Avrasya İncelemeleri Dergisi
Journal of Eurasian Inquiries

İSTANBUL UNIVERSITY PRESS

Avrasya İncelemeleri Dergisi - Journal of Eurasian Inquiries 12, 1 (2023): 19-49
DOI: 10.26650/jes.2023.002
Araştırma Makalesi / *Research Article*

Türkiye'de Sivil Havacılık ve Lufthansa Şirketi'nin Faaliyetleri (1928-1933)

Civil Aviation in Türkiye and the Activities of the Lufthansa Company (1928-1933)

Ö. Kürşad Karacagil[1], Sezer Çıtır[2]

[1] **Sorumlu yazar/Corresponding author:**
Ö. Kürşad Karacagil (Doç. Dr.),
İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul, Türkiye
E-mail: o.karacagil@istanbul.edu.tr
ORCID: 0000-0002-6543-7786

[2] Sezer Çıtır (Doktora Öğrencisi),
İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul, Türkiye
E-mail: sezer_citir@hotmail.com
ORCID: 0000-0002-9682-1393

Başvuru/Submitted: 07.02.2023
Revizyon Talebi/Revision Requested: 09.03.2023
Son Revizyon/Last Revision Received: 20.03.2023
Kabul/Accepted: 24.03.2023

Atıf/Citation: Karacagil, Ö. Kürşad, Çıtır, Sezer. Türkiye'de Sivil Havacılık ve Lufthansa Şirketi'nin Faaliyetleri (1928-1933). *Avrasya İncelemeleri Dergisi - Journal of Eurasian Inquiries 12, 1* (2023): 19-49.
https://doi.org/10.26650/jes.2023.002

ÖZ

Uçaklar başlangıçta askerî amaçlar için kullanılmaya başlasa da kısa zaman içerisinde hızlı ve engel tanımaz özelliklerinden dolayı posta ve yolcu taşımacılığında ön plana çıkmıştır. Dünya'daki ilk sivil havacılık denemelerine paralel olarak Osmanlı Devleti'nde de gelişmeler yaşanmıştır. 9 Şubat 1914'de Osmaneli'nden Bilecik'e Osmanlı sınırları içerisinde ilk posta nakliyatı başarılı bir şekilde yapılmıştır. Osmanlı sınırları içerisinden Avrupa ve Balkan devletlerine ilk posta servisi ise Mondros Mütarekesi imzalandıktan kısa bir süre sonra başlamıştır. Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti ile sivil havacılıkta da önemli adımlar atılmıştır. Bu alanda uzun süren savaşlar sebebiyle tecrübe sağlanamadığı için yabancı şirketlerle anlaşmalar imzalayarak yeni hava hatları oluşturulmuştur. Bizde çalışmamızda Türkiye'de ilk olmasa da bu alanda önemli bir yer tutan Lufthansa Şirketi'nin Türkiye'deki faaliyetlerini arşiv belgelerinden, araştırma eserlerden, süreli yayınlardan ve şirketin bizimle paylaştığı kaynaklardan yararlanarak ele almış bulunmaktayız.

Anahtar kelimeler: Lufthansa, Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti, Hariciye Vekâleti, Nafia Vekâleti, Almanya Ankara Büyükelçiliği

ABSTRACT

Although airplanes were initially used for military purposes, they soon came to the fore in mail and passenger transportation due to their fast and unobstructed features. Some attempts had also been made in the Ottoman Empire in parallel with the world's first civil aviation trials. On February 9, 1914, the first postal shipment within Ottoman borders was made successfully from Osmaneli to Bilecik. The first postal service to European and Balkan states from within Ottoman borders started shortly after the signing of the Armistice of Mudros in 1918. The newly established Republic of Türkiye also took important steps in civil aviation. New air lines were created by signing agreements with foreign companies, as experience could not be gained in this area due to long-lasting wars. This study discusses the activities of Lufthansa Company in Türkiye, which has an important place in this field despite not being the first, by making use of archival documents, research works, periodicals, and resources shared by the company.

Keywords: Lufthansa, general staff, Ministry of Foreign Affairs, Ministry of Public Works, German Embassy in Ankara

This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License

EXTENDED ABSTRACT

With the discovery of the airplane in the 20th century, a new era was opened in the field of aviation. Contrary to popular belief, airplanes have been used simultaneously for both civilian and military purposes. The first postal flight service in the world occurred on February 18, 1911 to the city of Naini, 10 kilometers from the city of Allahabad in India. In addition, the first airmail service in Europe was made between Windsor and Hendon in England on September 9 The first scheduled flight occurred on January 1, 1914 from Petersburg to Tampa Bay in Flordida, USA. While passenger transportation had started at this time in the USA, scheduled passenger and civil mail air transportation activities did not take place in Europe due to World War I.

In parallel with all these, Ottoman Air Force pilots Nuri Bey and Hakkı Bey transferred the first airmail letters written by the Lefke Post and Telegraph Manager to the Bilecik and Eskişehir post offices in the Ottoman Empire on February 9, 1914. As with the rest of the affected world, the Ottoman government was unable to invest in the civil aviation sector once World War I started. After the Armistice of Mudros in October 1918, many efforts were made by the Allies to establish airmail lines with Istanbul and other big cities of Europe, with the French starting military airmail transportation between Istanbul and Bucharest on July 8, 1919 under the Eastern Allied Arms Command.

In addition to the activities of the Allies, the Ottoman government also prepared some initiatives regarding civil air transportation in this period. In this context, the archive documents show that the Post, Telegraph, and Telephone Directorate had the Ministry of Internal Affairs make some investigations and requested permission to establish an airmail route between Trabzon and Istanbul via seaplanes on August 24.This study also discusses all similar initiatives in detail.

All agreements signed by the Ottoman Grand Viziership in Istanbul during the National Struggle were suspended by the Grand National Assembly of Türkiye (TBMM) in Ankara. For this reason, until the Lausanne Peace Treaty, no civil initiatives occurred within Türkiye. After the proclamation of the Republic, the first agreement was signed with the Aero Espresso Italiana Company on September 18, 1924 for flights between Brindisi and Istanbul. The period that followed saw an agreement made with the Franco-Roumanie Company on August 17, 1925 for the Istanbul-Bucharest airline. On October 21 of the same year, Junkers Company submitted a proposal text to the Ministry of Public Works for air shipments within and beyond Türkiye. Despite the constant revisions to many of its proposals, the company could not bring the Turkish government to the signing stage. In addition to companies, many domestic and foreign personal initiatives contacted the government about engaging in civil aviation activities in Türkiye. However, the government noteworthily did not take kindly to these proposals.

This study aims to discuss in detail the activities of the Deutsche Lufthansa Company in the field of civil aviation in Türkiye between 1928-1933 and to convey in detail the proposal the

company submitted to the Turkish government, the correspondence, the text of the agreement, how active the two countries' embassies were in this process, and flight charts.

The study addresses this subject by mainly making use of the Ottoman, Republican, and Turkish Diplomatic Archives of the Presidency of the Republic of Türkiye State Archives. In particular, the study is the first to use documents related to this subject in the Turkish Diplomatic Archive. To point these out, the study obtained documents, photographs, and flight charts by contacting current officials of the Lufthansa Company. The study additionally used local and foreign periodicals as well as research works and articles.

In this period when Türkiye was working to establish a domestic airline administration, the attempt to transfer all kinds of technology and experience from Lufthansa were seen to be significantly inferred. In addition, Türkiye was trying to integrate the newly established state to the whole world in the international arena by organizing flights from Istanbul to Berlin, one of the most important capitals of Europe. The fact that a large part of the personnel to be employed in the facilities being established were Turkish stands out as a serious gain for the creation of technical personnel in the field of employment and aviation in Türkiye.

During and after negotiations, the Turkish authorities communicated with foreign investors from a distance in a controlled manner due to the capitulations in effect in the past. Soldiers approached companies more distantly than civilian bureaucrats. As a matter of fact, they demanded that they be informed down to the smallest details during the negotiation and the active period. Once the government believed the time had come to establish a local administration after gaining sufficient experience, the company ended its activities by exercising its legal rights.

Giriş

İnsanoğlunun uçma arzusu uzun bir geçmişe sahiptir. 15. yüzyılda İtalyan sanatçı ve bilim insanı Leonardo da Vinci, kaleme aldığı çizimlerinde temel fizik kuralları ve bu kurallara dayalı ilk uçan makineyi gerçekçi bir biçimde ortaya koymuştur.[1] 17. yüzyılda Hezârfen Ahmed Çelebi, kendi yaptığı kanatlarla Galata Kulesi'nden atlamış ve Lodos yardımıyla yaklaşık 3.200 metre kat ederek Üsküdar-Doğancılar Meydanı'na inmiştir.[2] Aynı yüzyılın ortasında gerçekleşen bir girişim de ise Lagâri Hasan Çelebi barutun itme gücüyle desteklenen kendi imalatı roket-fişeğini ateşleyerek Sarayburnu'ndan havalanarak Sinan Paşa Kasrı önlerine inmeyi başarmıştır.[3]

18. yüzyıla gelindiğinde Avrupa'da havacılık alanında önemli gelişmeler yaşanmaktaydı. Nitekim balonculukta Avrupa Devletleri bir yarış içerisine girmişti. 26 Ağustos 1783 tarihinde Jasques Charles ve Robert kardeşler tarafından inşa edilen ilk insansız hidrojen balonu *Le Globe* Paris'te başarıyla havalanmıştır.[4] Akabinde balonla ilk serbest hava seyahati ise 21 Kasım 1783 tarihinde Fransa'da Jean-François Pilatre de Rozier ve Marquis D'arlandes tarafından Montgolfier sıcak hava balonuyla gerçekleştirilmiştir.[5] Bu yüzyılın sonlarına doğru Avrupa'nın tamamında balon uçuşları giderek artmıştır. Avrupa devletlerinde yaşanan bu gelişmeler Osmanlı Devleti tarafından da ilgiyle karşılanmıştır. 1785 yılında Sultan I. Abdülhamid'in de katılımıyla İstanbul'da ilk defa bir balon uçuşu gerçekleştirilmiştir.[6]

19. yüzyılın başlarında birçok Avrupa devleti balonculuk konusunda ciddi ilerlemeler kaydetmiştir. Balonlar günlerce havada kalıp, ciddi hızlara ulaşabiliyordu. Ancak balon uçuşlarının zahmetli ve masraflı olması insanoğlunu daha pratik bir aracın keşfine itmiştir. Nitekim ABD'li Wright kardeşler 17 Aralık 1903 tarihinde motorlu bir uçağı ilk kez başarılı bir şekilde uçurmuştur.[7] Bu uçuşlar havacılık tarihinde milat kabul edilir.

