleri başına gitmemişlerdir.

Hava üssünde görevli bulunan astsubaylardan bir kısmı yan ödemelerin kendilerini tatmin edici durumda olmadığını ve bunu protesto etmek için pasif

³⁴³ **Cumhuriyet**, “Hava Kuvvetlerinde Tayinler Başladı” 05.12.1963, s.1-5.

³⁴⁴ **Ufuk**, “Hava Kuvvetlerindeki Anlaşmazlık Nasıl Halledilecek” 06.12.1962, s.1.

³⁴⁵ **Haber**, “Eski Hava Üs Kumandanı Halil Menteş Bir Trafik kazası Sonunda Öldü” 20.03.1964, s.1.

direnış hareketine girdiklerini söyleyip dün görevlerine gitmezlerken, Üs ve diğer yerlerde nöbet mahallerinde ve önemli noktalarda görevli olan Astsubaylar görevleri başında bulunmuşlardır.

Bir kısım Hava ve Deniz Astsubayının bu direnişlerinin bugün sona erip yarın görevleri başına dönecekleri de öğrenilmiştir. Kara Astsubayları ise böyle bir davranışa girmemişlerdir.”³⁴⁶

2.10. Hava Üssü’nde Görev Yapan Komutanlar

Çalışmamızda dönemimiz olan 1949-1975 arasında Bandırma Hava Üssü’nün toplamda 24 komutanı olmuştur.³⁴⁷

Tablo 3.3. 6. Ana Jet Üssü 1949-1975 Dönemi Üs Komutanları

Rütbesi	Adı Soyadı	Görev Süresi
Pilot Binbaşı	Enver AKOĞLU	1943-1944
Kurmay Albay	Hidayet GÖKSEL	1944-1947
Kurmay Albay	Sabri GÖKNART	1947-1949
Pilot Yarbay	M. Ali PEKMAN	1949-1950
Kurmay Albay	A. Hikmet UÇAR	1950-1952
Pilot Albay	Rahmi UÇARI	1952-1953
Kurmay Albay	Şahap METEL	1953-1954
Kurmay Albay	N. Kemal ASNA	1954-1955
Tuğgeneral	Saim ARMAN	1955-1956
Pilot Albay	A. Baki GEĞİN	1956-1957
Kurmay Albay	İhsan ARAS	1957-1958
Kurmay Albay	Galip ATAKAN	1958-1959
Kurmay Albay	Veysel ERGÜN	1959-1960
Kurmay Albay	Emin ALPKAYA	1960-1962
Kurmay Albay	Halim MENTEŞ	1962
Kurmay Albay	Sabri TAVAZAR	1962-1963
Kurmay Albay	M. Kemal ZEREN	1963-1964
Tuğgeneral	Suhi KANER	1964-1965
Tuğgeneral	Cemal ENGİN	1965-1966
Tuğgeneral	Tahsin ŞAHİNKAYA	1966-1969
Tuğgeneral	Haldun TONGAL	1969-1970
Tuğgeneral	Halil SAĞLAM	1970-1973
Tuğgeneral	Emin ŞİFA	1973-1974
Tuğgeneral	Bülent TULUNAY	1974-1976

Kaynak: 6ıncı Ana Jet Üssü Komutanlığı, “Komuta, Sancak, Devir-Teslim Töreni Broşürü”, bsy, s.4-5.

Yukarıdaki listeye göre 8 tuğgeneral, 14 albay, 1 yarbay ve 1 binbaşı üs komutanı olarak görev yapmışlardır. Bu isimlerden tarafımızca belirlenen Emin Alpkaya 25 Ağustos 1973-05 Mart 1976, Cemal Engin 24 Nisan 1976-23

³⁴⁶ Gürses, “Teslim Bir Kısım Hv. Ve Dz. Astsubayı Yan Ödemeleri Protesto İçin Göreve Gitmedi” 15.01.1975, s.1.; Gerçek, “Astsubayların Boykotla Hak Aramaları Komutanlarca Olumlu Karşılanmayarak Üzüntü Yarattı” 14.01.1975, s.1; Şehir, “Bir Kısım Deniz ve Hava Astsubayı Bugün Mesaiye Gitmedi” 14.01.1975, s.1-4.

³⁴⁷ Komuta, Sancak, Devir- Töreni, a.g.e., s.4-5.

Temmuz 1976, Tahsin Şahinkaya 21 Ağustos 1978-06 Aralık 1983 tarihleri arasında Hava Kuvvetleri Komutanı olarak görev yapmışlardır.³⁴⁸

Enver Akoğlu 1957-1958 ve Şahap Metel 1962-1963 arasında Türk Hava Yolları Genel Müdürlüğü yapmışlardır.³⁴⁹

Çalışma dönemimizin dışında olmakla beraber, 2001-2002 arasında Tuğgeneral rütbesiyle 6. Ana Jet Üssü komutanlığını yürüten ve bir Bandırmalı olan Ziya Güler'in bir kısım anısını aktarmayı gerekli görüyoruz:

"...Bu kapsamda ben de havacılığa sempati ile bakardım. İlkokul çağlarında "büyüyünce ne olacaksın" sorusuna tereddütsüz "pilot olacağım" diye cevap verirdim.

Ancak havacı olmamın gerçek nedeni ekonomiktir. Benim ailem de 3 çocuğu üniversitede okutacak maddi güce sahip değildi. Bu nedenle askeri liseye yönlendirildim. 1966 senesinde Askeri Hava Lisesi sınavlarını kazanarak İzmir'de eğitime başladım. Bu süreç içerisinde havacılık ve pilotluk konusunda daha çok şey öğrendim.

Fakat pilotluk konusunda esas motivasyonum Hava Harp Okulu'nda iken Bandırma subay gazinosunda tanıştığım dönemin pilot teğmenleri etkili olmuştur. Onların yaşam biçimleri, birbirlerine olan bağlılıkları beni çok fazla etkilemiştir.

2. Bandırma'ya üs komutanı olmak benim için gerçekten büyük sürpriz olmuştur.

Teğmenlik döneminden itibaren Bandırma'da görev yapmayı arzu etmişimdir. Uçuş okulunu birinci bitirdiğim için tercih hakkım olmama rağmen Bandırma'da çok fazla teğmen olduğu gerekçesiyle atanamadım.

Süreç içerisinde birçok teşebbüsüm Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın atama prensipleri nedeniyle gerçekleşmedi. Aktif uçuculuk hayatımın son döneminde Bandırma Üs Komutanlığı'na atanmak benim için büyük mutluluktı.

Ben Üs Komutanlığı görevine ABD'de TSK askeri ataşemiliterlik görevinden geldiğim için maalesef sadece bir yıl görev yapabilirdim. Bu süreçte çok fazla Ege görevi uçtuğumu söyleyebilirim. Hava Kuvvetleri Komutanlığı yıllık değerlendirmesinde tüm birlik komutanlarımın en iyi birlik seçilmesi en büyük gurur kaynağımdır."³⁵⁰

³⁴⁸ https://www.hvkk.tsk.tr/ExCommander/_ExCommanderList/HvKK?unitId=100&size=4&page=7&count=3
1, Erişim Tarihi: 04/08/2023.

³⁴⁹ <https://www.airlinehaber.com/THYden-kimler-geldi-kimler-gecti-hic-birisi-onlar-kadar-anilmedi/>, Erişim Tarihi: 04/08/2023.

³⁵⁰ Ziya Güler, -Emekli Korgeneral, 6. Ana Jet Üssü eski komutanı- "Bandırma ve Havacılık" konulu görüşme, Bandırma, 29.01.2024.

Araştırma dönemimizdeki 161. Ve 162. Filo komutanları aşağıda verilmiştir:

Tablo 3.4. 6. Ana Jet Üssü 1949-1975 Dönemi 161. Filo Komutanları

Rütbesi	Adı Soyadı	Görev Süresi
Pilot Binbaşı	Muhittin TURAGAY	1948-1949
Pilot Binbaşı	Şeref URUL	1949-1951
Pilot Binbaşı	Ferit GÖKSEL	1951-1953
Pilot Binbaşı	Ahmet Nevzat AKUÇ	1953-1956
Pilot Binbaşı	Kemal AKAT	1956-1957
Pilot Binbaşı	Fikret KÖROĞLU	1957-1959
Pilot Binbaşı	Ali İbrahim TOZAN	1959-1960
Pilot Binbaşı	Yavuz BALÇIK	1960-1962
Pilot Binbaşı	Avni KANDEMİR	1962-1963
Pilot Binbaşı	A. İhsan AYDOĞAN	1963-1964
Pilot Binbaşı	H. Ferruh DEVELİOĞLU	1964-1965
Pilot Yarbay	Cezmi ARI	1965-1967
Pilot Kurmay Yarbay	Fikret KAYA	1967-1968
Pilot Yarbay	M. Fuat AYDOĞAN	1968-1969
Pilot Yarbay	Necdet TEKDEMİR	1969-1971
Pilot Kurmay Yarbay	Sinan Nihat BİLGE	1971-1972
Pilot Yarbay	K. Canan SARPER	1972-1974
Pilot Yarbay	Fikret ÖZKAN	1974-1976
Pilot Kıdemli Binbaşı	Kemal ÖZCAN	1976-1977

Kaynak: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt III, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, s.141.

Tablo 3.5. 6. Ana Jet Üssü 1949-1975 Dönemi 162. Filo Komutanları

Rütbesi	Adı Soyadı	Görev Süresi
Pilot Yüzbaşı	F. Bahrettin BARAN	1948-1949
Pilot Yüzbaşı	A. Cihat ÜSTÜNDAĞ	1949-1951
Pilot Binbaşı	Celalettin BAYHAN	1951-1953
Pilot Kurmay Binbaşı	Durmuş ARAS	1953-1956
Pilot Kurmay Binbaşı	M. Kemal ZEREN	1956-1957
Pilot Binbaşı	Seyfettin KURAL	1957-1959
Pilot Kurmay Yarbay	Muzaffer ERBİLGİN	1959-1960
Pilot Binbaşı	Selahattin ALPUĞAN	1960-1962
Pilot Binbaşı	Asım TUĞAL	1962-1963
Pilot Binbaşı	Durmuş EVREN	1963-1964
Pilot Yüzbaşı	Esat ÖZMEN	1964-1965
Pilot Kurmay Binbaşı	Nedim ASİL	1965-1967
Pilot Yüzbaşı	Hayri KORKUT	1967-1968
Pilot Kurmay Yarbay	Nihat ÜLKÜCÜ	1968-1969
Pilot Kurmay Yarbay	Ahmet ÇÖREKÇİ	1969-1971
Pilot Binbaşı	Zeki KIYAK	1971-1972
Pilot Kurmay Yarbay	Sebahattin ÇATIREL	1972-1974
Pilot Yarbay	Necmi TÜZÜN	1974-1976

Kaynak: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt III, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, s.214.

Bu isimlerden Ahmet örekçi 18 Ağustos 1995-28 Ağustos 1997, Cumhur Asparuk 23 Ağustos 2001-27 Ağustos 2003, İbrahim Fırtına 27 Ağustos 2003-25 Ağustos 2005, Faruk Cömert 25 Ağustos 2005-23 Ağustos 2007, Aydoğan Babaoğlu 23 Ağustos 2007-25 Ağustos 2009'da Hava Kuvvetleri Komutanı olarak görev yapmışlardır. Hasan Aksay ise Harp Akademileri Komutanlığı görevinde bulunmuştur.^{351 352}

³⁵¹<https://www.hvkk.tsk.tr/ExCommander/ExCommanderList/HvKK?unitId=100&size=4&page=7&count=31>, Erişim Tarihi: 04.08.2023.

³⁵² Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt III, a.g.e., s.209.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

HAVA ÜSSÜNÜN BANDIRMA’NIN

SOSYO-EKONOMİK HAYATINA ETKİSİ

1. HAVA ÜSSÜ’NDEKİ ASKERİ PERSONEL İLE HALKIN TEMASI

1.1. Hava Üs Personelince Yapılan Çeşitli Yardımlar

Hava üssünün gelişmesiyle buraya çeşitli konum ve rütbedeki askerlerin gelişi, doğal olarak halkla ilişkileri de yakın hale sokmuştur. Bu gün dahi hava üssünde görevli olanların kendileri, eşleri ve çocukları Bandırma’daki sivil halkla çeşitli şekillerdeki bağlantılardan dolayı 6. Hava Üssü Bandırma şehrinde izole değil tersine-belli sınırlar içerisinde-iç içe diyebileceğimiz bir durumdadır.

Hava üssünün personeli farklı zamanlarda Bandırma’daki çeşitli etkinliklere maddi-manevî yardımlarda bulunmuşlardır. Bunlara bazı örnekler vermek istiyoruz. Örneğin 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı dönemlerinde özellikle fakir çocuklara çeşitli şekillerde ve uzun yıllar boyunca yardım edilmiştir. Daha evvel belirttiğimiz üzere subay ve astsubay maaşları uzun süre düşük miktarda kalmıştır. Konuyla ilgili bazı gazete haberleri sunmak istiyoruz:

İlk olarak 1957’den bir yerel gazete haberi şu şekildedir:

“Talebelere Yardım

Kahraman 6. Hv. Üssümüz 5 çocuk, sayın İ. Latif Balcıoğlu komisyoncu 3 çocuk, Mustafa Yasin fabrikatör 2 çocuk, Cemil Topçu 2 çocuk, Mehmet Değirmenci 1 çocuk, Kemal Çatay komisyoncu 1 çocuk,

Yukarıda isimleri yazılı muhterem vatandaşlarımızın karşılardaki adetleri yazılı fakir ve çalışkan öğrencilerimizi baştan aşağı giydirmek suretiyle gösterdikleri hamiyet ve insaniyetten dolayı lisemiz öğretim idare ve öğrenci kadrosunun duyduğu minnet ve şükranının muhterem gazeteniz vasıtasıyla duyurulmasını rica ederim.

*Lise Müdürü
Fehim Akıncı”¹*

1957’deki diğer bir yazıda ihtiyacı olan öğrencilere daima yardımcı olan hava üssünün kıyafet yardımından bahsedilmiştir:

“6. Hv. Üs. Mensupları 60 Talebe Giydirdiler

Şehrimiz 6. Hv. Üs. Alayı mensupları dün 1500 lira karşılığı 60 fakir ilk okul talebesini giydirmişlerdir. Bu münasebetle Hava Alayında

¹ Gürses, “Talebelere Yardım” 23.02.1957, s.1.

verilen ziyafette bazı öğretmenler ve basın mensupları, giydirilen çocuklarla bir arada yemek yemişlerdir.

Diğer taraftan öğrendiğimize göre giydirilen 60 çocuğa bugün Ordu Evinde parasız film gösterilecektir.”²

Bir sonraki yıl Hava Üssü gene aynı yardımı tekrar etmiştir.

“Hava Üssü 112 Talebeyi Giydirmiştir

Her yıl fakir öğrencilere yardım elini uzatan 6 ncı Hava üssümüz, bu yılda dün Üs’de yapılan bir merasimle 112 öğrenciye ayakkabı ve elbise yardımında bulunmuştur.

Merasimde bir konuşma yapan Maarif Memuru Ethem Yüksel’in konuşmasını aynen veriyoruz.

6. Hava Üssü Kadınlar yardım kolu, Sayın Üs kumandanı, kahraman subay ve astsubaylarımızı şu anda selamlamakla şeref duyuyorum.

6. Hava Üssü’nün yıllardan beri, bilhassa ilkokul camiasına gösterdikleri yakın ve sıcak alakadan dolayı, öğretmenleriniz ve öğrencilerimiz adına samimi teşekkürlerimizi sunarım.

Sayın arkadaşlarım: Bu yılda hava üssünün hamiyetli elleriyle yoksul ve fakir öğrencilerimizden 112 çocuk giydirilmiş ve sevindirilmiştir. Bu durum insanlık ve Müslümanlık bakımından çok değer taşıdığı malumunuzdur...

İnsanlık davasında, memleket müdafaasında gayelerimiz bir olan, sevgili, hamiyetli 6. Hava Üs personeline teşekkür eder, hepinizi saygı ve hürmetlerimle selamlarım.

Maarif Memuru

Ethem Yüksel”³

11 Ocak 1961 tarihli bir haberde de bir astsubayın bağışından söz edilmektedir.

“Memnuniyetle öğrendiğimize göre, şehrimiz 6. Hava Üssü mensuplarından başçavuş Orhan Keleş 600 evlerde yapılmakta olan cami inşaatına verilmek üzere şehrimiz hayır işleri derneğine 500 lira yardımda bulunmuştur.

Ayrıca bildirildiğine göre, hava üssü mensuplarından bir kısım topluluk da kendi aralarında topladıkları bir miktar parayı hayır işleri derneğine vermişlerdir.”⁴

² Gürses, “6. Hv. Üs. Mensupları 6 Talebe Giydirdiler” 23.04.1957, s.1.

³ Gürses, “Hava Üssü 112 Talebeyi Giydirdi” 20.04.1958, s.1-4.

⁴ Gürses, “Bir Subayımızın Bağışı” 11.01.1961, s.1.

Aynı günkü bir başka haberde ise Bandırma 600 Evler bölgesinde 6. Hava Üssü'nün meydana getirdiği şehitliğe, gene Hava Üssü tarafından bir abide yapılacağı ve bunun ihaleye çıkartılacağı bildirilmiştir.⁵

Nisan 1961'de Hava Üssü, komutan Albay Emin Alpkaya ve personelin bağışlarıyla 23 Nisan münasebetiyle fakir öğrencilerin giydirilmesi için 3.000 liralık yardımda bulunmuştur.^{6 7}

1965'te Türk Donanma Cemiyeti'nin kurulması üzerine üsdeki asker veya sivil tüm personelin üç ay süresince maaş ve tazminatlarının % 5'inin cemiyete bağış olarak verileceği, Genelkurmay tarafından bildirilmiştir.⁸

Nisan 1969'da 60 öğrenci subay gazinosundaki bir törenle giydirilmiştir.⁹

23 Nisan 1970'de ise ilkokullardan ihtiyacı olan 61 çocuğa giysi yardımında bulunulmuş ve sonrasında üssündeki uçaklar gezdirilmiştir:

"...Bu nedenle, orduevinde bir çay partisi verilmiş ve 61 çocuk burada, giyim eşyaları bizzat kendilerine dağıtıldıktan sonra subay aileleri tarafından giydirilmişlerdir.

*Ordu evinde verilen çay partisinde Kaymakam Besim Ulcay, belediye Başkanı Hasan Sur, 6. Ana Jet Üssü komutanı Tuğgeneral Haldun Tonga ile basın mensupları hazır bulunmuştur."*¹⁰

Hava Üssü zaman zaman farklı şekillerde eğitimde katkıda bulunmuştur. Aşağıdaki örnek haberler konumuzu aydınlatacak mahiyette olup ilki 1957 yılına aittir:

"6. Hv. Üssün Kadirşinazlığı

*Çocuk Sarayı inşaatına başlayan, Çocuk Esirgeme Kurumunun imkansızlıklar yüzünden yardıma muhtaç çocuklara layık ile yardım elini uzatamamasını nazarı itibara alan, şehrimiz 6. Hv. Üssü mensupları bir yardım sandığı ihdas ederek, kendi aralarında toplamağa başladıkları paralarla ilkokullara devam etmekte olan, yardıma muhtaç yavruları 23/Nisan Millî Egemenlik Bayramında giydirecekleri memnuniyetle haber almıştır. Bu işi organize eden, sayın alay komutanını hararetle tebrik ve takdir ederiz."*¹¹

⁵ Gürses, "Hava Üssü Abide Yaptırarak" 11.01.1961, s.1.

⁶ Gürses, "Hava Üssü 3 Bin Lira Yardımda Bulundu" 08.04.1961, s.1.

⁷ Bandırma Ekspres, "6. Hv. Üssünün Örnek Bir Hareketi Daha" 08.04.1961, s.1.

⁸ Ufuk, "Jet Üssü Donanma Cemiyetine Geniş Bağışta Bulunuyor" 13.06.1965, s.1.

⁹ Gürses, "6. Ana Jet Üssü Mensupları 60 Fakir Öğrenciyi Giydiriyor" 22.04.1969, s.1.

¹⁰ Gürses, "Hava Üssü Mensupları 61 Çocuğu Giydirdi ve Uçakları Gezdirdi" 25.04.1970, s.1-4.

¹¹ Gürses, "6. Hv. Üssün Kadirşinazlığı" 17.03.1957, s.1.s

Aynı konuyla ilgili olarak 1960'ta Bandırma Çocuk Esirgeme Kurumu Müstakil Başkanı Cevat Saltık, Çocuk Sarayı'nın yapımında 2.000 m³ çok sert taşlı ve kayalı toprağın kazımında dozer tahsis ederek yardımcı olunduğundan ve en az 50.000 liralık masraftan kendilerini kurtardığı için Hava üs kumandanı ile bilfiil çalışan iki subaya gazeteye ilan vererek teşekkür etmiştir.¹²

Hava Üssü ayrıca lise yapımına da yardımcı olmuştur. Bununla ilgili olarak gene 1960 yılında şu bilgiye denk gelmekteyiz:

“Lise Yaptırma 6. Hv. Üssü Teşekkür Edecek

Yeni teşekkür eden lise yaptırma derneği üyeleri kongrece 6. Hava üssü mensup ve kumandan kurmay Albay Emin Alpkaya'ya lise yapımında gösterilen yardımlardan dola bir teşekkür mektubu yazılmasına karar vermişlerdir.

Ayrıca Hilmi İncesulu'ya da bir teşekkür mektubu gönderilecektir.”¹³

1965'te iki farklı alanda Hava Üssü'nün yardımları da haberlerde yer edinmiştir:

“Hava Üssümüz, Tuğgeneral Sulhi Kaner'in de Gayretleriyle İki Köye Yardım Etti

Evvelce Hava üs Kumandanlığına, okullarındaki noksanlıklar sebebiyle müracaatta bulunan Biga'nın Geyik Kırı ve Gönen'in Çalıoba köyleri okullarına Üssümüz dün malzeme yardımında bulunmuştur. Üs kumandanımız Tuğgeneral Sulhi Kaner'in ilgi ile karşıladığı bu talepler üzerinde, dün sabah Üs subaylarından Yzb. Bekir Sakızoğlu emirindeki bir ekip bahsi geçen iki köye gitmişler ve köy okullarına kırtasiye, kitap, dosya ve kitaplık gibi malzeme yardımında bulunmuşlardır.

Değerli Üs Kumandanımızın ve diğer personelin gösterdiği bu ilgiden dolayı köylüler çok memnun kalmışlardır.”¹⁴

“Üs, Ortaokula Baraka Veriyor

Memnuniyetle öğrendiğimize göre, şehrimiz Jet Üssü Komutanlığı, Ortaokul emrine 2 baraka vermeğe karar vermiştir. Barakalar boyanıp, Üsde kurulacaktır.”¹⁵

1970'de Dutlman köyü “6. Ana Jet Üssü Komutanlığına Açık Teşekkür” başlığıyla köy okulunun harap halini gören üs komutanı Tuğgeneral Halil Sağlam'ın emriyle okulun saçlarının yenilenmesi, boyasının yapılması ve ders araç-gereçlerinin teminiyle okulun yeniden işler hale gelmesinden dolayı teşekkürlerini bildirmiştir.¹⁶

¹² Gürses, “Hava Üs Kumandanına Açık Teşekkür” 27.02.1960, s.1.

¹³ Gürses, “Lise Yaptırma 6. Hv. Üssü Teşekkür Edecek” 21.12.1960, s.1.

¹⁴ Gürses, “Hava Üssümüz, Tuğgeneral Sulhi Kaner'in de Gayretleriyle İki Köye Yardım Etti” 13.03.1965.

¹⁵ Ufuk, “Üs, Ortaokula Baraka Veriyor” 30.09.1966, s.1.

¹⁶ Ufuk, “6. Ana Jet Üssü Komutanlığına Açık Teşekkür” 23.10.1970, s.1.

1972'de ise Eskişehir'deki hasta bir çocuk için subay ve astsubaylarca düzenlenen yardım kampanyası ile ilgili hüznü bir habere denk gelmekteyiz:

“Karnına huni ile gıda akıtılan ve simit yiyebilme hasretiyle yanıp tutuşan Eskişehirli Küçük Hüseyin'e şehrimiz hava subay-astsubayları da yardım eline uzattılar

Geçenlerde Gün Gazetesinde yayınlanan bir haberde, 8 yıldan beri karnından huni ile gıda akıtılan ve simit yiyebilme aşkı ile yanıp tutuşan Eskişehirli küçük Hüseyin Köse için İstanbul Nişantaşı Eczacılık ve Dış Hekimliği Fakültesi öğrencilerinin açmış olduğu yardım kampanyasından sonra şehrimiz 6 Ana Jet Üssü subay ve astsubayları da kendi çaplarını da bir yardım kampanyası açmışlardır.

İlk günkü kampanyada 800 lira toplayan subay ve astsubaylar toplayacaklarını tahmin ettikleri 1000 lirayı bir an evvel Küçük Hüseyin'e ulaştırmayı sağlamak için çaba sarfetmektedirler.

Zira küçük Hüseyin'in huni ile karnına bir boru kanalı ile akıtılan gıda yerine simit ve yemek yiyebilmesi için yemek borusunun değişmesi gerekmektedir. Bu da ancak 50 bin liraya mal olacaktır.

Küçük Hüseyin'in bu hale gelmesi küçüklüğünde su yerine asit içmesi ve asitin yemek borularını tahrip etmesi sonucu oluşmuştur ve küçük Hüseyin bu yüzden bugüne kadar da günlük gıdasını ancak konu ile karnındaki boruya akıtılan gıda ile mümkün olmaktadır.”¹⁷

1973'te üs bir köyde kendi doktorunu görevlendirmişti:

“6. Ana Jet Üs kumandanının örnek hareketi

Hava Üssün Doktoru Ayda Bir Gün Çepni'deki Sağlık Merkezinde Görev Alacak...

Çepni'deki hastaneye ayrıca Ana Çocuk sağlığından da her hafta bir doktor gidiyor

Şehrimiz 6. Ana Jet üssünün örnek bir hareketi takdirle karşılanmıştır. Öğrenildiğine göre üs kumandanı General Halil Sağlam, ilçemize bağlı Çepni köyündeki gazeteci AB kardeş tarafından inşa edilen Çepni Köyler Grubu Sağlık Merkezi'nde her ayın son günü hava üssündeki doktoru görevlendirmeyi kararlaştırmış ve bundan hastanenin kurucusu Ömer ve Mustafa Yalçın kardeşleri de bir yazıyla haberdar etmiştir.

Bu duruma göre, Bandırma 6. Ana Jet Üssündeki görevli doktorun, ayın son günü olması münasebetiyle dün Çepni köyündeki hastaneye giderek burada halkı ücretsiz olarak muayene etmesi beklenmekteydi.

Diğer taraftan, Çepni köyündeki bu modern tarzda inşa edilen hastaneye, şehrimiz Ana Çocuk Sağlığı Hastanesi de her hafta bir

¹⁷ Gürses, “Şehrimiz Hava Subay-Astsubayları da Yarım ellerini Uzattılar” 16.04.1972, s.1.

doktorunu göndererek, halkın ücretsiz muayenesi için görevlendirmektedir. Öğrenildiğine göre burada bir hafta kadın doktoru, bir diğer haftada çocuk doktoru görev almaktadır.”¹⁸

Nisan 1975 tarihli bir gazete haberinde ihtiyacı olan öğrenciler ve okullar için araç gereç yardımı yapan Havacı Subay Eşleri Yardımlaşma Derneği'nin kurulduğu görülmektedir.¹⁹



Şekil 4.1 (solda), 4.2 (ortada) ve 4.3 (sağda). (solda) 23 Nisan Nedeniyle Giydirilen Öğrenciler, Üs Komutanı General Kaner ve Dikimevinde Çalışan Üs Mensuplarının Eşleri; (ortada) 23 Nisan Nedeniyle Giydirilen Öğrenciler Ve Üs Mensuplarının Eşleri; (sağda) Öğrenciler, Kaymakam Özgüner ve Üs Komutanı General Şahinkaya

Kaynak: (solda) Ufuk, “Giydirildiler” 25.04.1965, s.1; (ortada ve sağda) Ufuk, “Ortaokul’un Programı İlginç Geçti” 30.04.1967, s.1.

1.2. Bandırma Halkının Havacılıkla İlgili Yaptığı Yardımlar

Hava Üssü’nün Bandırma halkına çeşitli alanlarda yaptığı yardımlara karşılık, Hava Kuvvetleri’ne Bandırma ve çevre halkının da yaptığı yardımlarda söz konusudur. Bunların başında “*kendi uçağını kendin yap*” kampanyası uyarınca Haziran-Ağustos 1970 sürecinde Hava Kuvvetleri’ne yönelik yardım kampanyası öne çıkmaktadır. Şehirdeki Türk Hava Kurumu’nun çağrısı 26 Haziran 1970’de yerel bir gazete şu şekilde yayınlanmıştır:

¹⁸ Gürses, “Hava Üssün Doktoru Ayda Bir Gün Çepni’deki Sağlık Merkezinde Görev Alacak...” 01.03.1973, s.1.

¹⁹ Ufuk, “Havacılarımız Yoksul Öğrencileri Dün Törenle Giydirdiler” 23.04.1975, s.1.

“Şehrimizde de Açılan Hava Kuvvetlerine Yardım Kampanyası Çalışmaları Hakkında Rıfki Zeybek Açıklama Yaptı

Yurt semalarımızın bekçisi Türk Hava Kuvvetlerimizin 59.cu kuruluş yıldönümü münasebetiyle Sayın Cumhurbaşkanımız ve Hava kuvvetleri kumandanımız hava kuvvetlerimizin Millî gücünü arttırmak amacıyla halkımıza yaptıkları çağrı üzerinde THK. genel merkezimiz gerekli yardım sağlanabilmesi için şubelerimizi bir tamimle bu kampanya için görevlendirmiştir. Esas gayesi havacılığa ve yurt savunma gücünle hizmet olan kurumumuz bu görevi lâıkiyle yürütmeye gayret edecektir.

Şehrimiz donanma cemiyeti bir süre önce Deniz kuvvetlerine yardım kampanyası açmış olduğundan kampanyamız bir müddet geciktirilmiş ancak alınan bu kararla kampanyamız açılmış bulunmaktadır.

Şube olarak, kampanyamıza katılabilecek resmi ve özel kuruluşlar ile Tüccar ve Esnafa birer yazı yazılmış olup, ayrıca bu yerler idare kurulumuzca gezilecek ve yardımları sağlanacaktır. Ayrıca Kampanya bir katkıda bulunmak üzere sayın Kaymakamız Besim Ulcay’ın delaletleriyle Devlet Opera ve Balesi getirtilmekte olup, elde edilecek geliri kampanyaya ait olacaktır.

Hava Kuvvetlerine yardım kampanyasına mahalli basınımız da geniş yer vermekte ve vatandaşın Millî duygusunu ateşlendirmektedir...

Açılmış bulunan kampanyamıza bütün resmi ve özel kuruluşlar ile vatansever hemşerilerimizi Hava Kuvvetlerini güçlendirme kampanyasına çağırıyoruz.

*Rıfki Zeybek
Türk Hava Kurumu
Şube Başkanı”²⁰*

Bu açıklamadan birkaç gün sonra Ticaret Odası Başkanı ve İdare Heyeti, 6. Ana Jet Üssü’ne giderek komutan Tuğgeneral Haldun Tongal ile görüşerek ittifakla alınan karar neticesinde Hava Kuvvetleri’ne 15.000, Deniz Kuvvetlerine de 1.000 lira yardımda bulunacaklarını belirtmişlerdir.²¹

19 Temmuzda Kaymakam Besim Ulcay, 34 köy muhtarı, Edincik ve Aksakal bucak müdürleri, Halk Eğitim Müdürü, Jandarma Komutanı ve Ticaret Odası Başkanı ile konuyla alakalı bir toplantı yapmıştır.²² Alınan kararlar neticesinde ana caddelere boydan boya asılan afişler içerisinde turistlerinde ilgisini en çok

²⁰ Gürses, “Şehrimizde de Açılan Hava Kuvvetlerine Yardım Kampanyası Çalışmaları Hakkında Rıfki Zeybek Açıklama Yaptı “ 26.06.1970, s.1-4.

²¹ Gürses, “Ticaret Odası, Hava Kuvvetleri İçin Açılan Yardım Kampanyasına 15 Bin Lira İle Katıldı” 30.06.1970, s.1.-4.

²² Gürses, “ Hava Kuvvetlerine Yardım Kampanyası Hakkında Köy Muhtarları İle De Toplantı Yapıldı” 19.07.1970, s.1.

çeken afiş “*Bandırmada seferberlik var-Hava kuvvetlerine yardım için*” olmuştur. Benzer afişler Edincik ve Aksakal’da da asılmışlardır.²³

Bununla beraber Bandırma’da Hava Kuvvetleri’ne yardım kampanyası resmen 01 Ağustos 1970 tarihinde başlayacaktır.²⁴

Ticaret Odası’nın yukarıda değinilen söz verilen bağış tutarını ödemesinin ardından Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Muhsin Batur, Ticaret Odası’na bir teşekkür ve takdir yazısı göndermiştir.²⁵ Muhsin Batur benzer bir yazıyı Etibank’ın boraks, asit borik ve sülfirik asit fabrikalarında çalışan personelin yaptığı bağışlardan dolayı Etibank fabrikalar müdürü Mehmet Mumcu’ya da yazmıştır:

“Sayın Bay,

Mehmet Mumcu

İşletme Müdürü Türk Hava Kuvvetlerinin kuruluşunun 59. Yıldönümü münasebetiyle Sayın Cumhurbaşkanının ve benim başlattığımız Hava Kuvvetlerini güçlendirme kampanyasına katılmanız yurtseverlik duygusunun çok samimi bir ifadesi olmuştur.

Bu asil hareketiniz dolayısıyla sizi tebrik eder ve Hava Kuvvetleri adına teşekkürlerini sunarım.

Muhsin Batur

Orgeneral

Hava Kuvvetleri Komutanı”²⁶

Konu ile ilgili yapılan toplantılardan sonra tüm yöre halkının kampanyaya kayılması için şöyle bir karar alınmıştır:

“...şehrin ana caddeleri ile Edincik ve Aksakal bucaklarımıza, 1 Ağustos cumartesi günü, belediye bandosu eşliğinde ve tam bir bayram havası içinde kırk kadar ve üzerinde yapılacak yardımların ehemmiyetini belirten vecizeler büyük ebatta bez afişler asılmasına, aynı gün kaymakamımızın başkanlığında bütün köy muhtarlarının iştirakiyle ve yine aynı konuda bir toplantı yapılmasına, kampanyanın açılacağı 20 Temmuz Pazartesi gününün Bandırma için bir bayram sayılarak, köylüsü, şehirlisi, memuru, esnafta, sanayicisi, tüccarı, işçisi ile bu bayrama topyekûn katılmasının teminine dair karar alınmıştır.”²⁷

²³ Gürses, “Hava Kuvvetlerine Yardım Kampanyası İçin Asılan Afişler Büyük İlgi Topluyor” 26.07.1970, s.1.

²⁴ Gürses, “Hava Kuvvetlerine Yardım Kampanyası Bugün Başlıyor Kampanyaya Tüm Bandırma Katılıyor” 01.08.1970, s.1.

²⁵ Gürses, “Hava Kuvvetleri Komutanı Ticaret Odasına Takdir ve Teşekkür Yazısı Gönderdi” 15.07.1970, s.1-4.

²⁶ Gürses, “Hava Kuvvetleri Komutanından Teşekkür Mektubu Geldi” 16.08.1970, s.1-4.

²⁷ Gürses, “Hava Kuvvetlerine Yardım İçin Mühim Kararlar Alındı” 16.07.1970, s.1.

Kampanya ile beraber , köylerden ilk bağışı 478.50 TL ile Doğanpınar yaparken²⁸ özellikle belli miktarda bağışta bulunanların isimleri de aşağıda vereceğimiz örnek gibi gazete sayfalarında ver bulmuştur:

*“... Cemin Edin “Çiftçi” 500 lira, Fuat Koçbay “Tüccar” 500 lira, Kalefleks fabrikaları müdürü Şener Tekay 500 lira, Kalefleks fabrikaları işçileri 1.328 lira ..., emek Konserve fabrikası 500 lira, Ali Öztoprak 500 lira, İbrahim Bilgin 1000 lira, Hasan Mutlu “Keresteci” 500 lira, Müfit Türe “Keresteci” 1000 lira.”*²⁹

Bağış kampanyası uzun bir dönem sürecektir ve bazen gönüllü bazen de kısmen zorunlu şekilde para toplanmaya devam edilecektir. Sözlerimize açıklamak için iki örnek vermek istiyoruz. İlki 21 Mayıs 1971 tarihinden bir gazete haberidir:

“Evvelsi gün kutlanan 19 Mayıs Gençlik ve Spor Bayramı gösterilerinin Türk Hava Kuvvetleri’ni Güçlendirme Vakfı için bir lira karşılığında ücretli olarak yapılması ile gösterileri 8-10 bin kişinin takip ettiği ve böylelikle Hava Kuvvetlerinin güçlendirme vakfına 8-10 lira arasında bir gelir temin edildiği öğrenilmiştir.

*Gösterilerin Türk Hava Kuvvetlerini güçlendirme yararına ücretli olması Bandırmalılarca memnuniyetle karşılanmış ve küçük çocuklar dahi gösterilere girmek için kendiliğinden bir lira karşılığında bilet alarak gösterilere girmiştir.”*³⁰

Temmuz 1971’de Halkevi’nin düzenlediği baloda toplanan 7.000 lira, Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı’na iletmek üzere üs komutanı Tuğgeneral Halil Sağlam’a teslim edilmiştir.³¹

Eylül 1971’de ise ülke genelinde alındığı belirtilen kararla eğlence yerlerinden kişi başına farklı derecelerde kuruş başına ücret alınmaya başlanmıştır:

“Bütün Eğlence Yerlerinden Şahıs Başına Alınacak 25 er Kuruşlar Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfına Gönderilecek

Belediyece şehir dahilindeki kışlık sinemalara 50-75 kuruş arası zam yapılmıştır. Yeni Ozar, Marmara ve Rüya kışlık sinemalarına 75'er, eski Ozar sinemasına ise 50 kuruşluk zam yapılmıştır.

²⁸ Gürses, “Hava Kuvvetleri Vakfına Bağış Kampanyasının 3. cü Günü Yekûn 47.071.25 Lira”, 06.08.1970, s.1.

²⁹ Gürses, “Hava Kuvvetleri Vakfı’na Bağış Toplamanın İkinci Gününde Yekûn 38.592 Liraya Yükseldi” 05.08.1970, s.1.

³⁰ Gürses, “Gösterilerden Hv. Kuvvetleri Vakfı İçin 10bin Lira Toplandı” 21.05.1971, s.1.

³¹ Ufuk, “Balo Hasılatı Üs Komutanımıza Teslim Edildi” 10.07.1971, s.1.

Bu zamların 25 er kuruşu doğrudan doğruya Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı'na verilecektir.

Yazlık sinemalara sezon başında zam yapıldığı için yeni bir zam yoluna gidilmemiş, sadece kanun gereğince Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı için 25er kuruş fazladan müşteriden alınacaktır.

Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı için yeni çıkan kanun bütün yurтта tatbik edilmeğe başlanmıştır. Spor gösterilerinden eğlence yerlerine ve at yarışlarında oynanan çifte bahislere kadar güçlendirme vakfı için şahıs başına 25 er kuruş alınacak, t yarışlarında ise hasılatın % 10 u bu fona ayrılacaktır.

Kanun bütün yurтта tatbik edilmeğe başlanmıştır.

Bu kanuna göre eğlence yerlerinden 25 kuruşu tahsil etmeyen ve zamanında güçlendirme vakfına göndermeyen memurlar hakkında da cezai müeyyideler getirilmekte ve tahsil edilmeyen para % 10 cezası ile o işle ilgili memurdan tahsil edileceği hükme bağlanmaktadır.”³²

Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı için toplanan yardımların miktarına gelince Bandırma'nın yerel bir gazetesinin bu konudaki bilgilendirmesi aşağıdaki gibidir:

“500 bin Liralık yardımın 200 bin Lirasını bandırma Temin Etti

Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı için açılan bağış kampanyasında Balıkesir ili için toplanan meblağın 500 bin liraya ulaştığı Balıkesir gazetelerinin neşriyatından öğrenilmiştir.

Verilen rakamlara göre 500 bin liralık bağışın 200 bin lirası Bandırma'dan toplanmıştır. Balıkesir merkezinden 125 bin lira, Ayvalık'tan 100 bin lira toplanmış geri kalan da diğer ilçelerde açılan kampanyalardan elde edilmiştir.

Kampanyanın devamı halinde bu miktarın hiç olmazsa bir milyon liraya ulaşması beklenmektedir.”³³

Kampanya tahmin edileceği gibi sonraki yıllarda da devam etmiştir. Örneğin 1974 Kıbrıs Barış Harekatı esnasında Eski Sığırcık Köyü halkı bir römork buğdayı borsaya getirerek satmış, geliri ile beraber ayrıca 2.875 lirayı da vakfa bağışlamışlardır.³⁴

Aynı şekilde Bandırma Ziraat Odası Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı'na 2.500 liralık bir yardımda bulunmuştur. Ancak haberi veren gazete yanlışlıkla

³² Gürses, “Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı ile Birlikte Sinemalara 50-75 Kuruş Arası Zam yapıldı” 05.09.1971, s.1.

³³ Gürses, “Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Bağışı Balıkesir İli Dahilinde 500 bin Liraya Ulaştı” 25.06.1971, s.1.

³⁴ Gürses, “Hava Kuvvetleri Vakfına Yardımda Bulundular” 21.07.1974, s.1.

yapılan bağışı 3.000 lira olarak vermiştir.³⁵ Kıbrıs Barış Harekatı'nın getirdiği milli heyecan içinde Hava ve Deniz Güçlendirme Vakıflarına haşk ve çeşitli kurumlarca yapılan yardım bir dönem 1.383.752.95 liraya kadar yükselmiştir.³⁶ 1 milyon liranın üzerinde bağış yapan il ve ilçelere Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın aldığı karar üzerine verilen altın madalyalardan bir tanesi de Bandırma'ya verilmiştir.³⁷

1.3. Diğer Konular

Bandırma Hava Üssü'nde görev yapan Emekli Pilot Kurmay Albay Güner Kurtuluş, anılarında hava üssünü şöyle tarif etmiştir:

“Kasım 1958’de ilk birliğim Bandırma, 6. Ana Jet Üs, 163. Filo Komutanlığı’na katıldım. Filo Komutanımız Kur. Bnb. Kemal ZEREN disiplinli, ciddi ve görevine düşkün bir Komutandı (...) O zaman 6. Ana Jet Üssü; 3 filodan oluşuyordu. Filolar arasındaki unutulmaz yarışmalar, hava/yer ve hava/hava atışlarında oluyordu. İddiada en az vuruş yapan pilot, bir tepsi baklava alıyordu. Hava yer atış sahamız Kısıksa idi. Hava/hava atış bölgemiz ise; Kapıdağ Yarımadası’nın burnundan Tirilye’ye kadar uzanan bir koridordu. Hava Kuvvetleri Kuruluş yıl dönümlerinde ise; personel aileleri ve misafirler Üs’se getiriliyordu (...) Eğitim atışlarında; uçaklara 200'er adet 12mm.lik mermi yüklenirdi. Kimin vurduğunun ise; mermilerin çekirdeklerinin (mavi, kırmızı, yeşil, sarı veya renksiz) boyanmasıyla anlaşıldı. Hava yer atışlarında Kısıksa’ya T-11 ile atış nöbetçi subayı ve atış astsb. gönderilirdi. Subay, kol atış sahasından ayrıldıktan sonra panolardaki renkli delikleri sayarak kimin 200 üzerinden ne kadar vurduğu belirlenirdi. Hava atışlarında ise; aynı renkli delik sayma metodu, atışlardan sonra manş pilotunun manş, alçak süratte iki pist arasına bırakmasından sonra, atış arabasının manşı filo önüne getirip, saymalarından sonra belirlenirdi. İşte bu atışlarda komutanımız Muzaffer ERBİLGİN çoğunlukla birinciliği kimseye kaptırmazdı, (Üstelik uçuşlarda okuma gözlüğü kullandığını hatırlıyorum.)”

Anlattığım bu atış anılarımın; bu günün modern uçaklarında (F-4, F-16) uçan pilotlara ne kadar komik geldiğini tahmin edebiliyorum. Hatta şunu da anlatmalıyım: Uçuşa gitmeden önce uçak başında uçağın makinistini uçağın hazır olup olmadığını, burun dikmesine bir tekme atarak "Astsubayım, akarı/kokarı var mı?" deyip harici kontrol yapmadan,

³⁵ Gürses, “Ziraat Odası Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfına 3 bin Liralık Yardımda Bulundu” 07.08.1975, s.1.

³⁶ Ufuk, “Vakıflar İçin Toplanan Yardımlar 1.383.752.95 Liraya Yükseldi”, 10.04.1974, s.1.

³⁷ Ufuk, “Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfının Altın Madalyaları İlimizde Balıkesir ve Bandırma’ya Verildi”, 12.07.1975, s.1.

frenleri ve direksiyonu hassas kullanma uçuş botu yerine makosen dans ayakkabıları ile uçuşa gitmenin bir marifet olduğunu zannederek gittiğimizi... itiraf etmeliyim.

Bandırma'da, Livatya diye bilinen semtte bahçeli, müstakil ev kiralamıştım. Bekar olduğum için portatif somya, salona yerleştirdiğim bir halı (taksitle almıştım) ve mutfakta bir iki parça tabak ve bardak ev eşyalarımı teşkil ediyordu. Hemen arkamızdaki evde de İlhan Kılıç annesi ile beraber oturuyordu. O zamanlar, subaylara emir eri tahsis ediliyordu. Destek Kıtalarında görevli sınıf arkadaşımız Teğmen Kanber ACARBAY, İlhan Kılıç ve bana da emirleri tahsis etmişti. Aynı evde personelimizden Ütğm. Canan SARPER ile beraber kalıyorduk, Yan sokakta ise, sınıf arkadaşım Tğm. Kemal DALGIÇ (Rahmetli Çatlak Kemal) oturuyordu. 27 Mayıs ihtilalini, sabahın ilk saatlerinde Kemal'in "İhtilal oldu, kalkın" diye bağırarak havaya tabanca atması ile uyanarak öğrenmiştik.”³⁸

Halkın katılımıyla yapılan tatbikatlar çeşitli zamanlarda tekrar etmiştir. 22-23 Temmuz 1965'te iki gün süren ve II. Dünya Savaşı'ndan beri ilk defa uygulanan pasif korunma ve hava hücum alarm denemesi, şehir halkının da katılımıyla gerçekleşmiştir. Geceleyin araçlarda dahil tam bir karartma uygulanmış, havadan bu konuyla ilgili keşif uçuşları yapılmıştır. 15 dakika süren ikinci günlük tatbikatta şehir “*terk edilmiş*” bir görüntü almıştır. Tatbikatta görev almaları için tebligat yapılan 157 kişiden 15'i tam zamanında, 2 kişi ise gecikerek gelmişlerdir. İşin ilginçliği halkın karartma uygulamasına harfiyen uygulanması istenirken, belli zamanlarda bizzat hava lojmanları ile emniyetin buna uymaması olmuştur. Hava Üssü'nün de bu tatbikatla beraber, ayrıca NATO tatbikatı uygulanmış, gece saat 2'ye kadar üs araçları şehir içinde siren çalarak dolaşmışlardır.

İkinci günde saat 14:00'te sirenler çalınarak tatbikata devam edilmiştir.³⁹ Bandırma halkının da katılımı ile yapılan diğer bir tatbikat, Kıbrıs Barış Harekâtı'nın başlamasından bir gün sonra gerçekleşmiştir. 20 Temmuz'da Bandırma, Örfî İdare Bölgesi içine alınmış ve 21 Temmuz 1974'te de karartma tatbikatı uygulanmıştır. Kaymakamlıkça yapılan tebligatla binalardan dışarı ışık sızdırılmaması, gazinolar ile beraber kahve ve lokantaların kapanması, arabaların lambalarını mavi kağıtlarla maskelemeleri istenmiştir.⁴⁰

Hava Üssü Hava Kuvvetleri'nin kuruluşunun 50. Yıldönümü ile ilgili etkinlikler yapmıştır:

³⁸ www.tayyareci.com/arsiv/gunerkurtulus.asp Erişim Tarihi 27/12/2022.

³⁹ **Ufuk**, “Göreve Davet, Karatma ve Alarm Tatbikatları Çok Başarılı Oldu” 24.07.1965, s.1-2. **Bandırma Ekspres**, “Sivil Savunma Tatbikatı Devam Ediyor” 23.07.1965, s.1

⁴⁰ **Ufuk**, “Şehirde Karatma Yapılacak” 21.07.1974, s.1.

“İstikbal Göklerde

Dün sabah saat 9.10 da şehir Cumhuriyet Alanında yapılan bir merasimle Hava Kuvvetlerinin 50. Kurtuluş Yıldönümü 6.Hava üssü subay, astsubay ve merasim kıtasının hazır bulunduğu bir törenle tesis edilmiştir...

Ayrıca bildirildiğine göre dün sabah saat 10.30 da çıkan 24 uçaktan teşekkül olunan bir jet grubu Bandırma Tekirdağ Edirne ve Çanakkale üzerinden; öğleden sonraki 24 lü grup ise İstanbul Bandırma Çanakkale Edirne ve Tekirdağ üzerinden gösteri uçuşları yapmışlardır.”⁴¹

1962’de normalde 1 Haziran da yapılması gereken atışlar 29 Nisan tarihine alınmış ve halk da davet edilmiştir. Uzun olmakla beraber aşağıdaki haber konu ile ilgili ilginç bilgiler vermektedir:

“Hava Üssümüzün Atış ve Gösterileri Pazar Günü Kızıksa Sahasında Yapıldı

Gösterilerde Vali Kırışlı’da Hazır Bulundu

Bandırma 6. Hava Üssü tarafından tertiplenen gösteri ve atışlar, Pazar günü çok kalabalık bir davetli huzurunda Kızıksa atış sahasında yapılmıştır. Bu törende ilimiz valisi Zahit Kırışlı, Balıkesir 9. Hava Üs Kumandanı Kurmay Albay Ahmet Dural, İlçemiz Kaymakamı Zekai Gümüşdiş, Hava Üssü Kumandanımız Kurmay Albay Emin Alpkaya ve davetliler hazır bulunmuşlardır.

Jet uçaklarımız tarafından yapılacak olan bu gösterileri takip etmek üzere binlerce Bandırmalı pazar günü sabahı saat 10.00’den itibaren Cumhuriyet alanından kalkan vasıtalarla Kızıksa atış mahaline akın etmiştir.

Bu arada saat 10.45’te Cumhuriyet alanında davetliler hava üssüne götürülmüş ve Üs misafirlere gezdirilmiştir.

Bilahare saat 14.00’de Kızıksa sahasına gelinmiş ve törene saat 14.15’te başlanmıştır. Yüzbaşı Kemal Yalçın kumandasındaki bir jet filosu havada pike, tonu ve lapping hareketleri yapmışlar ve takdirle seyredilmişlerdir. Bu hareketlerden sonra Yarbay Selahattin Alpdoğan ve Binbaşı Asım Tuğal kumandalarındaki dörtlü jet filoları 100-200 feet üzerinden napalm bombası ve makineli tüfek atışları yapmışlardır.

Bunu müteakip Binbaşı Yavuz Balçık ve Yüzbaşı Sami Özenç kumandalarındaki iki dörtlü filo 500 litrelik bombaları hedef üzerine atmışlar, daha sonra Yüzbaşı Turan Kozanoğlu kumandasındaki diğer bir dörtlü jet kolu da 1000 librelik bomba ile hedef atışlarına katılmıştır.

⁴¹ Gürses, “Dün Yapılan Bir Merasimle Hava Kuvvetlerinin 50. Kuruluş Yıldönümü Kutlandı” 02.06.1961, s.1.

1000 librelik bombaların atışı Hava Üssümüzde ilk defa vuku bulmaktadır. Gösteriler bittikten sonra davetliler yine otobüslerle şehre dönmüşlerdir.

Diğer taraftan 10 Mayıs'ta Ankara'da hava üslerimiz arasında yapılacak olan gösterilere, üssümüz de iştirak edecektir. Pazar günkü gösteriler 10 Mayıs'taki müsabakalara hazırlık mahiyetindedir.”⁴²

1962’de Bandırma’ya atanan Türk Hava Kuvvetleri’nden korgeneral rütbesiyle emekli olan Erdoğan Önal’da, o dönem Bandırmasını ve hava üssünün şu şekilde tasvir etmektedir:

“ Diyarbakır’dan sonra Bandırma bana çok sessiz, sakin geldi. Bandırma o yıllar bir balıkçı köyünü andırıyordu, nüfusu şimdiki gibi fazla değildi... Grubun kıdemlisi bendim, bana kumandan derlerdi. (Komutan sözü henüz çıkmamıştı.) Mustafa TÜRKER’İ ise "Türker Baba" diye çağırırlardı. Başlangıçta Üs'teki misafirhane de kalıyordum. Sonra şehirde Altan UÇAK ve Oğuz KUŞ'un oturduğu eve taşındım. Mesai sonrası ömrümüzün çoğu, Orduevi dediğimiz subay gazinosunda geçerdi. Çok berbat bir bina idi, hiçbir imkanı yoktu, han gibi bir yerdi. En alt katında Üs Sosyal Subayı olan Yüzbaşı Turhan KOZANOĞLU tarafından Bingo Partileri tertip edilirdi. Konulan hediyeler Mahmut Paşa tipi malzemelerdi. Gazinonun güzel bir yazlık bahçesi vardı, hemen denizin yanıydı. Deniz o zamanlar henüz doldurulmamıştı. Akşam yemeklerimizi burada çok zevkli, muhabbetli bir şekilde yerdik. İki üç kişiyle başladığımız masa, zaman zaman sekiz on kişiyi bulurdu. Gelenlere, bir şeyler ısmarlar fakat sonunda yine biz bize kalır ve tüm hesapları her zaman olduğu gibi biz öderdik...

Bandırma'da uçuşun en önemli özelliklerinden birisi; yine yeterli brifing olmayışı, uçağı kapanın denize yamanarak çok alçaktan EGE sahillerinin kıvrımlarını takip ederek İzmir taraflarına uçması ve bilahare irtifa alarak Bandırma'ya dönülmesiydi. Bu disiplinsiz uçuşlar nedeniyle Ege Denizinin mavi derinliklerinde benden önce ve sonraki dönemlerde F-84 G F-86 uçaklarının yattığını, pilotlarının şehit olduğunu hep biliyoruz.”⁴³

1963’lerde meydana gelen bir kazanın bizzat şahidi ve yaşayanı olan Sebahattin Pıravadalı olayı şöyle nakletmektedir:

⁴² Gürses, “Hava Üssümüzün Atış ve Gösterileri Pazar Günü Kızıksa Sahasında Yapıldı” 01.05.1962, s.1.

⁴³ Erdoğan Öznal, “Hava Kuvvetlerinde 40 Yıl Ömrümün Yarısı Bir Savaş Pilotu Komutanının Anıları 40 Yılda Neler Oldu”, TED Matbaacılık Tasarım ve Reklam Ajansı, Ankara, yt yok, s.64-65.

* 12 Eylül 1980 Askeri İhtilali sırasında Hava Kuvvetleri Komutanı olarak Millî Güvenlik Konseyi üyesi olmuştur.

“Hava savunma top atışları vardı. Karadağ’a gidilirdi ve tatbikat yapılırdı.

Uçaklar arkalarında büyük balonlar çekerler ve uçaksavarlar onlara ateş açardı.

Bir kış günü uçaksavar taşıyan bir cemse buzda kaydı. Bizim Değirmenlik Sırtı civarındaki tek katlı, bahçeli, iki göz odamız vardı. Buzda kayan cemse evimizin duvarından içeri girdi. İnanabiliyor musunuz, şoför şok olmuş, yanındaki astsubay bağıırır halde, duvar yıkıldı. Hemen üstten rütbeliler ve sağlık ekipleri geldi, bizleri kontrol ettiler, bizde bir şey yok. Duvar yıkıldığı için biz üstleneceğiz dediler. Macir bir usta geldi, çenesini sıvazlayarak “200 gaymeye yaparım” dedi. İki tane çıkma pencere bulundu, usta pencereyi ve duvarı yaptı. Çalışırken de kahve istedi, “Ama leblebi kırığından olmasın” dedi. Gidip gerçek Türk kahvesi aldık, yaptığı iş gerçekten sağlam oldu.”⁴⁴

Üs komutanlığına atanan komutanlara hoş geldine gitmek bir gelenek haline geldiğinden, geleceğin önemli isimlerinden birisi haber yapılmıştır:

“Halk Evi Heyeti Şahinkaya’yı Ziyaret Etti

Halkevi Başkanı Esin Kocabay başkanlığındaki bir Halkevi Heyeti ile Bandırma Yüksek Tahsil Talebe Cemiyeti yöneticilerinden bir grup dün öğleden sonra, Üs Komutanımız Tuğgeneral Tahsin Şahinkaya’yı makamında ziyaret ederek hoş geldin demişlerdir.”⁴⁵

12 Mart 1971 Muhtırası sonrası Hava Üssünün eski komutanı Orgeneral Emin Alpkaya Millî Güvenlik Kurulu Genel Sekreteri sıfatıyla Bandırma’ya gelerek şehirde incelemelerde bulunmuştur. Bununla ilgili günlük haber şu şekildedir:

“Millî Güvenlik Kurulu Genel Sekreteri Orgeneral Akkaya ile Eskişehir Sıkı Yönetim Komutanı Orgeneral Özaydınlı şehrimizde

Millî Güvenlik Kurulu Genel Sekreteri Orgeneral Emin Alpkaya ile, Eskişehir Sıkı Yönetim komutanı birinci Hava Kuvvetleri Komutanı Korgeneral İrfan Özaydınlı şehrimize gelmişlerdir.

Berberlerinde, 6. Ana Jet Üssü komutanı Tuğgeneral Halil Sağlam olduğu halde, Etibank boraks ve asitborik fabrikalarında ziyaret eden değerli konuklarımız, boraksta bir süre incelemelerde bulunduktan sonra, işletmeler Müdürü Mehmet Mumcu tarafından, boraksla ilgili verilen brifingte hazır bulunmuşlardır.

⁴⁴ Sebahattin Piravadalı, -Araştırmacı-Gazeteci- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 01.11.2023.

⁴⁵ **Ufuk**, ““Halk Evi Heyeti Şahinkaya’yı Ziyaret Etti” 28.10.1966, s.

Önceki gün de bilindiği üzere bir kurmay subay heyeti başkanı olarak Korgeneral Doğan Öz Göçmen ile Tümgeneral Tahsin Şahinkaya boraks tesislerini ziyaret etmişler, verilen brifingi takip etmişler ve boraksta öğle yemeğinden sonra şehrimizden ayrılmışlardır. “⁴⁶

Ancak tahminen, özellikle bu günün koşullarına göre en ilginç gelişmelerden birisi 05 Mayıs 1959’da Bandırma’da uçurtma uçurulmasının yasaklanmasıdır. İlgili haber şu şekildedir:

“Uçurtma Uçurmak Yasak Edildi

İlkbaharın başlamasıyla küçüklerin uçurtma mevsiminin de başladığı malumdur.

Dün 6. Hava Üs Kumandanlığınca Kaymakamlığa yapılan bir şikayetten anlaşıldığına göre, uçurtmaların havada seyir halinde bulunan jet uçaklarına büyük zararları vardır. Bunun üzerine Kaymakamlıkça mahalle muhtarlarına yapılan ihbar üzerine şehir dahilinde her türlü uçurtma uçurmak yasak edilmiştir. ”⁴⁷

Durum ayrıca hoparlörlerle ile ilan edilerek ailelerin bu konuda dikkatli olmaları istenmiştir, özellikle Livatya mevkinde uçurtma yasaklanmıştır.⁴⁸

11 yıl sonra bu yasak yeniden tekrar edilecektir!

“Hava Üssü Kumandanlığının Müracaatı Üzerine Polis, Uçurtma Uçuranlara Karşı Mücadele Açtı

Şehirde uçurulan uçurtmaların, uçakları tehlikeli bir durum arz ettiğinin şehrimiz Ana Jet Üssü Kumandanlığınca bildirilmesi üzerine, polisçe her türlü uçurtmanın uçurulması yasak edilmiş ve bu kişiler takip edilmeye başlanmıştır.

Bu nedenden polisçe önceki gün yapılan takibatta 20 çocuğun uçurtması yere indirilmiştir. Bu konuda bir polis, uçurtma uçuran çocukların çok fazla olduğu ve içlerinde hakikaten bazılarının uçaklara zararlı olabilecek kadar yükseklerde uçtuğunu, dün Ordu Caddesi’nin üstünde uçurulan bir uçurtmanın ta Çınarlı Mahallesi’ndeki su deposundan uçurulduğunu tespit ettiklerini söylemiştir. ”⁴⁹

1972’de ise gerekçeli kararı ile uçurtma uçurmak bir kez daha yasaklanmıştır:

⁴⁶ Gürses, “Millî Güvenlik Kurulu Genel Sekreteri Orgeneral Akkaya ile Eskişehir Sıkı Yönetim Komutanı Orgeneral Özaydın’ın Şehrimizde” 25.07.1971, s.1.

⁴⁷ Gürses, “Uçurma Uçurtmak Yasak Edildi” 06.05.1959, s.1.

⁴⁸ Ufuk, “Livatya’da Uçurtma Uçurulması Yasak Edildi” 10.05.191959, s.1-2.

⁴⁹ Gürses, “Polis, Uçurtma Uçuranlara Karşı Mücadele Açtı”, 18.04.1970, s.1.

“...Bu nedenle, bundan böyle uçurtma uçurtulması ve uçurtma satılması 5442 sayılı İl İdareler Kanunu’nun 35 nci maddesinin (Ç) bendi gereğince yasaklanmıştır.

İlgililer, mezkur kanunun 66 ncı maddesi gereğince gerekli muamelenin yapılacağını ve bunun için de 24 Nisan 1972 günü Kaymakamlıktan onay alındığını belirtmişlerdir...”⁵⁰

1967’de Aynı yıl içinde yaşanan ikinci olay hem heyecan hem de merak uyandırmıştır:

“Şehrimiz Semalarında Evvelki Gece Uçan Daire Görüldü

...Şehrimiz semalarında gece sat 20.45 sıralarında bir uçan daire görülmüştür.

Şehrimiz Meteoroloji Müdürlüğündeki görevli memurlar tarafından da görülp rapor edildiğine göre, mat ve kor renginde olan uçan daire batı yönünde güneye doğru süratle giderken 10 dakika kadar seyredilmiş ve sonra kaybolmuştur. Yarım saatlik bir aradan sonra tekrar ilk görüldüğü yerde beliren ve kısa süre sonra kaybolan uçan daire 5000 fit yükseklikte ve 500 kilometre hızla seyretmiştir. Meteorolojide ki vazifeli memurlar uçan daireli seyredelerken heyecanlandıklarını söylemişlerdir.”⁵¹

Üssün anı defterinde araştırma dönemimizi geçse de 1980’lerde ilginç bir yazı bulunmuştur:

Tayyareler Geldimi Gelir Konar Muratlar

İçerimizden Akar Kara Sular Fıratlar

Acep Bunlarmıydıki Ferahlasın Diyerek

Emine’nin Sırtını Sivazlayan Kanatlar

Şair bir Emir Eri’nin yazdığı bu mısraları hayranlıklarımı ve bağlılıklarımı ekleyerek hava birliklerimize itfa ediyorum.

BEHÇET KEMAL ÇAĞLAR (30.03.1961)⁵²

1.4. Resmi Törenlere Hava Üssünün Katkısı

6. Ana Jet Üssü Bandırma’da konuşlandığı andan itibaren çeşitli törenlerde ya komuta heyeti veya bir kısım personeli ile birlikte katkıda bulunmuştur. Hava Şehitlerini Anma Töreni’nden 10 Kasım Atatürk’ü Anma Programı’na ve diğer törenlerde olduğu gibi örneğin hava üssü bir şekilde mutlaka bulunmuştur.

Mesela 1960 İhtilali’nden sonra düzenlenen 28 Nisan 1961’de “Birinci İnkılap Mitingi”⁵³ ve 20 Mayıs 1961’de de “Ordu Günü”ne askerî kıtalar ve hava

⁵⁰ Ufuk, “Uçurtma Uçurulması Yasaklandı” 28.04.1972, s.1.

⁵¹ Gürses, “Şehrimiz Semalarında Evvelki Gece Uçan Daire Görüldü” 26.07.1967, s.1.

⁵² Kaya Konukkuran, a.g.e., s.74.

⁵³ Gürses, “Bandırma Birinci İnkılap Mitingini Dün Yaptı” 29.04.1961, s.1.

üssünün jetleri katılmışlar, Ordu Günü'ne İzmir'den iki uçakla gelen 40 kişilik bir astsubaylar bandosu katılmıştır.⁵⁴ Hava üssünde görev yapan komutanların bir şekilde halka katılmaları sırasında bazen hoş ve ilginç durumlar ortaya çıkmıştır:



Şekil 4.4 Bandırma, 15.05.1947, Hava Şehitlerini Anma Töreni

Kaynak: <https://www.havaciyiz.com/Havacilarimiz10.htm>, Erişim Tarihi: 20/10/2023.

“Sağ Ol Generalim!

Şehrimiz Hava Üssü ne atlandığı günden beri, sayın Kaner'in faaliyetlerini takdir ve şükranla takip ediyoruz. Şimdiye kadar hükümeti ve Belediyeyi temsil eden vazifeli kuvvetlerin hiçbirisi, şehrimiz ihtiyaçlarının temini ve isteklerinin yerine getirilmesi bakımından sayın General Kaner kadar faydalı olmamıştır.

Halk hizmetindeki askeri idarenin bu tutumu, bu şehrin bir ferdi olarak, takdir ve teşekkür hislerimizin ifadesine vesile teşkil etti. Fakat, efendi mizaçlı, genç, dinamik, mütevazı ve kendini memleket hizmetine adanmış sayın generalimizin, bu teşekkürden rahatsız olacak kadar samimiyetinden eminiz.

Gün oldu, vazifeli idarecilerin kulak tıkadığı, ihmalcilik ettiği beledi hizmetlere kendini adadı. Gün oldu, bölgeye nasır daha faydalı olabilirim düşüncesi ile, gece yarısı gazete idarehanelerini, faydalı olacağını tahmin ettiği kişileri şahsen ziyaret etti ve kendilerinden malûmat topladı...

⁵⁴ Gürses, “Bandırma Ordu Günü Toplu Olarak Kutladı” 21.05.1961, s.1.

Şehrimiz kendisinin bu faydalı icraatlarını uzun zaman unutmayacaktır. Kendisine askerce teşekkür edelim: Sağ ol generalim!..”⁵⁵

Sebahattin Pıravadalı’nın tören günleri ve Ordu Evi ile ilgili gözlemini burada aktarmak isteriz:

“Subay-astsubay orduevleri 17 Eylül ve 29 Ekim gibi tarihlerde halka açılırdı.

Ancak şu şekilde: “Cumhuriyet Bayramını Halkımızla Birlikte Orduevinde Kutlayacağız” şeklinde biletler satılırdı. Bu biletlerin geliri Çocuk Esirgeme Kurumu vb yerlere giderdi. Orduevi’nde 4 kısım tekmili birden şekilde çok ucuza (10-15 kuruşa) çocuklara film seyrettirilirdi.”⁵⁶

⁵⁵ Gürses, “Sağ Ol Generalim!..“ 23.06.1965, s.1.

⁵⁶ Sebahattin Pıravadalı, -Araştırmacı-Gazeteci- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 01.02.2024.

BEŞİNCİ BÖLÜM

BANDIRMA'DA TÜRK HAVA YOLLARI SEFERLERİ

1. SİVİL YOLCU TAŞIMACILIĞINA AÇILAN İLK İLÇE: BANDIRMA

Bandırma askerî alanda giderek gelişirken, sivil havacılık alanında bir ilke tanıklık etmiştir. 18 Mart 1953'te saat 21:06'da başlayan ve 57 saniye süren Yenice-Gönen Depremi'nde bu şehirle birlikte Manyas'ta da büyük yıkım yaşanmış, depremin şiddeti İstanbul'da bile kimi evlerin ve Edirnekapı surlarının bir kısmının yıkılmasına sebep olmuştur. Büyük sarsıntıya karşın Bandırma'da ciddi bir yıkım meydana gelmemiş, ölüm olayı yaşanmamıştır.¹ Acil yardım gereksinimi üzerine geçici olarak Balıkesir ve Bandırma arasında özel uçak seferleri başlatılmıştır. Gelen uçaklar Bandırma'ya uğradıktan sonra Balıkesir ve İstanbul'a gitmişlerdir.²

20 Mart 1953 tarihli Balıkesir'de yayınlanan Ateş gazetesi konuyla ilgili şu bilgileri vermektedir:

*“Zelzele felaketi dolayısıyla Balıkesir Bandırma arası hususi uçak seferleri ihdas edilmiştir. Uçak Bandırma'ya uğradıktan sonra şehrimiz ve İstanbul'a gidecektir.”*³

Dönemin Bandırma'da yayınlanan Hürses gazetesi de Gönen'e İstanbul ve Erzurum'dan 19 Mart'ta yolcu getirildiği belirtmekle beraber bu uçakların Balıkesir mi yoksa Bandırmaya mı geldiği hakkında bilgi vermemiştir.⁴ Gazete haberindeki “yolcu” tanımlamasının yardımcı ekipler olduğu kanısındayız.

Gönen'e acil yardım için hava yolunun kullanılmasının Bandırma'da sivil havacılığa geçişte önemli rol oynadığını düşünmekteyiz.

Deprem o derece yıkım yaratmıştır ki Arjantin'den bir yardım ekibi bile uçakla Balıkesir'e gelmiştir:

“Dün Arjantin'den İki Uçakla Bir Sağlık Yardım Heyeti Şehrimize Geldi

6 Doktor, 12 hemşire 2 gazeteciden ibaret olan Ekip, beraberinde getirdikleri 7 tonluk malzeme ile birlikte bu gün Gönen'e gidecek.

¹ Ufuk, “Gazetemiz Deprem Felaketzedelerine Geçmiş Olsun Der, Başsağlığı Diler” 21.03.1953, s.1.

² Hakan Çağatay “Bandırma'da Türk Hava Yolları'nın Seferleri ve Etkileri”, **Cumhuriyetin 100. Yılına Armağan Gönen Üzerine Araştırmalar**, Editörler: M. Karayaman - S. Arıkan, Çanakkale, Paradigma Akademi Yayınları, 2023, s..453.

³ Ateş, “Büyük Zelzele Felaketi, Gönen ve Yenice Kazaları Harap Oldu” 20.03.1953, s.1.

⁴ Hürses, “Dün Akşamki zelzele Yenice ve Gönenlilere Kan Ağlatıyor” 20.03.1953, s.1.

Balıkesir ve Çanakkale bölgelerinde vukua gelen son depremlerden zarar gören felaketzedelere yardım maksadıyla Arjantin hava kuvvetlerine mensup subay, astsubay ve Eva Peron tesisinin Doktor ve hemşirelerinden mürekkep 42 kişilik bir heyet dün saat 11,10 da şehrimiz hava alanına gelmiştir.”⁵

İlginç bir durum olarak Anadolu Ajansı 21 Mart 1953 gecesi Bandırma kaynaklı olarak belirttiği ve 22 Mart’ta tekrar ettiği 07.45 bülteninde, Bandırma’da deprem olduğunu, şiddetli zelzele yüzünden 5.000 evin yıkıldığını ve 35 kişinin hayatını kaybettiğini bildirmiştir. Bu haber üzerine Bandırma’ya yurt genelinden binlerce telgraf çekilmiş ve yüzlerce vatandaş kendi olanaklarıyla Bandırma’ya gelmişlerdir.

Durumun anlaşılması üzerine 22 Mart 1953’te saat 13.00’teki haber bülteninde İçişleri Bakanlığı’nca haberin doğru olmadığı açıklanmıştır. Olay hakkında Balıkesir mebusu Ali Fahri İşeri, durum hakkında soru önergesi vermiş ve dönemin İçişleri Bakanı Etem Menderes açıklamalarda bulunmuştur.⁶

Bandırma’da sivil havacılığın başlama sürecini gazete haberlerine göre takip etmek gerektiği inancındayız. İlk olarak 11 Ağustos 1953 tarihli Balıkesir Postası adlı gazetede haber başlangıcı temsil etmektedir:

“Bandırma ve Çanakkale’ye de Uçak Seferleri Yapılacak

Münekalat vekilinin İstanbul’da verdiği beyanata göre, yurd içinde yapılmakta olan uçak seferlerine ilaveten bu günlerde Kareköse’ye, Bandırma ve Çanakkale’ye de tayyare seferleri ihdas edilecektir. ...bazı hatlarda münhasıran tayyare ... nakliyatı da yapılacaktır.”⁷

Bir hafta sonra bu haberin yerel gazetede resmî hale geldiğini görmekteyiz.

“Mustafa Eyyapan Hava Yolları acentesi mi oluyor?

Haber aldığımıza göre İstanbul-Bandırma arası hava seferleri başlamak üzere ve bu hususta Devlet Hava Yollarından verilen karar kaymakamlığa bildirilmiş bulunmaktadır.

Onbeş, yirmi güne kadar başlayacağını tahmin ettiğimiz seferler için Hava Yolları, talip komisyoncudan yazıhane, bekleme salonu istemektedir.

⁵ **Balıkesir Postası**, “Dün Arjantin’den İki Uçakla Bir Sağlık heyeti Şehrimize Geldi” 04.04.1953, s.1-4.

⁶ T.B.M.M.Tutanak Dergisi, Dönem IX, Cilt: 21, Toplantı: 3, Yetmiş İkinci Birleşim, 24.04.1953, s.492-494. https://www5.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_dergisi_pdfler.birlesimler?v_mecelis=1&v_donem=d09&v_yasama_yili=48&v_cilt=, Erişim Tarihi: 22/07/2023.

⁷ **Balıkesir Postası**, “Bandırma ve Çanakkale’ye de Uçak Seferleri Yapılacak” 11.08.1953, s.1.

Dün şehrimizin tanınmış nakliyatçılarından bir firma kaymakamlığa müracaat etmişse de kaymakam bu işe belediye reisi Mustafa Evyapan'ın talip olduğunu eğer o kabul etmezse o zaman düşünürüz demişlerdir."⁸

Yaklaşık bir ay sonra hava seferleri ile bilgiler ardı ardına gelmeye başlamıştır. 13 Eylül'de Milliyet'teki bir reklamda, "18 Eylül'den itibaren İstanbul'dan Bandırma ve Çanakkale'ye günlük uçak seferlerine başlanacaktır" bilgisine denk gelinmektedir.⁹

16 Eylül tarihli Gürses gazetesi haberi:

"Tayyare Seferleri Başlıyor İstanbul'a 12 Liraya Seyahat Edilecek

Hayli dedikodular ve pek çok talipler tarafından beklenmekte olan Hava Yolları Acentalığının Belediye reisi Mustafa Evyapan'a verildiğini dünkü yazımızda bildirmiştik.

Öğrendiğimize göre, Mustafa Evyapan acentalık için yer teminine uğraşmaktadır.

Belediyeye değil ise kendisini ziyaret eden bir arkadaşımıza; tayyare seferlerinin her gün olacağını, ücretinin 12 lira olduğunu ve 18 Eylülde açılacağını bildirmiştir.

Yalnız son dakikada haber aldığımıza göre, tayyare meydanında tamir yapılacağı ve bu yüzden hava seferlerinin bir iki gün aksayacağı söylenmektedir.

Şu duruma nazaran yalnız 20 Vilayeti birbirine bağlayan Hava Yollarının şehrimize hayırlı ve uğurlu olmasını dileriz."¹⁰

17 Eylül tarihli Balıkesir Postası gazetesi haberi:

"Bandırma-İstanbul-Çanakkale Arasında Uçak Seferleri

Yarından itibaren başlayacak olan seferler münasebetile törenler yapılacak Yarından itibaren İstanbul-Bandırma ve Çanakkale arasında uçak postaları işletilmesine başlanacaktır.

Öğrendiğimize göre, sabah 9 da İstanbul'dan kalkan uçak 10 da Bandırma'ya gelecek ve buradan da hareketle 11 de Çanakkale'ye muvasalat edecektir. 12,30 da Çanakkale'den kalkacak aynı uçak aynı yoldan Bandırma'ya uğrayarak İstanbul'a avdet edecektir.

Bu posta uçaklarının her gün çalıştırılacağı haber verilmektedir.

Diğer taraftan ilk posta uçağının gelişi münasebetiyle Bandırma ve Çanakkale'de törenler yapılacağı anlaşılmaktadır."¹¹

⁸ Gürses, "İstanbul-Bandırma Arası Hava Seferleri Başlıyor" 18.08.1953, s.1.

⁹ Milliyet, "Devlet Havayolları Umum Müdürlüğünden" 13.09.1953, s.6.

¹⁰ Gürses, "Tayyare Seferleri 18 Eylülde Başlıyor" 16.09.1953, s.1.

¹¹ Balıkesir Postası, "Bandırma-İstanbul-Çanakkale Arasında Uçak Seferleri" 17.09.1953, s.1.

Aynı gün yani 17.09.1953 tarihli Ufuk gazetesi ise şu bilgileri vermektedir:

“Hava Yolları Şehrimiz Acentası Açıldı

Ancak dün yapılan mukavele ile Hava yollarının şehrimiz acentası olan Belediye reisi Mustafa Evyapan acenta binası olarak Şehit Süleymanbey Caddesi’nde Müteahhit İbrahim Bilgin’in bırakmış olduğu dükkânı kiralamış ve faaliyete geçmiştir.

21 Eylülde başlayacak olan uçak seferlerinin halkımıza hayırlı ve uğurlu olmasını temenni ederiz.”¹²

Bu haberdan de anlaşılacağı üzere Bandırma Belediye reisi olan Mustafa Evyapan bir dükkânı kiralayarak, 16 Eylül 1953’te THY acentesini açmıştır.¹³

18 Eylül tarihli Ufuk gazetesi haberi:

“Sn. Sıtkı Yırcalı ve Bazı Vekiller Şehrimize Geliyor

İşletmeler Vekili hemşehrimiz Sn. Sıtkı Yırcalı’nın ve bazı vekillerin Cumartesi günü şehrimize gelerek, Hava Yolları’nın Bandırma’da bir acentalık açması münasebetiyle meydana yapılacak merasimde hazır bulunacakları haber alınmıştır.”¹⁴

19 Eylül 1953’te Balıkesir Postası ve Milliyet gazeteleri bazı ayrıntılar hariç, genelde şu minvalde bir haber yayınlamışlardır: “İstanbul’dan kalkan ilk posta uçağı dün Bandırma ve Çanakkale’ye ilk seferini yapmıştır. İstanbul’dan kalkan uçak Bandırma’ya uğrayarak Çanakkale’ye gidecek, dönüşte Bandırma’ya uğrayıp aynı şekilde İstanbul’a dönecektir. Çanakkale ve Bandırma hava meydanlarının işletmeye açılması sebebiyle törenler yapılacak olup, törene iştirak edecek olan davetliler bugün saat 9 da uçakla Yeşilköy’den hareket edeceklerdir.”^{15 16}

20 Eylül tarihli Ufuk gazetesi haberi:

“Bandırma Uçak Seferlerine Kavuştu

Bu Münasebetle Dün Şehrimiz Meydanında Bir Tören Yapıldı

Hava Yollarının bundan böyle şehrimizde sefer yapma münasebetiyle yapılan törene Bandırmalılar Belediyenin önünden ücretsiz kalkan otolarla saat 2,5 ile 3 arası meydana gelmişlerdir.