Kısa bir süre içerisinde bu hava aracı Avrupa'da başta Fransa olmak üzere yaygınlaşmıştır. Öncelikle askerî alanda kullanılmaya başlasa da uçakların, zamandan tasarruf etmesi, kara üzerindeki doğal engelleri kolayca aşması ve denizaşırı mesafeleri güvenli bir şekilde kat etmesi havacılığın taşımacılıkta çok büyük avantajlar sağlayacağını da ortaya koymuştur. Ancak sivil havacılığın yaygınlaşması Dünya Savaşı'nın patlak vermesi sebebiyle bir süre gecikmiştir.

Osmanlı Devleti, Avrupa'da havacılık alanında yaşanan gelişmeleri Mahmud Şevket

1 Tom D. Crouch, *Wings: A History of Aviation from Kites to the Space Age*, W. W. Norton & Company, New York, 2003, s. 27.
2 Stuart Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, Havaş Yayınları, İstanbul, 2002, s. 44.
3 Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü (1911-1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017, s. 11.
4 Florian Ion Petrescu-Relly Victoria Petrescu, *The Aviation History*, Books on Demand GmbH, Norderstedt, 2012, s. 7.
5 Tim Brady, *The American Aviation Experience: A History*, Southern Illinois University Press, Carbondale, 2000, s. 310.; Charles Coulston Gillispie, *The Montgolfier Brothers and the Invention of Aviation 1783-1784*, Princeton University Press, New Jersey, 1983, s. 56.
6 Ekmeleddin İhsanoğlu, "Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış", *İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi*, No: 6, 1995, s. 499.
7 E. Charles Vivian, *A History of Aeronautics*, W. Collins Sons & Co. Ltd., London, 1921, s. 170-171.

Paşa'nın Harbiye Nezareti'ne atanmasıyla daha yakından takip etmiştir.[8] Paşa, ilk olarak Avrupa'da havacılık çalışmalarında öncü kabul edilen Almanya ve Fransa'daki gelişmeler hakkında bilgi almak amacıyla Paris askerî ataşesi Ali Fethi (Okyar) Bey ile Berlin askerî ataşesi Enver (Paşa) Bey'den konu hakkında bilgi talep etmiştir.[9]

Haziran 1911 tarihinde Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa balon ve tayyare satın almak, pilot yetiştirmek ve hava tesisleri inşası işleri ile uğraşmak üzere Kurmay Yarbay Süreyya (İlmen) Bey'i görevlendirmiştir. Yarbay Süreyya Bey görevi kabul etmiş ve bir süre sonra bu işlerin daha düzenli bir şekilde sürdürülebilmesi için Kıtaat-ı Fenniye ve Mevâki-i Müstahkeme Müfettişliğine bağlı olarak yapılmasını teklif etmiştir. Bu doğrultu da müfettişliğin ikinci şubesine bağlı olarak bir Tayyare Komisyonu kurulmuştur. Bu komisyon Türk havacılığının ilk resmi kuruluşu olarak kabul edilmiştir.[10]

Osmanlı Devleti'nin havacılık girişimlerine eş zamanlı olarak ilk hava posta servisi 18 Şubat 1911'de Fransız Pilot Henri Pequet tarafından Hindistan'ın Allâhâbâd kentinden yaklaşık 10 km uzaklıktaki Naini kentine gerçekleştirilmiştir.[11] Avrupa'da ise hava posta servisi 9 Eylül'de İngiltere'nin Windsor kenti ile Hendon kasabası arasında yapılmıştır.[12]

İlk hava nakliyat denemesinden yaklaşık üç sene sonra 1 Ocak 1914'de ABD'nin Florida eyaletinin St. Petersburg kentinden Tampa Körfezi'ne dünya tarihinde ilk tarifeli uçuş denemesi başarılı bir şekilde tamamlanmıştır. Bunu gerçekleştiren kişi ise ABD'li girişimci aynı zamanda pilot ve uçak üreticisi olan Thomas W. Benoist'dir. 5 Mayıs'a kadar uçuşlarına devam eden St. Petersburg-Tampa Deniz Uçağı Hattı Şirketi üç ayda yaklaşık 1200 yolcu taşımıştır.[13]

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

Dünya Savaşı'nın sonuna doğru Avrupa'da sivil havacılık adına ilk adımlar atılmaya başlanmıştır. Nitekim 13 Aralık 1917'de Almanya'nın Berlin şehrinde Deutsche Luft-Reederei adında Almanya'nın ilk havayolu şirketi kurulmuştur. Alman hükümeti de şirkete 8 Ocak 1919 tarihinde sivil havacılık alanında faaliyette bulunması için izin vermiştir. Şirket kurulduktan iki gün sonra 10 Şubat'ta yurtiçi ilk uçuşunu başarıyla gerçekleştirmiştir. Faaliyette bulunduğu altı aylık süre zarfında da 1574 yolcu taşımıştır.[14]

---

8 Yavuz Kansu v.d., *Eski Çağlardan I. Dünya Savaşına Kadar Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1971, s. 112.

9 Kurmay Binbaşı Enver Bey 26 Eylül 1909 tarihinde hazırladığı raporda balon ve balon topları hakkında önemli bilgiler vermiştir. Ö. Kürşad Karacagil, "Osmanlı Havacılık Teşkilatının Kuruluşuna Dair Nizamnameler", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, No: 27, İstanbul, 2012, s. 45.

10 Süleyman Beyoğlu, "Türk Havacılığının Doğuş Yılları", *Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012*, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2015, s. 4-5.

11 Kansu, *Eski Çağlardan I. Dünya Savaşına Kadar Havacılık Tarihinde Türkler 1,* s. 104.

12 "Il Trasporto Dei Giornali in Aeroplano", *Corriere Della Sera,* 9 Eylül 1911, s. 3.; Vivian, *A History of Aeronautics,* s. 231.

13 Bill Gunston, *Chronicle of Aviation*, JL International Publishing, London, 1992, s. 114.

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

Bu alanda bir diğer önemli gelişme de İngiltere'de yaşanmıştır. Dünya savaşının devam ettiği dönemde kurulan Air Travel and Transport (AT&T) isimli havayolu şirketi 25 Ağustos 1919 tarihinde, Londra ve Paris arasında Avrupa'nın ilk tarifeli uçuşu gerçekleştirmiştir.[15] Kısa bir süre sonra başka bir İngiliz havayolu şirketi Handley-Page Transport da Londra'dan Paris ve Brüksel'e yolcu taşımacılığına başlamıştır.[16] Aynı yıl İngiliz hükümeti sivil havacılık alanında önemli bir düzenlemeye giderek Sivil Havacılık Müdürlüğünü kurmuştur.[17] Avrupa'nın havacılık alanında lokomotif konumunda olan Fransa'da da 1919 senesinde önemli gelişmeler yaşanmıştır.[18]

1. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Havacılık Alanında Türkiye'de Faaliyet Gösteren Şirketler

Türkiye Cumhuriyeti, sivil havacılık alanında önemli adımlar atmadan önce bu alan hakkında hiç tecrübesi yoktu dememiz doğru olmaz çünkü Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet'e miras kalan bir hafıza olduğunu bilmekteyiz. I. Dünya Savaşı sonrasında hayata geçirilmeye çalışılan birçok hava hattı projesi mevcuttur. Bunların bir kısmı sivil bir kısmı da askerî amaçlı girişimler olarak ifade edilebilir.

Balkan Savaşları sonrasında yaşanan toprak kayıpları hem devlet adamlarının hem de halkın moralini bozmuştur. Hükümet içeride ve dışarıda gücünü göstermek adına İstanbul'dan Kahire'ye hava seferi düzenlemeye karar vermiştir. Bu seyahatte Anadolu'nun bazı şehirlerine uğranması uygun görülmüş ve daha sonra da Kudüs'e intikal edilmesi şeklinde bir planlama yapılmıştır.[19]

Uçuş için Bleriot marka *Muavenet-i Milliye* ve Deperdussin marka *Prens Celâleddin* uçakları seçilmiştir. Pilot olarak Yüzbaşı Fethi ve Yüzbaşı Nuri Beyler uygun görülmüştür. Yüzbaşı Fethi'ye yardımcı pilot olarak Yüzbaşı Sadık Bey, Yüzbaşı Nuri'ye gözlemci olarak Yüzbaşı İsmail Hakkı yoldaşlık etmiştir. 8 Şubat 1914'de yağmurlu bir havada büyük bir merasimle uçaklar Yeşilköy'den havalanmıştır.[20]

Prens Celâleddin uçağı havalandıktan bir süre sonra Lefke'ye zorunlu iniş yapmış geceyi de burada geçirmiştir. Ertesi gün *Prens Celâleddin'in*, pilot ve rasıdı Nuri ve Hakkı Beyler

15 "The Beginnings of British Commercial Aviation", https://www.centennialofflight.net/essay/Commercial_Aviation/britain/Tran18.htm, Erişim Tarihi: 3 Eylül 2022.

16 Londra-Paris arasında tek kişilik biletin ücreti 21 £ olarak belirlenmiştir. Norman Macmıllan, *The Aır-Tourıst's Guide To Europe*, Ives Wasburn Publisher, New York, 1930, s. 38.

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

18 Sivil havayolu şirketleri ülke içerisinde toplam 382.284 km yol kat etmiş, 1.214 yolcu, 15.454 kg eşya ve 1007 kg mektup taşımıştır. 1920 yılında ise bu rakam neredeyse 6 katına çıkmış, 1.653.169 km yol, 6.811 yolcu, 151.329 kg eşya, 17.775 kg mektup nakledilmiştir. 1921-1925 yılları arasında ise bu rakam 20.288.614 kilometre yol 105.325 yolcu, 4.772.565 kilogram eşya, 1.959.801 kilogram mektup şeklinde gerçekleşmiştir. "1919-1925 Senesindeki Faaliyet", *Türk Hava Mecmuası,* Sayı: 13, 1 Kânun-ı Evvel 1926, s. 6.

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

20 Kansu, *Eski Çağlardan I. Dünya Savaşına Kadar Havacılık Tarihinde Türkler 1,* s. 149-152.

Lefke'den ayrılmadan önce Osmanlı Devleti'nde ilk hava postasını istenilen yere ulaştırmak için iki adet mektup almışlardır. Bunlardan biri Lefke Posta ve Telgraf Müdürü tarafından *Tasvir-i Efkâr* gazetesine Bilecik vasıtasıyla gönderilen sembolik bir mektuptur. Osmanlı'nın ilk hava postası olan bu mektubun içinden çıkan yazı 16 Şubat 1914 tarihli *Tasfîr-i Efkâr* gazetesinin ilk sayfasında yayınlanmıştır. Lefke Posta ve Telgraf Müdürü'nün anteti olan kâğıtta şunlar yazılmıştır: "Osmanlı tayyarelerine postanemizden Bilecik ve Eskişehir postanelerine ilk hava postası tesis olunarak posta çıkarılmıştır efendim."[21]

Yaptığımız araştırmalar da 6 Eylül 1918 tarihinde Hollanda'nın Rotterdam şehrinde günlük olarak çıkan *Nieuwe Rotterdamsche Courant* adlı gazetede, İtilaf Devletlerinin işgali altında bulunan Filistin ile Paris arasında hava posta servisi kurmak üzere birtakım planların olduğuna dair bir habere rastlanmıştır.[22] Ancak bu tür haberlere karşın Osmanlı sınırları içerisinde Fransızlar tarafından ilk olarak Paris-Sofya-İstanbul arasında bir hattın çalışması planlanmış, daha sonra bu hatta Selanik ve Bükreş'inde eklenmesi öngörülmüştür. Nitekim bu konuda Edine Valiliği, Dahiliye Nezareti'ne Kırklareli'nin Babaeski ilçesine bağlı Karabayır köyüne gelen Fransız heyetinin bölgede bir hava istasyonu ve hangarı inşa etmek için incelemeler yaptığını aktarmıştır.[23]

Mondros Mütarekesi sonrasında Avrupa'nın önemli şehirleriyle İstanbul arasında hava postası hattının kurulması için birtakım çalışmalar gündeme gelmiştir. İstanbul'a gelen Fransız General Franchet d'Esperey'nin talimatlarıyla bir hava servisi oluşturmak adına düzenleme yapılmıştır. Bu doğrultuda 8 Temmuz 1919 tarihinde Doğu Müttefik Orduları Komutanlığı bünyesinde Fransızlar tarafından İstanbul ile Bükreş arasında askerî hava postası taşımacılığı başlamıştır.[24] Konuyla alakalı bilgiler Osmanlı arşiv belgelerine de yansımıştır. Bu cümleden olarak 28 Eylül'de hava postası vazifesi ifa eden Fransız uçağı, İstanbul-Selanik arasında giderken arızalanarak düştüğü, yaralanan iki pilotun tedavi edilmek üzere İstanbul'a sevk edildiği bilgisi dikkat çekicidir.[25]

İtilaf güçlerinin bu faaliyetlerine karşın, bu dönemde Osmanlı hükümeti de sivil hava taşımacılığıyla ilgili bazı girişimlerde bulunmuştur. Bu bağlamda 24 Ağustos tarihinde Posta ve Telgraf ve Telefon Müdüriyeti, Dahiliye Nezâreti'ne Trabzon-İstanbul arasında deniz uçakları vasıtasıyla hava posta hattı oluşturulması için birtakım tahkikatlar yaptırdığı ve izin

21 Kocatürk, *Osmanlı Pilotlarının İstanbul-Kahire-İskenderiye Seyahati (Şubat-Mayıs 1914),* s. 29-30.

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

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

24 Mieczyslaw Budek, "Turkish Commercial Aviation", *The Journal of Air Law and Commerce*", C. XXIII, No: 4, Autumn 1956, s. 386.

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

talebinde bulunduğu görülmüştür.[26] Dahiliye Nezâreti bu yazıya olumlu yaklaşmış ancak Bahriye Nezareti'nin iyi bir planlama yapması gerektiğini belirtmiş ayrıca İstanbul'u işgal eden İtilaf güçlerinden izin alınması gerektiğinin de altını çizmiştir.[27]

10 Ekim'de Sadaret, Dahiliye Nezareti'ne İstanbul ile Bükreş arasında haftada 2 defa olmak üzere Fransız askerî hava posta taşımacılığı yapılacağını ve bu uçuşların Meclis-i Vükelâ tarafından uygun bulunduğunu belirtmiştir.[28]

Yine başka bir İtilaf devleti olan İtalya tarafından Osmanlı sınırları içerisinde sivil posta taşımacılığı için girişimde bulunduğunu Edirne Valisi'nin Dahiliye Nezâreti'ne yazdığı tezkerede görmekteyiz. Buna göre şubat ayının son haftasında İstanbul'dan posta treniyle Çorlu ve Uzunköprü'ye iki İtalyan subayının geldiği ve incelemeler yaptığı bilgisine yer verilmiştir. Bu kişilerin Osmanlı hükümetinden beş seneliğine hava posta ve yolcu nakliyatı için Yedikule, Çorlu, Uzunköprü ve Edirne hattı üzerinde imtiyaz talep ettiği, sözleşmenin sonunda ise tüm şirket haklarını Osmanlı hükümetine devretmek istedikleri bilgisi dikkat çekicidir.[29]

Türkiye'de faaliyet gösteren yabancı şirketlere geçmeden önce şahsi girişimlere de değinmeyi doğru bulmaktayız. Öncelikle Alfred Alberti isminde İtalyan iş adamı 27 Kasım 1922'de hiçbir vekâletle temasa geçmeden İstanbul Valisi Refet Paşa'ya Odessa'dan başlayarak Varna-İstanbul-Ankara ve Akdeniz'e kıyısı olan bazı şehirlere uğrayan bir hava hattı oluşturmak için Refet Paşa'dan deneme uçuşları için 3 aylık izin talep etmiştir.[30]

Alberti'nin projesini ayrıntılı bir şekilde incelediğimiz de Odessa-Varna hattının deniz uçakları tarafından Varna-İstanbul-Ankara hatlarının ise kara uçakları tarafından işletileceğini görmekteyiz. Dahası kurulacak havayolu şirketinin sermayesine iki tarafta eşit miktarda nakit ayırması, Türk tarafının Odessa-Varna hattındaki pilotların Bulgar olmasına itiraz edilmemesi, Türk hükümetinin 3 aylık deneme uçuşları sonrası Rusya-Türkiye-Mısır hattının kurulması imtiyazını garanti etmesi açıkça talep edilmiştir. Bunlara ek olarak Türk hükümetinin yakıt ithalatında gümrük vergisi almaması, kurulacak havaalanları, hangarlar ve gerekli arazilerin tüm masraflarının hükümet tarafından karşılanması, hatlarda kullanılacak uçakların ağırlıklı olarak İtalyan marka olması açıkça istenmiştir. Türk hükümetine 20 yıl sonra arzu ederse şirketteki payını satma hakkı tanındığı ifade edilmiştir.[31]

---

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

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

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

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

30 *Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü, 60/403/1*, lef. 8. (İtalyan İş adamı Alferd Alberti'den İstanbul Valisi Refet Paşa'ya gönderilen 27 Teşrîn-i Sâni 1338 [27 Kasım 1922] tarihli tezkere).

31 *BCA, Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü, 60/403/1,* lef. 9. (Alfred Alberti'nin Refet Paşa'ya sunmuş olduğu havayolu şirketi ve hattı oluşturma metni).

Sunulan teklif üzerine Refet Paşa durumu derhal İcra Vekilleri Heyeti'nde gündeme aldırmıştır. Bunun üzerine heyet, teklifi 25 Aralık günü Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne bildirmiştir. 31 Aralık'ta Erkân-ı Harbiye, yapılan teklifin ayrıntılı bir şekilde tetkik edilmesini ve dikkatli bir karar verilmesini telkin eden bir yanıt vermiştir.[32] Bu tarihten sonra sürecin nasıl devam ettirildiğine dair bir kayıta rastlanmamıştır. Muhtemeldir ki teklif reddedilmiştir.

11 Nisan 1923'de Syndacato Italiano Delle Coopêrative adındaki İtalyan şirket, Bayındırlık Vekâleti'ne Türkiye dahilinde deniz ve kara uçaklarıyla yolcu, posta ve eşya taşıma teklifi yapmıştır. Teklifi ele aldığımızda hattın şöyle olacağı görülmektedir: Marmara Denizi dahilinde kurulacak ağ Tarabya-Üsküdar-Büyükada-Mudanya olarak Balıkesir-İstanbul arası ise ayrı olarak belirlenmiştir. Kurulacak oluşumun "Türk Limited Şirketi" ve personelinin üçte biri İtalyan üçte ikisinin Türk olması kararlaştırılmıştır. Taşımacılık konusunda koşullar ise belirlenen sınır aşılması halinde kilo başına 15 kuruş ek ücret alınması, Yolcu taşımacılığından hükümete %5 pay verilmesi, yıllık toplamda mektup sayısının 500 bini aşması durumunda ise hükümete ayrıca bir ödeme yapılması taahhüt edilmiştir. Metinde Türk hükümetini memnun edecek maddeler de vardır.[33] Bunlar; TBMM vekilleri ve çalışanlarından, TSK mensuplarından bilet ücretlerinde %59 indirim yapmayı kabul etmiştir. Buna ek olarak bakanları da ücretsiz taşımayı önermiştir. Hükümet ne zaman isterse şirketin tüm depolarını, hangarlarını, yazışmalarını, mali defterlerini kontrol etme yetkisine sahip olacaktır.[34] Yapılan teklife olumlu bir yanıt verildiğine dair bir kaynağa rastlanmamıştır. Muhtemelen diğer şahsi girişim gibi mensubu olduğu devletin ekonomik ve siyasi desteğini alamayış oluşu Türk hükümetinin bu gibi teklifleri reddetmesine yol açmıştır.

1930 senesinde Türkiye'nin Madrid Elçiliğine bir yazı kaleme alan Luis Deveze adındaki İspanyol iş adamı Türkiye ile İspanya arasında hava hattı tesis etmek istediğini iletmiştir. Bu teklif üzerine durumu öğrenen Nafia Vekâleti de elçilikten bu konu hakkında bir rapor hazırlamasını talep etmiştir. Bu rapor doğrultusunda Nafia Vekâleti elde ettiği bilgileri 15 Haziran'da Dahiliye Vekâleti'ne aktarmıştır. Yazıyı incelediğimiz de İspanya'dan hareket edecek uçağın Afrika-Suriye üzerinden önce İzmir'e oradan da Ankara'ya varacağı Ankara'dan hareket edecek uçağın ise İstanbul-Balkanlar ve Akdeniz sahilleri üzerinden İspanya'ya intikal edeceği ifade edilmiştir. İstanbul dışında herhangi bir şehirde havaalanı inşa etmek ve ülke dahilinde hava hattı oluşturmak için Erkân-ı Harbiye tarafından onay alınmadığı sürece imkânsız olduğu bilinmesi gerektiğinin altı çizilmiştir. Tüm bunlara karşın İstanbul merkezli ve Trakya'da duraksamadan gidilecek bir hava hattı teklifi gelmesi halinde dikkate alınacağı açıkça ifade edilmiştir.[35]

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

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

34 *BCA, Nafia Vekâleti, 56/1/2*, lef. 39. (Syndacato Italiano Delle Coopérative Genel Merkezi'nden Nafia Vekâleti'ne 11 Nisan 1923 tarihli tezkere).