Törenin başlaması için vekillerin gelmesi uzun müddet beklenilmiş ve nihayet saat 5,30 da içlerinde vekil ve gazeteciler bulunan iki uçak meydana inmiştir.

¹² Ufuk, “Hava Yolları Şehrimiz Acentası Açıldı” 17.09.1953, s.1.

¹³ Çağatay, a.g.m., s.453.

¹⁴ Ufuk, “Sn. Sıtkı Yırcalı ve Bazı Vekiller Şehrimize Geliyor” 18.09.1953, s.1.

¹⁵ Balıkesir Postası, “Çanakkale’ye İlk Uçak Seferi” 19.09.1953, s.1.

¹⁶ Milliyet, “Çanakkale ve Bandırma Uçak Seferleri” 19.09.1953, s.2.

Belediye Reisi Mustafa Evyapan'ın uçak seferlerinin ehemmiyetini belirten bir hitabesi ile başlayan tören Ulaştırma Vekili, Hava Yolları Umum Müdür ve nihayet İşletmeler Vekili hemşehrimiz Sayın Sıtkı Yırcalı'nın konuşması ile sona ermiştir.

Töreni müteakip Belediye tarafından ağırlanan misafirler biraz sonra şehrimizden ayrılmışlardır.”¹⁷

20 Eylül tarihli Hürses gazetesi haberi:

“Devlet Hava Yolları Acentalığı Büyük Merasimle Açıldı

Dün şehrimiz hava alanına İşletmeler Vekili Sayın hemşerimiz Sıtkı

Yırcalı, Gümrük ve Tekel Vekili, Adalet Vekili, Çanakkale Milletvekilleri ile Devlet Hava Yolları Umum Müdürü, basın mensupları gelerek Hava Yolları acentalığının açılma töreninde bulunmuşlardır.

İlk açış nutkunu Sayın belediye reisimiz Mustafa Evyapan yaparak şehrimiz adına Hava Yolları'nın açılmasındaki memnuniyet ve şükranlarını bildirmiştir.

Müteakiben Sayın Ulaştırma Vekili de şehrimizde açılan Hava Yolları acentasının ehemmiyetini bildirmiştir.

Bundan sonra Devlet Hava Yolları Umum Müdürü memleketimizde ilk olarak bir ilçede açılan hava yolundan memnurlukla bahsederek sitayişkar cümlelerle sözlerine son vermiştir. Bilâhere büyük sevgi ve alkış tufanı içerisinde hemşehrimiz Sıtkı Yırcalı kürsüye gelerek Hava Yolları'nın uğurlu ve hayırlı olması temennileri ile “üç senelik iktidar kısa bir zamanda yaptığı işlerin milletimiz için iftarla övünebilecek bir durumdadır” diyerek yine coşkun tezahüratla sözlerine son vermiştir.

Bundan sonra Adalet ve Ulaştırma Vekili, mebuslar, basın mensupları İstanbul'a mütevecihen hareket etmiştir.

Hemşehrimiz Sıtkı Yırcalı ve Balıkesir Valisi Sayın Nurettin Aynuksa D. P. başkanlığına gelerek bir müddet isterhata müteakip Balıkesir'e mütevecihien hareket etmişlerdir.

HÜRSES Hava Yollarının açılmasını sağlayan müteşebbislerimize vatandaşlarımız adına teşekkürü bir borç biliriz.”¹⁸

20 Eylül tarihli Cumhuriyet gazetesi haberi:

“Çanakkale ve Bandırma Hava Alanları Açıldı

Devlet Hava Yolları'nın Çanakkale ve Bandırma hava meydanları dün törenle işletmeye açılmıştır.

Bu münasebetle İstanbul ve Ankara gazetecileri Devlet Hava Yolları İdaresi'nin davetlisi olarak İstanbul ve Ankara'dan kalkan özel uçaklarla törenlere gitmişlerdir. Ayrıca İstanbul'dan kalkan uçakla Gümrük ve Tekel Bakanı ve Maliye Bakan Vekili Emin Kalafat, İşletmeler Bakanı Sırrı

¹⁷ Çağatay, a.g.m., s.454.

¹⁸ Hürses, “Devlet Hava Yolları Acentalığı Büyük Merasimle Açıldı” 20 Eylül 1953, s.1.

Yırcalı, Çalışma Bakanı ve Ulaştırma Bakan Vekili Hayreddin Ekmen ile Devlet Hava Yolları Genel Müdürü Rıza Çerçel, Ankara'dan kalkan uçakla da Adalet Bakanı Osman Şevki Çiçekdağ ve bazı milletvekilleri Çanakkale'ye giderek törenlerde hazır bulunmuşlardır.

Uçaklar önce Çanakkale'ye girmiş ve oradaki tören saat 11'de yapılmıştır...

Yemek Çanakkale Orduevi'nde yenildikten sonra davetliler saat 16.30'da gene uçakla Bandırma'ya hareket etmişlerdir. Bandırma'ya saat 17'de varılmış, burada yapılan törende de Bandırma Belediye Başkanı Mustafa Eyyapan'dan sonra sırasile konuşan Çalışma Bakanı, Devlet Hava Yolları Genel Müdür ve İşletmeler Bakanı yeni hava alanının ehemmiyeti üzerinde durmuşlardır.

Bundan sonra davetliler gene uçakla saat 19'da İstanbul'a dönmüşlerdir. Her iki hava alanına bu günden itibaren normal uçak seferleri yapılacaktır.

Seferi yapan uçaklar Ankara'dan hareket ederek İstanbul'a, Bandırma'ya uğrayacaklar, oradan Çanakkale'ye gidecekler ve aynı günde aynı yolu takibe deren Ankara'ya döneceklerdir. Seferler yaz kış olmak üzere her gün yapılacaktır.

İşletmeye açılan Çanakkale ve Bandırma meydanlarile memleketimizdeki hava meydanlarının sayısı 28'e çıkmış bulunmaktadır.”¹⁹



Şekil 5.1 (solda) ve 5.2 (sağda) Bandırma'ya İlk THY Seferi, (sağda) THY Acentesi.

Kaynak: (solda) Eski Fotoğraflarda Bandırma, 1999, s.109, (sağda) Ercan Akdoğan arşivi.

¹⁹ Cumhuriyet, “Çanakkale ve Bandırma Hava Alanları Açıldı” 20.09.1953, s.1-6.

20 Eylül tarihli Milliyet gazetesinde benzer bilgileri vermiştir.²⁰ 21 Eylül tarihli Ufuk gazetesinin bir köşe yazısı şu şekildedir:

“Aranılan Ruh!...

Cumartesi günü, Bandırma’ya tayyare seferlerinin başlaması münasebetiyle yapılan toplantıda; belki hiçbir zaman bu vasıtalarından istifade edemeyecek durumda olan vatandaşlarımızın hareket ve sözlerine dikkat ettim. Bunlarda derim bit memnuniyet müşahade edilmekteydi.

Vatandaşlarımızın, insanların medeni seviyesini yükselten ve bu seviyeye miyar olabilen hareketlere, kendilerini düşünmeksizin, büyük bir anlayışla intibak etmeleri, yapılan işlerin mana ve şumulunu takdir etmeleri; millet hizmetinde çalışanlara en büyük mükafat olduğu kadar, milletimizin istikbali için de en sağlam garantidir. Belediye reisi Mustafa Evyapan, tayyare seferlerinin manasını belirten, kendisini anlayan bir kitle karşısındaydı. Ve Sıtkı Yırcalı; Türkiye’nin tayyare seferlerine açılan ilk kazanın Bandırma olduğunu söylerken, Bandırma’nın buna tam manasıyla layık olduğuna inanıyor, bunu memnuniyetle ifade ediyordu.

Bugün memleketimizin her köşesi, her bakımdan mükemmel olmağa layıktır. Aslında basit bir seyrüsefer hadisesi olmayıp, hudutlarını aşması itibariyle, büyük mana ve ehemmiyet taşıyan Bandırma’nın hava yoluyla da İstanbul ve Çanakkale’ye bağlanması hadisesi, bütün hemşehrilerimizce anlaşılmış ve takdirle karşılanmıştır.

Samiyetle inandığımız ve aynı kuvvetle arzu ettiğimiz için; müteaddit deflar, bu sütunlarda, Bandırma’nın vilayet olmağa layık ve namzet olduğunu, ancak bu için; bunu temennilerle değil, hepimizin her hususta elbirliği ile çalışmalarımızla, mümkün olabileceğine işaret etmiştik.

Arzularımızın yakın zamanda gerçekleşeceğini delillerini görmekle memnunuz.

Orhan Doğan”²¹

21 Eylül tarihinde de “Fıkra” başlığıyla bir köşe yazısı yayınlanmıştır:

“Devlet Havayolları

Tağrik Buğra

Bandırma ve Çanakkale hava alanları aynı günde, halkın katılımı yüzünden manaları genişleyiveren törenlerle işletmeye açıldı. Bandırma hava seferlerine kavuşan ilk kazamız oluyor. Darısı bunu hak eden öbür kazalarımızın başına. İnşaaallah onlarda mesafeyi altıda bir nispetiyle mağlup eder yani sekiz misli zaman kazanırlar. Bu elbette çok büyük bir kazançtır. Fakat dahası da var:

²⁰ **Milliyet**, “Çanakkale ve Bandırma Hava Meydanları Açıldı” 20.19.1953, s.1-7.

²¹ Orhan Doğan, “Aranılan Ruh”, **Ufuk**, 21.09.1953, s.1.

Çanakkale ile İstanbul arasındaki bir saatlik uçak yolculuğu, bir saatlik bir taksi veya tren yolculuğu demek değildir. Bilhassa bunların arasındaki fark büyüktür, bir çağ farkıdır. Bahsettiğim törenlere katılacak davetlileri taşıyan 36 numaralı uçak bende bu kanaati uyandırdı. Konforu, yolcuları ağırlayışı, emniyetli ve usta uçuşu ile Devlet Hava Yollarının bu 36 numaralı uçağı eminim ki, bugünün bütün imkanlarına sahip bulunmaktadır.

Devlet Hava Yollarımız Rıza Çerçel gibi işini seven, bernimseyen ve hak eden bir umum müdür elinde bulundukça belirecek imkanlardan da faydalanmasını bilecektir.

Bir hava yolculuğunun bende bıraktığı intibaları anlatmadan önce Demiryollarımızın da bugünkü keşmekeşten kurtarılsını dilemeden yapamayacağım.

Bir uçakla güneşin altında yapılan yolculuğunda çok hoş tarafları var. Bilhassa öbek öbek bulutların altınızdan geçişi doyulmayacak bir seyir oluyor. Fakat bir tek gece İstanbul'un üstünde bir tur yaparsanız, ölürken, yaşadım demek için bir koz kazanmış olursunuz. Bu bir masal yolculuğu oluyor, masal gibi bir şey oluyor:

Ay ışığı ile yıkanan Boğaz, Haliç, Marmara, pırıl pırıl caddeler, bir yanıp bir sönen renkli neon lambaları ve Şehzade Sinbad'ın sihirli seccadesi.

Biliyorum: Bugün her üç dört saatte bir on, on beş kişi İstanbul'dan veya ne bileyim ben, mesela Roma'dan New York'a gitmek için havalanıyor. Böyle olunca bir İstanbul-Çanakkale-Bandırma-İstanbul seferi için bu kadar heyecan mübalağalı sayılabilir. Ne çıkar, sayılsın. Biz işte yüzlerce kilometreyi itişe kakışa, sırtı sırta ve yoktan tehlikelere katlana katlana geçen insanlarız. Güzel, rahat, hatta insanca seyahatların mümkün olduğunu yeni yeni görmeye başlıyoruz. Fazlasına ne lüzum var? Bu başarılı tempo aksamasın, yurdun her tarafına Hava Yollarımızın uçakları gidip gelsin bize yeter. Bu bu kadariyle da dünün muhayyilesini fetheden saadete erebiliriz”²²

22 Eylül tarihli Hürses gazetesı haberi:

“İlk Uçak Dün Gitti

Hava Yolları'nın yeni ihdas olunan Bandırma-İstanbul hava seferlerine dünden itibaren başlamıştır.

Dün meydanda mütevazı bir törenle kurban kesilmiş ve Çanakkale'den gelen 28 No'lu Hava Yolları uçağı şehrimizden aldığı 13 yolcu ile İstanbul'a mütevecihen uğurlanmıştır.

²² Tağrıık Buğra, “Devlet Hava Yolları”, **Milliyet**, 21.09.1953, s.3.

İlk seferden anlaşıldığına göre uçak postası şehrimizden epeyce rağbet görmektedir.”²³

23 Eylül tarihli *Ufuk* gazetesinin bir başka köşe yazısı ise şu görüşleri belirtmiştir:

“Hava Seferleri Dolayısıyla...

Cumartesi günü yapılan bir töreni müteakip, evvelsi günden itibaren şehrimizi Çanakkale, İstanbul ve Ankara'ya bağlayan hava seferleri başlamış bulunmaktadır.

Hava seferlerinin faydaları sayılamayacak kadar çoktur. İş adamı yarım saat, bir saat içinde, kuş misali şehirden şehire uçarak, günlere sığmayan ticari işlerini bir günde neticelendirir. Bir hastalık veya ani bir ihtiyaç halinde, bulunduğunuz şehirde halledemeyeceğiniz derdinizi, iki saatlik bir yolculuk neticesinde halledersiniz. Zamandan kazanmakla, birkaç günlük işin bir güne sığdırılması kabil olur. Hava seferleri sayesinde, deniz ve kara yolculuklarında çekilen sıkıntı ve meşakkatler asgariye iner. Hülasa, hava seferleri, insanoğlunun; şu fani dünyada en rahat, en kolay, en zahmetsiz ve en verimli bir hayat sürmesi için meydana getirilmiş bir çare-i halastır adeta...

Türkiyemizde, Devlet Hava Yolları'nın bir kaza merkezinde kurduğu ilk istasyon olmak şerefi Bandırma'ya nasip olmuştur. Temennimiz, kısa zamanda yurdumuzun her tarafında hava seferleri ihdas edilmesidir. Hava seferlerinin sıklığı ve bolluğu, bir memleketin medenî seviyesini aksettiren miyadır.

Memleketimiz, her çeşit tabii kaynaklarının zenginliği, vatandaşlarının yüksek medenî ve insanî hasletleriyle, bu miyarın tâa göbeğinde bulunmağa layıktır.

Bu neticeye ermek için olduğu kadar, bu neticeyi muhafaza etmek için de; çalışmak, durmadan çalışmak, yeni yeni hamleler yapmak zorundayız. Büyük milletimizin bu realiteyi hiçbir zaman göz önünden uzak tutmadığına inanıyoruz.

M. Tarık ACAR”²⁴

²³ **Hürses**, “İlk Uçak Dün Gitti” 22.09.1953, s.1.

²⁴ M. Tarık Acar, “Hava Seferleri Dolayısıyla..”, **Ufuk** 23.09.1953, s.1.



Şekil 5.3 ve 5.4 Bandırma’da Sivil Uçuşların Başlamasıyla İlgili Haberler, 1953

Kaynak: (solda) Cumhuriyet, “Çanakkale ve Bandırma Hava Alanları Açıldı”, 20.09.1953,
(sağda) Milliyet, “Çanakkale ve Bandırma Hava Meydanları Açıldı”, 20.09.1953.

Böylece THY’nın TC-ATA uçağı ile yapılan sivil uçuşla, yukarıda da belirtildiği üzere, Türkiye’de ilk defa bir ilçede sivil uçuşlar faaliyete geçmiştir. Ancak bu sivil faaliyete rağmen, faaliyetlerin askerî üs içinde yapıldığını da belirtmemiz gerekmektedir.

Bir diğer belirtmek istediğimiz husus Bandırma’da başlayan sivil uçuşların çoğu kaynakta 1954 yılı içerisinde gösterilmesidir. Örneğin 1967 tarihli Balıkesir İl Yıllığı ile Düünden Bugüne Türk Hava Yolları’nda Bandırma’da sivil havacılık uçuşlarıyla ilgili net bir bilgi verilmezken²⁵, bizzat Bandırma Belediyesi’nin çıkardığı kitapta uçak seferlerinin başladığı gün hatırası ibaresiyle konan fotoğrafta 1954 yılı geçmektedir.²⁶

Yukarıda bilgilerini verdiğimiz gazete haberlerini esas almak kaydıyla Bandırma’da sivil havacılığın başlaması ve bir havacılık acentesinin açılış tarihi olarak 1953 yılını belirtmek gerektiği inancındayız.

²⁵ Balıkesir Valiliği, Balıkesir İl Yıllığı 1967, Çelikkilt Matbaası, İstanbul, 1969, s.346.; İlyas Albayrak, 50 1933-1983 Düünden Bugüne Türk Hava Yolları, Cen Ajans, Cem Ofset A.Ş., 1983, s.90.

²⁶ Bandırma Belediyesi Kültür Yayınları, Eski Fotoğraflarda Bandırma, Ticaret Basımevi, Bandırma, 1999, s.109.



Şekil 5.5, 5.6 ve 5.7 Bandırma’da Sivil Uçuşların Başlamasıyla İlgili Haberler
Kaynak: (solda) Ufuk, “Bandırma Uçak Seferlerine Kavuştu”, 20.09.1953, (ortada) Balıkesir Postası, “Bandırma-İstanbul-Çanakkale Arasında Uçak Seferleri”, 17.09.1953, (sağda) Hürses, “İlk Uçak Dün Gitti”, 22.09.1953 Bu duruma ilk olarak biz dikkat çekmiş olmayıp, Nadir Yurtoğlu’da bir makalesinde aynı konuya değinmiştir.²⁷

Kasım 1953’teki bir haberde hava seferlerinin halk tarafından rağbet gördüğü, uçak kontenjanından fazla talep olduğu için sadece Bandırma-İstanbul hattının devreye sokulmasının düşünüldüğü bildirilmiştir.²⁸ Bununla beraber sefere konan 25 kişilik uçak seferlerinde de kimi aksaklıkların olduğu ve sıkıntı yarattığı aynı ay yayınlanan bir başka gazete haberinden anlaşılmaktadır:

“...Bandırma Devlet Havayolları Meydan Müdürlüğü nezdinde bugünkü umumi durumu incelemek maksadı ile gazetemiz mensubu (Süleyman Özates’i) dün iniş ve kalkış meydanına göndermiştik, arkadaşımız özel bir vasıta ile meydan müdürlüğünün bulunduğu mahalle gittiği zaman hayretler içinde kalmış. Ne görse beğenirsiniz iki portatif çadır ve yolcuları uğurlamaya gelen bir yıl halk; asayişin temin için uçağın yanında hiçbir jandarma yok, yolcu uçağını da ziyaret ederek, uçak kaptanı Alaaddin Şakar, baş pilot Ali Dalgıç, telsizci Cezmi Ermen, yardımcı pilot Tayyar Güler ve hostes Güner Haliç’le tanışarak gazetemiz için

²⁷ Nadir Yurtoğlu, Sivil Havacılık Sektörü İçerisinde Yer Alan Türk Hava Yollarının Tarihi Gelişimi (1933-1960), *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Yıl 12, Sayı 23 (2016), s.303-336.

²⁸ Hürses, “İstanbul-Bandırma Uçak Seferlerine Yeni Bir Tayyare mi Tahsis Edilecek” 21.11.1953, s.1.

şikayetlerin de dinleyerek not etmiştir. Mezkur uçağın sahibi selahiyet kaptanı başlıca aşağıda yazılı 2 mübrem ihtiyacı belirtmiş, bunlar kısa zamanda yerine getirilmediği takdirde Bandırma'ya uçak seferlerinin kaldırılmak ihtimalinden bahsetmiştir.

1- Uçağın iniş ve kalkış saatlerinde Bandırma Kaymakamlığı tarafından iki jandarmanın bulundurulması.

Sebebi uçağın iniş ve kalkış yaptığı meydanın hemen yanında seyri seferi açık gayet işlek bir yol geçmekte ve uçak kalkarken dışarıya bir miktar benzin neşrettiğinden uçağa sokulanlar arasında sigara içen herhangi bir vatandaş tarafından bilinmeyerek büyük bir kazanın çıkması her dakika beklenmektedir. Daha buna bir mümasil birçok olaylar.

2- Bandırma Hava Alayı raset kulesi ile muhabere temin edemediklerinden mütevellit fazla sızlanmaktadırlar. İlgili makamların belirttiğimiz bu zaruri etkinliklerin yerine getirilmesini, aksi halde Bandırma uçak seferlerinden mahrum kalacağı ihtimali mevcuttur.”²⁹

Özellikle asayiş şikayeti bir şekilde dikkate alınmış olunmalı ki, havaalanında çekilen ve nadir bulunan fotoğraflardan birisinde nöbet tutan bir asker görülmektedir.



Şekil 5.8 Bandırma Hava Üssünde Sivil Yolcu Uçağı Ve Ekibi

Kaynak: Önder Balıkcı-Ahmet Pesen, “Bir Sevdadır Bandırma”, 2011, s. 24.

Bununla beraber Mayıs 1954 tarihli gazetede, yabancılarda dahil tüm yolcuların hâlâ açıkta bekleyip uçağa bindikleri ve personeline çadırda iş görmeye devam ettikleri anlaşılmaktadır.³⁰ Uçaklar sadece yolcu değil, bir kısım

²⁹ **Ufuk**, “Devlet Hava Yolları Genel Müdürlüğü’nün Yakın Alakasını bekliyoruz” 04.11.1953, s.2.

³⁰ **Hürses**, “Uçak Seferlerinin Acıklı Hali” 09.05.1954, s.1.

yükle beraber günlük İstanbul gazetelerini de getirdikleri için merakla beklenmişlerdir. Aralık 1953'te sis ve yağmur muhalefetinden dolayı iki gün boyunca uçak gelememiği için şehirde yoğun olarak satılan gazete sayısında düşüş olduğu yazılmıştır.³¹

Aralık 1953'te Balıkesir-İstanbul (Bandırma aktarmalı) seferiyle ilgili bir haberi burada vermek istiyoruz.

“Uçaktaki Kolaylık Cesur Bir Türk Kızı

D.H. Yollarının şehrimizle İstanbul arasına koymuş olduğu uçak seferleri gündengüne rağbet bulmakta ve ekseri günler birçok yolcular yer bulamamaktadır.

40 dakikada 20 liraya yapılan bir sefer, zamanın kıymetini taktir edenler için en büyük kazanç olmuştur.

Uçaktan korkan nice 60'lık kimseler, bir defa bindikten sonra ikinci seferi seve seve neş'e ile yapmaktadırlar.

Geçenle de uçak gene tam yolcusunu almış ve fırtınalı bir havada İstanbul'a gidiyordu. Genç, zekî bakışlı ve Hostes olduğunu her hareketile İspat eden bir Türk kızı yolculara gayet nazikâne ... ve sigara ikram ediyordu; Sordum, kaç senedir bu meslekte bulunuyorsunuz? dedim! Güldü ve merak mı ettiniz? dedi, ilâve etti.

-948'den beri çalışıyorum, tam üç senelik uçuş ikmal ettim.

Brovvo dedim, hiç korktuğunuz oldu mu?

Niçin korkayım, her uçuşa çıkarken kendimi Tanrıya emanet ederim, şuna inanmışımdır ki, mukadderat nerede ise beni bulur. Uçmadığım günler adeta üzüntü duyarım. Bazılarımız, için bu hayat belki korkunç, hattâ tehlikeli görülebilir. Halbuki bir defalık tecrübe ve küçük bir cesaret bu hayatın onlara ne kadar tatlı ve ne kadar zevkli olduğunu ispat edecektir. Mamafih,- gün geçtikçe mesleğimize daha ya kın bir alâkanın gösterildiğine şahit oluyor ve memnun oluyoruz.

Genç ve samimî Hostes Adile Tuğrul'u dinlerken bu yoldaki itikat ve cesaretine hayran oldum. Çünkü O, mukadderata İnanmış bir Türk kızı olarak, birçoklarının binmekten korktuğu uçakla her gün şerefli vazifesini ifa etmekte ve bununla iftihar duymaktadır.

Temenni ederiz ki, bu gibi sahalarda genç kızlarımızın sayıları daha ziyade çoğalsın ve şehrimizle İzmir arasında da seferler ihdas edilsin.

Bir yolcu”³²

³¹ Hürses, “İki Gündür Uçak Gelmedi” 25.12.1953, s.1.

³² Ateş, “Uçaktaki Kolaylık Cesur Bir Türk Kızı” 03.12.1953,s.1.

2. SİVİL ULAŞIMDAKİ GELİŞMELER VE BANDIRMA'DAKİ HİZMETLER

2.1. Sivil Uçuşlarla İlgili Farklı Gelişmeler

01 Kasım 1953'te dönemin Cumhurbaşkanı Celal Bayar, TBMM'nin 9. Dönem açılışında şunları söylemiştir:

“Büyük hava meydanları inşaatında da başarılı sonuçlar almaktayız. Beynelmilel çaptaki meydanlardan Yeşilköy Havaalanı bu sene işletmeye açılmıştır. Ankara Esenboğa Alanı bitmek üzeredir... Malatya, Bandırma, Batman, Merzifon ve

İzmir alanlarının bütün hazırlıkları tamamlanıp inşaatına geçilmek üzeredir.”³³

İnşaatın tamamlanması sözünün özellikle askeri alanları kapsadığını belirtmek gerekir. Ancak Bandırma'ya yapılan uçuşlar daha evvel belirtildiği gibi hava üssü alanına bağlı olarak yapılmaktadır.

1954'te uçaklar hava üssüne yani askerî bölgeye giriş yaptıkları için büro önünden kalkan bir otobüs yolcuları üsse götürüp getirmektedir. Bu sefer sırasında dönemin şahitlerinin beyanlarına göre hava üssünün kapısına gelindiği andan itibaren bir astsubay ve iki tane de silahlı er refakatçi olarak yolcularla birlikte bulunmaktadır.

Üsse girildiğinde yolcular için ayrıca bir bekleme yeri olmadığı için, herkes kendi yükünü kendisi taşımak durumunda kalmıştır. Kapalı bir alan olmadığından işlemler bir çadır içerisinde yapılmış, bu durumda uzun süre şikayetlere konu olmuştur. Bu durum uzun süre sonra düzeltilmiştir. Konu ile ilgili yerel bir gazete şunları belirtmiştir:

“...Bilindiği üzere, Hava alanında personel çadır içerisinde vazife görmekte ve yolcular açıkta uçağa binmektedir. Bu gayri tabii hal bilhassa ecnebilerin seyahat edebildikleri bir şehirde iptidai bir şekil arz etmektedir. ...Bu derece lakaydı, çadırdaki çalışmanın sebebi hikmeti anlaşılamamıştır.

Bu hal yirminci asrın medeni bir şehrinde vatandaşların şikayetine mucip olduğundan alakalılarca durumun isabını bekleriz.”³⁴

En nihayetinde Mayıs 1974 yılında üs içerisinde bir terminal binası yapılması için ödenek ve projeler hazırlansa da, bu çalışmalar sonuçsuz kalacaktır.³⁵

³³ Çağatay, a.g.m., s..454.

³⁴ Hürses, “Uçak Seferlerinin Acıklı Hali” 09.05.1954, s.1.

³⁵ Çağatay, a.g.m., s.456.



Şekil 5.9 ve 5.10 Yolcuların Kendi Bagajlarını Şahsen Taşımalarıyla İlgili Yeşilköy Havalanı'nda Çekilen Fotoğraflar.

Kaynak: Kıvanç Hürtürk, Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi II, D Yayınevi, 2009, s.21.

Uçağın arka bölümü sigara içenlere ayrılmış olup, koltukların çekilebilir ön tarafları aynı zamanda küllük görevi görmüştür. Yolculara nane şekeri ve sakız ikramının yanında, yolculuk sonunda da THY rozeti hediye edilirdi. Uçaklar İstanbul'a gider veya gelirken halkın bir kısmı onlara el sallardı.

23 Nisan veya 19 Mayıs vb günlerde THY'na ait uçaklardan günün anlamına dair el bildirileri ile şekerler atıldığı halen yaşamakta olan o günün Bandırmalı şahitleri tarafından dile getirilmiştir.³⁶

Uçak seferlerine yoğun ilgiyi takiben bir gazete haberi Bandırma'ya yapılacak seferlerin Çanakkale'den bağımsız olacağını bildirmektedir:

"İstanbul-Bandırma Uçak Seferlerine Yeni Bir Tayyare mi Tahsis Edilecek

Sözüne inanılır kaynaklardan sızdığına göre, halkımız tarafından rağbet görmüş bulunan İstanbul-Bandırma uçak seferlerinin Çanakkale hattından ayrılması tetkik edilmekteymiş.

Her seferinde kontenjan fazlasına talip huzur ettiği malum olduğu için biz direkt seferler hakkındaki sözleri hakikata yakın buluyoruz.

İstanbul-Bandırma seferlerine tahsis edilecek bir uçağın her zaman müşteri temin etmesi imkanı olursa her halde yalnız olarak böyle bir hattın ihdası faydadan hali değildir.

*Bandırma ticari ve transit hususları dikkate alınırca bu işin tahakkukunu herkes arzu eder. Temennimiz fiiliyat bulmasındadır."*³⁷

³⁶ Çağatay, a.g.m., s.456.

³⁷ Hürses, "İstanbul-Bandırma Uçak Seferlerine Yeni Bir Tayyare mi Tahsis Edilecek" 21.11.1953, s.1.

Gazetenin 30 Haziran 1954'teki yazısında Salı, Perşembe ve cumartesi günlerinde İstanbul-Bandırma-Çanakkale seferlerinin sürdüğünü görmekteyiz.³⁸

Bandırma'da sivil uçuşların başlamasından kısa bir süre Ekim 1953'te DHY'nın aldığı genel bir karar olumlu bir gelişme olarak değerlendirilmiştir:

“Uçakla Hasta Naklinde Tenzilat

Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü acil vakalarda hususi uçakla hasta nakletmek isteyenlere, tarifede yüzde elli tenzilat yapmayı kararlaştırmıştır.

Son zamanlarda hava yollarında büyük gelişmeyle mütenasip olarak halk lehinde alınan kararlar ve yenilikler memnuniyetle karşılanmaktadır.”³⁹

Havacılık faaliyetlerinin gelişmesiyle ilgili olarak hava alanları ile ilgili bir haber Bandırma'yı da içermektedir:

“Yurtta Hava Meydanı İnşa Faaliyeti Arttı

Ankara (BYHA) Bayındırlık Vekaleti hava meydanları inşaatına büyük bir hızla devam etmektedir...

Diğer tarafta gerek sivil gerek se stratejik maksatlarla Konya, Eskişehir, Diyarbakır, Bandırma, Malatya, batman, Merzifon ve İzmir hava alanlarının beynelminel evza-i ve karaktere uygun olarak inşaatları işi ele alınmış olup bunlardan bir kısmının ihaleleri yapılmış ve diğerleri de yakında ihale edilmek üzere bütün hazırlıkları tamamlanmıştır.”⁴⁰

Bununla beraber Ocak 1956'da Bandırma-İstanbul seferleri, Bandırma halkının ve etkin kurumlarının tüm itirazlarına rağmen sebep gösterilmeden iptal edilmiş ve Eylül 1956'ya kadar da başlamamıştır. Konu ile ilgili ilginç bir eleştiriyi buraya almakta fayda gördük:

“Vekilimiz geldi, mebuslarımız katıldı, umum müdürü nutuklar çekti; bayram havası içinde kurdeleyi kesip Bandırma-İstanbul hava seferlerini işletmeye açtık.

Rağbet tasavvurun fevkinde, bilet ücreti normaldi. Sonra bir ara inkıtaat uğrattık. Mahdut günlerin ilhasına bağladık. Geliş- gidiş tarifesi saatleri ileri geri oynadı. Sızıltılar, itirazlar yükseldi; eski uçaklar yeni siparişler derken, bir gün Çanakkale aradan çıkarak İstanbul Bandırma direkt seferlerine kavuşuverdik.

³⁸ Hürses, “İstanbul-Bandırma-Çanakkale” 30.06.1953, s.2.

³⁹ Balıkesir Postası, “Uçakla Hasta Naklinde Tenzilat” 22.10.1953, s.1.

⁴⁰ Hürses, “Yurtta Hava Meydanı İnşa Faaliyeti Arttı” 24.02.1954, s.1.

Bu bize bir rüyanın hakikat olma intibasını bahşetti. Hava yolculuğuna Bandırmalının gösterdiği alakanın selahiyetlilerce takdir edildiğinin delili ile sevindik; Müspet icraatın bize lütfettiği memnuniyet bilet fiyatındaki artışta nispeten de olsa gölgelendi. Belki yolcu adedinin grafikteki irtifa kaybedişine de tesirli oldu. Doğrusu şöyle insaflica düşününce tarife epeyce tuzlu gözüktüyordu. Ne yaparsınız başa gelen çekilir dedik, eyvallahı çıktık.

Şimdi işitiyoruz ki; uçak seferleri tamamen lağv edilecekmiş. Sebebi bizce meçhûl... ilgililer eşkari umumiyyeyi aydınlatırlarsa memnun kalıp, ipkası zımmında icabının ifasına belki tevessül eden bulunur. Ama temennimiz, bu haberin bir dedikodudan ibaret olmasındadır. Çünkü her şeye rağmen, hasta olan, hastası bekleyen, müstacel iş takip eden, şu, bu, yine en seri vasıta uçağı tercihle yolculuğa çıkıyordu.

Sonra; şu seferlerin ihdası için aşındırdığımız kapıları hatırlayıp, sarfolanan gayretlere, emeklere, tantanalı açılışa yazık değil mi? ”⁴¹



Şekil 5.11 Bandırma Hava Üssü ve TC-Efe Uçağı, 28.06.1962

Kaynak: Mazideki Bandırma,

<https://d.facebook.com/sezerkmm/photos/a.614263375297659/3982625678461395/?type=3&source=54>, Erişim Tarihi: 26/02/2023.

Yukarıdaki sayfalarda açıkladığımız üzere 25 Eylül 1953-03 Nisan 1954 arasında 3 uçak kazası gerçekleşince ⁴², Devlet Hava Yolları’na son verilmiş, Türk Hava Yolları (THY) ve Sivil Havacılık Dairesi (SHD) kurulmuştur.⁴³

Ağustos 1955’te uçak bilet fiyatları % 5 ile % 50 arasında arttırılmış, en az artış Van-İstanbul arasına, en fazla artış ise Balıkesir-İstanbul arasında yapılmıştır.⁴⁴

⁴¹ A. Besim Güniz, “Bir Hava Seferinin Macerası” , **Ufuk** 12.01.1956, s.1.

⁴² Kıvanç Hürtürk – Stuart Kline, Türkiye’de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967, D Yayınevi, İstanbul, 2009, s.193-194.

⁴³ Hürtürk, a.g.e., s.210.46

⁴⁴ İkinci Dünya Savaşı Sürecinde Türkiye’de Sivil Havacılık (1939–1960), (t.y.), “Çevrimiçi” https://www.academia.edu/44957140/%C4%B0K%C4%B0NC%C4%B0_D%C3%9CNYA_SAVA%C5%9EI

Tablo 5.1. 1955 THY Hava Hatları ve Ücret Listesi

Hattın Adı	Eski Ücret	Yeni Ücret	Hattın Adı	Eski Ücret	Yeni Ücret		
Adana-Ankara	52	75	Adana-İstanbul	98	126		
Afyon-Ankara	30	41	Ankara-Erzurum	95	122		
Ankara-İstanbul	50	72	Ankara-İzmir	69	85		
Ankara-Samsun	44	61	Balıkesir-İstanbul	20	30		
Diyarbakır-İstanbul	134	154	İstanbul-İzmir	44	60		
Ankara-Van	121	144	Elazığ-İstanbul	120	135		
İskenderun-İstanbul			110	139	İstanbul-Samsun	80	108
İstanbul-Urfa			113	154	İstanbul-Van	164	171

Kaynak: İkinci Dünya Savaşı Sürecinde Türkiye’de Sivil Havacılık (1939-1960), (t.y.), “Çevrimiçi”
https://www.academia.edu/44957140/%C4%B0NC%C4%B0_D%C3%9CNYA_SAVA%C5%9EI_S%C3%9CREC%C4%B0NDE_T%C3%9CRK%C4%B0YEDE_S%C4%B0V%C4%B0L_HAVACILIK_1939_1960, Erişim Tarihi: 20/10/2023.

1957’de alınan bir kararla uçaklara otobüslerle ulaşım ücretli hale gelmiştir. Yerel bir gazetenin konuyla ilgili haberi şu şekildedir:

“Hava Yollarının Karayolculuğu Ücrete Tabi Tutuldu

Hava Yolları uçakları ile yapılan seyahatlerde, uçak alanı ya da şehirler arasında, idarenin vasıtaları ile yapılmakta olan yolculuklar bundan böyle ücrete tabi tutulmuştur.

Bu meyanda şehrimizden havaalanına idare vasıtaları ile gidiş veya gidiş 50 kuruş, Yeşilköy ile İstanbul arasındaki gidiş veya gidişlerde 150 kuruş otobüs ücretine tabidir.”⁴⁵

1957 havacılıkla ilgili farklı uygulamaları içeren kararların alındığı bir yıl olmuştur. İlk TBMM’nin kabul ettiği bir kanunla taşıma vergilerinde değişiklikler yapılmıştır. Nakliyat Vergisi kapsamına uzun süre motorlu nakil vasıtaları (otobüs, trolleybüs, kamyon, otomobil, uçak) ile yapılan nakliyat vergi dışı iken, verginin kapsamına giren insan ve eşya nakliyatı hakkında da geniş ölçüde istisnalar tanınmıştır. İnsan taşımada % 5 ile % 25 olan nispetlere göre, eşya taşımada nispet sadece % 10 olarak uygulanmıştır. Ancak bu durum 11 Temmuz 1957’de çıkan bir kanunla değişmiştir.

⁴⁵ *Ufuk*, “Havayollarının Kara Yolculuğu Ücrete Tabi Tutuldu” 10.01.1957, s.1.

“Nakliyat Vergisi

1-Mevzu, vergiyi doğuran olay

Mevzu, vergiyi doğuran olay

MADDE 34. — Türkiye sınırları **içinde**, aşağıda yazılı umuma mahsus vasıtalarla yapılan taşımalardan yük taşımaları ile (hayvan nakli dâhil) belli bir tarifeyle dayanılarak yapılan yolcu taşımaları Nakliyat Vergisine tâbidir.

a) Demiryolu üzerinde işliyen vasıtalar,

b) Tramvay, tünel, trolleybüs, otobüs ve yolcu taşımaya mahsus sair motorlu kara nakil vasıtaları (binek otomobilleri, motosiklet, motorlu bisiklet hariç)

e) Makine ile müteharrik gemiler,

d) Uçaklar”⁴⁶

Aynı yıl yürürlüğe konan bir uygulama ise hem yolcuları hem de bu yolcuları uçakların kalktığı alanlara taşıyan taksi şoförlerinde şaşkınlık yaratmıştır:

“Havayolları Değil Havameydanları Alıyor Şoförler de Şaşıyor

Yeni bir emre göre, uçağa yolcu götüren veya hareket etmek üzere olan uçağa yetiştiren taksinin hemen makbuzu kesiliyor ve (Devlet Hava Meydanları) hesabına bir para tahsil ediliyormuş. Bu tahsilâtı birçokları Devlet Hava Yollarına ait zannediyor, halbuki Devlet Hava Meydanlarına aittir. Çok seri makbuz kesilmesi de bu işte ne kadar hassasiyet gösterildiği için şoförleri şaşkına çevirmektedir.