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

Tüm bu yabancı girişimlerin yanında Türk iş adamları da hükümete bazı tekliflerde bulunmuştur. Bu cümleden olarak 12 Ekim 1924 tarihinde Türk Seyrü Havai Nakliyat Şirketi adına Tayyareci Şakir Hazım Bey, Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey'e İzmir-İstanbul arasında hava nakliyatı yapmak maksadıyla bir teklif sunmuştur. Buna göre kurulacak şirketin tamamen yerli ve millî olacağı, sermayesinde yabancı şirketin ya da şahsın parasının bulunmamasına dikkat edileceği teminatı verilmiştir. Hükümetten alınan imtiyazın 20 sene geçerli ve pilotlar dışında şirkette çalışan her personelin Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olması taahhüt edilmiştir. Buna karşın gerekli görülmesi halinde sınırlı sayıda yabancı pilotun istihdam edilmesi maddeye eklenmiştir. Seferlerin ihtiyaca bağlı olmakla birlikte haftada en az 1 kere yapılması sağlanacağı teminatı verilmiştir. Yurtdışından getirilmesi öngörülen benzin ve motor yağının ithalatında gümrük vergisinin kaldırılması da talep edilmiştir.[36] Tayyareci Şakir Bey'in bu teklifine olumlu bir yanıt verildiğine dair bir kaynağa rastlanmamıştır.

Türk havacılığının önemli isimlerinden olan Vecihi Bey'de İstanbul-Ankara ve Ankara ile doğu şehirlerine hava postaları taşımak amacıyla Posta ve Telgraf ve Telefon Müdüriyeti Umumiyesi'ne bir müracaatta bulunmuştur. Müdüriyet de Vecihi Bey'den bir proje talep etmiştir.[37] Projenin içeriğine ve nasıl bir yanıt aldığına dair bir cevaba ulaşılamamıştır.

Türk hükümeti şahsi girişimlere pek olumlu bakmamıştır. Hükümet, değerlendirmeye uygun gördüğü tekliflerde öncelikle hava hattının nereden geçtiğine çok önem vermiştir. Daha sonra teklifi yapan şahıs şirketinin sermayesine ve kendi hükümetinden ne kadar destek gördüğüne dikkat etmiştir. Bir diğer önemli koşul ise şirketlerin geçmiş deneyimleridir. Kendisine tecrübe ve teknoloji aktarmayı hedefleyen genç Türkiye, tüm bu koşulların sağlanması halinde teklifleri ciddiye almış ve değerlendirilmek üzere heyetler oluşturmuştur.

Ağustos 1920'de Franco-Roumanie Şirketi, Paris'ten İstanbul'a hava hattı için Dahiliye Nezaretine başvurmuştur. Bu doğrultuda 26 Ağustos günü şirket ile 10 maddelik bir mukavele imzalanmıştır. Mukavelenamenin tam olarak geçerli olması için 9 Eylül'de Meclis-i Vükelâ şirkete uçuş ruhsatı vermiştir.[38] 10 Ağustos'ta Sevr Antlaşması'nın imzalanması ve oluşturduğu siyasi kargaşa sebebiyle seferler başlayamamıştır. Sakarya Meydan Muharebesi'nden sonra 20 Ekim 1921'de TBMM ile Fransa hükümeti arasında Ankara Antlaşması imzalanmıştır.[39] Nitekim şirket, 27 Ocak 1922'de, Türkiye temsilcisi aracılığıyla bir teklifte bulunmuştur.[40]

Savaş sürecini tamamlayıp diplomasi dönemine geçen Ankara hükümeti uluslararası şirketlerle şu süreçte anlaşma yapılmasını erken bulduğu için buna olumlu bakmamıştır. 1924 senesinde şirket tekrar Nafia Vekâleti'ne hava hattı kurmak için başvuruda bulunmuş ve 17

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

37 "Şark Vilayetlerine Hava Postası", *Vakit,* 17 Ağustos 1931, s. 4.

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

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

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

Ağustos 1925 tarihinde İstanbul-Bükreş arasında hava hattı için anlaşmaya imza atılmıştır.[41] Uçuşlar 15 Mart 1926'da başlamış ve Mart-Temmuz arasında 74 sefer başarılı bir şekilde tamamlanmıştır.[42] Şirket, 13 Nisan 1937'de İcra Vekilleri Heyeti tarafından satın alınana kadar Türkiye'de faal olarak uçuş gerçekleştirmiştir.[43]

Türkiye'de havacılık alanında önemli girişimde bulunan bir diğer şirket Aero Espresso Italiana'dır. 18 Eylül 1924 tarihinde Aero Espresso Italiana Şirketi ile Nafia Vekâleti arasında Brindisi'den Yunanistan'a oradan da İstanbul'a deniz uçaklarıyla gerçekleştirilecek hava hattı oluşturulması için anlaşma imzalanmıştır.[44] Daha sonra şirket İstanbul'da inşa edeceği tesisin konumunu Küçükçekmece olarak belirlemiş ve inşaata başlamıştır. Ancak 23 Aralık 1925'de İcra Vekilleri Heyeti kararnamesiyle bu alana tesis yapılmasına izin verilmeyeceği, yeni yer olarak Büyükdere Kefeli Köyü'nde istasyon, hangar ve iskele yapılması kararı alındığı bildirilmiştir.[45]

Şirket, Brindisi-Atina-İstanbul hattındaki ilk uçuşu 1 Ağustos'ta gerçekleştirmiştir. Brindisi'den İstanbul'a doğrudan ilk uçuş ise 4 Ağustos günü başarılı bir şekilde tamamlanmıştır. Salı ve Cuma günleri Atina-Brindisi arasında Çarşamba ve Cumartesi günleri ise İstanbul-Atina arasında seferlerin düzenlenmesine karar verilmiştir. Ayrıca Londra'dan kalkan bir uçağın Paris-Milano-Roma üzerinden Brindisi'ye ulaşması ve buradan İstanbul'a yönelmesi planlanmıştır. Brindisi-Atina-İstanbul hava hattının biletlerini; Lloyd Triestino, Compagnia Italiana Turismo, American Express Company, Thomas Cook & Son, Compagnie Internationale des Wagons-Lits gibi yabancı şirketler satmaya başlamıştır.[46] Uluslararası alanda yaşanan siyasi gelişmeler nedeniyle İtalyan hükümetinden rahatsız olan Türkiye, şirketi 1936 yılında kamulaştırmıştır.[47]

15 Ağustos 1925 tarihinde Junkers, Türkiye'de uçak ve motor imal etmek için bir antlaşma imzalamıştır. Şirket, 21 Ekim'de Nafia Vekâleti'ne hem Türkiye dâhilinde hem de Türkiye haricinde hava nakliyatı yapmak maksadıyla anlaşma metni sunmuştur. Buna göre; Junkers Hava Nakliyatı Anonim Şirketi, Türk hükümeti ile ortak "Türkiye Milli Nakliyat-ı Havaiye Anonim Şirketi" adında bir şirket tesis etmeyi teklif etmiş, kara hattı güzergâhları Edirne-İstanbul-Ankara-Kayseri-Sivas-Malatya-Diyarbakır, deniz hatları ise Varna-İstanbul olarak belirlemiştir. Şirket ile yapılan görüşmeler sonucunda hava nakliyatı konusunda şu mukavele müsveddesi meydana getirilmiştir. Öncelikle "Türkiye Milli Nakliyat-ı Havaiye Anonim Şirketi"

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

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

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

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

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

46 Macmıllan, *The Aır-Tourıst's Guide To Europe*, s. 225-226.

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

adında müşterek bir şirket kurulmasına karar verilmiştir. Ankara-İstanbul-Sofya ve Ankara-Kayseri-Diyarbakır-Tebriz-Tahran hatları tesis edilmesi planlanmıştır.[48] Şirkete 28 Ağustos 1926 tarihinde İstanbul-Ankara, Ankara-Kayseri arasında deneme uçuşu yapması için izin verilmiştir.[49] Şirket, buna benzer birkaç teklifte daha bulunmasına rağmen Türk hükümetini imza aşamasına bir türlü getirememiştir.

Junkers'in 1925-1926 yıllarında başlayan ekonomik sıkıntıları 1929 küresel kriziyle iyiden iyiye prestijini sarsmaya ve Türkiye gibi yeni yatırım yapacağı sahalarda güvensizliğe neden olmuştur. Bir başka neden olarak da Junkers, hükümete Türk uçak endüstrisini yeniden düzenlemek, imal edilen uçaklardan satma karşılığında ülke dahilinde havayolu taşımacılığı yapma imtiyazı elde edeceği ancak şirketin vermiş olduğu sözleri yerine getiremeyeceği anlaşılınca hükümette Junkers'in tüm geçici seferlerini iptal etmiş ve hava ağı kurmasına izin vermemiştir.[50] Buna ek olarak Türk hükümeti daha cazip teklifler aldıkça Junkers'in yatırımlarına soğuk bakmıştır. Şirket, hava taşımacılığı girişiminden önce elde ettiği Kayseri Uçak Fabrikası'ndaki haklarını da ekonomik sıkıntılar çektiği ve yukarıdaki nedenlerden dolayı devretmek zorunda kalmıştır. Junkers, haklarını Curtiss-Wright Grubuna 3 Kasım 1931 tarihli kararname ile devretmiştir. Ayrıca Curtiss-Wright Grubu, motor üretiminin yanında hava hatları ve hava işleri konusunda da bir sene ile sınırlı bir yetkiye sahip olmuştur.[51]

2. Deutsche Lufthansa Şirketi'nin Kuruluşu

Havacılığın öncü devletleri arasında yer alan Almanya bunu sivil havacılığa da yansıtma çabası içerisine girmiştir. Nitekim I. Dünya Savaşı'nın sonunun yaklaştığı dönemde 13 Aralık 1917'de Berlin'de Deutsche Luft-Reederei adında bir havayolu şirketi kurulmuştur. Ancak savaşın etkisiyle olacak ki Alman hükümeti havayolu şirketinin faaliyete geçmesine iki sene sonra 8 Ocak 1919 tarihinde izin vermiştir. 10 Şubat'ta yurtiçi uçuşlarına başlamış ve ilk altı ayda 1574 yolcu taşımıştır.[52] Aslında Almanya sivil havacılığa biraz da zaruri sebeplerden dolayı geçmiştir. Versay Barış Antlaşması'nın getirmiş olduğu yeni koşullar çerçevesinde Alman hükümeti tüm askerî hava gücünü kaybetmiş ve savaş uçağı üretemez hale gelmiştir. Bundan dolayı Almanya askerî havacılık faaliyetlerini sivil havacılık alanına taşımak zorunda kalmıştır. Askerî alandan sivil havacılığa geçen ilk şirket Junkers Luftverkehrs olmuştur. Mart 1919'da devlet destekli Junkers, sivil havayolu şirketini kurmuştur.[53]

1920-1921 yıllarında şirket Almanya içi hava ağını geliştirmiştir. Temmuz 1922'de şirket yetkililerinden Sachsenberg öncülüğünde Danzig'den Posznan'a ilerleyen süreçte Varşova ve

48 *BCA, Nafia Vekâleti, 8/28/1,* lef. 113, (Tarihsiz Nakliyat-ı Havaiye Mukavelenamesi Müsveddesi).
49 *BCA, Nafia Vekâleti, 8/30/1,* lef. 4, (Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'nden Nafia Vekâleti'ne gönderilen 25 Teşrîn-i Sani 1926 [25 Kasım 1926] tarihli tezkere).
50 Budek, "Turkish Commercial Aviation", *The Journal of Air Law and Commerce*", s. 397.
51 *BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 24/72/17*. (Başvekâlet'in yayınladığı 3 Teşrîn-i Sani 1931 [3 Kasım 1931] tarihli kararname).
52 Davies, *Lufthansa: An Airline and Its Aircraft*, s. 6.
53 Olaf Groehler-Helmut Erfurth, *Hugo Junkers: Ein Politisches Essay*, Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik, Berlin, 1989, s. 27-28.