Şimdi bütün şoförler alınan bu parayı merak ediyorlar. Acaba meydanları bizim taksiler mi eskitiyor diyorlar.”⁴⁷

TÜRK HAVAYOLLARI
ANONİM ORTAKLIĞINDAN
7 Eylül 1956 cuma günü İstanbul - Bandırma arasında karışıklıklı uçak seferleri başlanacaktır.
İSTANBUL - BANDIRMA her gün saat 12.50 de
BANDIRMA - İSTANBUL her gün saat 13.45 de
10 Eylül 1956 pazartesi gününden itibaren İstanbul Balıkesir İstanbul uçak seferleri şu şekilde değiştirilmiştir.
İSTANBUL - BALIKESİR her gün saat 14.45 de
BALIKESİR - İSTANBUL her gün saat 16.— da
Muhterem yolcularımıza arz olunur.

+++++
THY
TÜRK HAVA YOLLARI
Yaz Programı Başlıyor
İSTANBUL'dan HER GÜN
Atatürk'a anı, İsmet'e saygı, Bursa'ya din, Adana ve Balıkesir'e ilgi
Bandırma, Balıkesir ve Edirne'ye her hafta seferi
Haftanın Muhtelif Günlerinde
Akdeniz, Akis, Antalya, Adana, Aydın, Çanakkale, Elazığ, Erzurum,
Gaziantep, Kars, Malatya, Trabzon, Samsun, Erzurum, Van ve Kars
Atatürk, Bursa'nın muhtelif günlerinde
İSTANBUL'dan
Adana'ya 2 Saat 45 Dakikada
Trabzon'a 4 Saat 30 Dakikada
Erzurum'a 4 Saat 30 Dakikada
Van'a 5 Saat 45 Dakikada
VAKIT NAKİTTİR
+++++



Şekil 5.12 ve 5.13. THY Reklamları.

Kaynak: (solda) Milliyet, 06.09.1956, s.5; (sağda) Milliyet, 25.05.1967, s.4.

⁴⁶ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Devre: 10, İctima: 2, Cilt: 18, s.22-46.

⁴⁷ Ateş, “Havayolları Değil Havameydanları Alıyor Şoförler de Şaşıyor”, 04.10.1957, s.1.

Gene 1957’de THY uygulama değişikliğine giderek, biletlerini haftalık olarak değil de günlük olarak satmaya karar vermesidir. Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi şu şekildedir:

“T. H. Yolları Uçak Biletleri Günlük Olarak Satılacak

Zengin şahısların biletleri bir hafta önce almaları ve bunu hareket günü yüzde on zararına satmaları bu tedbirlere sebep oldu.

T. H. Yolları artık bundan sonra haftalık bilet satmayacaktır. Buna sebep de, zengin şahısların ve tüccarların uçak biletlerini bir hafta önceden almaları ve uçakların hareket saatlerinden biraz önce yüzde 10 zararına iade etmeleridir. Vaziyet böyle olunca da T. H. Yolları idaresi büyük zararlara uğramakta ve uçaklarda seferlerini bol olarak yapmaktadırlar.

T.H. Yolları idaresi tarafından alınan bu karar gereğince bundan sonra biletler günlük olarak satılacaktır. Bu suretle hem idare zarar etmiş olmayacak ve hem de uçaklarda yer arayanların da ihtiyaçları karşılanmış olacaktır.

Bu karar bilhassa uçakla seyahat eden iş sahipleri tarafından memnuniyetle karşılanmıştır. (Y.G.)”⁴⁸

Tablo 5.2. 1957 THY Faal Hava Hatlarının Özellikleri

Havaalanı	İrtifa (Metre)	Türü	Uzunluk (Metre)	Genişlik (Metre)	Boşaltma Kapasitesi	Hizmet Durumu
Adana	17,5	Betonarme	2,605	46	75,000	Tüm Yıl
Afyon	1,028	Asfalt Betonarme	1,600	46	30,000	Tüm Yıl
Akhisar	130	Betonarme	1,500	50	30,000	Tüm Yıl
Esenboğa (Ankara)	899	Betonarme	2,750	60	100,000	Tüm Yıl
Antalya	50	Betonarme	1,734	20	50,000	Yazın
Gaziantep	915	Betonarme	1,015	40	30,000	Yazın
Balıkesir	179	Asfalt Betonarme	2,740	46	100,000	Tüm Yıl
Bandırma	50	Betonarme	2,490	45	100,000	Tüm Yıl
Bolu	677	Betonarme	1,938	46	30,000	Turistik
Çanakkale	65	Betonarme	1,200	46	30,000	Tüm Yıl
Bursa	104	Betonarme	1,428	40	30,000	Tüm Yıl
Diyarbakır	671	Asfalt Betonarme	3,284	66	100,000	Tüm Yıl
Elazığ	915	Betonarme	1,260	44	30,000	Tüm Yıl
Erzurum	1,754	Betonarme	2,796	44	30,000	Tüm Yıl
İskenderun	5	Toprak	1,326	20	30,000	Yazın
Yeşilköy	23	Betonarme	2,567	60	100,000	Tüm Yıl
İzmir	126	Asfalt Betonarme	1,302	40	40,000	Tüm Yıl
Kars	1,750	Toprak	1,803	40	30,000	Yazın
Karaköse (Ağrı)	1,450	Toprak	1,632	50	30,000	Yazın
Samsun	5	Toprak	3,030	76	30,000	Yazın
Urfa	549	Toprak	-	-	-	Yazın
Van	1,225	Toprak	2,056	32	30,000	Tüm Yıl
Malatya	915	Betonarme	2,351	45	30,000	-
Trabzon	-	Uygun Değil	Uygun Değil	Uygun Değil	Uygun Değil	Yazın

Kaynak: Abdullah Nergiz, Devlet Hava Yolları Türkiye’de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956), Vakıfbank Kültür Yayınları, İstanbul, 2020, s.230.

⁴⁸ Ateş, T.H. Yolları Uçak Biletleri Günlük Olarak Satılacak” 24.11.1957, s.1-2.

Tablodan da rahatça anlaşılaacağı üzere Bandırma havaalanı 2.490 m uzunluk ve 45 m genişlikte betonarme bir piste sahip olup, yıl boyunca uçuşlara açık durumdadır.

THY'na bağlı uçaklar ile başlangıçta her gün İstanbul'daki Yeşilköy havalimanına seferler yapılmıştır. Uçak seferlerine yoğun bir ilgi olduğu dönemin gazetelerinden anlaşılmaktadır. Mesela Nisan 1958'deki bir haberde seyahat edecek olan yolcuların ancak birkaç gün evvelden biletlerini alabildikleri hatta bir seferde yoğunluktan hostes bayanın yerinin bile yolcuya verildiği için hostesin ayakta gittiği görülmüştür.

1958'de günlük 50 müracaat olduğu halde sadece 12 bilet satışa sunulduğu için, yapılan şikayetler sonrası Sanayi Vekili Sıtkı Yırcalı durumu bizzat görerek büyük bir uçağın tahsisinin faydalı olacağını belirtmiştir. Bu gelişmeler üzerine hızları yaklaşık 200 mil olan 12 kişilik Heron H-2 uçakları yerine 24 (28) kişilik DC-3 Dakota uçakları tahsis edilmiş ancak bunlarda yetersiz kalmıştır.⁴⁹ Yine de Dakotaların hizmete girmesinden dolayı yerel bir gazete THY'na teşekkür etmiştir.⁵⁰

Buna karşın kıyas yapmak için belirtmek gerekir ki 1960'ta THY'nın toplam 31 yolcu uçağından 6'sı Fokker F-27 uçağıdır ve bir tanesi Bandırma'ya tesis edilmiştir.⁵¹ 1961'de Hollanda'dan satın alınan ve 400-450 mil hızla gidebilen Hollanda malı F-27 uçakları, Ağustos ayından itibaren Balıkesir-Bandırma-İstanbul arasına tahsis edilmiştir. Eskiden sadece Ankara, İstanbul, Adana İzmir'e tahsis edilen 40 kişilik ve soğuk-sıcak hava tertibatlı bu uçaklarla ile hem daha rahat hem de daha hızlı yolculuk etmek mümkün olmuştur.⁵²

1959 tarihli bir haberde havaalanındaki B pistine üç yıl evvel bir terminal yapıldığı ancak yolcu işlemlerinin hâlâ bir kamelyada yapılmasından dolayı özellikle kışın büyük zahmet çekildiği belirtilmiştir.⁵³

1961'de Adana-Konya ve Balıkesir-Akhisar hatlarıyla beraber Bandırma - Çanakkale hattının bilet fiyatlarının tespitinde biletler '*turistik*' ve '*normal*' olarak ikiye ayrılmıştır.⁵⁴

Tüm teknik gelişmelere rağmen, kışın sert ortamlarında uçuş akışının durmasına 1969'daki bir haberde tanık olunmaktadır:

⁴⁹ Çağatay, a.g.e., s.455

⁵⁰ Gürses, "Neşriyatımız Müsbet Karşılandı Dakota Uçakları Servis Yapıyor" 06.08.1958, s.1.

⁵¹ Albayrak, a.g.e., s. 10

⁵² Çağatay, a.g.e., s.455

⁵³ Ufuk, "Havayolları Pisti Neden Yapılmıyor?" 07.10.1959, s.1-2.

⁵⁴ Abdullah Nergiz, *Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008, s.136

“İstanbul aralık postası dün sabah gidebildi...İstanbul'dan Bursa, Kayseri, Elazığ'a gidecek çünkü uçaklar hareket edememiştir... Dün sabah 8.05'te İstanbul'dan İzmir'e hareket eden uçak, İzmir'e kadar gittiği halde, fena hava şartlarından ötürü yere inemeyerek İstanbul' geri dönmüştür.”⁵⁵

1962'de Bandırma-İstanbul uçak bileti 40 lira, gidiş-geliş ise 72 liradır.⁵⁶ Bu ücret 1968'de ise 20 liralık bir zamlarla 60 lira olmuş ve çok uzun bir süre bu fiyatla satılmıştır.⁵⁷ Uçuşları teşvik etmek için çeşitli indirimler yapılmıştır.

Tablo 5.3. 1969'da “Aynı Yönde Seyahat Etmek Kaydı” ile Yapılan İndirimler

Yolcu Türü	İndirim
Karı-Koca	% 20
Anne-Baba ve Çocukları	% 20
Anne ve Çocukları	% 20 (Çocuklar bekar ve 26 yaşından küçük olmalıdırlar)
Bebeklere	% 90 (koltuk ve bagaj hakkı yoktur)
Çocuklara	% 50 (2-12 yaş arası)
Öğrenci ve Er	% 10
Basın Mensupları	% 50
Grup İndirimi	% 10 (En az 10 kişi, aynı saat ve aynı yön olmak kaydıyla)
Gidiş-Dönüş	% 5 (aynı zamanda iki indirim yapılmaz)

Kaynak: Hakan Çağatay, “Bandırma'da Türk Hava Yolları'nın Seferleri ve Etkileri”, Cumhuriyetin 100. Yılına Armağan Gönen Üzerine Araştırmalar, Editörler: M. Karayaman & S. Arıkan, Çanakkale, Paradigma Akademi Yayınları, 2023, s.463.

1949-1958 arasında THY'nın toplam geliri 10 kat artmasına karşın, kazançla kapatılan bir yıl görülmemiştir.⁵⁸ 1963'teki bir haberde ilginç bir eleştiri yapılmıştır:

“Mekke'den Uçak Postasıyla Gazetemize Gönderilen Bir Mektup 17 Günde Geldi.

Şehrimiz hacı adaylarını Mekke'ye götüren şoförlerden Ahmet Özkara, 29 Nisan' da yazıp uçak postası ile gelmek üzere gazetemize hitaben 30 Nisan'da Mekke postahanesine bir mektup tevdi etmiştir.

Bu mektup elimize dün, yani Mekke postahanesine tevdi edilisinin 17. Günü geçmiştir. Hacı adaylarımız da halen Ankara'ya kadar gelmiş durumdadırlar.

Biz PTT'nin yurtiçi hizmetlerindeki aksaklıklarından şikayet yapı duralım; astronot Cooper 34 saatte dünyayı 22 defa kat ederken,

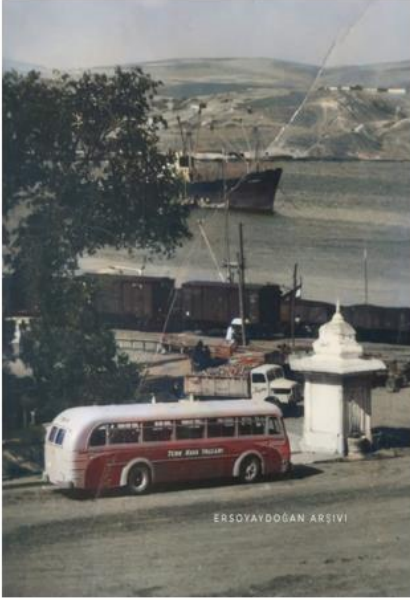
⁵⁵ **Ufuk**, “Havalar Birdenbire Bozdu” 04.12.1962, s.1.

⁵⁶ **Milliyet Turizm Eki**, “Bandırma” 18.05.1962, s.2.

⁵⁷ **Ufuk**, “Bandırma/İstanbul” 22.05.1968, s.1.

⁵⁸ **Hürtlük**, a.g.e., s.231.

Mekke'den postaya verilen bir mektup Bandırma'ya uçakla 17 günde geliyor. Uçağa da maşallah!...”⁵⁹



1963 İÇ HAT ÜCRETLERİ - İSTASYONLAR, BÜROLAR

İÇ HAT ÜCRETLERİ - DOMESTIC FARES										SATIŞ BÜROLARI - SALES OFFICES		
HATLAR ROUTES	ÜCRET FARE	ÜCRET FARE	ÜCRET FARE	ÜCRET FARE	ÜCRET FARE	ÜCRET FARE	ÜCRET FARE	ÜCRET FARE	ÜCRET FARE	ŞİRKET CITY	Adres - Address	Telefon Telephone
ADANA	T 213 387 5,00	ERZURUM	B 380 340 1,00	ANKARA			ANTALYA	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
AFYON	T 100 180 2,00	GAZİANTEP	B 380 340 1,00				AYDIN	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
AVRASYA	T 110 180 1,00	İSTANBUL	B 380 340 1,00	ANKARA			BALIKESİR	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
BURSA	T 110 180 1,00	İZMİR	B 380 340 1,00				BANLIDAGI	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
ÇEVREBAĞI	T 245 461 1,00	KAYSERİ	B 380 340 1,00	ANKARA			BANLIDAGI	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
ELAZIG	T 110 180 1,00	MAKATYA	B 380 340 1,00				BANLIDAGI	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
ERZURUM	T 110 180 1,00	RAMSEY	B 380 340 1,00	ANKARA			BANLIDAGI	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
GAZİANTEP	T 110 180 1,00	ŞİVAN	B 380 340 1,00				BANLIDAGI	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
İSTANBUL	T 110 180 1,00	TRABZON	B 380 340 1,00	ANKARA			BANLIDAGI	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
İZMİR	T 110 180 1,00	YAN	B 380 340 1,00				BANLIDAGI	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
KAYSERİ	T 110 180 1,00	URFA	B 380 340 1,00	ANKARA			BANLIDAGI	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
KAYSERİ	T 110 180 1,00	YALOVA	B 380 340 1,00				BANLIDAGI	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
MAKATYA	T 110 180 1,00	YAN	B 380 340 1,00	ANKARA			BANLIDAGI	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
RAMSEY	T 110 180 1,00	YAN	B 380 340 1,00				BANLIDAGI	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
ŞİVAN	T 110 180 1,00	YAN	B 380 340 1,00	ANKARA			BANLIDAGI	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
TRABZON	T 110 180 1,00	YAN	B 380 340 1,00				BANLIDAGI	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
URFA	T 110 180 1,00	YAN	B 380 340 1,00	ANKARA			BANLIDAGI	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
YALOVA	T 110 180 1,00	YAN	B 380 340 1,00				BANLIDAGI	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
YAN	T 110 180 1,00	YAN	B 380 340 1,00	ANKARA			BANLIDAGI	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802
YAN	T 110 180 1,00	YAN	B 380 340 1,00				BANLIDAGI	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	Adana - Adana	2300-0802

Şekil 5.14 ve 5.15 (solda) Türk Hava Yolları Servis Otobüsü, (sağda) Hat Ücretlerini Gösteren Liste, 1963

Kaynak: (solda) Valisiz Vilayet, <https://twitter.com/bandirmatr/status/867443563168231429>, Erişim Tarihi, 26/02/2023, (sağda) 50 1933-1983 Dünden Bugüne Türk Hava Yolları, (y.y.), s.116.

1964'te Bandırma THY müdürü ve birkaç yabancı dil bilen Nusret Bengi'nin Frankfurt'taki THY acenteliğine atandığı, bunun şehir için bir kayıp olduğu belirtilerek, yeni müdür Kemal Savtekin'e başarılar dilenmiştir.⁶⁰ 1968'de Savtekin'in de tayini üzerine Bandırma THY Acenteliği bmdürlüğüne THY İstanbul Trafik Şefi ve Fransızca ile İngilizce bilen Cahit Seray atanmıştır.⁶¹ Cahit Bey göreve başlayınca THY ile ilgili olarak reklamlar vermeye başlamıştır.

⁵⁹ **Ufuk**, "Uçağa da Maşallah!" 18.05.1963, s.1.

⁶⁰ **Bandırma Ekspres**, "Hava Yolları Müdürü Nusret Bengi Frankfurt'ta Tayin Oldu" 17.12.1964, s.1.

⁶¹ **Ufuk**, "Kemal Savtekin Ankara'ya Atandı" 17.04.1968, s.1.



Şekil 5.16, 5.17 ve 5.18 Bandırma THY Acentesi Reklamları

Kaynak: (solda) Ufuk, 14.05.1968, s.1; (ortada) Ufuk, 15.05.1968, s.1; (sağda) 17.05.1968, s.1.

Uçak seferlerinin kısa olmasına rağmen havaalanlarına veya oradan şehir içlerine ulaşım ile ilgili sıkıntıların tepki yarattığına bir ispat, Mustafa Yalçınar isimli bir gazetecinin Temmuz 1968 tarihli bir yazısıdır:

“Hava Yolu

Birkaç gündür, şehrimizde çıkan gazetelerin baş sahifesinde, “Vakit nakittir, İstanbul’a otuz dakikada yalnız uçakla gidilir” diye bir küçük ilan çıkmaktadır.

Türk Hava Yollarına ait olan bu ilanın okuyucularımızın gözünden kaçmış olmasına imkan yok.

Evet İstanbul’dan Bandırmaya, Bandırmadan İstanbul’a yarım saate gidilir gelinir amma, uçağa binmek için şehirden ve uçaktan indikten sonra şehre kaç saate gidilir, onu nasıl öğrenmeli?..

Filhakika şehirden şehre bu yolculuğu hesaplamak gelirse tam iki buçuk saat tutar. Bu iki buçuk saatte de İstanbul’a ancak Hava yollarına ait uçakla gidilir. Fakat yirmibeş liraya dörtbuçuk saatlik vapur yolculuğu dururken, lüzum olmadıkça altmış liraya bu iki buçuk saatlik yol bilmem tercihe değer mi?.

Çünkü, gündeliği yirmi lira olmayanlardan beher saati yirmi liradan iki saat yolculuk farkı için kırık lira ödemesi beklenilemez.

Şu halde vakit nakit olduğuna göre yolcunun zamanı nakitle mukayese etmesi, hangi menfaatına uygun ise onu tercih etmesi tabii ve mantıkidir. Bu mantık hesaba göre uçağa gündeliği yirmi lira olanlar değil, varlıklı kişiler, bir de muhasebe defterlerine bu yolluğu masraf yazabilecekler binecektir.

Milli Hava Yolumuz yöneticileri bu durumu göz önüne alarak uçak ücretlerinde halkın lehine tenzilat yaparak daha büyük bir yolcu kitlesine cevap vermesi, kalkınma ölçülerine de uygun düşüncedir.

Sevimli sosyete gevezemiz ve aynı zamanda Hava yollarının müşaviri olarak vazife gören ve onun programlarını radyoda reklam eden Sayın Orhan Bora'nın dediği gibi Milli Hava Yollarımızdaki her sene adetlerinin yüzde yirmi oranında artması vaktin nakit olduğu, önceki konuşmalarında da bir vesile ile hatırlatmış olduklarını söyledikleri gibi gayelerini sadece akıp gideni zamanı kıymetlendirmek olduğu fikirleri, herhalde sadece "uçuş" zamanına ait olsa gerek.

Çünkü havaalanlarından şehre birer saatte gelmek vaktin nakit olmadığını gösterir.”⁶²

Eylül 1972'deki bir haberde yeni tip uçaklar açısından hem THY ile ilgili olarak hem de Bandırma açısından ilginç bilgiler içermektedir:

*“İstanbul-Bandırma Arasında F28 Uçakları Sefer Yapacak
F28 Uçakları 65 Yolcu Taşıyor*

Türk Hava Yollarının F-27 tipi pervaneli uçaklarını değiştirerek yerlerine yeni uçaklar alacağı açıklanmıştır.

F 28 tipi jet yolcu uçaklarının bir kasımında başlayacak olan kış tarifesinde seferlere katılacağı ifade eden ilgililer 65 yolcu taşıyabilen bu uçakların 3 tanesi ekim kasım ve aralık aylarında iki tanesi de mayıs 1973 de gelecekler ve Türk Hava Yolları Filosuna katılacaklardır.

İlgililer, bu uçaklar kısa piste inme özelliğini taşıdığından kasım ayından itibaren uçaklar filoaya katıldıkça Trabzon, Samsun, Elazığ, Malatya, Kayseri, Van, Sivas gibi alanlara sefer yapabileceklerini bildirmişlerdir. Mayıs 1973 ayında gelecek olan 2 adet uçak ise İstanbul-Bursa-Balıkesir-Bandırma arasında sefer yapacaklardır.”

Bununla birlikte bahsedilen F-28 uçaklarının Bandırma'da sefere başlamaları yaklaşık olarak 10 ay sonrasını bulacaktır.⁶³ Üstelik Bandırma-İstanbul seferleri her gün ancak sabah 11:45'te ve sadece tek yönlü yapılmıştır.⁶⁴

Mayıs 1973'te THY'nın 40. Kuruluş Yılı büyük bir partiyle kutlanmıştır. Gürses gazetesinin ilginç haberini burada paylaşmayı gerekli gördük:

“THY'nın 40. cı Kuruluş Yıldönümü Şehrimizde de Parlak Bir Şekilde Kutlandı

Türk Hava Yollarının 40. cı kuruluş yıldönümü evvelki akşam şehrimizde de düzenlenen bir Kokteyl parti ile coşkunca kutlanmıştır.

⁶² Çağatay, a.g.m., s.459

⁶³ Çağatay, a.g.m., s.461-462.

⁶⁴ Ateş, “Bandırma'dan Nereye Nasıl Gidilir” 02.01.1973, s.2.

Funda restoranda verilen kokteyl partide kalabalık bir davetli topluluğu hazır bulunmuş, gece kulüplerinden gelen dansöz ve ses sanatkarlarının sunduğu program coşkunca kutlanmıştır.

THY'nın 40. ncı kuruluş yıldönümü münasebetiyle bir konuşma yapan THY'nın şehrimiz büro müdürü İrfan Kösemihal THY son yıllardaki başarılı atılımlarıyla jetleşme projesini gerçekleştirdiğini, modern dünya havacılığıyla rekabet edebilecek duruma yükseldiğini söylemiştir. THY şehrimiz bürosunun sevilen ve başarılı müdürü İrfan Kösemihal, konuşmasında ayrıca THY'nın Avrupa'da çalışan Türk işçilerinin de tercihleriyle yolu artış temini bakımından Avrupa'da birinci dünyada ise dördüncü olduğumuzu belirtmiş davete icabet edenlere teşekkürlerini etmiş ve "İstikbal göklerde dir parolasını yürüten vatan evlatlarına ve yüce milletimize başarılar dilerim" demiştir."⁶⁵

Kokteylde şehrimizden İstanbul'a uçan ilk dört yolcudan birisi olan Ünal Özduvan'a da bir buket verilmiştir. ⁶⁶ Ocak 1974'teki bir haberde ise Bandırmaspor'un İstanbul'a akşam uçağıyla gideceğinden bahsedilmiştir. ⁶⁷

2.2. Turizmin Artışı ve Bandırma'ya Yansımaları

Bandırma ve turizm başlangıçta birbirleriyle çok alakalı olmayan bir ikili gibi gözükmektedir. 1958'de gelen bir Alman turist grubunun başına gelenler bu konuda iyi bir örnek sağlamaktadır:

"Alman profesör, doktor ve öğretmenlerinden oluşan 25 kişilik bir turist kafilesi İzmir, Çeşme, Söke, Kuşadası, Foça, Menemen, Bergama, Edremit, Trova, Çanakkale ve Balıkesir tarihi harabelerini gezdikten sonra şehrimize gelmişlerdir....Belkis harabelerini gezmek isteyen turistlere mani olunmuş çünkü ellerindeki planlarda gösterilmemiştir.

Bütün aramalara rağmen açık lokanta bulamayan tursitler aç olarak Bursaya müteveccihen şehrimizden ayrılmışlardır."⁶⁸

Ancak özellikle 1962'den itibaren Bandırma ve komşusu Erdek ilçesinin giderek turizm alanında hareketlilik yaşadığı görülmüştür. Bandırma-Erdek sahil bölgesi sadece yerli değil yabancı turistlerinde tercih ettiği bir bölge haline gelmiştir. Daha 1962'de turistler için kolaylık olması amacıyla Bandırma'dan kalkan otobüs, uçak ve trenlerin kalkış saatleri küçük pankartlara bastırılıp danışma bürosuna gelen turistlere vermek üzere hazırlanmıştır. Ayrıca aynı

⁶⁵ Gürses, "THY'nın 40. cı Kuruluş Yıldönümü Şehrimizde de Parlak Bir Şekilde Kutlandı" 30.05.1975, s.1.

⁶⁶ Ufuk, "Türk Hava Yollarının 40. Kuruluş Yıldönümü Funda Restoranda Yapıldı" 30.05.1973, s.1.

⁶⁷ Ufuk, "Bandırmaspor Yarın Uçakla İstanbul'a Gidiyor" 25.01.1974, s.1.

⁶⁸ Gürses, "Alman Turistleri Şehrimizden Geçtiler" 15.04.1958, s.1.

binaya konuyla ilgili olarak hoparlör konulması hazırlıklarına girişilmiştir.⁶⁹ Örneğin turistler için önemli yerlerin yanı sıra THY'nın telefon numarası olan "3616"da eklenmiştir.⁷⁰

Yabancı turistlerle özellikle Almanlarla ilgili olarak kesin olarak bir yorumda bulunamamak da turist sayısının artışında etkin olanın 1962'de Gönen-Tahirova'ya gelen 7 farklı Alman gazete ve dergi temsilcisinden oluşan bir gazeteci heyetinin gözlemleri ve aktarımları olduğunu düşünüyoruz. Heyet, Gönen yanındaki Denizkent'i de incelemiştir.⁷¹ 1963'teki bir haberde gelen Alman turistlerin yanında bir otobüs dolusu İngiliz turistin de Bandırma'ya geldiğinden bahsedilmiştir.⁷² Aynı yıl Bandırma'ya gelen Basın Yayın ve Turizm Bakanı Celal Tevfik Karasapan'a Bandırma Turizm Derneği idare üyesi Güngör Gezer ihtiyaçları öğrenmiştir. Derneğin başkanlığını ise Dr. Necmi Tolunay üstlenmiştir.⁷³

Yaşanan kimi olumsuzluklardan birisi, 1962'de Bandırma'da Egon Galhoup isimli bir Avusturyalı turistin trafik kazasında Muharrem Bakırseren isimli bir çocuğu yaralaması ancak gıyaben yargılanmak üzere serbest bırakılmasıdır.⁷⁴

Gelen turistlerle ilgili olarak en dikkat çeken durum, 06 Eylül 1967'de ünlü Amerikalı aktör Charlton Heston'un hacı olmak üzere gittiği Efes'ten kendi kullandığı arabasıyla, yanında eşi ve çocukları da olduğu halde Bandırma'ya gelmesi, buradan da uçakla İstanbul'a geçmesi olmuştur. Çevredekilerce tanınan oyuncu alkışlanmış, kendisinde hayranlarına fotoğraf ve plastik uçan daire vb hediyeler vermiştir.^{75 76}

⁶⁹ Çağatay, a.g.m., s.456.

⁷⁰ Balıkesir Valiliği, Balıkesir İl Yıllığı 1973, Dizerkonca Matbaası, İstanbul, 1973, s.228.

⁷¹ **Gönen'in Sesi**, "7 Alman Gazeteci Gönen'e Geldiler" 25.06.1963.

⁷² **Gürses**, "Turistler Şehrimizde" 18.04.1963, s.1.

⁷³ **Gürses**, "Turizm bakanı Geldi" 30.04.1963, s.1.

⁷⁴ **Ufuk**, "Savcılığın Talebini Mahkeme Reddetti Avusturyalı Turist Pazar Günü Serbest Bırakıldı" 14.08.1962, s.1.; **Gürses**, "Arabayla Kaza Yapan Turist Savcılığa Teslim Edildi" 14.08.1962, s.1.

⁷⁵ **Milliyet**, "Heston, Vietnam'a Gidiyor" 05.09.1967, s.1.

⁷⁶ **Ufuk**, "Charlton heston Şehrimizden Geçti" 08.09.1967, s.1.



HESTON, VIETNAM'A GIDIYOR

Amerikalı sinema oyuncusu Charlton Heston dün Bandırma'dan bir TİT uçağı ile yanında eşi ve çocukları olduğu halde İstanbul'a gelmiştir. Amerikan askerlerince "Moral" vermek üzere esir ve çocuklarını İstanbul'da bırakarak bugün Güney Vietnam'a gidecek olan aktör "Vietnam'a İstanbul'a görmeden gideceği için çok üzgün olduğunu, ancak elinde olmayan sebeplerle bu kararı yapmanın gerekli bulunduğunu" söylemiştir. Resimde, Heston (solda) Yeşilköy'de arkadaşımız Orhan Türel ile görüşüyor.

Şekil 5.19 Charlton Heston'un Bandırma'dan Yeşilköy'e Gelişi

Kaynak: Milliyet, "Heston, Vietnam'a Gidiyor", 06.09.1967, s.1.

1964'teki bir haber Alman turistlerin sezon boyunca Erdek'teki Hotel Marmara'da 20 günlük sürelerle ve 30'ar kişilik gruplar halinde kalacaklarını belirtmiştir.⁷⁷ Yerli ve yabancı turist sayısının artışı sonucu Bandırma 1965'te "1. Sınıf Turistik Şehirler" arasına alınmıştır.⁷⁸

Aynı yıl Bandırma'ya gelip Erdek'te Turkkamp, Gül Plaj Otel ve Pınar Otel vb yerleri inceleyecek olan 119 kişilik Alman turizm temsilcileri, gemiyle geldikleri iskelede bando ile karşılanmışlardır.⁷⁹ 1965'in yaz aylarında Erdek'e gelecek olan Alman turistler için 40 kişilik turbo jet uçakları ayrılmıştır.⁸⁰ Bununla beraber gelen Alman turistlerin bir şikayeti ise Almanya'da kendilerine bir Deutsche Mark'ın 285 kuruş olduğu söylenirken Türkiye'de ise 225 kuruş olmasından dolayı mağdur oldukları şeklindedir.⁸¹ Alman turistlerin gelişini ayarlayan kurum olarak Paneuropa olduğu belirtilmiştir.⁸² Bandırma ve çevresinde turizmi arttırmak amacıyla, Mayıs 1965'ten itibaren aşkanlığını Dr. Necmettin Tolunay'ın yaptığı 68 üyelik bir Turizm Derneği kurulmuştur.⁸³

1965'teki Ufuk gazetesi turistler konusunda daha belirgin bir bilgi vermiştir:

*"İstanbul'la Şehrimiz Arasında Uçak Seferleri Arttırıldı
Her gün direk akşam seferleri kondu. Ayrıca perşembeleri Jet seferleri
yapılmaya başlandı.*

⁷⁷ Ufuk, "İlk Alman Turist Kafilesi Erdek'te" 26.05.1964, s.1.

⁷⁸ Marmara, "Bandırma 1. Sınıf Turistik Şehirler Arasına Alındı" 29.01.1966, s.1.

⁷⁹ Ufuk, "Alman Turist Acentaları Dün Törenle Karşılandı" 20.03.1965, s.1.

⁸⁰ Bandırma Ekspres, "Yaz Uçak Seferleri Arttırıldı" 19.05.1965, s.1.

⁸¹ Ufuk, "Bir Alman Markı Kaç Kuruştur?" 25.0.1965, s.1.

⁸² Ufuk, "İkinci Parti Alman Turist Grubu Geldi" 04.05.1965, s.1.

⁸³ Ufuk, "Turizm Derneğinin Kongresi Dün Gece Yapıldı" 09.05.1965, s.1-2.

Turizm mevsiminin bu yıl diğer yıllara nazaran, yabancı turistlerinde çevremize akın etmeleri sebebiyle kazandığı özellik dikkate alınarak, Türk Hava Yolları İdaresi'nce İstanbul'a şehrimiz arasında yeni seferler ihlas edilmiştir.

Bu cümleden olarak, akşamüzeri İstanbul'dan Şehrimize Alman turistlerin de getirecek olan 40 kişilik F. 27 tipi turbojet uçakları, aynı gün saat 18.30'da İstanbul'a dönüş seferini yaparken normal yolcu nakli işini de göreceklerdir. Bu seferlere 13 Mayıs'tan itibaren başlanmıştır.

Her Taraftan Önümüzdeki 15 Haziran'dan itibaren, her gün İstanbul'la şehrimiz arasında direkt akşam uçak seferlerinde başlanacaktır. Yaz programına dahil olan bu seferlerin Balıkesir cihetiyle ilgisi yoktur. Bu uçakların da şehrimizden İstanbul'a dönüşleri saat 18.30'da olacaktır.

Bunların dışında, her günkü İstanbul-Bandırma-Balıkesir-Bandırma-İstanbul normal uçak seferlerine devam edilecektir.”⁸⁴

Yerel bir gazete haberine göre Alman “Frankfurter Machtansgabe” isimli dergi Marmara’nın turistik durumunu haberleştirmiş ve Erdek ile ilgili şu bilgilere yer vermiştir:

“...Plaj yeri Erdek ve Ataköy’de kendine bir yer kiralayan kimse için İstanbul hemen yanıbaşındadır... Marmara sahilleri 280 km uzunluğunda ve 76 km genişliğinde olup تنها körfezler ve kumluk plajlarla doludur... İstanbul’dan biraz uzakta, Asya sahilindeki zeytin ağaçları, üzüm ve meyve bahçeleriyle solu Erdek’te çok cazip bir yerdir.

Civardaki Kızıky ve Sulubordur’daki harabe ve mabetler görmeğe değer tarihi eserlerdir. Sahilde her keseye uygun oteller bulunmaktadır. Hatta en basit evlerde akar sıcak ve soğuk su bulunmaktadır. Mutfak kısmen Türk, kısmen de beynelminel mutfaktır. Erdek’te su sporları yapılabilir. Ata binilebilir ve kayıkla gezilebilir. Erdek’te iki hafta tam pansiyon olarak 650 DM karşılığında kalınabilir...”⁸⁵

1973’e kadar seferde kalacak olan 40 kişilik F-27 uçaklarının yerine 02 Ağustos 1973’ten itibaren DC-9 ve F-28 tipi uçaklar bandırma-İstanbul arasında devreye sokulmuşlardır. Bu durumla ilgili gelişme şu şekilde haber edilmiştir:

*“DC-9 Tipi Yolcu Uçağı İlk Seferini Dün Yaptı
Gidiş ve geliş olarak 218 yolcu yeni uçaktan yararlandı*

⁸⁴ **Ufuk**, “İstanbul’la Şehrimiz Arasında Uçak seferleri Arttırıldı” 19.05.1965, s.1.

⁸⁵ **Ufuk**, “Bir Alman Dergisi Marmara Bölgesini Övüyor” 02.05.1968, s.1-2.

Daha önce de duyurduğumuz gibi F-27 tipi uçakların dün sabahтан itibaren seferden kaldırılması üzerine, DC-9 ve F-28 tipi jetlerin seferleri düünden itibaren başlamış bulunmaktadır.

Çarşamba ve cuma günleri, Yeşilköy ile şehrimiz arasında sefer yapması programlanan 111 kişilik DC-9 tipi ücret yolcu uçağı, çünkü sabah seferini ilk defa olarak gelmiş, Yeşilköy'den şehrimize 104 yolcu ve 4 bebek getirmiştir. Gidişte ise uçakta yine 104 yolcu ile 6 bebek bulunmakta idi.

Uçak şehrimizde Yeşilköy arasındaki mesafe 10 dakikada almaktadır.

DC-9 tip ücret yolcu uçağı Sadece çarşamba ve cuma günleri sabah seferlerini yapacak, diğer seferleri ise 65 kişilik F-28'ler tahsis edilecektir.

Yeni uçakların şehrimize tahsis edilmesi, uçak yolculuğunu sevenler arasında memnurluk yaratmıştır."⁸⁶

Mayıs 1966'daki bir haberde 80 kişilik bir Alman turist kafilesinin Erdek'e geleceğı ve bu sürecin Ekim sonunda kadar süreceğı, gelenlerin Yat ve Pınar otellerinde konaklayacakları yazılmıştır.⁸⁷ Ağustos sonu itibariyle Erdek'e yerli ve yabancı 30.000'i aşkın turistin geldiğı tahmin edilmiştir.⁸⁸ Ancak turizmi geliştirmek amacıyla yapılan "*Marmara Bölgesi Turizm Toplantıları*"ndan somut bir sonuç çıkmamıştır.⁸⁹

Alman turist sayısının artmasının yanında Gönen'deki Denizkent otelleri de 05 Mayıs-31 Ekim 1967 arasında İngiliz, İsviçreli ve Avusturyalı turistler tarafından tutulmuştur.⁹⁰

1970'deki Cumhuriyet gazetesinin haberine göre turistik Erdek ilçesine hava yoluyla gidebilmek için yarım saatlik mesafe, gidiş için 60, gidiş-dönüş için 114 TL olduğu bilgisi verilmektedir.⁹¹ Bir başka gazete haberinde ise Erdek'teki turistlerin büyük çoğunluğunu Almanların ve Fransızların oluşturduğu belirtilmiştir.⁹²

Gelen turistler ve THY acenteliğı ile alakalı ilginç bir anı Ali Yazıcı tarafından şu şekilde nakledilmiştir:

"Rahmetli Zeki Müren ile görüşme imkanımız olmuştu. Bandırma'da Ziraat Bankası'nın yanındaki binanın alt katını kiralamıştık, öğretmenler lokali olarak... Bir bina otemizde de Türk Hava Yolları Acentesi vardı.

⁸⁶ **Ufuk**, "DC-9 Tipi Yolcu Uçağı İlk Seferini Dün Yaptı"02.08.1973, s.1.

⁸⁷ **Ufuk**, "İlk Yabancı Turist Grubu Yarın Geliyor" 11.05.1966, s.1.

⁸⁸ **Ufuk**, "Bu Yaaz Turistik Şehir Erdek'te İşlenen Suçlar ve Boğulma Hadiseleri" 21.08.1966, s.1.

⁸⁹ M. Tarık Acar, "Turizm Toplantısı, Kapıdağ Toplantısı", **Ufuk** 16.10.1966, s.1.

⁹⁰ **Ufuk**, "Yabancı Turistler Gelmeğe Başlıyor" 14.04.1967, s.1.

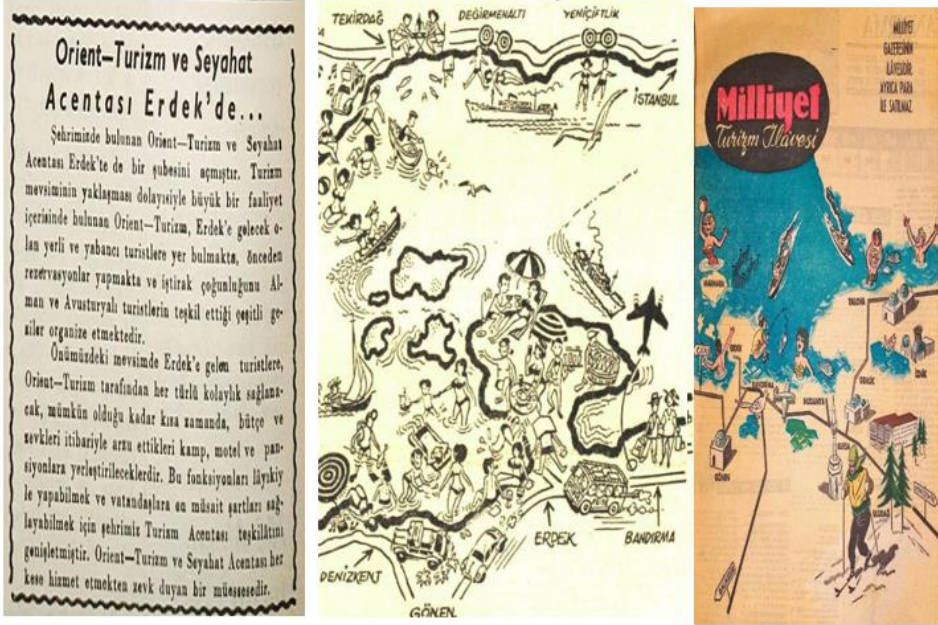
⁹¹ **Cumhuriyet**, "Erdek'te Tatil Her Keseye Uygun" 29.05.1970, s.6.

⁹² **Ufuk**, "Yakın Günlere Kadar Bomboş Olan Marmara ve Avşa Adaları ile Erdek, Ören, Akçay ve Ayvalık'da Şimdi Turistten Geçilmiyor" 26.07.1970, s.1.

İstanbul-Bandırma-Balıkesir uçak seferleri yapıldı. Erdek Turizmi çok hareketliydi o zaman.

Biz 3,4 arkadaş Lokalin önünde oturuyorduk. Baktık Zeki Müren, THY binası çıkışı bizim Öğretmenler Lokali yazısını görmüş yanımıza geldi. Kendisini muhabbetle karşıladık. Bizlere, öğretmenlere karşı büyük saygısı ve sevgisi olduğunu ifade etti. Ben de kendilerine, aynı şekilde, “Sizi milletçe seviyoruz, sizler bu milletin büyük sanatkârsınız” diye cevap verdim. Teşekkür ettiler. Ben de “Öğretmen arkadaşlarım adına sizlere çok teşekkür ediyorum efendim” diye karşılık verdim. Biraz sohbetten sonra, uçak servisine binmek üzere veda edip ayrıldılar.”⁹³

Zeki Müren’in 1969’da Erdek’te dinlendikten sonra Bandırma’ya geldiğinde sahilde bulunan gazinolarda otururken yoğun bir ilgiyle karşılanarak, alkışlanması gazete haberi olmuştur.⁹⁴



Şekil 5.20 Orient-Turizm ve Seyahat Acentesi’nin İlanı, 1965; 5.21 ve 5.22 Marmara Denizi Civarındaki Turistik Yerleri Gösteren Çizimler.

Kaynak: Ufuk, “Orient-Turizm ve Seyahat Acentesi Erdek’te” 22.06.1965, s.2; (solda) Cumhuriyet, “Erdek’te Tatil Her Kesyeye Uygunur”, 29.05.1970, s.6., (sağda) Milliyet Turizm İlavesi, (t.y.), s.kapak.

⁹³ Ali Yazıcı, -Emekli Bandırma Milli Eğitim Müdürü- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 28.01.2024.

⁹⁴ Ufuk, “Erdek’te Dinlenen Zeki Müren Dün Gitti”, 19.06.1969, s.1.

2.3. THY ve THY Acentesi ile İlgili Kişisel Gözlemler

Çalışmamız esnasında THY'nın Bandırma-İstanbul arasındaki uçuş seferlerinde bulunan çeşitli kişilerle görüşmelerimiz olmakla beraber, özellikle üç kişinin anılarını ve THY acentesinde çalışan iki kişinin görüşlerini aktarmak istiyoruz. Bizzat yaşadıkları uçuş süreci ile ilgili gözlemleri hem o dönemle ilgili bilgiler açısından hem de uçuşların yarattığı kişisel etkiler açısından önem taşıdığına inanıyoruz:

Sebahattin Pıravadalı 15 yaşındaki bir gencin gözüyle, 1967 yılına ait ilginç bilgiler vermektedir:

“Acentenin yeri Dişçi Hüseyin Yılmaz'ın yeri idi.

Ben kuyumcуда çalışırken bana altın malzemeleri verirlerdi, onu kucağımda sıkı sıkı tutardım. Yeşilköy'e indiğim gibi beni karşılarlar yedirirler, cebime 50 lira koyup Topkapı'dan otobüsle Bandırmaya gönderirlerdi.

Yeşilköy'e gitmek için Sirkeci'den servis kalkardı ve ortalama 45 dakika sürerdi. Uçağa binerken üst baş araması yapılır, çantalar kontrol edilirdi. Arka koltukta sigara içilir ve herkese nane şekeri dağıtılırdı.”⁹⁵

Ziya Güler ise genç bir Hava Harp Okulu öğrencisi olarak (1969-1972), THY ile yaptığı uçuşların hayatına olan etkisini şöyle belirtmiştir:

“Bandırma'ya Türk Hava Yolları uçağı ile Hava Harp Okulu öğrencisi olduğum yıllarda iki kere uçtum. Bayram tatili nedeniyle bu imkanını değerlendirmiştim.

İlk uçuşum hayatımda çok büyük bir etki yaratmıştır. Kapalı bir havaydı. Gökyüzü gri-siyah bir renkteydi. Uçak havalanıp 10.000 üzerinde bulut üstüne çıkınca masmavi bir gökyüzü ve pamuk tarlası gibi bulutlar göründü.

Bu hava şartları ve görüntü, benim pilot olmam arzumu çok etkilemişti.”⁹⁶

Dönemin tanıklarından Berrin Güler Tozlu'da gözlemlerini şu şekilde aktarmıştır:

“Anımsadığım kadarı ile 1969-70 yıllarında İstanbul-Bandırma arasında THY

yolcu uçak seferleri vardı. Seferlerde 6.Ana hava jet üssü askeri havaalanı kullanılıyordu. Yolcuları havaalanından Bandırma merkeze

⁹⁵ Sebahattin Pıravadalı, -Araştırmacı-Gazeteci- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 01.02.2024.

⁹⁶ Ziya Güler, -Emekli Korgeneral, 6. Ana Jet Üssü eski komutanı- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 29.01.2024.

taşımak için servis ihalesi yapıldı. İhaleyi Yüksel Kepekler kazandı. Servis için bayiliğini yaptığı FARGO marka aracı Bursa Gürsu da Dörteller firmasında karoser yaptırdı. O zaman için lüks sayılan kırmızı kadife yatar koltuk iç dizayn ile dışı lacivert-beyaz renkli 40 kişilik otobüs servise başladı. Seferler kışın sabah saat 10-11 de yazın ise 10-11 ve 17-18 olmak üzere iki sefer yapılıyordu. Havaalanının içinde fotoğraf çekmek yasaktı, makinesi olanlar, çantalarına koyarlardı. Eşyaları otobüsten uçağa Sarı Ergin taşırdı.

Yazın yabancı turist kafileleri uçak ile gelir Düzler deki Pınar otele aynı servis otobüsü taşıırdı. Servis otobüsünün sürücüsü (merhum) Sami Şahin'di. THY yeri Cumhuriyet meydanında (bugün İnegöl ev yemekleri olduğu yer) binadaydı. O binada daha önce Vakıflar Bankası şubesi vardı banka bugünkü yerine taşınınca orada faaliyete geçti. Bina dış doktoru Hüseyin Yılmaz a aitti.

Çan Kaleseramik fabrikasının Temmuz ayı son haftasında kutlanan Seramik Bayramı'nda İstanbul dan gelen misafirler için İbrahim Bodur tarafından uçak kiralanırdı. Uçak Bandırma'ya oradan da otobüslerle Çan'a götürülürdü, 10.yıl kutlamasında üç uçak dolusu misafir geldiği belirtilmişti. Bayram üç gün sürerdi güreş müsabakaları tiyatro konser gibi etkinlikler çevre gezintisi yapılırdı.”⁹⁷

Anılarına yer vereceğimiz bir diğer kişi ise Gönenli Aynur Özer olup, İstanbul-Bandırma arasında yaptığı seferle ilgili şu bilgileri vermiştir:

“1944 doğumluyum. Uçağa ilk defa Eylül 1972'de bindim. Samsun'dan İstanbul'a dönerken. Bunu çok net hatırlıyorum çünkü kardeşimi ziyarete Samsun-Çarşamba'ya eşim Ergün Bey ile beraber gitmiştik. Kardeşimin çocuğu altı aylıktı, hayırlamaya gitmiştik. İstanbul'dan Ankara'ya, oradan da Çarşamba'ya kadar otobüsle gittik. Dönüşte çok korkmama rağmen eşimin ısrarıyla uçakla İstanbul'a döndük... Valla evladım dediğim gibi, çok korkmuştum ama rahat bir yolculuk yaptık Yaklaşık bir ila bir buçuk saatte İstanbul'a geldik. Çok hoşuma gitmişti.

Samsun'dan dönünce Gönen'e de gitmeye karar verdik. Biz Acıbadem'de

oturuyorduk o zamanlar. Arabada yok. Dolmuşla Yeşiköy'e gittik. Uçakta Gönen'in tanınmış ailelerinden bir delikanlıyla karşılaşınca, birlikte çok şaştık selamlaştık. Öncelikle uçak çok küçüktü. Ama koltuklar rahattı. Herhalde mesafe kısa olduğundan hostes yoktu. Bir ikramda da bulunulmadı. Yaklaşık 15-20 kişi vardı uçakta. Zaten 20 -25 dakikada da Bandırma'ya vardık. Ama mesafe kısa olmasına rağmen bu uçuşta daha

⁹⁷ Berrin Tozlu Gürer, -Emekli Öğretmen- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 11.02.2024.

çok korkmuştum. Denizin üzerinden uçuyoruz, deniz kabarık biraz da hoplattı uçak. Eşimde, “rahat ol, az kaldı” diye beni sakinleştiriyordu. Ama Bandırma’yı görünce içimden bir “oh” çekip, Allah’a şükrettim! Servisle aşağıya inip, Gönen otobüsüne bindik. Yaklaşık 45 dakikalık bir yolculuktan sonra da Gönen’e vardık. Bir daha uçmak nasip olmadı ama Marmara’nın üzerinden dünya gözüyle uçtuğum için bir hoş anı olarak kaldı.”⁹⁸

Bandırma’da bulunan THY acentesinde görev yapan iki kişinin de görüşlerine yer vermeyi zorunlu gördük. İlk THY Acentesi müdürü Kemal Savtekin’le 1965’te yapılan röportaj aşağıdaki gibidir:

“Türk Hava Yolları bürosundayım. Burası Türk Hava Yollarının Bandırma Bölge Satış Bürosu ve İstasyonu Müdür Kemal Savtekin efendi bir insan, 40 yaşında, aslen Gümüşhaneli, mayıs ayının dokuzunda doğmuş. Kendisi eski tayyarecilerden. 24 sene Hava telsizcisi olarak uçmuş. Uçuşu ve uçak sesini seviyor. Uçuşu da personel olarak 1957 ye kadar bulunmuş. 1957’de Trabzon Hava Yolları Müdürlüğü’ne tayin edilmiş. Bilahare Ankara’ya, oradan Erzincan’a tayin olmuş. Erzincan’da iki sene açılışını, faaliyetini yapıp teslim etmiş. Tekrar Ankara’ya dönüyor. Ankara’dan da tayinle 28 Aralık’ta Bandırma’ya geliyor. Kemal Bey genç yaşta havacılığa atılmış, havacılığı seviyor, “Her motor sesi, çalışmasını duymalıyız.” Diyor, Kemal Bey hacıların yabancı uçaklarla hacıya gitmelerinin mahsurlu olduğunu söylüyor. Pan Amerikan ve Hollanda şirketi uçakları ile hacıya gidenlerin simsarlarla o tarafa çekildiğini belirtiyor. Yabancı uçakla gitmenin mahzurlarını açıklıyor. Yabancı uçakla gidilmesi mahzurlu çünkü Türkçe bilen yok, uçağa binene kadar iyi muamele ondan sonra hacılarımızı giyim ve temizlik bakımından beğenmeyişleri, üzmeleri. Sadece götürüp bırakıyorlar yabancı uçak şirketleri. Türk Hava Yolları ise konforlu, en güzel şekilde rahat uçaklarla yolculuklarını temin ediyor ve hem de orada hac farizelerini yerine getirirken hac boyunca orda ekip bulunduruyor. Bir müdür ve personel ile ekiple götürüyorlarmış hacıları. Paralarını çarpmasınlar diye yanlarında mihmandarlık yapıyorlarmış. Kemal Bey Karacabey, Gönen, Erdek ve bazı yerlere giderek bizzat ilan dağıtmış, çevremizde dolaşmış. Hacıların gitmeleri 6 Marttan başlayıp 8 Nisana kadar sürüyor.

Kemal Bey Bandırma’ya tayini çıkıp 28 Aralıkta geldiğinde ilk geldiği için yadırgadı baştan ama sonra alıştı. Kışın geldiğimiz için diyor, ev meselesi de vardı, kiralık ev aradı, buldu, yerleşti. Müdür Kemal Bey buradaki Trafik ve muhabere memuru İrfan Kösemihal için muavinimiz

⁹⁸ Aynur Özer, Ev Kadını, 07.01.2024, “Bandırma-İstanbul Uçak Seferleri” konulu görüşme, Gönen.

diyor. İrfan Bey'in yedi seneden beri havacılığa intibak ettiğini söylüyor. İrfan Bey alfa, çarlı gibi rümuzlarla hava trafik aracı ile konuşuyor. Kemal Bey Bandırma güzel bir şehir diyor. Geçende yukarı caddelerden birinden inerken şehrin güzelliğini temaşa etmiş güzel şehir diyor. Bandırma Hava Yolları'nın kış seferlerinin tatminkâr olduğunu, yazın daha çok yolcu, turist geçeceğinden, iki uçak çalıştırılacak, Türk Hava Yolları'nda üç tip uçak var. “Bu üç tip uçak dünyanın en sağlam tipleri” diyor Kemal bey, tecrübe edilmiş uçaklar. C 47 Dakota tipi uçak Bandırma'ya gelen. F 57 var, 40 kişilik uçaktan konması düşünüyor. 4 motorlu Vaykant var. DC 3' ler yurt içi uçuyor. Yurt dışı seferimiz Almanya'ya kadar diyor. İrfan Bey. Friendship ve Vaykant yurtdışına uçuyor. Yurt içinde 21 istasyon var. Hususi tarifelerde hususi kira ile her tarafa uçuş yapılır. Dışarıda Almanya'ya kadar. Ben Atina, Münih, Viyana, Frankfurt Brüksel, Beyrut, Tel Aviv, Tebriz, Suudi Arabistan Cidde (hacıların gittiği). Kemal Bey Erzincan'da iki sene açılışı ve faaliyetini yapıp teslim etmiş ya orada hava yolcusu arttırmak için çok emek sarf etmiş. Hava yolculuğunun kısa zamanda rahat yapılacağını tüccarların çabuk iş görmeleri için hava yolculuğunu tercih etmeleri gerektiğini söyleyerek...”⁹⁹

Kemal Savtekin 3 yıl 4 aylık bir hizmetten sonra 1968'de, THY Bölge Satış Müdür Yardımcısı olarak Ankara'ya atanmıştır.¹⁰⁰

THY acentesinde 1965-1977 yılları arasında çalışan Metin Küçükbulgurcu'nun döneme ait anıları ise aşağıdaki gibidir:

“1943'te Bartın'da doğdum. Ailemin durumlarından dolayı Bandırma'ya

taşındık... Askerlik bitince tekrar geldik Bandırma'ya... O arada kapı komşum, Hava Yollarında çalışan Nevzat isminde bir arkadaş, bir uçağın kanadı kendisine çarptığı için kaza yaşadı. İstirahatte iken önüme çıktı, “Metin ben kaza geçirdim, Ankara'ya gideceğim. Sen benim yerime acenteye girip çalışır mısın?” dedi. “Çalışırım abi” dedim ben de. Ekim 1965'te yevmiye ile işe başladım. Yükleme, temizleme işçisi olarak işe başladım. 1977'de büro kapanana kadar burada çalışmaya devam ettim. Sonra İstanbul'daki diğer THY acentelerinde çalıştım. Şişli hariç Taksim, Şişhane, Aksaray, Sirkeci acentelerinde çalıştım. En son Kadıköy'de çalıştım, orada 1986'da emekli oldum.”

“HÇ: Acentede ne yapardınız, günlük yaşam nasıldı?”

“MK: Acente de işte, uçak saati geldiğinde uçağa kaldırırdık, gönderirdik, gerekli temizliği yapardık. Ondan sonra yemeğimize giderdik, gelirdik. Uçak gelene kadar akşama kadar oturur sohbet ederdik. İkinci

⁹⁹ Yılmaz Üner, “Türk Hava Yolları Bürosunda”, **Marmara**, 30.03.1965-31.03.1965, s.3.

¹⁰⁰ **Ufuk**, “Kemal Savtekin Ankara'ya Atandı” 17.04.1968, s.1.

uçağın gelişini beklerdik, İkinci uçakta zaten akşama doğru geç gelirdi. Onu da gönderdikten sonra zaten dağılır evlerimize giderdik. Acentenin altında bir depo vardı ama bize değil, bina sahibi olan Hüseyin Yılmaz'a aitti.”

“HÇ: Acente içinde kıyafetlerini nasıldı acaba?”

“MK: Biz işçilerin haricinde diğer personel üniformalı ve şapkalı idi.”

“HÇ: Yolcuları götürmek için meydana dolmuş geliyordu değil mi?”

“MK: Servis arabaları vardı. Dışarıdan tutulma. Buradan müşteriye alır, onlarla beraber hava üssüne giderdik. Nizamiye kapısından geçerdik. Bagajları biz indirip boşaltırdık. İçeride uçağın park yeri vardı, kulenin dibinde. Bize de yer ayarlamışlar orada beklerdik. Uçak gelince onu park ettirirdik. Kapıları açar, boşaltırdık yükünü. Buradaki yükünü (bagaj) verirdik. Biz taşırdık. Uçak kalkar giderdi Balıkesir'e, sonra tekrar gelirdi buraya, buranın yolcusunu alır, İstanbul'a giderdi.”

“HÇ: Yolcuları götürmek için Türk Hava Yolları'nın kendi otobüsü yok muydu?”

“MK: Vardı, benden evvel varmış. Görmedim onu. Fakat çok arıza yaptığı için ıskartaya çıkarmışlar. Orada çalışan arkadaşlarımla anlattığına göre çok arıza yapıyormuş. Sonra bildirmişler böyle böyle, çalışacak hali kalmadı diye. Sonra başlamışlar dışarıdan otobüs kiralamaya.”

“HÇ: Hava üssündeki bekleyiş nasıl olurdu?”

“MK: Biz arabadan inerdik, yolcular otobüste beklerdi. Çünkü uçağa park ettirme görevi bizimdi. Yolcular için ayrı bir yer olmadığı için açıkta otobüste beklerlerdi. Yaz kış bu şekildeydi.”

“HÇ: Acentede kaç kişiydiniz?”

“MK: Üç işçi, dört memurduk. Toplamda yedi kişiydik. Ben işe ilk başladığımda müdür Gümüşhaneli Kemal Sağtekir'di. Ben onunla iş başı yaptım. Sonra o tayin oldu, İrfan abiyi, İrfan Kösemihal'i müdür yaptık. Onunla da bitirdik. Hava seferlerinden sonra İrfan Abi ve iki arkadaş büroda kaldı. Acente kapanınca o da İstanbul'a gitti, ben de İstanbul'a gittim. Sonra herkes dağıldı.”

“HÇ: Çalışma günleriniz nasıldı?”

“MK: Cumartesi pazar, bayram seyran hep açıktı. Haftanın yedi günü hep açıktı. Sabahtan akşama kadar açıktı. İstanbul'da ise cumartesi öğlene kadar açık, diğer zaman ve pazar kapalıydı.”

“HÇ: Çalıştığınız dönemde turistler var mıydı?”

“MK: Gelen turistler vardı. Gül Plaj'da kalırlardı. Haftada iki sefer, 10-15 gün kalırlardı.”¹⁰¹

¹⁰¹ Metin Küçükbulgurcu, -Emekli THY Bandırma Acente Elemanı- “Bandırma-İstanbul Uçak Seferleri” konulu görüşme, Bandırma, 23.01.2024.



Şekil 5.23 ve 5.24 (solda) THY Acentesi ve personeli. (1:İsmet Bey, 2: İrfan Kösemihal, 3: ?, 4: Sema Hanım, 5: Koray Çakan, 6: Mehmet Ölmez, 7: Yusuf Polat, 8: Metin Küçükbulgurcu, 9: Mehmet Çalışkan), (sağda) Metin Küçükbulgurcu'nun THY Emekli Personel Kartı.

Kaynak: Metin Küçükbulgurcu arşivi.

3. YOLCU TAŞIMADA KULLANILAN UÇAKLAR İLE SEFERLERİN GÜN VE SAATLERİ

Tez çalışmamıza başlarken Bandırma halkının Bandırma-İstanbul hava seferlerini sabit ve sanki hiç değişmeyen saatler halinde belirttiklerine şahit olduk. Ancak yaptığımız çalışmalar sonucunda Bandırma-İstanbul arasındaki uçak seferleri tarifelerinin meteorolojik durumlar veya mevsimlere göre farklılıklar gösterdiği kadar, farklı sebeplerden dolayı da değişiklikler gösterdiğini tespit etmiş bulunmaktayız. Sefer saatleri ve günleri ile ilgili olarak ayrıntılı bilgilerin yanı sıra kimi uygulamalar ile de ilgili bilgi vermekte fayda görmekteyiz.

İlk tespit edebildiğimiz haberde uçak seferlerinin başladığı Eylül 1953'te İstanbul-Bandırma-Çanakkale seferlerinin uçak tarifeleri bildirilmiştir.

“...Bu sabahtan itibaren İstanbul-Bandırma-Çanakkale arasında ihdas edilip başlayacak olan Hava seferlerinin tarifesi şöyledir. Tarifeyi aynen bildiriyoruz:

GELİŞ DÖNÜŞ

9.30 İstanbul'dan 12.30 Çanakkale'den

10.00 Bandırma'ya 13.00 Bandırma'ya

10.30 Bandırma'dan 13.30 Bandırma'dan

11.00 Çanakkale'ye 14.00 İstanbul'a”¹⁰²

¹⁰² Gürses, “Bu Günden İtibaren Başlayacak Olan Hava Seferlerinin Tarifesi” 21.09.1953, s.1.

Olumsuz hava şartları daha Ekim 1953'te seferleri etkilemeye başlamış ve İstanbul-Bandırma-Çanakkale seferini yapan yolcu uçağının hava muhalefetinden dolayı Çanakkale'den Bandırma'ya gelemeyeceği yazılmıştır.¹⁰³ Bir başka seferde ise Ankara ve İzmir'den İstanbul'a gidecek olan uçaklar kar yağışından dolayı Bandırma

havaalanına inmek zorunda kalmışlardır.¹⁰⁴

1954'te her gün yapılan İstanbul-Bandırma-Çanakkale seferleri haftada üç güne düşürülmüş, buna karşılık denizyolları Cuma akşamı İstanbul'dan Bandırma'ya gelecek yeni bir seferi koymuştur.¹⁰⁵

UÇAK SEFERLERİ

İstanbul-Bandırma-Çanakkale

Salı Perşembe Cumartesi

K. 14.00 İstanbul 17.00 V. K. 14.50 İstanbul 16.10 V.

V. 14.30 Bandırma 16.30 K. V.15.20 Çanakkale 15.40

Ocak 1956'daki bir gazete haberinden Devlet Hava Yolları'nın Bandırma - İstanbul seferlerinin iptal edildiği anlaşılmaktadır.¹⁰⁶ Yapılan itirazlar sonrası Bandırma'ya gelen sivil ve askerî uzmanlardan oluşan bir ekibin Edincik yolu üzerindeki (B) pistinin seferlere uygun olduğu yönünde karar verdiği ve seferlerin en kısa sürede başlayacağı belirtilmiştir.¹⁰⁷ Ancak çok sayıda yolcu uçağının tamire alınmalarından dolayı uçuşların başlaması bir yana Bandırma'da dahil olmak üzere kimi yerlere seferlerin kaldırıldığı anlaşılmaktadır.¹⁰⁸

Yerel gazetelerde pek çok def seferlerin başlayacağı haberi verilmişse de uçak seferleri ancak Eylül 1956'da başlamıştır:

“Uçak Seferleri Yarın Başlıyor

*Yarından itibaren İstanbul'a şehrimiz arasındaki uçak seferlerine yeniden başlanacaktır. Uaclar her gün İstanbul'dan saat 12.50'de hareketle 13.30'da şehrimize gelecekler ve saat 13.50'de şehrimizden hareketle 14.30'da İstanbul'da varmış olacaklardır. Hava Yolları acenteliğini evvelce olduğu gibi Mustafa Eyyapan deruhte etmektedir.”*¹⁰⁹

Ağustos 1958'deki tarife göre yolcular ve yükler ile uçakların haftanın belirli günlerine kalkış saatleri aşağıdaki tabloda verilmiştir:

¹⁰³ **Ufuk**, “Uçak Seferi İnkıta Uğradı” 07.10.1953, s.1.

¹⁰⁴ **Hürses**, “İki Yolcu Uçağımız Hava Muhalefetinden Şehrimiz Hava Alanına İndi” 10.01.1954, s.1.

¹⁰⁵ **Gürses**, “Günlük Tayyare Seferleri Kalktı” 30.06.1954, s.1.; **Hürses**, “Uçak Seferleri” 03.07.1954, s.2.

¹⁰⁶ **Ufuk**, “Uçak Seferleri Lağvediliyor” 11.01.1956, s.1.

¹⁰⁷ **Ufuk**, “Bandırma-İstanbul Hava Seferleri Tekrar İşletmeye Açılacak mı?” 26.01.1956, s.1.

¹⁰⁸ **Bandırma Ekspres**, “Bandırma-İstanbul Uçak Seferleri 15 Temmuzda Başlıyor” 23.06.1956, s.1.

¹⁰⁹ **Ufuk**, “Uçak Seferleri Yarın Başlıyor” 06.09.1956, s.1.

Tablo 5.4. 1958 İstanbul-Bandırma-Çanakkale Uçak Seferleri

	İstanbul-Bandırma Güzergahı	İstanbul-Bandırma-Çanakkale Güzergahı
Günler	Salı, Perşembe, Cumartesi, Pazar	Pazartesi, Çarşamba, Cuma
Saatler	Yeşilköy'den Kalkış : 14:00	Yeşilköy'den Kalkış : 12:30
	Bandırma'dan Kalkış : 15:00	Bandırma'dan Kalkış : 13:30
		Çanakkale'den Kalkış :14:30
		Bandırma'dan Kalkış :15:30

Kaynak: Hakan ÇAĞATAY, “Bandırma’da Türk Hava Yolları’nın Seferleri ve Etkileri”, Cumhuriyetin 100. Yılına Armağan Gönen Üzerine Araştırmalar, Editörler: M. Karayaman & S. Arıkan, Çanakkale, Paradigma Akademi Yayınları, 2005, s.457.

Pazartesi, Çarşamba ve Cuma günleri Bandırma’dan kalkan uçakların Yeşilköy’e varış saati 16:15’tir.¹¹⁰

1958’de Bandırma-İstanbul seferlerinin yoğunluğundan dolayı 24 kişilik uçaklar tahsis edilmiştir.¹¹¹ 1958’de Balıkesir’e gitmekte olan Başbakan Adnan Menderes’in uçağı hava muhalefeti nedeniyle Bandırma’ya yönelmiş, üs üzerinden dolandıktan sonra tekrardan Balıkesir’e yönelmiştir.¹¹²

Ağustos 1961’de tesis edilen 40 kişilik F-27 uçaklarının Bandırma’dan kalkışları 13:35, İstanbul’a varışları ise 14: 10 olup, yolcular için tahsis edilen otobüs saat 13:00’te havaalanına hareket etmiştir.¹¹³

02 Ocak 1962’de İstanbul-Bandırma uçak seferleri her gün yapılmaktadır.¹¹⁴ Haziran 1962’deki başka bir haberde yaz mevsiminden dolayı seferlerin arttırılması beklenirken, tersine salı ve perşembe seferlerinin iptal edilmeleri eleştirilmektedir. Aynı haberden öğrendiğimiz kadarıyla salı ve perşembe günleri uçaklar Balıkesir-Akhisar -Balıkesir-İstanbul rotasını takip edecekler ama Bandırma’ya uğramayacaklardır. Uçakların kalkış ve varış saatlerinde de değişiklikler yapılmıştır.¹¹⁵

¹¹⁰ Çağatay, a.g.m., s.457.

¹¹¹ **Bandırma Ekspres**, “24 Kişilik Uçak Geldi” 05.08.1958, s.1.

¹¹² **Bandırma Ekspres**, “Başvekilimiz Getiren Uçak Şehrimiz Hava Alanı Üzerinde Dolaştı” 07.09.1958, s.1.

¹¹³ Çağatay, a.g.m., s.455.

¹¹⁴ **Ateş**, “Tren-Otobüs-Uçak seferleri” 02.01.1962, s.3

¹¹⁵ Çağatay, a.g.m., s.457.

Tablo 5.5. 1962 İstanbul-Bandırma-Balıkesir Uçak Seferleri

İstanbul-Bandırma Yaz Güzergahı	İstanbul-Bandırma Kış Güzergahı
Pazartesi, Çarşamba, Cuma, Cumartesi, Pazar	Haftanın Her Günü
İstanbul'dan Kalkış : 10:15	İstanbul'dan Kalkış : 11:10
Bandırma'ya Varış : 11:00	Bandırma'ya Varış : 11:45
Bandırma'dan Kalkış : 11:20	Bandırma'dan Kalkış : 12:05
Balıkesir'e Varış : 11:50	Balıkesir'e Varış : 12:30
Balıkesir'den Kalkış : 13:00	Balıkesir'den Kalkış : 12:50
Bandırma'ya Varış : 13:30	Bandırma'ya Varış : 13:15
Bandırma'dan Kalkış : 13:50	Bandırma'dan Kalkış : 13:35
İstanbul'a Varış : 14:35	İstanbul'a Varış : 14:10

Kaynak: Ateş, “Tren-Otobüs-Uçak Seferleri” 27.06.1962 ve 02.01.1962, s.2.

Ocak 1963'te seferler hemen hemen aynı şekilde ve her gün devam etmekte olup, İstanbul içinden Yeşilköy'e otobüsün saat 09:45'te, Balıkesir'den havaalanına otobüsün ise saat 12:30'da kalkacağı bildirilmektedir.¹¹⁶

Mayıs 1964 tarihli gazete haberlerine göre diğer sebeplerin yanında turizm nedeniyle de 15 Hazirandan-15 Eylül arasında geçerli olmak üzere Bandırma-İstanbul uçak seferlerinin günde iki defaya çıkarıldığını görmekteyiz:

“Yaz Uçak Seferleri Arttırıldı

Direkt Akşam Seferlerinden Başka, Perşembeleri de Jet Seferleri Var

Türk Hava Yolları idaresince alınan karara göre, önümüzdeki Haziran ayının 15'inden itibaren 15 Eylül'e kadar devam etmek üzere, İstanbul'la şehrimiz arasında yaz uçak seferlerine başlanacaktır. Bu uçakların şehrimizden İstanbul'a hareket saatleri 18:30'dur.

Ayrıca Erdek civarına gelmekte olan Alman turistlerini şehrimize getirmekte olan 40 kişilik turbo jet uçakları her Perşembe günü saat 18:30'da İstanbul'a dönüşte şehrimizden de yolcu kabul edeceklerdir.”¹¹⁷

Ağustos 1966'da ise Çanakkale'ye yapılan seferler iptal edilirken, yerel bir gazetenin her günkü köşe altlığındaki bilgilendirme yazısına göre seferler şu şekildedir:

¹¹⁶ Ateş, “Tren-Otobüs-Uçak seferleri” 11.01.1963, s.3

¹¹⁷ Bandırma Ekspres, “Yaz Uçak Seferleri Arttırıldı” 19.05.1965, s.1.

Tablo 5.6. 1966 İstanbul-Bandırma-Balıkesir Uçak Seferleri

İstanbul-Bandırma-Balıkesir Güzergahı	İstanbul-Bandırma Güzergahı
Her Gün Öğle Seferi	Her Gün Akşam Seferi
İstanbul'dan Kalkış : 12:00	İstanbul'dan Kalkış : 18:45
Bandırma'ya Varış : 12:40	Bandırma'ya Varış : 19:25
Bandırma'dan Kalkış : 12:50	Bandırma'dan Kalkış : 19:45
Balıkesir'e Varış : 13:20	İstanbul'a Varış : 20:25
Balıkesir'den Kalkış : 13:30	
Bandırma'ya Varış : 14:00	
Bandırma'dan Kalkış : 14:10	
İstanbul'a Varış : 14:50	

Kaynak: ÇAĞATAY, Hakan “Bandırma’da Türk Hava Yolları’nın Seferleri ve Etkileri”, Cumhuriyetin 100. Yılına Armağan Gönen Üzerine Araştırmalar, Editörler: M. Karayaman & S. Arıkan, Çanakkale, Paradigma Akademi Yayınları, 2023, s.458.

Haberde ayrıca yolcuları şehir terminallerinden havaalanlarına otobüslerin hangi saatlerde götürecekleri de belirtilmiştir. Buna göre öğle seferleri için İstanbul şehir terminalinden saat 11:00’de, Bandırma’da ise Balıkesir için 12:00’de, İstanbul için 13:30’da otobüsler yolcuları götürmektedirler. Akşamları ise İstanbul terminalinden 17:45’te, Bandırma terminalinden ise 18:45’te otobüsler hareket etmektedirler.

Ancak Haziran 1967 tarihli bir haberde ise İstanbul’dan geldikten sonra Balıkesir’e gidilen seferlerin önce haftada üç güne düşürüldüğünü, sonrasında ise tamamen iptal edildiğini görmekteyiz. Bandırma-İstanbul arası seferlerde pazartesi, çarşamba ve cuma günleri olmak üzere haftada üç güne düşürülmüştür.¹¹⁸ Haberde THY şehir müdürlüğünün bildirdiği bilgiye göre İstanbul’dan 11:45’te gelecek olan uçakların 12:15’de Bandırma’ya vardıktan sonra 12:30’da geri dönüp 13:00’de Yeşilköy’e inecekleri görülmektedir. Bandırma’daki şehir terminalinden havaalanına yolcuları götürecek olan otobüs ise 11:45’te hareket edecektir.¹¹⁹

Balıkesir seferlerinin iptal edilmesinin bu şehir gazetelerinde yarattığı tepki yerel basında şu şekilde yer almıştır:

“Balıkesir’den Uçak Seferlerinin Tamamen kaldırılması Balıkesir’de Tepkilere Yol Açtı

Balıkesir merkezine yapılmakta olan uçak seferlerinin tamamen kaldırılması Balıkesir’de tepkilere yol açmış ve Balıkesir gazeteleri bu konu üzerinde durarak bazı yorumlarda bulunmuşlardır.

¹¹⁸ Çağatay, a.g.m., s.458.

¹¹⁹ Gürses, “İstanbul-Bandırma Arasındaki Yolcu Uçakları Artık Balıkesir’e Gitmeyecek” 18.07.1967, s.1.

Uçak seferlerinin bazı askeri sebeplerle kaldırıldığıнын şayi olduğu Balıkesir'deki gazeteler tarafından ifade edilirken 750 bin nüfuslu bir ilin 75 bin nüfuslu merkezinde uçak seferleri toptan iptal edilirken aynı ilin 35 bin nüfuslu bir ilçesinde günde iki defa uçak seferleri yapılması dikkati çekici mahiyettedir, denmektedir. 35 bin nüfuslu olarak kastedilen şehir de Bandırma'dır."¹²⁰

Üç ay sonra Bandırma-İstanbul arası seferlerde gene değişiklik olduğu görülmüştür. Bu değişikliğe göre yeni seferler şu şekilde olmuştur:

"Uçak Seferleri Değişti

Şehrimizle İstanbul arasında yapılan uçak yolcu seferlerinin geliş ve gidiş saatlerinde değişiklikler yapılmıştır. Verilen bilgiye göre İstanbul'dan şehrimize bir sabah diğeri akşamüstü olmak üzere uçak gelecektir. Bunlardan sabah seferini yapacak olan uçak sabahleyin saat 9.10 da İstanbul'dan hareketle 9.40 da şehrimize gelecek ve 10 da şehrimizden hareketle 10.30 da İstanbul'a varmış olacaktır.

Akşam uçakları da İstanbul'dan 17.45 de kalacak 18.15 de şehrimizde olacak ve 18.30 da şehrimizden hareketle 19'da İstanbul'da olacaktır."¹²¹

1968'de her gün sabah ve akşam seferleri ile havaalanlarına iki defa otobüs seferleri devam etmiştir.¹²²

1969'da uçak seferleri çeşitli değişikliklere uğramıştır. Eylül 1969 tarihli bir habere göre pazartesi ve cuma günleri öğle seferleri iptal edilmiş, seferler İstanbul-Bandırma-Balıkesir hattı şeklinde düzenlenmiştir. Ay sonundan itibaren de akşam seferleri de iptal edilmiştir. Öğlen seferlerinde İstanbul'dan 13.00'de kalkan uçakların, Bandırma'ya geldikten sonra 13:45'te Balıkesir'e, tersi rotadan da Balıkesir'den 15:00'de, Bandırma'dan da 15:15'de hareket etmeleri ayarlanmıştır. Akşam seferlerinde ise uçakların İstanbul'dan 18:30, Bandırma'dan 19:20'de kalkmaları düzenlenmiştir. Pazartesi ve cuma akşam seferleri ise iptal edilmemiştir.¹²³

01 Mart 1970'te THY elindeki sekiz yolcu uçağından üçünün arızalanıp, bakıma alınmasından dolayı İstanbul-Bursa, İzmir, Bandırma, Balıkesir seferlerinin iptal edildiğı ancak bakımların bitiminden sonra 03 Mart'ta seferlerin tekrar başlayacağı bildirilmiştir.¹²⁴

¹²⁰ Çağatay, a.g.m., s.459.

¹²¹ Gürses, "Uçak Seferleri Değişti" 01.09.1967, s.1.

¹²² Ateş, "Tren-Otobüs-Uçak seferleri" 01.06.1968, s.3.

¹²³ Ufuk, "Uçak Seferlerinde Yeni Değişiklikler Yapıldı" 07.09.1969, s.1.

¹²⁴ Ufuk, "Bqzı Uçak Seferlerinde Aksamalar Oldu" 01.03.1970, s.1.