Krakov'ı da ekleyerek hava hattını uluslararası bir hale getirmiştir. 6 Şubat 1922'de Junkers ile Sovyetler Birliği arasında uçak üretimi ve hava taşımacılığı için antlaşma imzalanmıştır. 29 Temmuz'da Moskova'dan Nijni Novgorod'a bir rota oluşturulmuş ve Junkers F13'ler ile test uçuşları gerçekleştirmiştir. 1 Ağustos'ta düzenli seferler de hiç vakit kaybetmeden icra edilmeye başlamıştır. Aslında şirketin esas amacı Berlin-Moskova-Harkov-Rostov on Don-Armavir üzerinden Bakü'ye buradan da Tiflis ile Tahran'a uzun bir rota oluşturmaktır. 1 Ekim 1923'e kadar Moskova-Tiflis arasındaki rota başarılı bir şekilde işletilmesine rağmen uzun ömürlü bir hava hattı kurulamamıştır. İlerleyen süreçte Sovyet yetkililer hattı tanzim edip 15 Haziran 1924 tarihinde tekrar açmayı planlamıştır. Ancak uygun şartlar oluşturulamadığı ve devlet destekli kurulan Ukrvozdukput Havayolu Şirketi Moskova-Bakü arasında seferlere başlamıştır.[54]

Junkers'in havacılık sektöründeki önceliği imal ettiği uçakları mevcut havayolu şirketlerine satmaktı ancak düşündüğü gibi potansiyeli yüksek havayolu şirketinin olmaması yüzünden kendi uçaklarıyla sivil havacılık sektörüne girmeye karar vermiştir. İmal ettiği uçaklar ile yolcu taşımacılığı yapmıştır. Junkers gece uçuşları için testlere Mart ayında Junkers A20 model uçaklarıyla başlamıştır. İlk uçuşlar Berlin'den Warnemuende'ye ve oradan da Karlskrona ile Stockholm'e yapılmıştır. Şirket Ağustos ve Eylül aylarında Berlin'den İsveç'e 95 ton yük ve 234 ton gazete taşımıştır.[55]

1925 yılına gelindiğinde ise Avrupa üzerindeki hatlarda geniş bir ağa sahip olmak isteyen Deutscher Aero Lloyd ve Junkers rekabet içine girmiştir. Ancak bu rekabet iki şirketin de ciddi maddi sorunlarla karşı karşıya kalmasına neden olmuş ve Alman Ulaştırma Bakanlığı'nın da teşvikiyle iki şirketin faaliyetlerinin devam edebilmesi için ortaklık kurmasıyla sonuçlanmıştır.[56] Nitekim 6 Ocak 1926 tarihinde Berlin'deki Kaiserhof Oteli'nde Lufthansa Şirketi resmi olarak kurulmuştur. Bu birleşmeyi Alman hükümetinin referansıyla Deutsche Bank ve Deutsche Petroleum şirketleri de destek vermiştir.[57] Şirketin sermayesi başlangıçta 50.000 Mark olarak belirlenmiş ancak 15 Haziran'da 25.000.000 Mark'a çıkarılmıştır. Ortaklığın, %5.2'si Junkers'in, %20'si Alman hükümetinin, %19'u Alman eyalet hükümetlerinin (Prusya, Bavyera, Saksonya, Württemberg, Baden, Hamburg), %27,5'i bölgesel şirketin diğer %27.5'i özel şirketlerin olmasına karar verilmiştir. Şirketin başında Deutsche Bank'tan Emil Georg von Stauss, yönetim kurulunda idareciler ve belediye başkanları yer almıştır.[58]

Şirket, 6 Nisan'da hizmete başladığında 19 farklı tipte 162 uçağa sahipti. Bunlardan 80 adedi Junkers marka uçaklardı. Bu marka dahilinde 48 tane Junkers F 13 modeli 6 koltuğa sahiptir.

54 "Junkers Luftverkehr Russland", http://hugojunkers.bplaced.net/junkers-luftverkehr-russland.html, Erişim Tarihi: 18.01.2023.

55 "Junkers Luftverkehrs AG", http://hugojunkers.bplaced.net/junkers-luftverkehrs-ag.html, Erişim Tarihi: 18.01.2023.

56 Burada şunu belirtmemiz gerekir ki Junkers Uçak ve Motor Şirketi yeni kurulan oluşuma hissedar olmuştur. Kendi sivil havayolu ve uçak imal eden şirketi faaliyetine paralel olarak devam etmiştir. "Junkers Luftverkehrs AG", http://hugojunkers.bplaced.net/junkers-luftverkehrs-ag.html, Erişim Tarihi: 18.01.2023.

57 Şirketin kuruluşundaki adı "Deutsche Luft Hansa" olarak bilinmektedir. 1933 yılından itibaren ise "Deutsche Lufthansa" olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bizde metin içerisinde "Lufthansa Şirketi" şeklinde kullanmayı uygun gördük.

58 Davies, *Lufthansa: An Airline and Its Aircraft*, s. 18.

Aeoro Lloyd Şirketi, Lufthansa'ya 34 adet Fokke-Grulich FII ve FIII model uçakta devretmiştir.[59] Şirket uçaklarını bir yandan modernize etmeye başlamış diğer taraftan operasyonel ve teknik ekibi geliştirme gayreti içerisine girmiştir. Yaklaşık bir ay sonra 1 Mayıs 1926'da Birleşik Devletler Posta Servisi tarafından koşulları belirlenmiş gece uçuş yönetmeliğini uygulayarak Berlin'den Königsberg'e düzenli gece seferlerini de başlatmıştır.[60]

Bu dönemde Almanya'nın önde gelen havayolu şirketleri Junkers ve Lufthansa Avrupalı rakipleriyle baş edebilecek güçte değildi. Başta İngiliz ve Fransız havayolu şirketleri I. Dünya Savaşı sonrası Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarında aktif bir şekilde faaliyet göstermeye başlamıştır. Almanya savaş sonrası ciddi yaptırımlara maruz kaldığı için sivil havacılık gibi ticari faaliyetlerde geri planda kalmıştır. Buna karşın Alman havayolu şirketleri de Ortadoğu ve Uzakdoğu'yu hedef edinmiştir. Bu doğrultuda bölgelerdeki ülkelerle iş birliğine giderek geniş bir ağ kurmayı planlamıştır.[61] Nitekim ilk akla gelen ülkelerden birisi de Türkiye olmuştur.

3. Deutsche Lufthansa Şirketi'nin Türkiye'deki Faaliyetleri

6 Mart 1928 tarihinde Nafia Vekâleti, İcra Vekilleri Heyeti'ne Lufthansa Şirketi'nin İstanbul-Viyana güzergahı ile Berlin'e bir hava hattı oluşturmak maksadıyla başvuruda bulunduğu bilgisini vermiştir. Vekâlet, bu hat için Erkân-ı Harbiye'ye de bir yazı gönderdiğini cevap olarak da "…hayata geçirilmek istenen hat üzerinde halihazırda Beynelmilel Seyrüsefer Havai ve Aero Espresso Italiana şirketleri ile akd edilmiş olan mukavelelerdeki formüllerin Lufthansa tarafından kabul edilmesi halinde müzakerelere başlanabileceği Yeşilköy Askerî Tayyare Meydanı'ndan istifade etme talepleri olması halinde mezkur tesislerin kısmen askerî kısmen de Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi tarafından kullanıldığından kendilerinin istifade edemeyeceğinin açıkça ifade edilmesi ve belirtilen ön şartları kabul etmeleri halinde müzakerelere başlanmasına müsaade edildiği…" yazıldığını belirtmiştir. Sonuç olarak Vekâlet, Vekiller Heyeti'nin gerekli değerlendirmeyi yapıp bir cevap alınmasını talep etmiştir.[62]

Şirket yaptığı girişimden bir sonuç elde edememesi üzerine 18 Ekim 1929'da Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği, Hariciye Vekâleti'nden şirkete ait Junkers W 33 model uçağın Berlin'den İstanbul'a uçmak için bir izin talebinde daha bulunmuştur.[63] Bu talebi Vekâlet çok kısa bir süre içerisinde değerlendirerek şirkete izin vermiştir. Nitekim 20 Ekim'de Erkân-ı Harbiye'ye yazılan bilgilendirme yazısında bu durum açıkça görülmektedir.[64] Gerekli onayı alan şirket, Berlin-İstanbul arasındaki ilk tecrübe uçuşunu Yeşilköy'e inerek 27 Ekim'de başarılı bir şekilde

59 Davies, *Lufthansa: An Airline and Its Aircraft,* s. 19-20.
60 Davies, *Lufthansa: An Airline and Its Aircraft*, s. 22.
61 Davies, *Lufthansa: An Airline and Its Aircraft*, s. 24.
62 *BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928), 28/16/16*. (Başvekâlet'in yayınladığı 14 Mart 1928 tarihli kararname).
63 *Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi (TDA), Ülkeler, 32158/127384/75*. (Almanya'nın Türkiye Büyükelçiliği'nden Hariciye Vekâleti'ne gönderilen 18 Ekim 1929 tarihli tezkere).
64 *TDA, Ülkeler, 32158/127384/74*, lef. 112. (Hariciye Vekâleti'nden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyâseti'ne gönderilen 20 Ekim 1929 tarihli tezkere).

tamamlamıştır.[65] 2080 kilometrelik uçuş yaklaşık 12,5 saat sürmüştür.[66] Uçuşun tamamlandığı gün Lufthansa yöneticilerinden olan M. Hans Ryssel ve Pilot Steidel, İstanbul'da hazır bulunmuş ve basına bir demeç vermiştir. Buna göre İstanbul-Berlin arasında uçuş gerçekleştirerek gece ve gündüz hava şartlarını tetkik edildiğini şirketin amacının iki şehir arasında posta nakletmek olduğunu vurgulamıştır. Junkers marka uçakların bu maksatla imal edildiğini ve böyle uzun hatlarda başarılı olmanın da uçakların prestiji için çok önemli olduğunun altını çizmişlerdir. Ayrıca seferlerin tam zamanlı olarak gelecek bahar aylarında başlayacağını belirtmişlerdir.[67] 30 Ekim'de Yeşilköy'den havalanan uçak Berlin'e 10 saat 5 dakikada varmıştır.[68]