Temmuz 1970'deki başka bir haberde ise tarifelerdeki değişikle ilgili şöyle bir haber vardır:

“Hava Yollarının Yaz Tarifesi Açıklandı

Hava Yollarının şehrimiz ile İstanbul ve Balıkesir arası uçak seferlerinin yaz tarifesi açıklanmıştır. Hava yollarının şehrimiz şubesi müdürü hemşehrimiz İrfan

Kösemihal'in bildirdiğine göre:

Yeşilköy'den saat 13.30 da kalkan uçak 14 de Bandırma'ya gelecek 14.15 de Balıkesir'e hareket edecek ve aynı uçak 15.30 da Bandırma'ya gelecek ve 15 dakikalık tevakkuftan sonra İstanbul'a hareket edecektir.

Yaz sezonunda yapılmakta olan akşam uçak seferleri ise şimdilik yapılmayacaktır.

Bu tarife 1 Mayıs tarihinden itibaren uygulanacaktır.”¹²⁵

Yukarıdaki haberden yaklaşık bir ay sonra ise yoğun bir turizm mevsiminden dolayı akşam seferlerinin yeniden başlayacağı belirtilmiştir:

“Uçak Seferleri İkiye Çıkarıldı

İstanbul'la şehrimiz arasındaki yolcu uçak seferleri biri akşamları olmak üzere ikiye çıkarılmıştır.

Bu konuda, Türk Hava yolları şehrimiz istasyon müdürlüğünce verilen bilgiye göre, yeni ihdas edilen ikinci uçak bugününden itibaren başlayıp, 15 Eylül'e kadar devam edecektir. İkinci uçak İstanbul'dan saat 19.20 de kalkarak 19.50 de şehrimize gelecektir. Uçağın şehrimizden kalkışı ise 20.10 da olacak ve saat 20.40 da Yeşilköy'e inmiş olacaktır.”¹²⁶

Mart 1971'deki bir haberde ise uygulanacak yeni tarife saatleri verilmiştir:

“Yolcu Uçağının Tarifesinde Değişiklik Yapıldı

İstanbul'la şehrimiz ve Balıkesir arasında yapılan uçak seferlerinin hareket saatlerinde değişiklikler yapılmıştır. Öğrenildiğine göre 1 Nisandan itibaren uygulanacak olan yeni tarifede uçak İstanbul'dan saat 11 de hareketle 11.30 da şehrimizde olacak, 11.30 da buradan hareketle Balıkesir'e gidecek ve oradan da saat 1 de şehrimize gelmiş olacaktır.

Uçak buradan Bandırmadan yolcularını alacak ve saat 13.15 de hareketle 13.5 de İstanbul Yeşilköy'e varmış olacaktır.”¹²⁷

¹²⁵ Gürses, “Hava Yollarının Yaz Tarifesi Açıklandı, 30.04.1970, s.1-4.

¹²⁶ Çağatay, a.g.m., s.460.

¹²⁷ Gürses, “Yolcu Uçağının Tarifesinde Değişiklik Yapıldı”26.03.1971, s.1.

Nereye, ne zaman ne ile gideceğim, diye düşünme			
Herhangi bir saatte aradığınız mühim yerin Telefonunu burada bulabilirsiniz			
VAFER		UÇAK	
Paşatelli, Çarşamba, Cuma, Cumartesi günüleri «Ekspres» İstanbul'dan gelip 12.30 Bandırma'dan kalkış 16.45 Salı, Perşembe, pazar günleri «Posta» İstanbul'dan gelip 04.30 Bandırma'dan kalkış 22.30		Yeniköy'den kalkış 11 - 00 Bandırma'ya varış 11 - 30 Balıkesir hareket 11 - 45 Bandırma'dan hareket 13 - 15 İstanbul'a varış 13 - 45	
TREN		OTOBUS	
Paşatelli, Çarşamba, Cuma Motorlu tren gelip 16.24 Motorlu tren kalkış 13.05 Kara tren gelip 13.05 Kara tren kalkış 13.35 Cumartesi günleri Motorlu tren gelip 16.24 Motorlu tren kalkış 13.05 Pazar, Salı, Perşembe günleri Motorlu tren gelip 22.07 Motorlu tren kalkış 05.30		Bandırma'dan, başta Ankara, İstanbul, İzmir, Bursa, Çanakkale'ye kadar olmak üzere, ayrıca civar ilçelere her yarım saat ve saat başı otobüs ve minibus seferleri yapılmaktadır. Müracaat : Koc Otobüsleri Tel : 288 Osman Otobüsleri Tel : 148 Gülen Otobüsleri Tel : 183 ve Akar Otobüsleri firmalarına Tel : 794	
DOKTORLAR		ECZANELER	
Musafer Akarlıoğlu 13 Necdet Bağcıoğlu 101 Gürbüz Güler 136 Nemi Tohumcu 214 S. Sıtkı Arslan 250 Baysal Selekli 322 Hikmet Ayvazlı 391 Mehmet Arpacıoğlu 406	Necati Üranta 408 Mustafa Karabaş 411 Süleyman Kavakçıoğlu 419 İsmail Çelik 425 Ekrem Ökçü 451 Rafik Atay 744 Mahmut Genç 804 Nadî Doğan 808 Altan Uyar 810	İzzet 150 Zeynep 500 Sagık 215 Unutma 398 Merik 180 Pamukçu 232 Markez 115	
ONEMLI TELEFONLAR		SINEMALAR	
Polis 345 Trafik 13 Şehir İstasyonu 39 Elektrik fabrikası 37 Doğumevi 15 Kamukararlık 1 Belediye Bşk. 14 Hükümet Tbb 12 Meteoroloji 207 Demir yolları 80 Deniz yolları 17 T. Hava Yolları 371 Garison Kom. 5 C. Savcılığı 8 Jandarma Ko. 8 Nöbet 196		Osar 095 Marmara 199 Rüya 273 Yeni Osar 095	

Şekil 5.25 Bandırma'dan Kalkan Araç Sefer Saatleri, 11.10.1971

Kaynak: Gürses, "Nereye Ne Zaman Ne İle Gideceğim, Diye Düşünme" 12.10.1971, s.3.

1972'de Balıkesir hattı gene iptal olurken, 15 Haziran-15 Eylül yaz tarifesinde her gün yapılacak olan saatler 17.00-18.15 arasında tamamlanacak şekilde düzenlenmiştir.¹²⁸

Olumlu gelişmelere karşın 1973'e gelindiğinde yerel gazete haberinden yaz mevsiminde uçak seferlerinin ikiden bire indirildiği anlaşılmaktadır. Bandırma Ticaret Odası THY'na müracaat etmiş, 06 Mayıs 1973'te Bandırma'ya gelen dönemin Turizm ve Tanıtma Bakanı ve aynı zamanda Adalet Partisi Balıkesir Milletvekili Ahmed İhsan Kırımlı'ya verilen bir raporda da mevcut uygulamanın bölgenin turizm gelirlerine olumsuz etkisi olacağı belirtilmiştir. Bundan sonra olanları şu şekilde takip etmekteyiz:

"Bu defa Hava Yolları Bandırma Ticaret Odasına gönderdiği bir yazıda seferlerin 5 Haziran-16 Eylül tarihleri arasında iki defa yapılacağı açıklanmaktadır.

Diğer taraftan Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'ndan belediyeye gelen 28 Mayıs tarihli bir yazıda da turizm raporunda belirtilen uçak seferlerinin turizm sezonu devamınca eskiden olduğu iki sefer halinde yapılması teklifinin Hava Yollarına intikal ettirildiği konunun üzerinde önemli durulduğu kaydedilmektedir.

Uçak seferlerinin geçen yıllarda olduğu gibi yaz ayları devamınca ikiye çıkarılmasının bölgemizde memnurluk yaratacağı tabiidir.

İlave edilecek ikinci seferki akşamları yapılacaktır turistik özelliğe hitap eden sefer olarak tarifeye konmuştur."

¹²⁸ Ufuk, "THY 1 Nisan'dan İtibaren Yaz Tarifesi Uygulayacak" 01.03.1972, s.1.

Haberden yaklaşık 2 ay sonra yayınlayan bir başka haber ise uçak seferlerinin Bandırma’da iyice rağbet gördüğünü düşündürmektedir. Söz konusu haber şu şekildedir:

“THY’nın Önemli Bir Kararı

*Şehrimizle İstanbul Arasında Artık Büyük Uçaklar Sefer Yapacak
Memnuniyetle haber aldığımıza göre, 1 Ağustos’tan itibaren şehrimizle
İstanbul arasında 40 kişilik küçük uçakların yerine 65 ve 111 kişilik büyük
uçaklar sefere konacaktır.*

*THY’ları şehrimiz bürosu müdürü İrfan Kösemihal’den bu konuda
aldığımız habere göre son günlerde uçak seferlerine artan yolcu izdihamı
yüzünden İstanbul’la şehrimiz arasında sefer yapan 40 kişilik F-27 tipi
uçaklar 1 Ağustos 1973’ten itibaren alınacak onların yerine 65 kişilik F-28
tipi Jetler sefere konacaktır. Bu arada haftada iki günde Çarşamba ve
Cuma günleri sabah seferlerini 111 kişilik DC tipi Jet uçakları
yapacaktır.”¹²⁹*

Söz verilen bu uçakların sefere konulduğunu yaklaşık bir hafta sonraki uçak sefer saatlerinin değişmesiyle ilgili bir haberden anlıyoruz:

“Uçak Saatlerinde Değişiklik Oldu

*65 ve 111 kişilik yeni tip uçaklarla yapılmakta olan T.H.Y’nın Bandırma
ile İstanbul arasındaki yolcu uçaklarının hareket saatlerinde değişiklik
yapılmıştır.*

Buna göre:

Sabah uçağı

Yeşilköy Kalkış 9.30

Bandırmaya varış 10.00

Bandırma Kalkış 10.20

Yeşilköy Varış 10.50

Akşam Uçağı

Yeşilköy Kalkış 18.25

Bandırmaya varış 18.55

Bandırma Kalkış 19.20

Yeşilköy Varış 19.50

*THY’nın yolcu otobüs seferleri ise hareket saatinden 1 saat önce
Terminalden hareket etmektedir.”¹³⁰*

Ancak Kasım 1973’ten itibaren perşembe seferleri iptal edilmiş, günde sadece tek gidiş-geliş uygulanarak, 111 kişilik DC-9 uçakları iptal edilerek yerlerine 65 kişilik F-28 jet uçakları konmuştur.¹³¹

1974’te tarife şöyle değişmiştir: İstanbul’dan kalkış saat 19:30 olup, Bandırma’ya varış 20:00’dir. Bandırma şehir terminalinden uçak servisinin

¹²⁹ Çağatay, a.g.m., s.462.

¹³⁰ Gürses, ““Uçak Saatlerinde Değişiklik Oldu” 05.08.1973, s.1.

¹³¹ Ufuk, “Türk Hava Yolları Uçak saatlerinde Yeniden Değişiklik Yapıldı” 04.11.1973, s.1.

kalkışı 19:30 olup, uçağın kalkışı 20:20'dir. İstanbul'a varış saati 20:50'dir.¹³² Sonradan Cuma seferleri iptal edilip, İstanbul'da Şişhane'den Yeşilköy'e her 15 dakika da bir ring seferlerine devam edilmiştir.¹³³ Uçak seferlerinin akşam saatlerine alınması aşağıda belirteceğimiz şikayetlere konu olmuştur:

"...Önceki yıllarda sabah saatlerinde İstanbul'a kalkan uçaklardan yararlanan şehrimiz ve çevresinde oturan iş adamları, İstanbul'da günlük işlerini hallettikten sonra, akşam kalkan gemilerle veya Yalova üzerinden şehre dönebilmektedirler.

Bilhassa kış aylarında, genellikle ilçemiz ve çevre ilçelerde oturan işadamlarının yararlandığı bu seferlerin akşama alınması, çeşitli güçlükler yaratmıştır.

*Konunun, parlamenterlerimiz tarafından, Türk Hava Yolları yetkililerine iletilmesi ve bir çare harcanması arzu edilmektedir."*¹³⁴

Uçuşların sabah saatlerine alınması isteği 01 Kasım 1974'ü bulacaktır. Sefer günleri pazar, pazartesi, Çarşamba ve Cuma olmak üzere düzenlenmiş; Yeşilköy'den 07.30'da ve Bandırma'dan da 08.30'da olmak üzere seferler konmuştur.¹³⁵

Seferlerin sona erdiği 01 Nisan 1975'te yayınlanan haberde Bandırma'dan İstanbul'a gidecek olan yolcuların 17.30'da terminalde hazır olmaları istenmiştir.¹³⁶

Tablo 5.7 31.03.1975 İstanbul-Bandırma Uçak Seferleri

Salı-Çarşamba-Perşembe-Pazar: İstanbul-Bandırma-Balıkesir	
Yeşilköy'den Kalkış : 15.30	Balıkesir'den Kalkış : 17.25
Bandırma'ya Varış : 16.05	Bandırma'ya Varış : 17.50
Bandırma'dan Kalkış : 16.30	Bandırma'dan Kalkış : 18.20
Balıkesir'e Varış : 16.55	İstanbul'a Varış : 18.50

Kaynak: Ufuk, "Şehre Gelen ve Giden Araçlar" 01.04.1975, s.3.

4. UÇAK KAZALARI VE ÇEŞİTLİ OLAYLARIN BASINA YANSIMASI

Yolculuklar esnasında hiç beklenmeyen ve üzücü olaylarda meydana gelebilmektedir. O dönemin hava koşullarının günümüze göre özellikle kışın daha sert olduğu ve dönem uçaklarının tüm gelişmelere karşın günümüzdekiler

¹³² Çağatay, a.g.m., s.463.

¹³³ Ufuk, "Uçak Saatlerinde Yeniden Değişiklik Yapıldı" 09.04.1974, s.1

¹³⁴ Ufuk, "Uçak Seferlerinin Sabah Saatlerine Alınması İsteniyor" 28.02.1974, s.1.

¹³⁵ Ufuk, "Uçak saatleri Değiştirilip Sabaha alındı" 03.11.1974, s.1.

¹³⁶ Ufuk, "Şehre Gelen ve Giden Araçlar" 01.04.1975, s.3.

ayarında olmadığını göz önünde tutmak gerekmektedir. Örneğin 17 Ocak 1954 tarihli ve Balıkesir’de basılan Ateş gazetesi, hava muhalefetinden dolayı uçak sefer iptallerinin 15-16 günü bulduğunu, trenlerin dahi kalkmadığı zamanlarda yolcuların Yalova üzerinden İstanbul’a gitmek zorunda kaldıklarını belirterek, yol iptallerinin yanı sıra Ankara ve İstanbul gazetelerinin okunmasından da mahrum kalındığını belirtmektedir.¹³⁷

Bu süreçte 05 Ocak 1954’te Bandırma aktarmalı Çanakkale-İstanbul seferini yapan yolcu uçağının yaşadığı kaza ile ilgili olarak Bandırma gazetelerinde bilgi verilmiştir. İlk olarak hemen ertesi günü durumu haberleştirdiği için Hürses gazetesinin haberini aktarıyoruz:

“Feci Bir Uçak Kazası

1 ağır 8 hafif yaralı var

Haber aldığımıza göre dün saat 12.30 da Çanakkale’den kalkarak şehrimize gelmekte olan 51 Bağ uçağı havanın muhalefeti yüzünden Çanakkale’nin Lapseki kazasının Duralı köyü civarına mecburi iniş yapmıştır...

Bunun üzerine DHY Umum Müdürü Rıza Çerçel Ankara’dan İstanbul’a müteveccihen 17.45’te şehrimize hususi bir uçakla gelmiş ve uçağı aramak üzere İstanbul ile şehrimizden birer uçak kaldırılmıştır.

Fakat iki uçak havanın muhalefeti yüzünden düşen uçağı bulamadan geri dönmüşse de, Çanakkale DHY Müdürü kaza mahallini tespit ederek Umum Müdüre bildirmiştir. Bunun üzerine Umum Müdür Bandırma kara yolu ile Biga’ya hareket etmiştir...

Hava Yolları personeline başsağlığı dileriz.”¹³⁸

Ayrıntılı olmakla beraber o dönemin koşullarını aksettirdiği için Ateş gazetesinin haberini aynen aktarmayı gerekli gördük:

“Feci Uçak kazası

4 Ölü 4 yaralı Var

Kazadan kolu ve ayağı kırılmak suretile kurtulan 3 çocuk sahibi kahraman pilotun anlattıkları...

(Biga- Cahit Albayrak bildiriyor) Salı günü 12,33 de Çanakkale’den kalkan yolcu uçağının 10 dakika sonra Dumanlı köyüne 550 metre mesafede düşmesi 4 can kaybına sebep olmuştur. Bu kazada başpilot Tlat Subaşı, makinist Hüseyin Çağlayan, yolculardan Fikret çekiç ve Viko Yakovi ölmüşlerdir. Bugün kaza mahalline en yakın olan Biga’ya Balıkesir’den 6 saatte gidebildik; yollar çok sisli idi. Biga’ya gelir gelmez

¹³⁷ Ateş, “Uçak Geldi” 17.01.1954, s.1.

¹³⁸ Hürses, “Feci Bir Uçak Kazası” 06.01.1954, s.1.

yaralıların getirildiği Devlet Hastanesi'ne geldim, orada Devlet Hava Yolları Genel Müdürü Rıza Çerçel'le kaymakam vekili Nevzat Gülmez'i gördüm, kendileri kaza mahallinden yeni dönmüşlerdi, yolun çok kötü olduğunu, kazazedeleri kurtarmağa gidenlerin müteaddit ölüm tehlikeleri atlattığını söylediler; kaza mahalli Biga'dan 33 kilometredir, kayalık ormanlık ve çamur deryası içinden geçmek lazımdır, buradaki teferruattan evvel ilk ziyaret ettiğim 2nci pilot Zülfikar Kaya'nın söylediklerini aynen bildiriyorum:

(Şubat 1941'de Hava Okulu'ndan mezun oldum, 6 ay evveline kadar kıtada harp uçakları ile uçtum, bandan 6 ay evvelde gene memleket ve milletim İçin çalışan ve ordu kadar kıymetli bildiğim DHY'na naklettim o zamandan beri uçuyorum en son aldığım vazife 51 numaralı BAĞ uçağı Ankara'dan kalkarak 7 servisine çıktık, Yeşilköy'e Bandırma'ya ve Çanakkale'ye salimen indik, 12,30 da da tarife üzerine yolcularımızı alarak havalandık; bir taraftan irtifa alarak uçuşumuza devam ederken önümüze simsiyah; Kümüli Nembüs bulutu çıktı, onun içine girdik, etrafımız dağ olduğu için hiçbir taraf dönemezdik, aynı istikamette bir an evvel irtifa alıp bulutun üstüne çıkmak istedik, o bulutun İçinde çok kuvvetli hava ceryanları ve sağnak halinde kar yağıyordu ve içinde bulunduğumuz hava tayyareyi anormal şekillere sokuyordu bu anda dağa çarpmışız, kendimi kaybettim, bir an için aklım başıma geldi, pilot mevkiinden çıkmağa teşebbüs ettim, makinist arkadaş sadmenin tesirile üzerime düşmüştü birbirimize gayret vererek önden açılan bir delikten kendimizi dışarı attık tayyare yanıyordu sağ bacağım ve sol kolum kırık olduğundan tayyareden daha fazla uzaklaşamadık telsizci ve Hostes bizden evvel dışarı fırlamışlar, bizi yangından kurtarmak için sürükleyerek kaza mahallinden daha ziyade uzaklaştırdılar, benimle beraber dışarı çıkan makinist Hüseyin Çağlayan gözlerimin önünde can verdi, telsizci arkadaşla yolculardan birisi en yakın köye haber için gittiler, bilmiyorum kaç saat sonra gelip bizi kurtardılar, günün 24 saatinde dinlenmeden bütün güçlüklerle rağmen yardımımıza koşan Çanakkale Valisine, Biga kaymakam vekiline, Biga Hastahanesi Başhekimi ve operatörüne hemşirelere ve Dumanlı köyünün cesur ve misafirseven halkına candan teşekkürlerimi gazetenle duyurmanı rica ederim.)

Zülfikâr Kaya Tunceli vilâyetinin Nazimiye kazasından olup 2 kız 1 erkek evlât sahibidir, sağ ayak ve sol kolu ile başından ve vücudunun muhtelif yerlerinden yaralı olduğu halde hafızası gayet kuvvetlidir, kırık olan ayak ve kolu iyi olur olmaz derhal vazifesine başlayacağını söylemiştir. Bundan sonra konuştuğum telsizci Tevfik Kazankaya, Davit Hahmıışvilli genç ve herkesin takdirle bahsettiği Hostes Ayten Özyıldız ile Yüksek Kimya Mühendisi Kocaaydın'la yaptığım konuşmaları vereceğim yarın buraya bir ekip gelerek kaza mahalline gidecek. Rıza Çerçel'de yaralıları bir otobüse koyarak, Bandırma'ya ve oradan da uçakla İstanbul'a götürecektir. Gelen ekip Cuma günü kaza mahalline jiplerle gidecektir...''¹³⁹

¹³⁹ Ateş, "Feci Uçak kazası 4 Ölü 4 Yaralı Var" 08.01.1954, s.1-2.

Bir gün sonra yani 09 Ocaktaki haberde ise hayatını kaybedenlerle ilgili bilgi verilmiştir:

“Şehit Pilot ve Makinistin Cenazeleri Ankara’ya Götürüldü

Salı günü Biga’ya 33 km mesafedeki Dumanlı köyü civarına düşen yolcu uçağında bu kazaya kurban giden Baş pilot Talat Subaşı ile makinist Hüseyin Çağlayan’ın cenazeleri otobüsle dün şehrimizden geçirilmiş ve Bandırma’ya götürülmüştür.

Bandırma’da bir uçağa konulan cenazeler 13,50 de Ankara’ya götürülmek üzere havalanmıştır. Çok değerli bir pilot olduğu söylenen Talat Subaşı’nın ve makinist Hüseyin Çağlayan’ın bu fecî akıbetleri muhitimizde olduğu kadar bütün yurttaki büyük bir teessür yaratmıştır. Ailelerine ve bütün Havacılarımıza başsağlığı dileriz.”¹⁴⁰

Lapseki yakınlarındaki bir yamaca çarpan C-47A (TC-BAĞ) uçağı, Devlet Hava Yolları’nın kaza yapan dördüncü yolcu uçağı olup, kazada ölen ve yaralananlar ilgili iki kaynak farklı bilgiler vermişlerdir. Bir kaynaktaki 5 uçuş görevlisinden ikisinin ve 10 yolcunun tamamının öldüğü belirtilirken¹⁴¹, diğer bir kaynak ise 5 uçuş görevlisinden ikisinin ve 5 yolcudan da ikisinin öldüğünü belirtmiştir.¹⁴²

Bir başka seferde 29 Haziran 1962’de Yeşilköy Havaalanından 08:45’te kalkarak Çanakkale’ye giden THY’nin EFE uçağı normal uçuş rotası olan Bandırma’ya yönelmiştir. Bandırma’ya 10 dakika kala sol taraftaki pervane koparak uçağa saplanmış, ucu kabin memuru Atalay Doğanay’ı topuğundan yaralamıştır. Olayı uçağın kaptan pilotu Nizamettin Uçaner şöyle anlatmıştır:

“Çanakkale-Bandırma arasında uçuyorduk. Bandırmaya 10 dakikalık bir mesafemiz kalmıştı. Ani olarak sol pervanenin koparak, ilk önce gövdeye saplandığını, daha sonra da yere düşmeye başladığını fark ettim. Emin olun mi hiç heyecanlanmadım. Her pilot arkadaşın yapacağı gibi, tek motorla uçağı Bandırma Hava Alanına indirdim. Hadise bundan ibarettir. Bu neviden hadiselerle alıştık”.

Kendisi, “yer bakım personelinin kabahati olabilir mi?” şeklindeki soruya şu cevabı vermiştir:

¹⁴⁰ Ateş, “Şehit Pilot ve Makinistin Cenazeleri Ankara’ya Götürüldü” 09.01.1954, s.1.

¹⁴¹ Hürtürk, a.g.e., s.194.

¹⁴² Nergiz, Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY, s.311.

“Ben bir pilotum. Kaza sebebini tam olarak bilemem. Hiç kimseyi de suçlayamam... Her şey tahkikat neticesi belli olacaktır”.

Yaralı kabin memuru ve pilotlar ANT uçağı ile İstanbul’a getirilmişler ve kabin memuru Doğanay Cerrahpaşa Hastanesi’nde tedavi edilmiştir. Olayı araştırmaya gelen

Cumhuriyet gazetesinin muhabirine; *“Sizden rica edeceğim. Annem babam duymasın. Zaten bu mesleğe girmeme razı değillerdi... Ben iyi olunca size haber veririm”.*¹⁴³

Bir yıl sonra 08 Eylül 1963’te yaşanan başka bir olayda ise İstanbul-Bandırma-Balıkesir seferini yapmakta olan THY’nın ARK uçağı Kapıdağ’a yaklaştığında uçağın sol motoru arızalanmıştır. Kaptan pilot Selahattin Alpel yakın olan Bandırma yerine Yeşilköy’e dönerek uçağı sağ salim indirmeyi başarmıştır. Uçaktaki 15 Bandırma ve 9 Balıkesir yolcusu ALP uçağı ile yarım saatlik bir gecikmeyle şehre gelmişlerdir.

Bazen acil durumlarda uçak seferleri hayat kurtarıcı bir etki haline gelebilmiştir.

Bandırma’nın yerlilerinden Semih Pak, 1970’lerin başında mide kanaması geçiren büyükannesinin tedavisi Bandırma’da yapılamayınca, gelen yolcu uçağıyla hastanın acilen İstanbul’a gönderildiğini ve bu sayede kurtarıldığını belirtmiştir.¹⁴⁴

30 Ocak 1975’te İzmir-İstanbul seferini yapan “Bursa” uçağı, Yeşilköy’e incekken havaalanının tüm ışıkları sönünce yeniden havalanmış ve Marmara Denizi’nde Küçükçekmece ile Ambarlı taraflarında düşmüştür. Kazada 4’ü mürettebat 41 kişi hayatını kaybetmiştir. İlerleyen günlerde Karacabey’in sahil kesimlerinde Bandırma yakınlarındaki Marmara Adası, Fener Adası ile Dutluman yakınlarında bulunan birisi kadın iki cesetle çeşitli uçak parçaları 6. Ana Jet Üssü’ne getirilmiş ve parçalar basın mensuplarına gösterilmiştir. Toplanan parçalar ve cesetler THY’ne ait özel bir uçakla Bandırma’dan İstanbul’a gönderilmişlerdir. Denizden yapılan aramalara üssün bir helikopteri de katılmıştır.¹⁴⁵

¹⁴³ Çağatay, a.g.m., s.464.

¹⁴⁴ Çağatay, a.g.m., s.465.

¹⁴⁵ **Ufuk**, “İstanbul’daki Uçak Kazası Şehrimizde de Büyük Üzüntü Yarattı” 01.02.1975, s.1.; **Gerçek**, “Kayıp Uçakla İlgili Olarak Şehrimizde-Karacabey Arasındaki Sahil Köyler Üzerinde Helikopterle Aramalar Yapıldı” 13.02.1975, s.1.; **Şehir**, “Bursa Uçağına Ait Bazı Parçalar Hava Üssünde Basın Mensuplarına Gösterildi” 04.02.1975, s.1.; Gürses, “Fener Adasındaki Ceset İçin Erdek Savcısı Araştırma Yapıyor, 07.02.1975, s.1.

5. 1975: BANDIRMA'DA SİVİL YOLCU TAŞIMACILIĞININ SONA ERMESİ

1974'te hava yolunu kullanan yolcu sayısında büyük artış olmasına rağmen, süreç aynı yılın ortalarına doğru hızla ve keskin bir şekilde düşmüştür. Bunun sebepleri daha ziyade politik ve ekonomik baskılardan kaynaklanacaktır. Bu sürecin sonunda da Bandırma'ya yapılan THY'nın uçak seferleri en sonunda iptal edilecektir.

Seferlere son verileceğinin ilk işareti belki de Şubat 1974'te uçakların hareket saatlerinin daha ileri saatlere alınmaları olmuştur:

*“Şehrimiz İle İstanbul Arasında Çalışan Uçak Hareket Saatleri Değişti
... Hava yollarının şehrimiz satış müdürlüğünün basına verdiği bilgiye göre: Düünden itibaren tatbik edilmek üzere uçaklar İstanbul'dan 17.50 de kalkacak 18.20 de Bandırma'ya gelecektir. Bandırma'dan 18.45 de hareket edecek ve 19.15 de İstanbul'a varacaktır.”¹⁴⁶*

Nisan 1974'te her gün yapılan seferlerden Cuma günü tamamen iptal edilmiştir.¹⁴⁷ Bu durumun ilk yansımalarından birisi mart ayında başlayan Bandırma-İstanbul feribot seferlerine ilginin artması şeklinde olacaktır. Bununla ilgili bir gazete haberi feribot seferleri ile ilgili şu gözlemlerde bulunmaktadır:

*“Feribot Seferleri Büyük İlgi Görmeye Başladı
Cumartesi günü 103 oto geldi, 50 den fazla oto gitti
İstanbul'la-şehrimiz arasında bir aydır yapılmakta olan feribot seferleri büyük ilgi görmeye başlamıştır.*

Nitekim cumartesi günü gelen Feribottan bir hayli yolcu ve 130 oto çıkmıştır. Bu arada şehrimize gelen Feribotun cumartesi günleri Avşa adasına da uğrayacağı öğrenilmiştir Nitekim cumartesi günü Avşa'ya ilk seferini yapan feribot önce şehrimize gelmiş, yolcularını indirmiş ve daha sonra Avşaya gitmiştir.

Feribotun Avşa'dan tekrar şehrimize gelmesi saat 20 yi bulmuştur. Bu nedenle İstanbul'a gidecek yolcular da, şehrimiz de 3 saat kadar Feribotun gelmesini beklemişlerdir.”¹⁴⁸

Buna karşın Mayıs 1974'teki bir haber Bandırma için adeta bir müjde niteliğinde olmuştur:

“Türk Hava Yolları Genel Müdürlüğü tarafından şehrimize, Hava Üssü sahası içine, istasyon terminal binası yaptırılacaktır. Binanın üs içine kurulması için gerekli izin alınmış ve projesi de yaptırılmıştır. Öte yandan,

¹⁴⁶ Çağatay, a.g.m., s.466.

¹⁴⁷ Çağatay, a.g.m., s.467.

¹⁴⁸ Gürses, “Feribot Seferleri Büyük İlgi Görmeye Başladı” 25.04.1974, s.1.

1974 yılı programı yatırım projelerinde şehrimizle birlikte Balıkesir, Malatya ve Kayseri terminal binaları için toplum olarak 2.500.000 liralık ödenek konulmuştur. Dört hava meydanında yaptırılacak olan (şehrimiz de dahil) istasyon terminal binaları 1974 mali yılı içinde bitirilecektir... ”¹⁴⁹

20 Temmuz 1974’te Türkiye garantörlük hakkını kullanarak Kıbrıs’taki Türk halkının canlarını ve haklarını korumak için Atilla kod adlı Barış Harekatı’na girişerek Kıbrıs’a çıkartma yapmıştır.¹⁵⁰

Barış Harekâtından 10 gün önce Bandırma’daki bir haberde uçak seferlerinin azaltılmasından dolayı gene şikayetler dile getirilmiştir:

“Uçak Seferleri Kâfi Gelmiyor

Ek Uçak Seferleri Yapılması İsteniyor

Şehrimizde-İstanbul arasında yapılmakta olan THY uçak yolcu seferlerinin, turizm mevsiminin başladığı son günlerde kâfi gelmemekte olduğuna şahit olunmaktadır.

Sefer yapmakta olan 60 kişilik uçaklar yüzünden son günlerde uçakta yer bulmak bir mesele haline gelmiştir. Bir çok yolcusu yer bulamadığı için seyahatlerini vapurla yapmak mecburiyetinde kalmaktadır.

Bu arada bazı seferlerinde iptal edilmesi ise THY’na güvensizlik yaratmaktadır.

Yapılmakta olan uçak seferinin kâfi gelmemesi üzerine, halk geçen yıllarda olduğu gibi yine yaz aylarına mahsus olmak üzere akşamları ilave uçak seferleri ihdas edilmesini istemekte veya hiç olmazsa, bazı zamanlar pek dolmadığı bildirilen Balıkesir uçağından Bandırma için yolcu kontenjanı tanınması ve Balıkesir uçağının gidiş ve gelişte Bandırma’ya da sefer yapması istenmektedir.

THY’nın halkın bu dileği ile ilgilenmesi temenni edilmektedir.”¹⁵¹

Ancak seferlerin sonlandırılmasında kanaatimize göre en büyük etken 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı sonrası Türkiye’nin Amerika tarafından uğradığı ağır ekonomik ve askerî ablukadadır. Harekât esnasında 21 Temmuz 1974’te Yeşilköy’le birlikte tüm hava meydanları kapatılırken, tüm uçuşlarda iptal edilmiştir.¹⁵²

1973 Yom Kippur Arap-İsrail savaşı sonrası Arap ülkelerinin uyguladığı petrol ambargosu da ayrı bir etken olmuştur. Petrol üretiminin her ay % 5

¹⁴⁹ Ufuk, “Türk Hava Yolları Şehrimize Terminal Binası Yaptırıyor” 01.05.1974, s.1.

¹⁵⁰ Çağatay, a.g.m., s.467.

¹⁵¹ Çağatay, a.g.m., s.468

¹⁵² Çağatay, a.g.m., s.468.

azaltılması sonucu petrol fiyatları % 380 artmış ve Türkiye gibi petrol açısından dışa bağımlı ülkeler bu süreçte büyük sıkıntılar yaşamışlardır.¹⁵³

1952’de gerek dünyada gerekse Türkiye’de yaşanan benzer bir petrol tedarik sıkıntısında, Türkiye’de yurt içi uygulanan kısıntıları -ayrıntılara girmek pahasına- vermek isteriz. İstanbul-Erzurum ve İstanbul-Van seferleri haftada üçten ikiye, her gün yapılan İstanbul-Ankara-Adana-İskenderun uçuşları haftada dörde, Ankara -Afyon-İzmir ve İstanbul-Afyon-Konya- Adana haftada dörtten ikiye, her gün iki kez gerçekleşen İstanbul-İzmir seferi haftada iki gün birer ve dört günden ikiye, her gün gerçekleşen İstanbul-Balıkesir uçuşları haftada dörde, sabah ve akşam günde iki defa gerçekleşen İstanbul-Bursa uçuşları da haftada altı gün ve tek uçuşa düşürülürken, pazar günleri tüm uçuşlar kaldırılmıştır. Samsun, Sivas, Kayseri, Konya, Antalya, Gaziantep ve Urfa seferleri de “şimdilik kaydıyla” iptal edilmişlerdir.¹⁵⁴

12 Mart 1971 Muhtırası’nda Hava Kuvvetleri Komutanlığını yapmış olan Muhsin Batur’da görüşümüzü desteklediğine inandığımız şu açıklamayı 17 Aralık 1974’te yapmıştır:

*“Kıbrıs çıkartması nedeniyle Amerikan yardımının kesilmesi etkisini önce Hava Kuvvetlerimizde gösterecektir. Üç ya da altı ay içinde uçaklarımız havalanamaz hale gelebilir”.*¹⁵⁵

02 Ağustos 1974 tarihli bir haber uçak seferlerinin alacağı yönü daha şimdiden belli edecek mahiyettedir:

“Uçak Seferleri İlgisini Kaybetti

Hava Yollarının uçak seferlerine yapmış olduğu astronomik rakamlara dayanan zam umumi mahiyette şikayetlere yol açmaktadır.

Hava Yollarının en yüksek zammı Bandırma-İstanbul hattına yaptığı da yayınlanan listeden anlaşılmıştır. Eskiden 60 lira olan Bandırma-İstanbul arası şimdi 195 liraya çıkmıştır.

Hava Yollarının Bandırma hattı için tespit ettiği zaman fevkalade yüksek bulunmaktadır. Bu zammın menfi etkileri kendini göstermiş, evvelce bu mevsimde biletler en azından üç gün öncesinden satılırken şimdi ise 66 kişilik uçaklar 10-15 kişi ile gidip gelmektedir.

¹⁵³ James Gelvin, **Modern Ortadoğu Tarihi 1453-2015**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2016, s.328.

¹⁵⁴ İkinci Dünya Savaşı Sürecinde Türkiye’de Sivil Havacılık (1939–1960), (t.y.), “Çevrimiçi” https://www.academia.edu/44957140/%C4%B0K%C4%B0NC%C4%B0_D%C3%9CNYA_SAVA%C5%9E_S%C3%9CREC%C4%B0NDE_T%C3%9CRK%C4%B0YEDE_S%C4%B0V%C4%B0L_HAVACILIK_1939_1960, Erişim Tarihi: 20/10/2023.

¹⁵⁵ Çağatay, a.g.m., s.468.

Hava Yollarının yüksek miktarda yaptığı bu zammı makul bir hadde indirilmesi için belediye, Ticaret Odası ve bazı esnaf derneklerinin hükümete müracaat edip tarifenin düzeltilmesini isteyecekleri de öğrenilmiştir.

Bandırma İstanbul hattı, Hava Yollarının en eski hattı olup, yüksek bilet fiyatları karşısında uçakları müşteri binmemesi karşısında Hava Yollarının Bandırma hattını iptal etme yoluna da gitmesinden endişe edilmektedir. Buna meydan vermemek için Hava Yolları Genel Müdürlüğü'ne bazı sebepler ileri sürülerek müracaat edileceği öğrenilmiştir.”¹⁵⁶

İki gün sonraki haber ise gene uçak biletlerine yapılan yüksek zam ile ilgilidir:

“Bandırma-İstanbul Arasında İşleyen Uçaklara Yapılan Fahiş Zam İle İlgili Yarın İçin Bir Toplantı Düzenlendi

Şehrimiz ile İstanbul arasında çalışan uçak seferlerinde gidip gelen yolcu biletlerinde yapılan faiz zam ile ilgili olarak yarın saat 15 de belediyede bir toplantı düzenlenmiştir.

Şehrimizin ticari, iktisadi ve turizm durumunu yakından ilgilendiren bu zor keyfiyeti üzerinde bir görüş beraberliğine varmak için toplantıya Belediye Başkanı Hasan Sur, Ticaret Odası Başkanı Kenan İyianlar. AP ilçe başkanı Cemal Erkan, CHP ilçe başkanı Erol Hacıoğlu, Turizm Derneği temsilcisi ile Basın Yayın Turizm Büro Amiri İzzettin Yaşbek katılacaklardır...”¹⁵⁷

07 Ağustos 1974 tarihli bir haberde, yapılacağı belirtilen toplantıda alınan karar uyarınca yetkililere iletilmek üzere hazırlanan ve gönderilen telgraftan bahsedilmektedir:

“Başbakan Ecevit ve Ulaştırma Bakımına Çekilen Telgraflarla Uçak Biletlerinin Makul Bir Seviyeye İndirilmesi İstendi

Bandırma-İstanbul-Bandırma arasında çalışan Türk Hava Yolları'na ait uçak yolcu ücretlerinde yapılan yüksek miktardaki zam üzerine, bir toplantı yapılmıştır.

Yapılan zammın makul bir seviyeye indirilmesi hususunda aşağıda tam metni yazılan bir telgraf yapılan bir toplantıyı mütekip Başbakan Bülent Ecevit, Ulaştırma Bakanı Ferda Dilek ve Türk Hava Yolları İdare Meclisi Başkanı Agasi Şen'e çekilmesine karar verilerek, aşağıda telgrafta isimleri yazılı makam sahiplerinin imzaları ile telgraflar ait oldukları yerlere çekilmiştir.

¹⁵⁶ Çağatay, a.g.m., s.469.

¹⁵⁷ Gürses, “Bandırma-İstanbul Arasında İşleyen Uçaklara Yapılan Fahiş Zam İle İlgili Yarın İçin Bir Toplantı Düzenlendi” 04.08.1974, s.1.

“ Türk Hava Yollarının yurt içi uçak yolcu biletlerine yapılan son zamlar, devlete ait yayın organlarında yüzde 30-70 arası olarak açıklanmış olmasına rağmen, Bandırma-İstanbul arasında tatbik olunmasına başlanılan tarife bu miktarın çok üzerinde çıkmıştır.

60 liralık biletin 195 liraya çıkartılmasının, yanlış bir tarife taktik edildiği kanaatindeyiz. Uygulama, bu tarife üzerinden devam etmesi halinde, Bandırma'nın ticari, iktisadi, Turizm ve iş hayatı bundan büyük zarar görecektir.

Bandırma-İstanbul arası uçak biletlerinin makul bir seviyeye indirilmesi hususlarında emirlerinize, tüm Bandırma ve çevresi il ve ilçeler halkı intihar etmektedir.

Saygılarımızla”

Hasan Sur Cemal Örgen

Belediye Başkanı Turizm Derneği Başkanı

Kenan İyianlar Eyüp Özalp

Ticaret Odası Başkanı Turizm derneği 2. Başkanı”¹⁵⁸

Aynı dönemde otobüs fiyatlarıyla bir kıyas yapmak gerekirse Balıkesir-İstanbul arası 40 Lira, Bandırma-Bursa arası 17,5 Liradır.¹⁵⁹

Ancak yapılan itirazlara ve düzeltilme isteklerine karşın, THY'nın Ağustos 1974'te aldığı bir başka karar daha olumsuz bir hava yaratmıştır:

“Uçak Seferlerine Rağbet Azalınca Seferler Haftada Dört Güne İndirildi
Şehrimiz ile İstanbul arasında sefer yapan uçaklara rağbet azalınca Hava Yolları Genel Müdürlüğü de uçak seferlerini azaltmış ve haftada dörde indirmiştir.

Evvelce her gün yapılmakta olan uçak seferleri, Hava Yolları biletlerine yapılan zamdan sonra uçaklar çokçası boş gidip gelmeye başlamıştı.

Bu durumu göz önüne aldığı sanılan Havayolları Genel Müdürlüğü Salı, Perşembe ve Cumartesi günlerinde yapılmakta olan uçak seferlerini kaldırmıştır.

Geçen yıla gelinceye kadar yaz sezonunda şehrimize günde iki uçak seferi yapılmakta iken, bu sene seferler bire indirilmişti. Şimdi de seferler haftada dört güne indirilmiştir...

Bu arada uçak seferlerinde yapılan yüksek seviyedeki zammın Makul bir seviyeye indirilmesi için şehrimizden bazı kuruluşlar temsilcileri Hava Yollarına, Ulaştırma Bakanlığına ve Başbakanlığa telgraf çekmişlerdi. Bu telgraflara henüz bir cevap gelmediği de öğrenilmiştir.”¹⁶⁰

¹⁵⁸ Çağatay, a.g.m., s.470.

¹⁵⁹ **Ufuk**, “İlimizde Yolcu Otobüs Ücretleri Belli Oldu” 09.03.1974, s.1.

¹⁶⁰ Çağatay, a.g.m., s.470.

THY fiyat indirimine veya sefer sayısı artışlarına gitmeyerek, eleştirilen durumları aynen sürdürmüştür. Fiyatların yüksek olması bir yana yolcuların taşıdıkları kargolardan ayrıca bir ücret alınması da eleştiri konusu olmuştur. Yakın tarihlerde Bandırma-İstanbul arasında feribot seferlerinin başlaması yolcu adedini daha da düşürmüştür. Bu nedenle Bandırma'dan kalkan uçaklara Bandırma içinden çok Balıkesir ile Gönen, Manyas ve çevre ilçelerden gelenlerin bindiği gözlemlenmiştir.¹⁶¹

Kasım 1974'te THY olumsuz başka bir kararı daha uygulamaya sokmuştur:

“Yüzde 300'ün Üzerinde Bir Zamdan Sonra Seferlerin Sabahın Saat 7 sine Alınması Çok Garip

Daha önce Bandırma-İstanbul arası 60 liralık yolcu ücretlerini 195 TL gibi % 300'ün üzerinde bir zam yaparak yolcu adedini onda bire indiren Hava Yolları, şimdi de şehrimiz-İstanbul arası seferini sabah saat 7'ye alması yolcu adedine tamamen düşürecektir. Yaz aylarında günde iki sefer yapılırken sonradan biri indirilmesi daha sonra % yüz her zaman beklenirken % 325 zamlı karşımıza çıkışı havaya alındı Bursa Balıkesir Bandırma gibi kısa mesafe seferlerini kaldıracak zannını uyandırmaktadır bizde.

Önceleri dolu gidip gelen uçakların yolcu adedi, çok farklı bir zamlı tamamen azalmış, şimdi de uçak seferlerinin sabah saat 7'ye alınmasıyla bu durum yolcuyla tamamen kesme havasına girmiştir.

Ne diyelim bu programı hazırlayan kişiler ne düşünüyorlar bilemeyiz.”¹⁶²

Aralık 1974'te eleştirisel bir gazete haberi bu duruma net bir açıklık getirmektedir:

“Hava Yolları Ne Yapacağını Şaşırdı!.

Uçak Hareket Saatler Yeniden Değişti ve Balıkesir'e de Aynı Uçak Gidecek

Hava Yollarının son aylar içinde biri birini nakzeden kararlarına bir yenisi daha eklenmiş ve uçak hareket saatleri yeniden değişmiştir.

Uçak yolcu biletlerine yapılan yüzde 325 zamandan sonra, uçaklara karşı azalan rağbetiartırma yoluna gideceğine hava yolları zamdan sonra uçak seferlerini haftada dört güne indirmiş, yine aldığı bir kararla uçak hareket saatlerini sabahın çok erken saatlerine rastlatmıştı.

¹⁶¹ Metin Küçükbulgurcu, -Emekli THY Bandırma Acente Elemanı- “Bandırma-İstanbul Uçak Seferleri” konulu görüşme, Bandırma, 23.01.2024.

¹⁶² **Ufuk**, “Yüzde 300'ün Üzerinde Bir Zamdan Sonra Seferlerin Sabahın Saat 7 sine Alınması Çok Garip” 02.11.1974, s.1.

Sabah saat 7 de Yeşilköyden Bandırmaya hareket edecek uçağa İstanbul'dan binecek yolcunun gecedan Yeşilköy'e gelip beklemesinin gerektirdiği, bu tarife haliden tutmayınca bu sefer idare hareket saatlerini yeniden değiştirmiştir.

Son olarak bildirilen yeni tarifeye göre, Yeşilköy'den saat 15.30'da kalkacak uçak, 16.05' de Bandırmaya gelecek, 16.30 da Bandırmadan hareket ederek 16.55 de Balıkesir'e inecek, 17.25 de Balıkesir'den kalkacak, 17.50 de Bandırmaya gelecek ve 18.20 de Bandırmadan Yeşilköy'e hareket edecektir.

Hava yolları Balıkesir uçak seferlerini de şehrimize bağlamış ve böylelikle gerek Balıkesir ve gerekse Bandırma hattında nerede ise sıfır dereceye münce olan uçak yolcularının rağbetini hiç değilse iki şehrin yolcularını bir tarifeli uçakla taşımayı düşünmüştür.

Bakalım yeni tarifenin ömrü ne kadar sürecek ve değişikliğe rağmen Bandırma'dan 195 liraya Yeşilköy'e gitmek isteyen uçak yolcusu çok olup uçakları dolduracak mı? ”¹⁶³

Gelinen aşama itibariyle 29 Mart 1975'deki Gerçek gazetesinin haberi bu anlamda beklenen sonucu ilan eder mahiyettedir:

*“Uçak Seferleri İkinci Bir Emre Kadar Durduruldu
Şehrimizle İstanbul arasında yapılmakta olan THY yolcu uçak seferleri ikinci bir emre kadar 1 Nisandan itibaren durdurulacaktır.*

Bu konuda THY Bandırma Satış müdürlüğünce gazetemize verilen bilgiye göre 1 Nisan 1975 tarihinden itibaren meydanımız ikinci bir işara kadar seferlere kapatılmıştır. Ancak bu süre içinde THY şehrimiz terminalinde her türlü yurt içi ve yurt dışı bilet ve rezervasyon işleme devam edilmektedir.”¹⁶⁴

Haberin verildiği Gerçek gazetesinin “Nereye, Nasıl Gidilir?” başlıklı ulaşım seferleri köşesinde her zaman:

*“Uçak
İstanbul Gidiş: Salı, Çarşamba, Perşembe, Pazar günleri terminalden hareket 16.15
Geliş: Yeşilköyden kalkış 15.30, Bandırma'ya geliş 17.50”¹⁶⁵*

şeklindeki bilgi notuna, 03 Nisan 1975'ten itibaren rastlamamaktayız.¹⁶⁶

¹⁶³ Gürses, “Hava Yolları Ne Yapacağını Şaşırdı!.” 07.12.1974), s.1-2.

¹⁶⁴ Çağatay, a.g.m., s.471.

¹⁶⁵ Çağatay, a.g.m., s.471.

¹⁶⁶ Çağatay, a.g.m., s.471.

Gürses gazetesi de 01 Nisan 1975 tarihinde şu bilgiyi paylaşmaktadır:

“Boş Gidip Gelen Uçaklardan Sonra Şimdilik Uçak seferleri Tatil Edildi

Türk Hava Yolları’nın şehrimiz ile İstanbul arasında sefer yapan uçak biletlerine yüzde üç yüz yirmi beş nispetinde zam yapması üzerine uçak seferlerine karşı olan ilgi birden bire azalmıştır.

Evvelce haftanın her günü yapılan seferler sonradan haftada dörde indirilmiş ve şimdi de, ikinci bir iş’ara kadar kaldırılmıştır.”¹⁶⁷

Balıkesir Ekspres gazetesi de 04 Nisan 1975 tarihinde benzer bilgiyi vermektedir:

“Bandırma-İstanbul Seferleri İptal Edildi

... Aldığımız bilgiye göre seferler direkt olacaktır. Ayrıca Bandırma-İstanbul arasında yapılan seferler yaz tarifesinde geçerli olmak kaydıyla iptal edilmiştir...”¹⁶⁸



Şekil 5.26 ve 5.27 Uçak Seferlerinin İptalini Haber Veren Yazılar, 1975

Kaynak: (solda) Gürses, “Boş Gidip Gelen Uçaklardan Sonra Şimdilik Uçakseferleri Tatil Edildi”, 01.04.1975, (sağda) Ufuk, “Şehrimize Gelen ve Giden Araçlar”, 02.04.1975.

Uçak seferlerinin iptalinden sonra, hem bu durumu hem de Bandırma’nın diğer

sorunlarını görüşmek üzere Ankara’ya giden Bandırma’nın o dönem belediye başkanı olan Hasan Sur ve Adalet Partisi ilçe başkanı Cemal Örgen, dönüşlerinde Mayıs 1975’te bir basın toplantısı düzenlemişler ve uçak seferleri ile ilgili olarak Hasan Sur şu açıklamayı yapmıştır:

¹⁶⁷ Gürses, “Boş Gidip Gelen Uçaklardan Sonra Şimdilik Uçak seferleri Tatil Edildi” 01.04.1975, s.1.

¹⁶⁸ Balıkesir Ekspres, “Bandırma-İstanbul seferleri İptal Edildi” 04.04.1975, s.1.

“Uçak Seferleri

Bir süre önce bilindiği üzere Hava Yolları tarifelerine zam yapılmıştı. TRT’nin haber bülteninde bu zam oranı % 70 olarak gösterilmesine rağmen Bandırma hattında 60 lira olan bilet 195 liraya çıkarılmıştı. Zam miktarı % 325 di. Zamdan önce uçaklarda yer bulmak imkansızken zamdan sonra uçaklar boş gidip gelmeğe boş gelmeğe başlamış ve devletin zararı pahalı bilet tarifi ile daha da artmıştı. Biz o tarihlerde Belediye, partiler, turizm ve odalar teşkilatı olarak ilgili makamlara müracaat ettik. Dikkate alınmadı. Bu defa Ankara’da bu konu üzerinde durduk, Erdek ve Gönen’in turizm potansiyeli de göz önüne alınarak tarifelerin indirilmesi ve seferlerin yeniden başlatılmasını Ulaştırma Bakanı Nahit Menteşe’yi ziyaret ederek anlattık, Sayın Bakan bu dengesizliğin kısa zamanda izale edileceğini söylediler...”¹⁶⁹

Aynı haberi veren bir başka gazetede ise verilen bilgide ise zam miktarının % 240 olduğu yazılmıştır.¹⁷⁰

Bununla birlikte Ekim 1975 tarihli bir haberde kış seferlerinin Bandırma’da yeniden başlayacağı bildirilmiştir:

“Uçak Seferleri Kış Tarifesinde

Bandırma’ya Haftada Dört Sefer Kondu

Pist onarımı bitmediğinden seferlerin bir süre daha gecikeceği de öğrenildi

İstanbul ile şehrimiz arasında yapılacak uçak seferleri kış tarifi Hava Yollarınca ilan edilmiştir.

1 Kasım tarihinden itibaren başlayacak olan kış tarifi Bandırma’ya haftada dört gün uçak seferi konmuştur. Ne var ki bu seferki tarife Balıkesir’le bağlantılı olmuştur. Daha önceki yıllarda doğrudan Bandırma- İstanbul arasında işleyen uçaklar yeni tarifiede, İstanbul Balıkesir-Bandırma şeklinde düzenlenmiştir.

Balıkesir hava alanının uçuşa müsait olmaması sebebiyle 1 Kasım tarihinden itibaren yeni tarife göre seferlerin yapılması beklenirken şehrimizde ise hava yolları uçaklarının ineceği pistin onarımının devam etmesi sonucu, Bandırma seferlerinin bir süre yapılamayacağı öğrenilmiştir.

Bazı ilgililer 15 Kasımdan itibaren pist onarımının bitirilerek Balıkesir-Bandırma ve İstanbul uçak seferlerinin haftada dört defa olmak üzere yapılabileceğini söylemişlerdir.

¹⁶⁹ Gürses, “Ankara’ya Gidip Gelen A.P. ve Belediye Heyeti Adına Basın Toplantısı Düzenleyen Örgen ve Sur” 06.05.1975, s.1-2.

¹⁷⁰ Ufuk, “Belediye Başkanı Sur ve AP İlçe Başkanı Örgen’in Basın Toplantısı” 06.1975, s.1-2.

Bilindiği üzere geçen yıl Hava Yolları bilet fiyatlarında yapılan yüzde üç yüz yirmi beş miktarındaki zamdan sonra Bandırma İstanbul arası uçak seferlerine olan rağbet tamamen kaybolmuş ve sonra seferler haftada dört güne indirilmiş bilahare de kaldırılmıştı.”¹⁷¹

Ancak bu haberden sonra da uçak seferlerinin başlamasıyla ilgili bir gelişme görülmemiş, ancak Kasım 1975'teki bir haber ilginç bir durumu bildirmiştir:

“Uçak Seferleri 15 Kasım'da Başlanacak Denmişti

Şimdi de müteahhidin pisti teslim etmemesi seferlerin başlamasını geciktirdi

Şehrimiz ile İstanbul arasında haftanın dört günü için yapılması planlanan uçak seferlerine 15 Kasım tarihinden itibaren başlanacağı açıklanmış olmasına rağmen bugüne kadar bu seferlerin başlanmaması kamuoyunda çeşitli şekillerde yorumlanmaktadır.

Bu hususta kendileriyle görüştüğümüz Türk Hava Yolları ile ilgili seferlerin 15 Kasım tarihinde başlaması hususunda daha önce hazırlık yapıldığını ancak, uçak seferlerinin ertelenmesine yol açan, uçakların ineceği pistin yeni baştan onarıma tabi tutulması ve onarım işini yapan müteahhidin de işte zamanında teslim etmemesi sonucu seferlerin yeniden ertelenmek zorunda kaldığını açıklamışlardır.

Bu durumda uçak seferlerinin kesinlikle hangi tarihte yapılacağı hususunda bir bilgi edinmek mümkün olmamıştır. Ancak uçak pistinin onarımını üzerine alan müteahhidin pisti ilgililere teslim etmesinden sonra seferlerin başlayabileceği anlaşılmaktadır.

Bilindiği üzere haftanın dört günü üzerinden ihdas olan uçak seferlerinde Balıkesir-Bandırma-İstanbul hattı programa alınmıştı. Daha önceki yıllarda ise şehrimiz İstanbul arasında uçak seferleri direkmen yapılmaktaydı.

Hali hazırda Balıkesir-İstanbul arası uçak seferleri yapılmaktadır. Pistin teslim alınması halinde İstanbul'dan şehrimize gelecek uçak bilahare Balıkesir'e gidecektir. Balıkesir'den gelecek uçak şehrimizden sonra İstanbul'a gidecektir.

Bandırma-İstanbul arası bir kişilik bilet ücreti 195 lira olarak tespit olunmuştur.”¹⁷²

Ancak hava seferlerinin başlamasıyla ilgili bir gelişme olmamıştır. Anı ve görüşlerine zaman zaman yer verdiğimiz Sebahattin Pıravadalı'nın bu konudaki bir yorumunu paylaşmak isteriz:

“THY seferleri bittiğinde çok şikayetler oldu. Özellikle varlıklı ve iş yapanlar için İstanbul-Bandırma arası kara yolu, hele Gemlik tarafları çok

¹⁷¹ Gürses, “Bandırma'ya Haftada Dört Sefer Kondu” 31.10.1975, s.1.

¹⁷² Gürses, “Uçak seferleri 15 Kasım'da Başlanacak Denmişti” 28.11.1975, s.1.

kötüydü. Gemlik rampalarında kaza var dendi mi yandıydın. Bu nedenle Bursa'daki (Yunuseli) Havalanı'na gidip oradan İstanbul'a, dönüşü otobüsle yapmaya başladılar. Yunuseli'nde Kamil Koç'un otobüsleri halkı götürürdü.”¹⁷³

Bandırma'da sivil havacılığa yeniden başlamak için farklı zamanlarda çeşitli girişimler yapılmış ancak olumlu sonuç alınamamıştır. Ekim 1988'de Bodrum İmsık Hava Yolları A. Ş. sahibi Fuat İmsık, Bandırma'ya gelmiştir. Kaymakamlık, belediye ve hava üssü ile yapılan görüşmeler sonucu gerekli izinler alınmış ve 25 Ekim 1988'de yolcu uçuşlarına 6. Ana Jet Üssü'nden başlanmıştır. İki pilotlu, 8 kişilik uçakların günde bir kez sabah 10.30'da Bandırma'dan havalanarak, 10.50'de İstanbul'da Yeşilköy'e varıp, duruma göre uçuş yapması planlanmıştır. Bilet fiyatı 50.000 TL olup, 3 yaşındaki çocuklardan bilet alınmaması, 10 kilo yük taşıma hakkının olması kararlaştırılmıştır. İlk seferde Bandırma'dan iki yolcu İstanbul'a giderken, 5 yolcu da buradan Bandırma'ya gelmiştir. İlk seferlere Bandırmalı işadamları ile İstanbullu tüccarların ilgi gösterdikleri belirtilmiştir.^{174 175 176}

22 Kasım 1988'de ise seferlere Balıkesir'de eklenmiştir. Sefer programına göre uçak 08.15'te Balıkesir'den kalkıp, Bandırma'dan saat 09.00'da hareket edip, 09.25'te Yeşilköy'e inecek, dönüş Yeşilköy'den 16.00 olup, 16.25'te Bandırma'ya gelinip, 16.30'da da Balıkesir'e hareket edilecektir.¹⁷⁷ Net bir bilgi olmamasına rağmen, uçuşlara belli bir zaman ara verildiği inancındayız. Çünkü 03 Temmuz 1989'daki bir gazete haberinde uçak seferlerinin 05 Temmuz'da başlayacağı haberi yapılmış ve ilan verilmiştir. Ancak 14 Eylül 1989'a kadar düzenli olarak verilen İmsık Hava Yolları ilanlarının bu tarihten sonra devam etmediği gözlemlenmiştir.¹⁷⁸

¹⁷³ Sebahattin Pıravadalı, -Araştırmacı-Gazeteci- “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma, 01.02.2024.

¹⁷⁴ Gerçek, “Bandırma-İstanbul Arası Uçak Seferleri Pazartesi Günü Başlıyor”, 19.10.1988, s.1.

¹⁷⁵ Gerçek, “Uçak Seferleri Başaldı” 25.10.1988, s.1.

¹⁷⁶ Gerçek, “İstanbul-Bandırma Arasında Başlayan Uçak Seferlerine İlgi Artıyor” 04.11.1988, s.1.

¹⁷⁷ Gerçek, “Uçak Seferleri Karşılıklı Olarak Yapılmaya Başlandı” 22.11.1988, s.1.

¹⁷⁸ Gerçek, “Bandırma-İstanbul Arası Uçak Seferleri Çarşamba Günü Başlıyor” 07.07.1989, s.1.



Şekil 5.28 ve 5.29 İmsik Hava Yolları'nın İlanları, 1988 ve 1989

Kaynak: (solda) Gerçek, "İmsik Hava Yolları", 12.08.1988;
(sağda) Gerçek, "İmsik Hava Yolları", 03.07.1989.

1995'te Bandırma, Erdek, Gönen, Susurluk, Aksakal ve Salur belediye başkanları, Bandırma'da sivil uçuşların yeniden başlaması için kapsamlı bir analiz raporu ile beraber ortak bir dilekçe ile 29 Mayıs 1995'te dönemin Başbakanı olan Tansu Çiller başta olmak üzere devletin ilgili ve üst makamlarına müracaat etmişler ancak olumlu bir sonuç alamamışlardır.¹⁷⁹

Bununla beraber Bandırma halen Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Havaalanları Daire Başkanlığı'nın listelerinde yalnız iç hat olmak ve müsaadeli kullanım şartıyla sivil havacılığa açık havaalanlarından birisi olmaya devam etmektedir.¹⁸⁰

Bandırma'da yıllar sonra ve sadece kısa bir dönem için deniz uçağı seferleri yapılmıştır. Bandırma Ticaret Odası'nın girişimi ve Bursa Ulaşım Anonim Şirketi (BURULAŞ) tarafından Bandırma-İstanbul arasını 35 dakika kat edecek deniz uçağı seferleri başlatılmış ve mendirek kesimine bir de deniz uçağı istasyonu yapılmıştır. 18 kişilik uçağın İstanbul'da varış noktası ise Haliç olmuştur. 29 Eylül 2014'te başlayan deniz uçağı seferlerinin her gün saat 10.00 ve 17.00'de Bandırma'dan, saat 09.00 ve 16.35'te de İstanbul Haliç'ten kalkması, fiyatının 150 lira, Bandırma Ticaret Odası üyelerine ise 15 liralık indirimle 135 lira olması öngörülmüştür.¹⁸¹

Ancak artan maliyetler ve fırtınalı havalarda seferlerin aksaması gibi sebeplerle bir-iki aylık seferlerin sonunda faaliyetlere son verilmiş ve mendirekteki bilet satış yeri de sökülerek hurdacılara satılmıştır.¹⁸²

Böylece Bandırma'da sivil yolcu uçuş seferleri-şimdilik kaydıyla-sona ermiştir.

¹⁷⁹ Çağatay, a.g.m., s.472.

¹⁸⁰ Çağatay, a.g.m., s.472.

¹⁸¹ Çağatay, a.g.m., s.472.

¹⁸² Çağatay, a.g.m., s.472.

Araştırmamız esnasında 1953-1974 arasında Bandırma-İstanbul arasında kaç yolcunun uçakla yolculuk yaptığı ve bundan THY'nın ne kadar bir gelir elde ettiğine dair THY ve DHMİ'ne yaptığımız müracaatlar sonunda THY'nın cevabî yazısına istinaden aşağıdaki tablo ortaya çıkmıştır:

Tablo 5.8. THY'nın Tahmini 1962-1968
İstanbul-Bandırma-Balıkesir-Akhisar Bilgi Tablosu

YIL	HAT	ORTALAMA MENZİL	ÜCRETLİ YOLCU KM	YOLCU SAYISI
1962	İstanbul-Bandırma-Balıkesir-İstanbul	348	1.853.000	5.325
1962	İstanbul-Bandırma-Akhisar-İstanbul	514	490.000	953
1963	İstanbul-Bandırma-Balıkesir-İstanbul	348	2.361.000	6.874
1964	İstanbul-Bandırma-Balıkesir-İstanbul	348	2.688.000	7.724
1965	İstanbul-Bandırma-Balıkesir-İstanbul	348	3.259.000	9.365
1966	İstanbul-Bandırma-Balıkesir-İstanbul	348	3.444.000	9.897
1967	İstanbul-Bandırma-Balıkesir-İstanbul	348	412.000	1.184
1967	İstanbul-Bandırma-Balıkesir-İstanbul	348	505.000	1.451
1968	İstanbul-Bandırma-Balıkesir-İstanbul	348	880.000	2.529

Kaynak: Türk Hava Yolları'ndan gelen 07.09.2023 tarih ve TK2023161762 sayılı yazı.

THY, yukarıdaki tablo ile ilgili olarak şu açıklamaya yer vermiştir:

“Kayıtlarımızda yolcu sayısı verisi bulunmamaktadır. Mevcut kayıtlarda bulunan hat bazında ücretli yolcu km ve ortalama menzil verileri kullanılarak yolcu sayısı türetilmiştir.”¹⁸³

Konu ile ilgili en net bilgiye ise 1973 tarihli Balıkesir İl Yıllığı'nda ulaşılmıştır:

“Balıkesir-İstanbul ve Bandırma-İstanbul arasında her gün uçak seferleri yapılmaktadır. Yolcu olarak:

Balıkesir-İstanbul

Giden yolcu 9.564 Gelen Yolcu 7.557

Bandırma-İstanbul

Giden yolcu 13.722 Gelen Yolcu 13.490”¹⁸⁴

¹⁸³ Türk Hava Yolları'ndan gelen 07.09.2023 tarihli ve TK2023161762 sayılı yazı.

¹⁸⁴ Balıkesir Valiliği, a.g.e., s.334.



Şekil 5.30 Bandırma Kulesi, 1975

Kaynak: <https://facebook.com/share/VwQmYHUctg8iMz8y/?mibextid=oFDknk>,

Erişim Tarihi: 26/005/2024.

SONUÇ

Türkiye'de havacılık tarihi, modern havacılığın başlangıcına yakın bir seyir takip etmiştir. Osmanlı İmparatorluğu dağılma döneminde ve ekonomik olarak büyük bir dar boğazda olmasına karşın, bu yeni gelişimi ilgiyle takip etmiş ve gerekli çalışmaları yapmak için elinden gelen gayreti göstermiştir. Böylesi bir gayretin sebepleri arasında havacılığın potansiyelini görmekle beraber, Trablusgarp ve Balkan Savaşlarının pratik sonuçlarını da göz önüne almak gerekir. Askerî havacılık, her şeyden önce savaş alanlarının gözlemi alanında ve psikolojik etkisi bakımından önem kazanmıştır.

İmparatorluk bu amaçla öncelikle Fransız modelini esas alsa da, I. Dünya Savaşı'na Alman ekolü havacılığın hemen her alanında etkili olmuştur. Savaş içerisinde Almanya'nın yardım ve desteği olmakla beraber, Osmanlı Devleti'nin istediği düzeyde ve yeterliliğe ulaşmamıştır. Bunun sebebi savaşın getirdiği zorluklar, yetişmiş eleman ile malzeme eksikliğinden kaynaklandığı kadar, bizzat Almanların da kasıtlı olarak gerekli yardımı yapmadıklarını göz önüne almak gerekir.

I. Dünya Savaşı'nın yenilgiyle bitmesi üzerine Türk havacılarının çoğunun İstanbul'dan Anadolu'ya kaçma girişimleri üzerine 1920 yılında Osmanlı havacılığı resmen sona erdirilmiştir. Bu tarihle beraber artık Kurtuluş Savaşı'na katılan havacılar, Cumhuriyet havacılığının da doğal olarak temellerini atmışlardır. Kurtuluş Savaşı'nda, Türk havacıları hemen her alanda büyük zorluk ve eksikliklere rağmen savaşın kazanılmasında etkin biçimde rol oynamışlardır. Bu nedenle 30 Ağustos tarihi “*Zafer ve Tayyare Bayramı*” olarak kabul edilmiştir.

Savaştan sonra cumhuriyetin kurulması ve özellikle Mustafa Kemal Atatürk'ün liderlik etmesi ile yeni rejim, havacılığa büyük önem ve destek vermiştir. Bu amaçla, Türk Tayyare Cemiyeti / Türk Hava Kurumu gibi kurumlarla pilotlar yetiştirilmeye çalışılmış ve en önemlisi halk, havacılık etkinliklerine katılmaya teşvik edilmiştir. Savaşlardan çıkmış ve ekonomik olarak geri kalmış bir devlet ve toplum yapısının farkında olan Türk halkı, uçak kampanyalarına etkin şekilde katılarak azımsanmayacak şekilde Türk havacılığına destek vermişlerdir.

Sözü edilen destekler ve devletin çabalarıyla Türkiye Cumhuriyeti 1939'da II.Dünya Savaşı çıktığı zaman bölgesinde azımsanmayacak bir güç sahibi olmuştur. Gerçi farklı milletlerden farklı uçak modellerine sahip olunması söz konusuysa da, askerî havacılığın zamanın şartlarına ayak uydurulması için gerekli çabalar gösterilmiştir.

II. Dünya Savaşı'nın başlaması Türkiye'yi son derece dikkatli hareket edilmesi gereken bir sürece sokmuştur. Her ne kadar İngiltere ve Fransa ile anlaşmalar yapılarak siyasî taraf belli edilmiş olsa da, özellikle 1940'daki Alman zaferleri üzerine kesin bir tarafsızlığa gidilmiştir. Tarafsızlık tercihi, 1941'de Balkanların Almanlarca işgali ve ortak bir sınırı paylaşma gerçeği ile daha da pekişmiştir. Savaş öncesinde olduğu gibi savaş esnasında da çeşitli yöntemler ile karşı tarafların uçaklarının Türk Ordusu'nda kullanılmasına devam edilmiştir. Uçak ve pilot sayısının giderek artması en nihayetinde THK'nin 31 Ocak 1944'te bir komutanlık seviyesine yükselmesine neden olmuştur.

Savaş içerisinde, İngiltere Başbakanı Churchill'in büyük bir azimle sürdürdüğü Türkiye'nin müttefikler safında savaşa katılması politikası, her ne kadar İsmet İnönü yönetimindeki Türk devlet adamlarınca kabul edilmese de, gene de müttefiklere yakın bir politika izlenmiştir. 1940'ta gizlice başlayan Fransa ve özellikle İngiltere'nin Türkiye'yi silahlandırma ve bir savaşa hazır hale getirme politikası, teknik uzmanlar gönderilerek çeşitli alanlarda Türk Ordusunu destekleme amacı gütmüştür. Bu süreç içerisinde Bandırma, hem sahip olduğu stratejik konumdan dolayı hem de kendisine atfedilen havacılık hedefinden dolayı önem kazanır bir hale gelmiştir.

Bandırma'ya büyük bir gizlilik içerisinde ve çeşitli zamanlarda İngiliz uzmanlar gelerek, Türk askerî makamları ile beraber önemli bir hava üssü kurma çalışmalarını başlatmışlardır. Esasında 1920'lerden itibaren Bandırma'da bir hava meydanı olmakla beraber, küçük çaplı olduğunu belirtmek gerekir. İngilizler Bandırma'nın hem Boğazları koruyacak hem de esas olarak Alman Ordusu'nun petrol ihtiyacının büyük kısmını karşılayan Romanya'daki Ploesti petrol yataklarını vuracak bir merkez olmasını hedeflemişlerdir. Bu amaçla Bandırma'da bir hava kontrol sistemi başta olmak üzere çeşitli iyileştirmeler için çalışmışlardır. Bahsedilen çalışmalara Türk yönetimi de, savaşın kısıtlı imkanlarına rağmen, farklı alanlarda iyileştirme çalışmalarına katılmıştır.

Ancak özellikle iki durum, hem Bandırma'nın güçlü bir hava üssü olmasına hem de İngiliz uçaklarıyla beraber hava akınları düzenlenecek bir konum kazanma hedefine engel olmuştur. İlk sebep, 1943'lerin sonuna kadar bizzat İngiltere'nin askerî alanda kendisine dahi tam olarak yeterli olamamasıdır. Özellikle 1943'te Ege'deki İngiliz yenilgisi bu alanda çok çarpıcı bir örnek teşkil etmiştir. İkinci ve en önemli sebep ise Türk devlet adamlarının olabildiğince savaşa girmeme kararlılıklarından kaynaklanmış, Müttefiklerin büyük siyasî baskılarına karşısında kimi tavizlere rağmen, bu politikanın temelinden ayrılma yaşanmamıştır.

II. Dünya Savaşı'nı fiilen savaştan atlatmakla beraber Türkiye bu sefer, Alman tehdidinden sonra Sovyetler Birliği'nin baskılarıyla karşı karşıya kalmıştır. Bu

aşamada İngiltere'nin sorumluluklarını sürdüremeyecek durumda olması, onun yerini ABD'nin almasına yol açmıştır. Soğuk Savaş'ın başlamasıyla oluşan siyasî atmosfer ve Türkiye'nin Kore Savaşı'na katılması, buna takiben NATO'ya kabul edilmesini getirmiştir. Farklı amaç ve yöntemlerle olsa da, bir dönem Türkiye ile ABD arasında ortak bir politika bütünlüğü meydana gelmiştir. ABD kendi menfaatlerine uyduğu sürece askerî, ekonomik ve siyasi olarak Türkiye'ye deste sağlamıştır.

Böylece 1947'den itibaren Bandırma'daki havacılık faaliyetlerini geliştirme çabalarını Amerikalılar devir almışlardır. Ancak, Amerikalılar da Bandırma'daki havacılık hedeflerini aynen İngilizler gibi düşünerek devam ettirmeyi tercih etmişler, Türkiye genelinde yapmayı düşündükleri kapsamlı hava üsleri arasında çeşitli incelemeler ve elemelerden sonra sekiz alanlık bir listede karar kılmışlardır. Bu nihai listede Bandırma'da yer almıştır. Bandırma'ya Amerikan ve bazen NATO ülkelerinden çeşitli uzmanlar ve teknik malzeme gelmesinin yanı sıra, 1952'den itibaren jet uçakları için uygun bir pist yapım programı başlamış ve Bandırma, sonuçta avcı uçakları için bir üs haline gelmiştir.

Bandırma'nın bir hava üssü merkezi olarak seçilmesinde limanı, demiryolu ve kara bağlantısı ile Güney Marmara'nın askerî, lojistik ve ekonomik alanda en önemli yerleşim yerlerinden birisi olması büyük rol oynamıştır. Örneğin Çanakkale Muharebeleri esnasında bir ikmal merkezi olmuş ve bu nedenle saldırılara maruz kalmıştır. Kurtuluş Savaşı'nda ise benzer durumdan dolayı Yunan işgaline uğramıştır.

Bandırma'da çeşitli zamanlarda havacılık etkinlikleri ve küçük çaplı hava birlikleri bulunmuştur. 1928'de Bandırma halkının bağışlarıyla bir uçak, orduya teslim edilmiştir. Vecihi Hürkuş'un Kanatlılar Derneği'nin bir şubesi Bandırma'da kurularak, bizzat kendisi de birkaç kez Bandırma'ya gelmiştir.

Bandırma'nın bir hava üssü haline gelmesi öncesinde, 1943 yılında İzmir Gaziemir'de 6 Tayyare (Fethi Bey) Alayı kurulmuştur. Alay, avcı uçaklarından oluşmakla birlikte zaman içerisinde değişikliğe uğramış ve en nihayetinde THK'nin emriyle 1949'da Bandırma'ya nakledilmiştir.

NATO'ya girişle beraber Türk havacılığında kavramlar değişmiş, alaylar üs ve taburlar filo olarak adlandırılmıştır. Böylece Bandırma'daki hava üssü, 6. Ana Jet Üssü adını alarak F-5 savaş uçaklarının Amerika'dan getirilmesi, NATO bünyesinde kazanılan atış şampiyonlukları ve diğer pek çok etkinliklerde yer almasıyla bugün dahi Türk Hava Kuvvetleri'nin en önemli merkezlerinden birisi olmayı sürdürmüştür. Hava üssünde uzun süre 161, 162 ve 163. filolar görev yapmakla birlikte, kimi aşamalardan sonra sadece, bugün de olduğu üzere, 161. ve 162. filolar görevlerini devam ettirmişlerdir.

Küçük bir nüfusa sahip Bandırma'ya stratejik önemi olan bir hava üssü inşa edilmesi, Bandırma'nın bir demiryolu ve limana sahip olmasından dolayı mantıklı bir seçimdir. Ancak, 1950'lerin Bandırmasının küçük bir yer olması, hava üssü personeli için lojmanlarının olmamasından dolayı personelin Bandırma içinde yerleşmek durumunda kalması durumunu da getirmiştir.

Üssün konumu şehirden uzak olmakla beraber, personelin şehir içinde yaşaması ister istemez yoğun bir ilişki sürecini de beraberinde getirmiştir. Günlük hayatın her türlü sürecinde üs personeli ve halk çeşitli durumları paylaşmışlardır. Özellikle uçak kazalarından meydana gelen şehit verme süreçleri, hava üssünü olduğu kadar Bandırma halkını da derinden etkilemiştir. Karşılıklı olarak maddî veya aynî yardımlar söz konusu olmuştur. Mesela, hava üssü teknik ve işçi yardımı sağlayarak çeşitli tamirat işleri ve her 23 Nisan'da fakir öğrencilerin kıyafetlerinin karşılanması gibi etkinliklerde bulunurken, Bandırma halkı da çeşitli zamanlarda Türk Hava Kurumu'na maddî bağışlarda bulunmuşlardır. Üs personeli ile şehir halkından evlenmeler gibi sosyal ilişkiler söz konusu olduğu gibi, personelden etkilenerek hayatını havacılık yoluna adanlar, hatta bizzat Bandırma'da üs komutanlığı yapmış olan kişiler söz konusu olmuştur.

1944-1975 arasını içeren süreçte, 6. Ana Jet Üssü'nde toplam 52 pilot şehit verilmiş olup, özellikle jet uçaklarının ilk geliş sürecinde kazalar artmıştır. Ancak bununla beraber tecrübeli kabul edilen Alman pilotlarının da Bandırma civarında kazalar yaptıkları bilinen bir gerçektir.

Türk Ordusu'nun 1960 ve 1971'de politikaya olan müdahalesi, kısmen Bandırma'daki asker-sivil ilişkilerini de etkilemiştir. Özellikle ilk yıllarda yerel gazete haberlerinde fazla yer almayan üs ile ilgili haberler, 1960'dan sonra belirgin bir şekilde çoğalmaya başlamıştır. Üs komutanlarının değişimi, şehir içindeki etkinlikleri daha takip edilir olmuş, Bandırma eşrafı tarafından ziyaretlerle ilişkilerin daha iyi olmasına özen gösterilmiştir. 1974'teki Kıbrıs Barış Harekâtı'nın hem ülke genelinde hem de şehirde yarattığı heyecan, özellikle gece karatmaları ve tatbikatlar yapılması, "*Kendi uçağını kendin yap*" kampanyasına yoğun katılımın olması Bandırma basınında geniş yer almıştır.

Hava üssünün dergi çıkartma, tiyatro faaliyetleri gibi kimi etkinliklerinin yanı sıra, Hava gücü adıyla çeşitli spor takımları kurması, özellikle futbol maçları yapılması şehir halkıyla etkileşimi dolayısıyla yerel basında yer almasını da doğal olarak arttırmıştır.