6 Kasım'da Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Bey, Alman hükümetinin Posta Bakanı ile bir görüşme gerçekleştirmiştir. Burada Alman bakan, son yapılan Berlin-İstanbul deneme uçuşunun başarılı bir şekilde tamamlandığı ancak İstanbul'daki havaalanında yenilikler ve takviyeler yapılması gerektiğinin de altını çizmiştir. Yapılacak yenilikler için Lufthansa şirketinin tüm maliyetleri üstleneceği teminatını vermiştir. Bakan, hattın Bağdat'a kadar uzatılması için görüşmelerin yapılabileceğini de dile getirmiştir. Ayrıca Berlin-İstanbul bağlantısı ile Avrupa, Hindistan, Çin, Japonya ve Avustralya'nın bağlanmasının planlandığını ve İstanbul'un bu hatlar içinde merkez noktası olmasının önemini vurgulamıştır. Alman hükümeti İngiltere ile görüşmeler yaptığını ve Belin-Bağdat hattı konusunda onay alındığı Bağdat'tan Hindistan'a ve Avustralya'ya kadar olan kısım içinde İngiliz şirketin devreye gireceğini belirtmiştir. Görüşmede, Alman bakan İstanbul-Bağdat hattı için Türk hükümetinin yalnız veya Lufthansa ile çalışmalarına İngilizlerin itiraz etmeyeceği güvencesini de vermiştir. İngilizlerin de mevcut Londra-Mısır-Bağdat hava hattına Berlin-İstanbul-Bağdat hattının bağlanabileceğini dile getirmiştir.[69]

Anlaşıldığı üzere mülakatın Hariciye Vekâleti'ne ulaşmasından kısa bir süre sonra Dahiliye Vekâleti'de durumdan haberdar edilmiştir. Nitekim 24 Kasım'da Dahiliye Vekâleti, Başvekâlet'e Lufthansa Şirketi'nin İstanbul ile Berlin arasında yapacağı hava hattında şimdilik sadece posta taşınacağı yolcu ve çeşitli kargoların taşınmayacağı teminatını verdiğini aktarmıştır. Ayrıca Lufthansa Şirketi'nin teklifinin değerlendirilmesi, posta nakliyatı şekil ve usullerinin tespiti ve meydana getirilecek anlaşmaya imza atmak için yetki talep etmiştir.[70] Dahiliye Vekâleti'nin bu talebi 27 Kasım 1929 tarihli Bakanlar Kurulu'nda görüşülmüş ve gerekli yetki verilmiştir.[71]

65 "Berlin-İstanbul Tayyare Servisi", *Cumhuriyet,* 27 Teşrîn-i Evvel 1929 [27 Ekim 1929], s. 3.
66 "İstanbul ve Berlin Arasında Tayyareler İşliyecek", *Cumhuriyet,* 28 Teşrîn-i Evvel 1929 [28 Ekim 1929], s. 1.
67 "İstanbul-Berlin Hava Hattı", *Cumhuriyet,* 29 Teşrîn-i Evvel 1929 [29 Ekim 1929], s. 2.
68 "İstanbul-Berlin Hava Hattı", *Cumhuriyet*, 31 Teşrîn-i Evvel 1929 [31 Ekim 1929], s. 2. Ek:1'de şirketin özel arşivine göre tarihte iki günlük kayma olduğu anlaşılmaktadır.
69 *TDA, Ülkeler, 32158/127384/73*, lef. 109-110-111. (Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Bey'den Hariciye Vekâletine gönderilen 7 Teşrîn-i Sani 1929 [7 Kasım 1929] tarihli tezkere).
70 *BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 12/48/7*, lef. 1. (Dahiliye Vekâleti'nden Başvekâlet'e gönderilen 24 Teşrîn-i Sani 1929 [24 Kasım 1929] tarihli tezkere).
71 *BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 6/58/17*, (Başvekâlet'in yayınladığı 27 Teşrîn-i Sani 1929 [27 Kasım 1929] tarihli kararname).

Lufthansa Şirketi'nin Berlin-İstanbul hava hattı projesi İsviçre'de yayınlanan *Auto-Touring* isimli dergide de haber olmuştur. Burada, Berlin-İstanbul hava hattı için Lufthansa ile Türk hükümetinin yakın zamanda bir anlaşma imzalayacağı öne sürülmüştür. Hava hizmeti için eşit oranda Türk ve Alman personelin çalışacağı ilaveten hava hattının 1930 baharında hayata geçeceği yer almıştır.[72]

1929 Büyük Buhranı tüm dünyayı etkisine aldığı yıllarda Almanya'da pek çok havayolu şirketi mali sorunlar yaşarken Lufthansa Alman hükümetinden 1930-1932 seneleri arasında mali destek almayı başarmıştır.[73] Bu da Türkiye gibi ülkelerdeki görüşmelerin ve yatırımların hızlanmasına yol açmıştır. Nitekim Türk hükümeti ile şirket 9 Ocak 1930 tarihinde 30 maddelik hava nakliyatı anlaşması imzalamıştır. Antlaşmayı hükümet adına Posta ve Telgraf Müdürü Fahri Bey, Lufthansa Şirketi adına Robert Knauss imzalamıştır. Buna göre Türkiye Cumhuriyeti, Lufthansa Şirketi'ne İstanbul-Berlin arasında sadece posta taşımak için izin vermiştir. Şirket antlaşmadan 3 ay sonra seferlere başlamayı ve hattın ilerleyen zamanda Ankara'ya kadar uzatılmasını da kabul etmiştir. Hükümet, şirkete Yeşilköy'de tesis ve pist için kirasız arazi taahhüt etmiştir. Uçakların yedek parçaları ve motorları gümrük vergisinden muaf tutulmuştur. Şirket, Türkiye'deki kadrolu kara memurlarının %75'ini Türk vatandaşı olarak istihdam etme taahhüdünde bulunmuştur. İstanbul ve Sofya arasındaki hava hattında pilot ve makinistlerin de üçte biri Türk olması kararlaştırılmıştır. Şirkete hükümet tarafından tahsis edilen arazilerde meteoroloji merkezi, telsiz istasyonu kurma yetkisi verilmiştir. Meydana gelebilecek ihtilafları hükümet ve şirket tarafından ortak belirlenecek iki kişiden meydana gelen bir komisyonla çözülmesi konusunda mutabık kalınmıştır. Şirketin merkezinin Berlin olmasına, hattın Ankara'ya kadar uzaması durumunda ise Lufthansa tarafından Ankara'da bir şube açılması konusunda da uzlaşılmıştır. Şirket, her seferde nakledilecek posta hacminin 200 kilogramdan aşağı olmamasını dahası her seferde 10 kilograma kadar resmî belge ve telgraf nameleri ücretsiz taşımayı da üstlenmiştir. Yaşanabilecek kaza ve her türlü hasara karşı hükümet hiçbir sorumluluk almamayı ve tüm sorumluluğun şirkete ait olduğunu açıkça belirtmiştir. Şirket icra edilmeyen her sefer için 25 lira cezayı ödemeyi, hareket cetvellerinin posta idaresi ile ortak bir şekilde tespit edileceğini kabul etmiştir.[74]

İstanbul-Berlin hattının oluşturulmasından sonra Lufthansa hiç vakit kaybetmeden yeni bir teklifte daha bulunmuştur. 27 Ocak'ta Hariciye Vekâleti, Berlin Büyükelçiliği'ne Lufthansa Şirketi'nin Berlin'den Bağdat'a kadar uzanacak hava hattının değerlendirmeye alındığını aktarmıştır.[75]

4 Şubat tarihinde Başvekâlet Müsteşarlığı tüm vekâletlere Dahiliye Vekâleti ile Lufthansa Şirketi arasında imzalanan anlaşmayı yollayarak vekâletlerin kendi uzmanlıklarını ilgilendiren

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

73 _____, *Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaft Geschäftsbericht für das Jahr 1929*, Berlin, 1930, s. 1.

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

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

maddeleri değerlendirmesi ve gerekli görmesi halinde hükümet lehine ekleme yapmasını talep etmiştir.[76]

9 Şubat'ta da Erkân-ı Harbiye, imzalanan antlaşmayı tahlil eden raporu Başvekâlet'e sunmuştur. Buna göre Erkân-ı Harbiye, Beynelmilel Seyrüsefer Havai ve Aero Espresso Italiana şirketleri ile imzalanan anlaşmalara benzeyen bir metnin Lufthansa ile yapılmasına karşı olmadıklarını ancak anlaşma metni içerisinde yer alan *"Ankara'ya kadar hattın uzatılması"*, *"Türkiye üzerinden geçerek Türk postalarını atmak"*, *"Ankara'da depo tesis etmek"*, *"Ankara-İstanbul arasında bulundurulacak pilot miktarı"*, *"Ankara'da şube tesisi"* gibi söylemlerin tamamen kaldırılması gerektiğinin altını çizmiştir. Bunlara ek olarak antlaşmada yer alan hükümetin Yeşilköy'de kirasız arazi vermesi büyük bir keyfiyet olduğunu, Yeşilköy'de Askerî Uçak Mektebi, Hava Müfrezesi Kumandanlığı ve Beynelmilel Seyrüsefer Havai Şirketi'nin bulunmasından ötürü arazi verilemeyeceği açıkça ifade edilmiştir. Yeşilköy yerine Pendik-Maltepe arasında bir arazinin verilebileceği aktarılmıştır. Antlaşma metnine *"Hükümetin göstereceği hava hattı üzerinde uçuş yapmaya mecburdur."* cümlesinin ilavesi ve şirketten hangarlarında uçuş için belirlenen uçak sayısına ek olarak 3 uçağın yedekte bulundurmasının talep edilebileceği vurgulanmıştır. Tüm bunlara rağmen anlaşmanın imzalanmasına itiraz edilmediği açıkça dile getirilmiştir.[77] Erkân-ı Harbiye'nin raporunun peşine diğer vekâletler de kendi görüşlerini kaleme alarak yollamışlardır.