Bundan dolayı üs personeli ile şehir halkı arasında istisnai kimi adli olaylar ve jet uçaklarının ses kirliliğine yol açması hariç tutulursa, genel olarak uyumlu bir sürecin olduğu söylenebilir. 1961'de temeli atılan üs içerisindeki lojmanların yapımına rağmen dile getirilen durum, bugün dahi az çok devam etmektedir. Özellikle son yıllarda öğretmen veya memur olan asker eşlerinin şehir içinde

görev alması ve çocuklarının da Bandırma içindeki okullara devam etmeleri bu duruma en bariz örneği teşkil etmektedir.

6. Ana Jet Üssü'nün durumu şehir içi ve ülke genelinde olduğu kadar yabancılarla olan ilişkileri de etkilemiştir. Tahmin edileceği üzere Amerikalılar ve özellikle de 1950'lerin sonundan itibaren Almanlar, azımsanmayacak kalabalık gruplar halinde Bandırma'ya gelerek çeşitli etkinliklerde bulunmuşlardır. Onlarla beraber İtalyan, Yunan, İsveç, İran vb yabancı askeri kabilelerin gelmesi, şehir ekonomisine bir katkı sağladığı kadar zaman içerisinde özellikle Erdek ve Gönen'den dolayı turizmin artmasına da etkide bulunmuştur. Gönen'deki 20 yıllığına Almanya'ya kiralanan Tahirova Türk-Alman Örnek Tatbikat Çiftliği'nden dolayı, bakan seviyesinde üst düzey Alman devlet görevlilerinin de gelmesi, ilerideki yıllarda hava üssünün Bandırma ve çevresinin bir turizm merkezi haline gelmesine etkide bulunmuştur.

Her ne kadar başlangıç durumu farklı bir sebebe dayansa da, yukarıda bahsettiğimiz durumlar Bandırma'da askerî olduğu kadar sivil yolcu taşımacılığını yani sivil havacılığın da gelişmesini teşvik etmiştir. 1953 Gönen depreminde Bandırma'nın bir ikmal noktası olarak kullanılması sonrasında Bandırma'da 19 Eylül 1953'te sivil havacılık etkinlikleri başlamıştır. Her ne kadar sadece hava üssünün belli bir peronunda iniş-kalkışlar olsa da, THY'nın 01 Nisan 1975'e kadar süren yolcu seferleri, Bandırma'ya Türkiye'nin sivil yolcu uçuşları yapılan ilk ilçesi olma ünvanını kazandırmıştır. Yaklaşık olarak 22 yıl süren bu uçuşlar, farklı günler ve farklı kalkış saatlerini içermekle beraber, genel olarak ele alınırsa, haftanın neredeyse her günü İstanbul ile bir uçuşu kapsamıştır. Bu uçuş hatlarına belli zamanlarda Balıkesir ve Çanakkale'de eklenmiştir. Kara yolculuğunun son derece zahmetli olduğu bu dönemde, İstanbul'a gitmek için Bandırma civarındaki yerlerin dışında (Gönen, Manyas, Susurluk vb), seferlerin iptal olduğu dönemlerde Balıkesir'den dahi uçak seferlerine katılımlar olduğu belirtilmiştir.

Başlangıcından itibaren kimi zaman ilginin azalmasına rağmen, çoğunlukla yoğun bir yolcu talebinin olduğu bu seferler, Bandırma'da THY acentesinin kurulmasına da sebep olmuştur. Bandırma'da 1977'ye kadar etkinliklerini sürdüren acente, Bandırmalılara ve gelen turistlere hizmet etmiştir.

Bandırma'daki sivil yolcu seferlerinin genellikle turizm döneminde artması, düzenli olarak sadece eşraf diye tabir edilen belirli bir kesimin kullanması ve 1975'ten sonra da iptal edilmesi, zaman içerisinde THY seferlerinin şehir içerisindeki etkinliklerinin önemsenmemesine neden olmuştur. Bu gün 70-80 yaş civarındaki kişilerin anılarında yer alan THY uçuşları, unutulma süreci yaşamaktadır. Halbuki Bandırma bir dönem "*Birinci Sınıf Turizm İlçesi*" kapsamına alınmış, Erdek ile beraber, İstanbul'a yakınlığından dolayı bir turizm

merkezi olma yoluna girmiştir. Kısmen yabancı turistlerin de uçak seferlerine katılması, THY uçuşlarını devam ettirmede etken olmuştur. Hatta yolcu kapasitesi ve hızları daha gelişmiş olan uçaklar Bandırma-İstanbul hattında devreye sokulmuşlardır.

Ancak kişisel değerlendirmemize göre 1973'teki Arap-İsrail Savaşı sonrası yaşanan petrol krizi ile 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı sonrası yaşanan Amerikan ambargosu nedeniyle, THY seferleri sona erdirilmiştir. Buna en büyük sebep, yıllar boyunca 60 lirada sabit kalan ve kimi durumlarda indirimle ilgili olan bilet fiyatlarının, 1974 ortalarında 195 lira gibi yüksek bir miktara çıkmasıyla yolcu talebinin keskin bir düşüş göstermesidir. Bu durumun düzeltilmesi amacıyla yapılan müracaatlar neticesiz kalmıştır. Sonuç olarak, 01 Nisan 1975'te THY yolcu seferleri, ilkin geçici olacağı belirtilmişse de, tamamen durdurulmuştur.

İleriki yıllarda 1988-1989 arasında özel İmsık Hava Yolları'nın Bandırma'daki kısa süreli faaliyetleri de devam etmemiştir. 1995'te Bandırma ve çevre ilçelerin THY seferlerinin tekrar başlaması ile ilgili girişimleri olmuşsa da olumlu bir sonuç alınamamıştır. 2014'te çok kısa bir süre için devam eden deniz uçağı faaliyeti de rağbet görmemiştir.

Genel olarak bakılırsa ne yazık ki Bandırma'da 22 yıl süren THY sivil uçuşlarının net yolcu sayısı ve gelir-gider hesabı tespit edilememiştir. 1973 Balıkesir İl Yıllığı'ndaki bilgiler hariç tutulursa, hiçbir resmi kurumda bahsedilen durumların kayıtlarına denk gelinememiştir. Bundan dolayı Bandırma'daki THY seferlerinin ne kadar verimli olduğu ve ekonomik sürdürülebilirliği olup olmadığı konusunda net bir karara varmak zordur.

Bandırma'da yeniden sivil yolcu taşımacılığının başlamasına ile ilgili görüşler bazen halk arasında dile getirilmektedir. Ancak genel kanı günümüzdeki şartlardan dolayı Bandırma'dan İstanbul'a uçakla gitmenin devlet veya sivil kuruluşlar açısından ekonomik olmadığı yönündedir. Bundan dolayı da Bandırma'da uzun bir süre sivil yolcu taşımacılığının başlamayacağı tahmin edilmektedir. Bununla birlikte Bandırma, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü listesinde, özel durumlar da kullanılabilecek yerler arasında belirtilmeye devam edilmektedir.

20. yüzyıl başlarında bir liman ve demiryolu merkezi olmasından dolayı stratejik bir öneme sahip olan Bandırma, buna bağlı olarak ekonomik bir gelişme de kaydetmiştir. Bandırma'da havacılık ile ilgili kimi gelişmeler olmakla beraber havacılık alanındaki önemi daha çok dış etkenlerden dolayı belirlenmiştir.

Önce II. Dünya Savaşı'nda İngiltere'nin, sonrasında Soğuk Savaş döneminde ABD'nin dikkatini çeken Bandırma, hem Boğazları koruma çerçevesinde savunma, hem de Romanya'daki petrol yataklarını vurma çerçevesinde saldırı gibi çift taraflı bir görev tanımlanmasına sahip olmuştur.

Dolayısıyla her ne kadar Türkiye'nin yöneticilerinin de çaba göstermelerine rağmen, Bandırma'daki hava üssünün oluşumunda İngiliz ve özellikle Amerikan etkisi göz ardı edilemez. Ancak buna dostça bir yardımdan ziyade, verilen desteğin karşılığının beklendiği bir bağımlılık sürecinin olduğunun da altını çizmemiz gerekir.

1943'te kurulan 6. Tayyare Alayı'nın, 1949'da Bandırma'ya nakledilmesini takiben, Bandırma'daki hava alanının adı 1951'de 6. Ana Jet Üssü olarak yeniden adlandırılmıştır. Üs, ileriki yıllarda sahip olduğu ekipmanlar ve görev tanımı dolayısıyla, THK'nin ülke savunması ve gerektiğinde NATO etkinlikleri bağlamında en önemli merkezlerinden biri olmayı, bugün dahi sürdürmeye devam etmektedir.

22 yıllık THY'nın sivil yolcu etkinlikleri de o dönem için önem arz etmekle beraber, *"baki kalan bu kubbede bir hoş seda imiş"* deyimini hatırlatırcasına artık geçmişe yönelik bir anıdan ibaret kalmıştır.

Ancak her iki durum, yani askerî ve sivil yönüyle havacılık, çalışmamızın konusu olan 1949-1975 döneminde, Bandırma'yı bir *"havacı"* kenti yapmıştır. Geçmişte olduğu gibi bu günde bir Bandırmalı için deniz ne kadar doğal bir olguysa, hava üssüde o derece hayatının bir parçasıdır.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

A. Devlet Aşivleri Başkanlığı, Osmanlı Arşivi.

BOA, DH.EUM.6.Şb, 18-48.

BOA, DH.EUM.6.Şb/18.63.

BOA, DH.EUM.6.Şb, 19-22.

BOA, DH.İ.UM.EK./48.16.1

BOA, DH.ŞFR./561.103.

B. Devlet Arşivleri Başkanlığı, Cumhuriyet Arşivi.

BCA, 30.8.1-2/93.109.13.

BCA, 30.8.1-2/94.34.1.

BCA, 30.8.1-2/94.34.20.

BCA, 30.10.0.0/139.998.12.

BCA, 30.10.0-0/155.44.4.

BCA, 30.8.1-2/93.127.18.

BCA, 30-18-1-2/94.20.11.

BCA, 30.18.1-2/95.42.4.

BCA, 30.18.1-2/95.58.17.

BCA, 30-18-1-2/98.24.6.

C. Devlet Arşivliği Başkanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Türk Diplomatik Arşivi.

TDA, 06899.153/34029.233.

TDA, 534/37233.149395.73.

TDA, 534/37233.149395.71.

D. Millî Savunma Bakanlığı, Askeri Tarih Arşivi

MSB Askeri Tarih Arşivi, 110-9-1-14/1-0-101.

MSB Askeri Tarih Arşivi, 110-9-1-14/2-0-118.

MSB Askeri Tarih Arşivi, 110-9-1-14/2-0-140.

E. The National Archives-Londra

TNA AIR 23/6265.

Resmi Yayınlar

6ıncı Ana Jet Üssü Komutanlığı, “Bandırma Garnizonu Tanıtım Broşürü”, bsy.

6ıncı Ana Jet Üssü Komutanlığı, “Komuta, Sancak, Devir-Teslim Töreni Broşürü”,
bsy.

Balıkesir İl Yıllığı 1967 (1969), İstanbul, Balıkesir Valiliği.

Balıkesir İl Yıllığı 1973 (1973), İstanbul, Balıkesir Valiliği.

Bandırma Belediyesi Arşivi, Belediye Encümen Karar Defteri, Temmuz 1954.

- Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt I, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009.
- Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt III, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009.
- T.B.M.M. Tutanak Dergisi, Dönem IX, Cilt: 21, Toplantı: 3, Yetmiş İkinci Birleşim, 24.04.1953.
https://www5.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_dergisi_pdfler.birlesimler?v_meclis=1&v_donem=d09&v_yasama_yili=4&v_cilt=, Erişim Tarihi 22/07/2023.
- T.B.M.M.Tutanak Dergisi, Dönem IX, Cilt: 22, Toplantı: 3, Seksen Sekizinci Birleşim, 27.05.1953.
https://www5.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_dergisi_pdfler.birlesimler?v_meclis=1&v_donem=d09&v_yasama_yili=4&v_cilt=, Erişim Tarihi 22/07/2023.
- T.B.M.M. Tutanak Dergisi, Dönem IX, Cilt: 25, Toplantı: 4, Beşinci Birleşim, 16.11.1953.
https://www5.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_dergisi_pdfler.birlesimler?v_meclis=1&v_donem=d09&v_yasama_yili=4&v_cilt=, Erişim Tarihi 22/07/2023.
- T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dördüncü Devre, Cilt: 2, Fevkaledü İctima, 20.06.1931.
https://www5.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_dergisi_pdfler.birlesimler?v_meclis=1&v_donem=d04&v_yasama_yili=1&v_cilt=, Erişim Tarihi 22/07/2023.
- T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dördüncü Devre, Cilt: 3, Fevkaledü İctima, 14.07.1931.
https://www5.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_dergisi_pdfler.birlesimler?v_meclis=1&v_donem=d04&v_yasama_yili=1&v_cilt=, Erişim Tarihi 22/07/2023.
- T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dördüncü Devre, Cilt: 8, İctima: 1, 09.05.1932.
https://www5.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_dergisi_pdfler.birlesimler?v_meclis=1&v_donem=d04&v_yasama_yili=2&v_cilt=, Erişim Tarihi 22/07/2023.
- T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dördüncü Devre, Cilt: 9, İctima: 1, 26.06.1932.
https://www5.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_dergisi_pdfler.birlesimler?v_meclis=1&v_donem=d04&v_yasama_yili=2&v_cilt=, Erişim Tarihi 22/07/2023.
- T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Onuncu Devre, Cilt: 6, İctima: 1, 23.03.1955.
https://www5.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_dergisi_pdfler.birlesimler?v_meclis=1&v_donem=d10&v_yasama_yili=2&v_cilt=, Erişim Tarihi 22/07/2023.

Türk Hava Kuvvetleri Şube Müdürlüğü, Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri F-5 Freedom Fighter, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, (2009).

Kitaplar

- AKALIN, C. (2023) Soğuk Savaş ABD ve Türkiye-1 Olaylar-Belgeler (1945-1952), İstanbul, Kaynak Yayınları.
- ALBAYRAK, İ. (1983) 50 1933-1983 Dünden Bugüne Türk Hava Yolları, (y.y.), Cen Ajans.
- ALTUNCUOĞLU, N. (ed.) (2021) Kayseri Uçak Fabrikası, Kayseri, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları Tarih Dizisi.
- ARMAOĞLU, F. (1993) 20. Yüzyıl Siyasî Tarihi, 1914-1990, (Cilt I: 1914-180), Ankara, İş Bankası Yayınları.
- BALIKÇI, Ö. : A. PESEN (t.y.), Ahmet. Bandırma'da Sporun Sesi, Bandırma, Bandırma Belediyesi.
- BALIKÇI, Ö. : A. PESEN (2011) Bir Sevdadır Bandırma, Bandırma, Bandırma Belediyesi.
- Bandırma Belediyesi Kültür Yayınları (1999), Eski Fotoğraflarda Bandırma, Bandırma.
- BÖLME, S. (2012) İncirlik Üssü ABD'nin Üs Politikası ve Türkiye, İstanbul, İletişim Yayıncılık.
- ÇADIRCI, M. (1991) Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları, TTK Basımevi, Ankara.
- CARTIER, R. (1976). İkinci Dünya Savaşı, I. Cilt, İstanbul, Meydan Larousse.
- ÇAĞATAY, H. (2023) “*Bandırma'da Türk Hava Yolları'nın Seferleri ve Etkileri*”, Cumhuriyetin 100. Yılına Armağan Gönen Üzerine Araştırmalar, Editörler: M. Karayaman-S. Arıkan, Çanakkale, Paradigma Akademi Yayınları.
- DALKILINÇ, D. (2022) Doğuşumu ve Gelişimi: Türk Havacılık Tarihi, İBB Yayınları (Kültür AŞ), İstanbul.
- DERİNGİL, S. (1994) Denge Oyunu İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin Dış Politikası, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- ERHAN, Ç. (2006) “ABD ve NATO'yla İlişkiler”, Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, ed. Baskın Oran, 12. bs., İstanbul, İletişim Yayınları, ss. 523-536.
- GEÇİKLİ, R. M. (2016) Menderes Hükümetleri Dönemi Türkiye-ABD İlişkileri, İstanbul, İleri Yayınları.
- GELVIN, J. (2016) Modern Ortadoğu Tarihi 1453-2015, İstanbul, Timaş Yayınları.

- GRATWOL, R. ; D.M. MOORHUS (2005) Building for Peace: U.S. Army Engineers in Europe, 1945-1991, Center of Military History and Corps of Engineers United States Armys. Washington, D.C.
- HART, L. (1998) II. Dünya Savaşı Tarihi Cilt I, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 1998.
- HÜRKUŞ, V. (2000) Bir Tayyarecinin Anıları, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2000.
- HÜRTÜRK, K. ; S. KLINE (2009) Türkiye’de Ticari Havacılık Tarihi 1909/1967, İstanbul, D Yayınevi.
- İNALCIK, H. (2018) Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal tarihi -I 1300-1600, 11.bs., İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- JOWET, P. S. (2011) Balkan Harpleri’nde Ordular 1912-1913, İstanbul, Osprey / Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- KAYMAKLI, H. (1997) Havacılık Tarihinde Türkler II, Ankara, Kültür Ofset Ltd. Şti.
- KLINE, S. (2002) Türk Havacılık Kronolojisi, İstanbul, Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri.
- KOCAKAPLAN, S. Ç. (2017) 18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve İstanbul Gümrüğü, Ötüken Yayınları.
- KONUKKURAN, K. (2018) Kovandaki Arılar, Göklerde Kalan İzler, Ankara, Hava Kuvvetleri Komutanlığı.
- KORKMAZ, N. S. (2021) İkinci Dünya Savaşı’nda Türk Diplomasisi, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- KURŞUN, Z. ; F. TÜRKYILMAZ (2021) 100 Soruda Çanakkale Muharebeleri,9, İstanbul, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı.
- KURT, D. ; Y. PEHLİVAN, E. KORKMAZ (2020) Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951), Cilt I, Ankara, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı.
- KURT, D. ; Y. PEHLİVAN, E. KORKMAZ (2020) Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951), Cilt II, Ankara, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı.
- KURT, D. ; Y. PEHLİVAN, E. KORKMAZ (2021) Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1951-2010), Cilt III, Ankara, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı.
- MCMEEKIN, S. (2023) Stalin’in Savaşı: İkinci Dünya Savaşı’nın Yeni Tarihi, İstanbul, Kronik Yayınları.
- METİNSOY, M. (2017) İkinci Dünya Savaşı’nda Türkiye, Gündelik Yaşamda Devlet ve Toplum, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017.

- MEMİŞ, Ş. ; F. TÜRKYILMAZ (2021) İstanbul-Kudüs-İskenderiye Hava Seyahati 8 Şubat-15 Mayıs 1914, İstanbul, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı.
- NERGİZ, A. (2020) Devlet Hava Yolları Türkiye’de Sivil Havacılığın Doğuşu (1933-1956), İstanbul, Vakıfbank Kültür Yayınları.
- OKAR, U. (1974) Turizm Rehberi, (b.y.), Milliyet Yayınları.
- ÖZNAL, E. (y.t.) Hava Kuvvetlerinde 40 Yıl Ömrümün Yarıısı Bir Savaş Pilotu Komutanının Anıları 40 Yılda Neler Oldu, Ankara, TED Matbaacılık Tasarım ve Reklam Ajansı.
- T.C. Balıkesir Üniversitesi Bandırma İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi (1998) Bandırma’nın Coğrafi, Sosyal, Kültürel ve Ekonomik Yapısı, Bandırma.
- TUNA, Ç. (2021) 1940’ların Pilotu, Ankara, Sonçağ Kültür Yayınları, 2021.
- USLU, N. (2016) Çatlak İttifak 1947’den Günümüze Türk-Amerikan İlişkileri, Ankara, Nobel Yayıncılık.
- ÜNAL, E. (2023) Bandırma Füze Kulübü Gerçeği, İstanbul, Cinius Yayınları.
- WATSON, D. (2023) Chasing The Soft Underbelly Turkey and The Second World War, Warwick, Helion & Company Limited.

Makaleler ve Tezler

- ACAR, T. M. (23/09/1953) “Hava Seferleri Dolayısıyla”, Ufuk.
- ACAR, M. T. (16/10/1966) “Turizm Toplantısı, Kapıdağ Toplantısı”, Ufuk.
- AKIŞLI, T. (2016) “Türk Hava Mecmuası İndeks-Tahlil”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, S.B.E., Aydın.
- ALTUNCUOĞLU, N.; M. DURMUŞ (2020). “9 Şubat Olayı’nda Samet Kuşçu’nun Rolü”, Journal of Universal History Studies, Sayı 3, s.131-147.
- AYHAN, A. (2022) “Balıkesir-Bandırma Arasında Kara ve Demiryolu Tarihi”, Milli Mücadele Dönemi ve Sonrası Bandırma, İzmir, Bandırma Belediyesi, s.299-302.
- BALCI, M. (2018) “Türk-NATO Savunma İşbirliği’nin Derinliği”, İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırma Dergisi, Sayı 2, p.888.
- BOCUTOĞLU, E. ; M. DİNÇASLAN (2014) “1925-1950 Döneminde Türk Havacılık Endüstrisi Ve İkinci Dünya Savaşı Sonrası Konjonktürün Türk Havacılık Endüstrisine Etkileri”, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 7, s.157-173.
- BUDAKOĞLU, S. (2023) “Bursa Kapalı Çarşı Yangını (1958)”, Atatürkçü Bakış, Sayı 3, s.93-113.
- BUĞRA, T. (21/09/1953) “Devlet Hava Yolları”, Milliyet.

- CELEP, B. (2018) “Türkiye’ye Amerikan Askeri Yardım Kurulu (Jammatt) ve Türkiye’deki Faaliyetleri”, Yayınlanmış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, S.B.E., İstanbul.
- ÇELEBİ, M. (2015) “Atatürk Dönemi ve Sonrasında Türkiye-İtalya İlişkilerini Etkileyen Faktörler”, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Sayı 91, ss. 69-92, 2015.
- ÇELİK, Ş. (2012) “Evliya Çelebi’nin Bandırma, Aydıncık (Edincik) Ve Erdek ile İlgili Verdiği Bilgiler ve Bunların Değeri”, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 15 (28), s.67-81.
- ÇETİN, S. (2010), “İkinci Dünya Savaşı’nda (1939-1945) Türk Hava Kuvvetleri”, On İkinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri-II, Ankara, 20-22 Mayıs, s.215-228.
- ÇİFTÇİ, E. (10/11/1959) “İstikbal Göklerdedir-İkmal ve Bakım”, Milliyet.
- ÇİFTÇİ, E. (17/11/1959) “İstikbal Göklerdedir-Manevi Revizyon”, Milliyet.
- ÇİFTÇİ, E. (18/11/1959) “İstikbal Göklerdedir-6ncı Üs ve Konya’daki Filo”, Milliyet.
- DOĞAN, O. (21/09/1953) “Aranılan Ruh”, Ufuk.
- DOĞANEL, N. (1956) “Kuzey Atlantik Paktı veya NATO”, Amatör Hayvancılık, Eylül.
- GENÇ, Ö. (2018) “Türk Hava Kurumu (THK) Etimesgut Uçak Fabrikası”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara.
- GÜNİZ, A. B. (12/01/1956) “Bir Hava Seferinin Macerası”, Ufuk.
- İller ve Belediyeler Dergisi (1960) “Aydın Olayları-Gıda Maddeleri Ucuzluyor”, Türk Belediyecilik Derneği, Sayı 176, s.282, Ankara.
- İller ve Belediyeler Dergisi (1951) “İstanbul Mektupları-Yeşilköy Hava Meydanındaki Yangın”, Sayı 73, s.106, Ankara.
- İNAN, G. (2005) “Kuruluşundan Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul, 2005
- İNAN, H. (2014) “Kuruluşundan Günümüze Tahirova Tarım İşletmesi’nin Sosyo-Ekonomik Etkilerinin Coğrafya Prensipleri Çerçevesinde İncelenmesi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale 18 Mart Üniversitesi, Ortaöğretim Sosyal Alanlar Enstitüsü, Çanakkale.
- KARADOĞAN, U. C. (2018) “Birinci Dünya Savaşı ve Millî Mücadele Döneminde Türk Deniz Havacılığı Faaliyetleri”, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, s 34, ss.127-180.

- KARACAGİL, K. ; S. ÇITIR (2023) “Türkiye’de Sivil Havacılık ve Lufthansa Şirketi’nin Faaliyetleri (1928-1933)”, *Avrasya İncelemeleri Dergisi-Journal of Eurasian Inquiries* 12, s. 19-49.
- KURT, E. (2011) “Türkiye’de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi (1951-2010)”, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara.
- KURT, E. (2015) “Kuruluştan Kurtuluşa Vatan Savunmasında Türk Hava Gücü, Bölüm 1 /Kuruluştan Birinci Dünya Savaşı’na”, *C4 Defence*, Sayı 33, 2015, s.75-80.
- LEFFLER, M. P. (1985) “Diplomacy, and the Cold War: The United States, Turkey and NATO, 1945-1952”, *The Journal of American History*, Vol. 71, Issue 4, p.807-825.
- LEISER, G. (1990) “The Turkish Air Force, 1939-1945; the Rise of a Minor Power”, *Middle Eastern Studies*, Cilt 26, Sayı 3, 1990, ss.383-395.
- NERGİZ, A. (2008) “Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY”, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- ÖZER, A. (11/05/1976) “Türkiye’de Uzay Araştırmaları Yapan Tek Kuruluş Şehrimizde Huzad”, *Gürses*.
- ÖZLÜ, H. (2006) “II. Dünya Savaşı’ndan Günümüze Türkiye’de Savunma Sanayii’nin Gelişmesi (1939-1990)”, *Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir.
- ÖZLÜ, H. (2012) “Arşiv Belgelerine Göre, İkinci Dünya Savaşı’nda İzmir ve Trakya’nın Savunmasına Yönelik Türk-İngiliz Heyetlerinin Görüşmeleri ve Alınan Önemler”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Cilt 12, Sayı 24, ss.233-253.
- ÖZLÜ, H. (2013) “İkinci Dünya Savaşı’nda, Türkiye’ye Gelen İngiliz Heyetleri İle Yapılan Görüşmeler ve İngiltere’den Alınan Askerî Yardımların Sonuçları”, *Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Dergisi*.
- ÖZORAN, G. (11/06/1957) “Kartallar Arasında Altı Saat...”, *Ufuk*.
- ÖZSAVAŞCI, A. ; ve diğerleri (2018) “Bandırma’nın Unutulmuş Kışla Binaları, Yenimahalle Semtindeki Askeri Alanda Tespit ve Restitüsyon Çalışmaları”, *Uluslararası Bandırma ve Çevresi Sempozyumu*, Bandırma, Bandırma 17 Eylül Üniversitesi, s. 213-232.
- ÖZTOPRAK, İ. (1999) “İkinci Dünya Savaşı Döneminde Adana Görüşmelerinin Askeri Yönü”, *Belleten*, Sayı 66, ss. 597-618.

- PESEN, İ. (11/09/1969) “Genelkurmay’ın Asker Hakemlerle İlgili Yerinde Bir Kararı”, *Ufuk*.
- SERTAKAN, İ. (2014) “Devlet Hava Meydanları İşletmesinin (DHMİ) Kurumsal Yapısı Ve Hizmetleri İle Hukuki Statüsü”, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul*.
- SEZGİN, B. (2020) “Türk Havacılık Tarihinde Tayyâre Mecmûası (1924-1926)”, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, S.B.E., İstanbul*.
- SUN, M. (2019) “Sivil Havacılık Sektörünün Tarihsel Gelişimi Ve Ekonomik Krizlerin Havacılık Sektörüne Etkileri”, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi S.B.E., Tokat*.
- ŞAHİN, M. (2001) 17. Ve 18. Yüzyılda İstanbul’un Gümrük ve Ticareti Üzerine Bir Değerlendirme, *Enderun Dergisi, Cilt 5*.
- TATAR, C. (2018) “Türk Havacılık Tarihi (1909-1954) Millî Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı”, *Yayınlanmamış Doktora Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Afyonkarahisar*.
- The United States Logistics Group Tuslog (2011) “Çevrimiçi” <https://docplayer.net/62530600-The-united-states-logistics-group-tuslog.html>, Erişim Tarihi 26/08/2023.
- ULUSAN, Ş. (2019) “İstikbal Göklerdedir: Türk Tayyâre Cemiyeti (1925-1938) (Türk Tayyâre Cemiyeti’nden Türk Hava Kurumu’na)”, 9. Uluslararası Atatürk Kongresi 2019, Amasya, 12-15 Kasım, s.2334.
- ÜNAL, N. (20/01/1967) “Atlantiği Aşan İlk Türk Jet Pilotları”, *Cumhuriyet*.
- ÜNER, Y. (30-31/03/1965) “Türk Hava Yolları Bürosunda”, *Marmara*.
- VAGNINI, A. (2013) “İtalyan-Türk Savaşı’nda İtalya Hava Kuvvetleri: Uzun Süreli Bir Geleneğin İlk Adımı”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, Düzeltilen: Asuman Kanat, Ankara, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, s.100-110*.
- VAR, D. ; T.GÜRDAL (2021) “Sivil Havacılık Sektöründe Devletin Düzenleyici Rolü: Türkiye Örneği, *Uluslararası Ekonomik Araştırmalar Dergisi, Cilt:7, Sayı: 2, s.69*.
- YALÇIN, O. (2012) “Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu”, *Akademik Bakış, Cilt 6, Sayı 11, s.267-291*.
- YALÇIN, O. (2020) “Durağanlaşan Türk Harp Sanayiinin Kıbrıs Meselesi ile Yeniden Yapılanması ve F-16C/D Örneği”, *Turkish Studies-Historical Analyses, Sayı 15, ss.1243-1265*.
- YALÇIN, O. (2021) “Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı”, *Bilgi-Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi, sayı 96, s: 147-176*.

- YILDIZ, Ö. (2013) “İstiklal Savaşında İtalya’dan Alınan Uçaklar ve Bunların Savaşta İşlevi”, Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, Düzeltilen: Asuman Kanat, Ankara, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, s.220-228.
- YURTOĞLU, N. (2016) “Sivil Havacılık Sektörü İçerisinde Yer Alan Türk Hava Yollarının Tarihi Gelişimi (1933-1960’’, Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi, Cilt 12, Sayı 23, ss. 298-331.
- “Yurtta Sivil Havacılık Gelişmeleri” (1947) Kanatlılar Dergisi, Sayı.4, s.86-87.
- “Yurtta Sivil Havacılık Gelişmeleri” (1948) Kanatlılar Dergisi, Sayı.6-7, s.114-115.
- YUSUFOĞLU, N. T. (2017) “Türkiye’de Havacılık Ve Uçak Sanayii Yapıları: 1923-1940”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Gazeteler

Amatör Hayvancılık
Ateş
Balıkesir Postası
Bandırma
Bandırma Ekspres
Bandırma Postası
Cumhuriyet
Demokrat Bandırma
Demokrat Bandırma
Gerçek
Gönen’in Sesi
Gürses
Haber
Hürses
Marmara
Milliyet
Şehir
Ticaret
Ufuk

İnternet Kaynakları

Atatürk Ansiklopedisi (t.y.), Atatürk Dönemi Türk Hava Kuvvetleri, “Çevrimiçi” <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ataturk-donemi-turk-hava-kuvvetleri/>, Erişim Tarihi 06/08/2023.

- Atlantik’i F-5 Jetle Geçişimizin 50nci Yılı Kutlu Olsun (2016), “Çevrimiçi”
<https://www.c4defence.com/atlantiki-f-5-jetle-gecisimizin-50nci-yili-kutlu-olsun/> Erişim Tarihi 06.03.2023.
- “Best Hit Weapons Meet 1973”, Istrana, Italy (2012), “Çevrimiçi”
<https://www.thunderstreaks.com/exercises/istrana-italy-best-hit-air-south-weapons-meet-july--17th-1973/#prettyPhoto> Erişim Tarihi 26/02/2023.
- “Boğazlar İle Karadeniz Ve Ege Denizi Kıyı Bölgelerinde Hava Harekâtı” (t.y.), “Çevrimiçi”
<https://www.havaciyiz.com/BirinciDunyaSavasi10.htm> Erişim Tarihi 22/09/2023.
- Compagnie Internationale de Navigation Aerienne (t.y.), “Çevrimiçi”
https://fr.wikipedia.org/wiki/Compagnie_internationale_de_navigation_a%C3%A9rienne, Erişim Tarihi 01/05/2023.
- “Çağdaş Maden Mühendisleri” (t.y.), “Çevrimiçi”
https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=2184291308338209&id=%20472258679541489 Erişim Tarihi 31/07/2023.
- Devlet Hava Yolları “Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü”, “Çevrimiçi”
<https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/devlet-havayollari-umum-mudurlugu-dhy/> Erişim Tarihi 01/05/2023.
- Ersöz, H. (2020) Efsane Pilot Vecihi Hürkuş’un Mustafakemalpaşa Ziyareti, “Çevrimiçi”
<https://pasada.com.tr/efsane-pilot-vecihi-hurkusun-mustafakemalpaşa-ziyareti/> Erişim Tarihi 04/02/2023.
- Hava Kuvvetleri Komutanlığı Komutanlarımız (t.y.), “Çevrimiçi”
<https://www.hvkk.tsk.tr/ExCommander/ExCommanderList/HvKK?unitId=100&size=4&page=7&count=31> Erişim Tarihi 04/08/2023.
- Hava Kuvvetlerinde Bu Güne Kadar 8 AkrobaAsi Timi Kuruldu (t.y.) “Çevrimiçi”,
<https://www.google.com/amp/s/www.mynet.com/amp/hava-kuvvetlerinde-bugüne-kadar-8-akrobisi-timi-kuruldu-180100048515>
Erişim Tarihi 06/03/2023.
- Headquartes Allied Air Forces Southern Europe, Volume IV, 1953 (t.y.), s. 19. “Çevrimiçi”
<https://archives.nato.int/informationobject/browse?topLod=0&sort=relevance&query=bandirma> Erişim Tarihi 01/02/2023.
- “Hürkuş Hava Yolları” (t.y.), “Çevrimiçi”
https://tr.wikipedia.org/wiki/Vecihi_H%C3%BCrku%C5%9F, Erişim Tarihi 05/05/2023.
- “Hv. Alb. Nazmi Ünal” (t.y.), “Çevrimiçi”
<http://nazmiunal.blogspot.com/> Erişim Tarihi 01/02/2023.

İkinci Dünya Savaşı Sürecinde Türkiye’de Sivil Havacılık (1939-1960) (t.y.),
“Çevrimiçi”

https://www.academia.edu/44957140/%C4%B0K%C4%B0NC%C4%B0_D%C3%9CNYA_SAVA%C5%9EI_S%C3%9CREC%C4%B0NDE_T%C3%9CRK%C4%B0YEDE_S%C4%B0V%C4%B0L_HAVACILIK_1939_1960 Erişim Tarihi 20/10/2023.

KARABULUT, O. (t.y.) “Birinci Dünya Savaşında Türk Hava Kuvvetleri”,
https://www.academia.edu/9201484/B%C4%B0R%C4%B0NC%C4%B0_D%C3%9CNYA_SAVA%C5%9EINDA_T%C3%9CRK_HAVA_KUVVETLER%C4%B0 , Erişim Tarihi 25/09/2023.

KÖLELİ. Y. (2020) “Şehit Pilot Binbaşı Canan Köse”, “Çevrimiçi”
<https://marasavucumda.com/sehit-pilot-binbasi-canan-kose/> Erişim Tarihi 02/09/2023.

Meçhul Denizaltı Gemisi Karşısında Hükümetimizin Hassasiyeti (t.y.),
“Çevrimiçi” <https://www.gastearsivi.com/gazete/cumhuriyet/1937-08-27/1> Erişim Tarihi 31/12/2022.

“Oktay Aşar Fotoğraf ve Belgeleri” (t.y.), “Çevrimiçi”
<http://www.tayyareci.com/arsiv/oktayasar.asp> Erişim Tarihi 06/03/2023.

SARP, İ. (2015) , “30 Ağustos 1959 Zafer Bayramı'nda Ankara'da Hipodrom Üzerinden Yapılan Merasim Uçuşunda İki F-86 Uçağının Havada Çarpışıp Düşmesi Olayı”, Havacıyız, ”Çevrimiçi”
<https://www.havaciyiz.com/Anilar83.htm> Erişim Tarihi 20/10/2023.

THY’den Kimler Geldi Kimler Geçti...Hiçbirisi Onlatr Kadar Anılmadı (2022),
“Çevrimiçi”<https://www.airlinehaber.com/THYden-kimler-geldi-kimler-gecti-hic-birisi-onlar-kadar-anilmadi/> Erişim Tarihi 04/08/2023.

Türkiye Futbol Federasyonu, “2022-2023 Sezonu Amatör Futbol Liglerinde Uygulanacak Esaslar 2022-2023”, s.33, “Çevrimiçi”
<https://www.tff.org/Resources/TFF/Documents/LIGLER/Amatorler/Ama-tor-2022-2023.pdf> Erişim Tarihi 15/09/2023.

Türkler ve Havacılık (t.y.), “Çevrimiçi” <http://www.genelturktarihi.net/turkler-ve-havacilik#:~:text=Atlantik'i%20A%C5%9Fan%20%C4%B0lk%20T%C3%BCrk%20Pilotlar%C4%B1&text=Tulga%20%C3%87ELTEK%20ikinci20grupta%20Yzb,Atlanti%C4%9Fi%20ge%C3%A7en%20jet%20pilotlar%C4%B1%20oldular> Erişim Tarihi 06/03/2023.

www.emekliastsubaylar.org/yazarlar/item/1852-pilot-astsubaylar “Çevrimiçi”
Erişim Tarihi 04/01/2023.

<https://www.facebook.com/Bandirmakulturplatformu/photos/pcb.1416330945161921/3161793343948997/?type=3&theater>, “Çevrimiçi” Erişim Tarihi 04/02/2023.

<https://www.facebook.com/panormoskyzikos> “Çevrimiçi” Erişim Tarihi 24/02/2023.

<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/5.3.6802.pdf>, “Çevrimiçi” Erişim Tarihi 28/12/2023.

Sözlü Kaynaklar

Balıkçı, Ö. -Araştırmacı-Gazeteci- (07/02/2024) “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma.

Elmastaş, E. -Muhasebeci- (08/01/2024), “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma.

Güler, Z. -Emekli Korgeneral, 6. Ana Jet Üssü Eski Komutanı- (28/01/2024) “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma.

Küçükbulgurcu, M. -Emekli THY Bandırma Acente Elemanı- (23/01/2024) “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma.

Pıravadalı, S. -Araştırmacı-Gazeteci- (01/02/2024) “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma.

Tuna, Ç. -Emekli Hava Üssü Elemanı- (12/02/2024) “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma.

Yazıcı, A. -Emekli Bandırma Eğitim Milli Müdürü- (28/01/2024) “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma.

Yazıcı, O. -Emekli Bandırma Ticaret Lisesi Müdürü- (08/02/2024) “Bandırma ve Havacılık” konulu görüşme, Bandırma.

Kurumlardan Gelen Yazılar

T.C. Çevre, Şehircilik Ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Meteoroloji Genel Müdürlüğü 2. Bölge Müdürlüğü, Bandırma Meydan Meteoroloji Müdürlüğü’nden gelen 08.06.2023 tarih ve E-89129871-107-210108 sayılı yazı.

T.C. Millî Savunma Bakanlığı, Personel Genel Müdürlüğü’nden gelen 02.02.2024 ve E-73672717-600[600]-3209213 sayılı yazı.

Türk Hava Yolları’ndan gelen 07.09.2023 tarih ve TK2023161762 sayılı yazı.