Müdafaa-i Milliye Vekâleti 19 Şubat'ta Başvekâlet'e gönderdiği yazıda Erkân-ı Harbiye'nin değerlendirmelerine katıldığını sadece şirketin inşa edeceği benzin ve yağ depolarının kırkar ton olması gerektiğinin antlaşmaya eklenmesini talep etmiştir.[78] 9 Mart'ta Maliye Vekâleti de antlaşmayı tetkik ettiğini belirtmiştir. Buna göre Lufthansa Şirketi'nin iki senelik yedek parçanın gerek görüldüğünde depolardan çıkartılırken gümrük vergisine tabii olup olmadığının kesin olarak belirtilmesi gerektiğini ayrıca şirkete tesis, pist için Yeşilköy'de hükümet tarafından kirasız verilecek arazinin Posta ve Telgraf İdaresi'ne mi ait olacağı yoksa Milli Emlak'a mı olacağının belirtilmesi eğer bunlardan biri olmaması durumunda hükümet tarafından arazi istimlak yoluyla mı temin edileceğinin açıkça belirtilmesinin iyi olacağını yazılı olarak aktarmıştır.[79]

8 Nisan'da Dahiliye Vekâleti, Başvekâlet'e yolladığı yazıda Avrupa'nın önemli merkezlerine bir İstanbul hava hattının halihazırda çalıştığını bu yüzden Lufthansa Şirketi'nin kuracağı hattın ülke dâhilinde işlemeyecekse gereksiz olduğunu beyan etmiştir. Ülke için gerçekten bir fayda sağlanacaksa Pendik-Maltepe arasında hava tesisi için bir yer belirlenmesinin ve diğer

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

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

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

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

anlaşmalarda yedek uçaklar hakkında kayıt bulunmamasına rağmen bu anlaşmada uçaklar için madde ayrılmasının doğru bulunduğu söylenmiştir.[80]

10 Nisan tarihinde Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği, Türk makamlarına Lufthansa Şirketi'nin İstanbul-Berlin arasında posta hattına hazırlık olarak 2 uçuş gerçekleştirmek istediğini bildirmiştir. Uçuşların Junkers F 13 model uçakla 17-30 Nisan tarihleri arasında gerçekleştirilmesi planlandığı ve uçakta ya da mürettebatta silah, kamera, telsiz cihazı bulunmayacağı bilgisi verilmiştir.[81]

12 Nisan'da Hariciye Vekâleti, şirketin uçuş talebini derhal Erkân-ı Harbiye'ye iletmiş ve kısa süre içinde askerî makamlardan gerekli izin alınmıştır.[82] Bunun üzerine Vekâlet'te Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'ne uçağın kamerası olmaması, uçuşların belirlenen rota üzerinde ve yasak bölgelerden geçmemek şartıyla 17-30 Nisan tarihleri arasında uçuşlara izin verildiğini bildirmiştir.[83] Bu izin üzerine şirket düzenli seferlerini mayıs ayından itibaren başlayabileceği bilgisini vermiştir.[84]

Hariciye Vekâleti mayıs ayında seferlerin başlayacağı bilgisini Erkân-ı Harbiye'ye bildirmiştir. Antlaşma doğrultusunda artık her sefer için ayrı izin verilmesine gerek kalmayacağı belirtilmiştir.[85] Basında da 1 Mayıs'tan itibaren İstanbul-Berlin seferlerinin başlayacağına dair haberler çıkmıştır. Güzergah üzerinde haftada 3 sefer gerçekleştirileceği ilerleyen süreçte ise hattın Ankara'ya kadar uzatılacağının düşünüldüğü de kaleme alınmıştır.[86] Daha sonra 1 Mayıs'ta ilk seferin başarılı bir şekilde icra edildiği de kamuoyuyla paylaşılmıştır.[87] Şirketin 1 Mayıs-31 Ağustos 1930 tarihlerini kapsayan uçuş plan çizelgesinde de İstanbul güzergahı açıkça görülmektedir[88]. Bu hatta taşınacak mektuplardan 22 kuruş ücret alınması da basında yer almıştır.[89] Şirket, İstanbul'dan Breslau'ya kadar olan uçuş rotasını 462 numarayla belirtmiştir. Breslau'dan Berlin'e ise farklı bir numara ve uçakla geçiş sağlanmıştır. Aşağıdaki tabloda İstanbul-Berlin rotası bir bütün halinde gösterilmiştir.

---

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

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

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

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

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

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

86 "Hava Postası", *Yarın*, 29 Nisan 1930, s. 2.; "Tayyare Postası", *Vakit*, 29 Nisan 1930, s. 3.

87 "Dün Tayyare Seferleri Başladı", *Yarın*, 2 Mayıs 1930, s. 1.; "İstanbul-Berlin Hava Postası", *Cumhuriyet,* 3 Mayıs 1930, s. 2.

88 https://www.timetableimages.com/ttimages/dlh3005.htm, Erişim Tarihi: 4 Şubat 2023.

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

Tablo 3.1. Deutsche Lufthansa'nın 1 Mayıs-31 Ağustos 1930 Tarihleri Arası İstanbul-Breslau Resmi Uçuş Çizelgesi[90]			
Çıkış	**Saat**	**Varış**	**Saat**
İstanbul	07:00	Bükreş	10:15
Bükreş	06:40	Budapeşte	08:15
Budapeşte	16:15	Viyana	18:00
Viyana	08:30-13:00	Prag	10:30-15:00
Prag	11:00	Nürnberg/Fürth	13:00
Nürnberg/Fürth	13:30	Strasburg	15:30
Strasburg	16:00	Paris	19:00
Prag	13:45	Breslau	15:30
Breslau	15:45	Varşova	18:15
Breslau	08:15-12:45	Berlin	10:30-15:00

Şirketin uçuşa başladığı dönem de hiç şüphe yok ki karşılaştığı en önemli problem uçuşları gerçekleştireceği yer meselesi olmuştur. Yapılan antlaşma çerçevesinde Lufthansa'ya uçakların uçuş ve konuşlanması için hükümetçe kirasız olarak verilmesi planlanan Pendik ile Maltepe arasındaki arazinin bir şahsa ait olması sebebiyle bu gerçekleşmemiştir. Bunun üzerine geçici olarak Yeşilköy Askerî Tayyare Meydanı'nı kullanmasına müsaade edilmiştir.[91]

Uçuşların başladığı dönemde 24 Haziran'da LuftHansa Şirketi'nin Asya'daki faaliyetleri hakkında *İsvestija* gazetesinde[92] *"Çin-Rusya-Almanya Arasında Hava* Seyrüsefer *İrtibatı"* başlığını taşıyan dikkat çekici bir haber yer almıştır. Haberde Almanya'nın, Bayındırlık Bakanlığı bütçesi müzakeresinde söz alan Bayındırlık Bakanı Guerard, Uzakdoğu-Rusya-Almanya arasını kapsayan hava hattı kurulmasının uygun olmadığı yönünde açıklamada bulunmuştur. Hattın hiç meskûn olmayan yerlerden geçtiğini, Alman hükümetine maliyetinin ağır olacağını, bir katkı sağlamayacağını ayrıca Sovyet havacılık sanayinin büyük gelişme gösterdiğini belirtmiştir. Haberin devamında Ulaştırma Bakanı da benzer bir görüş bildirerek bunun yerine Berlin-İstanbul-Ankara-Bağdat hatta İngiltere'nin Hindistan'a ve belki de Avusturalya hatlarıyla entegre edebileceğini bunu Almanya'nın siyasi ve iktisadi çıkarına olduğunu dile getirmiştir. Bunun Türkiye ayağı için Luft Hansa Şirketi'nin bazı girişimleri

90 https://www.timetableimages.com/ttimages/dlh3005.htm, Erişim Tarihi: 4 Şubat 2023.

91 *BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 12/48/7*. (Dahiliye Vekâleti'nden Başvekâlet'e gönderilen 20 Mayıs 1930 tarihli tezkere). 22 Mayıs'ta Başvekâlet tarafından yayınlanan kararnameye göre Lufthansa Şirketi'ne tahsis edilecek arazinin şahsa ait olmasından dolayı istimlak veya başka bir müsait arazinin bulunması için zaman kazanılmak üzere mukavelenin 6. maddesinde değişikliğe gidilmesine karar verilmiştir. Aynı metinde mukavelenamenin Bakanlar Kurulu'nca tetkik edilerek tasvip ve kabul olunduğu ilan edilmiştir. *BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 11/36/10*. (Başvekâlet'in yayınladığı 22 Mayıs 1930 tarihli kararname).

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

olduğunu ve başarılı bir neticeye vardığı bilgisini paylaşmıştır.[93] Bu habere karşın yaklaşık üç ay sonra Hariciye arşivinde yer alan 24 Eylül tarihli belgede Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği, Hariciye Vekâletine şirketin İstanbul ile Bağdat arasında deneme uçuşu talebi yer almıştır.[94] Vekâlet, 4 Ekim günü Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği'ne İstanbul-Konya-Halep arasında silahsız, kamerasız ve belirlenen rota üzerinde uçma izni vermiştir.[95]

22 Ekim'de Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği, Hariciye Vekâleti'ne şirketin İstanbul-Viyana hattının ekim ayındaki uçuş çizelgesini yollamıştır. Buna göre Junkers F 13 tipi uçaklar yerine 2 adet Junkers W 33 tipi uçakların kullanılacağı isimlerinin *Balkan* ve *Plattensee* olacağı bilgisini verilmiştir.[96] Şirketin resmî rotaları incelendiğinde Türk hükümetine eksik çizelge verildiği anlaşılmıştır.

Tablo 3.2. Deutsche Lufthansa'nın Ekim 1930 Tarihleri Arası İstanbul-Viyana Uçuş Çizelgesi[97]

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

Hariciye Vekâleti de aldığı bu uçuş cetvellerini 23 Ekim'de Erkân-ı Harbiye'ye göndermiştir.[98] Türk hariciyesinin, askerî makamların izni olmadan hiçbir harekette bulunmadığı da yine açıkça görülmektedir.

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

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

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

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

97 *TDA, Ülkeler, 32158/127384/57*, lef. 88.

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

Tablo 3.3. Deutsche Lufthansa'nın 1 Kasım 1930- 28 Şubat 1931 Tarihleri Arası İstanbul-Breslau Resmi Uçuş Çizelgesi[99]			
Çıkış	**Saat**	**Varış**	**Saat**
İstanbul	10:00	Bükreş	13:15
İstanbul	11:20	Sofya	14:30
Sofya	14.40	Belgrad	15:45
Bükreş	04:30	Belgrad	06:50
Belgrad	07:00	Budapeşte	09:20
Budapeşte	09:30	Viyana	11:05
Viyana	11:15	Prag	13:15
Prag	11:20	Nürnberg/Fürth	15:15
Nürnberg/Fürth	15:20	Strasburg	16:05
Strasburg	16:15	Paris	18.55
Prag	11:35	Breslau	13:05
Breslau	11:25	Berlin	13:40
Breslau	13:10	Varşova	15:30

8 Nisan 1931 tarihinde Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği, şirket ile Türk hükümeti arasında Ocak 1930 tarihinde imzalanan mukavele doğrultusunda 20 Nisan'da Berlin-İstanbul hava hattını muntazam bir şekilde başlatmaya karar verdiğini iletmiştir. Ayrıca uçuş tarifesini, pilotların tam listesini de metne eklemiştir.[100] Önceki tablolarda görüldüğü üzere Berlin'e aktarmalı olarak İstanbul'dan uçuşların yapıldığı görülmekte ancak düzenli olmadığı anlaşılmaktadır.

Tablo 3.4. Deutsche Lufthansa'nın Nisan 1931 Tarihli Breslau-İstanbul Uçuş Tablosu[101]			
Çıkış	**Saat**	**Varış**	**Saat**
Breslau	06:30	Viyana	08:40
Viyana	09:05	Budapeşte	10:30
Budapeşte	10:50	Belgrad	12:55
Belgrad	13:25	Sofya	16:35
Sofya	04:35	İstanbul	08:00
Çıkış	**Saat**	**Varış**	**Saat**
İstanbul	06:00	Sofya	09:25
Sofya	09:55	Belgrad	11:05
Belgrad	11:35	Budapeşte	13:40
Budapeşte	14:00	Viyana	15:25
Viyana	15:55	Breslau	18:10

99 https://www.timetableimages.com/ttimages/dlh/dlh3011/dlh30w-3.jpg, Erişim Tarihi: 4 Şubat 2023.

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

101 *TDA, Ülkeler, 32158/127384/52*, lef. 82

Şirket yapılan antlaşma çerçevesinde en ufak değişiklikleri bile Türk yetkililere bildirmiştir. Buna örnek olarak 11 Mayıs'ta Hariciye Vekâleti; Nafia, Dahiliye, İktisat Vekâletlerine ve Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye'ye uçuşlara Wilhem Cuno adında bir pilotun katılacağı bilgisini vermesi gösterilebilir. Ayrıca eşya ve postaların ücret tarifeleri bildirilmiştir.[102] Bir başka örnek ise 27 Mayıs'ta Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği, Hariciye Vekâleti'ne Berlin-İstanbul arasında çalışacak personel listesine makinist olarak H.J. Schneider yerine Hans Christiansen'in yedek personel olarak makinist Fritz Brauner ve işçi Heinrich Pflaging'in eklendiği bilgisini vermiştir.[103] Hariciye Vekâleti de bu değişiklikleri hiç zaman kaybetmeden Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye'ye iletmiştir.[104]

Tablo 3.5. Deutsche Lufthansa'nın 31 Ağustos 1931 Tarihli İstanbul-Breslau Arası Resmi Uçuş Tablosu[105]

Çıkış	**Saat**	**Varış**	**Saat**
İstanbul	04:31	Bükreş	07:44
İstanbul	05:27	Sofya	08:35
Bükreş	08:04	Belgrad	10:00
Sofya	08:56	Belgrad	10:00
Belgrad	10:15	Budapeşte	12:18
Budapeşte	12:28	Viyana	13:53
Viyana	14:05	Prag	15:50
Prag	10:24	Breslau	11:43
Prag	16:05	Nürnberg/Fürth	17:47
Nürnberg/Fürth	17:57	Strasburg	19:34
Strasburg	19:44	Paris	22:14
Breslau	11:53	Varşova	13:53
Breslau	07:35-12:35	Berlin	09:45-14:45

1930'da Viyana-İstanbul arasında başlayan seferlere 1931senesinin baharında Breslau-Berlin arasında aktarmalı seferler eklenmiştir. Bu yeni eklenti ile İstanbul'dan taşınan bir posta Breslau'dan kara ve hava yoluyla Berlin'e oradan da gece uçuşu ile İngiltere, Fransa ve İskandinav başkentlerine nakledilme imkânı sağlanmıştır.[106]

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

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

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

105 https://www.timetableimages.com/ttimages/dlh3105.htm, Erişim Tarihi: 4 Şubat 2023.

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

Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nden Başvekâlet'e gönderilen 12 Eylül tarihli yazı incelendiğinde şirketin, Berlin-İstanbul arasında hava nakliyatı yapmak için Sarıgazi'de (Samandıra) tahsis edilen arazide inşa edeceği havaalanını Almanya'daki bir taşeron firmanın gecikmesi bahanesiyle hala tamamlamadığı anlaşılmıştır. Dahası inşaat Mayıs 1932 tarihine kadar bitmezse şirket ile imzalanan sözleşmenin feshedileceği bilgisi verilmiştir.[107]

14 Eylül günü Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği, Türk yetkililerle şirketin 1 Eylül-15 Ekim tarihleri arasında Breslau-Viyana-Budapeşte-Belgrad-Sofya-İstanbul hattına ait sefer tablosunu, uçak tipleri, pilotların ve makinistlerin isimlerini paylaşmıştır.[108] Eylül-15 Ekim'e ait sefer tablosu aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 3.6. Deutsche Lufthansa'nın 1 Eylül-15 Ekim 1931 Tarihleri Arası İstanbul-Breslau Arası Uçuş Tablosu[109]

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

Almanya'nın Ankara Büyükelçiliği, 16 Ekim-31 Ekim tarihleri arasında gerçekleştirilecek seferler hakkında Türk makamlarına aşağıdaki tabloda yer alan bilgileri iletmiştir.[110]

Tablo 3.7. Deutsche Lufthansa'nın 16 Ekim-31 Ekim 1931 Tarihleri Arası Breslau- İstanbul Arası Uçuş Tablosu[111]

Çıkış	**Saat**	**Varış**	**Saat**
Breslau	06:40	Viyana	09:00

107 Gökhan Sarıgöl, *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi (1909/1967): Pervaneli Uçaklar Devri*, D Yayınevi, İstanbul, 2009, s. 111.

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

109 *TDA*, *Ülkeler*, 32158/127384/48, lef. 66.

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

111 TDA*, Ülkeler, 32158/127384/27*, lef. 37-38.

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

Şirketin 1932 yılına ait faaliyetlerine arşiv kaynaklarında rastlanmamıştır. Ancak 1932 yılına kadar düzenlediği hava seferlerinde sadece posta naklettiği ve bu seneden itibaren yolcu taşımaya başlayacağı anlaşılmıştır. Şirket Berlin-İstanbul ve Berlin-Atina arasında önemli iki hattı 1932 yılına kadar sağlamlaştırmıştır. 1932 yılından itibaren İstanbul-Berlin hattı arasında çalışacak yeni uçakların saatte 300 kilometre hız yaptığı böylece iki şehir arasındaki mesafeyi 1 günde kat ettiği basından alınan haberlerden anlaşılmıştır.[112]

Tablo 3.8. Deutsche Lufthansa'nın 1 Mayıs-31 Ağustos 1932 Tarihleri Arası İstanbul-Breslau Arası Resmi Uçuş Çizelgesi[113]

Çıkış	**Saat**	**Varış**	**Saat**
İstanbul	04:15	Bükreş	07:30
İstanbul	04:50	Sofya	08:00
Bükreş	07:40	Belgrad	09:35
Sofya	08:10	Belgrad	09:20
Belgrad	09:45	Budapeşte	11:30
Budapeşte	11:45	Viyana	13:00
Viyana	13:10	Prag	14:40
Prag	09:50	Breslau	11:10
Prag	14:55	Nürnberg/Fürth	16:25
Nürnberg/Fürth	16:35	Strasburg	18:00
Strasburg	18:10	Paris	20:20
Breslau	11:20	Varşova	13:25

112 "Tayyare Postaları", *Akşam*, 13 Mart 1932, s. 7.
113 https://www.timetableimages.com/ttimages/dlh3205.htm, Erişim Tarihi: 4 Şubat 2023.

Breslau	07:35	Berlin	09:45
Breslau	16:55	Berlin	19:05

Sarıgöl, eserinde 1932 yılında şirketin Sarıgazi'deki havaalanı inşasını tamamlayamadığı için imzalanan antlaşmanın feshedildiğini yazmıştır.[114] Bu bilginin doğruluk payının olmadığını düşünmekteyiz. Çünkü 1933 yılı içerisinde taşınan yolcu sayısı hakkında net bir bilgimiz olmasa da 21 Temmuz'da yayınlanan *Cumhuriyet* gazetesinin haberine göre 1933 yılının ilk altı ayı içerisinde 1932 yılına göre 8500 yolcu daha fazla taşındığı ifade edilmiştir.[115]

Hâkimiyet-i Millîye, şirket ile İran hükümeti arasında yeni hava hattı meydana getirmek için müzakereler yapıldığını ve sonuç olarak Tahran-Bağdat hattının meydana getirilmesine karar verildiğini kamuoyuna duyurmuştur.[116] Tesadüf olmasa gerek İran ile imzalanan anlaşmadan 1 ay sonra Alman Maslahatgüzarı Fabricius tarafından 20 Temmuz 1933 tarihinde Başvekâlet'e takdim edilmek üzere Hariciye Vekâleti ve Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne şirketin Avrupa'dan Bağdat'a posta ve eşya nakliyatı projesi iletilmiştir. Bunun üzerine Hariciye Vekâleti, 27 Temmuz'da Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne sunulan projenin bir suretini Başvekâlete bildirmiştir.[117] *"Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Milli Hava Hattı ile Avrupa'dan Bağdat'a Posta ve Eşya Nakliyatı İçin Müşterek Tecrübe Uçuşları Hakkında Teklif"* başlığını taşıyan metinde özetle şunlar yazmaktadır: Lufthansa Şirketi Balkanlar ve Irak'ta faaliyet göstermektedir. Lufthansa ile Türkiye Milli Hava Şirketi Avrupa'dan Bağdat'a uzanacak uluslararası hava hattını oluşturacaktır. Hat hayata geçirilirse gerçek bir Avrupa-Asya hattı açılmış olacaktır. Bugün mevcut olan İngiliz-Fransız-Felemenk hava hatlarını da her alanda geçebilecek kapasiteye sahiptir. Şimdiye kadar Avrupa'dan Asya'ya Atina üzerinden sevk edilen postalar kurulacak yeni bir hat ile artık İstanbul üzerinden geçecektir. Şirket, Atina'ya giden posta hattını Sofya'dan itibaren İstanbul'a bağlayıp postaları İstanbul'daki Türkiye Milli Hava Şirketi'ne teslim edecek ve buradan da hafta da 1 kez İstanbul-Diyarbakır uçuşu icra edilecektir. Türk hükümeti onay verdiği taktirde Diyarbakır'dan Irak hududuna uçuş yapılabilecek oradan da şirkete ait uçaklarla Bağdat'a posta taşınacaktır. İstanbul-Diyarbakır hava hattını Türk Milli Hava Şirketi işletecektir. Ayrıca tüm personel ve memurlar da Türk vatandaşı olacaktır. Projeye göre Bağdat'tan Türkiye sınırına kadar Lufthansa Şirketi, Türkiye sınırından başlayarak İstanbul'a kadarki postaları Türk Milli Hava Şirketi taşıyacaktır. İstanbul'dan Avrupa'ya postaların da şirketin taşıyacağı beyan edilmiştir. İstanbul-Bağdat hattı mevcut hava hatlarından daha güvenli ve kısa süreli olması hattın değerini ve tercih edilmesini artıracaktır. Felemenk hava hattı (Bağdat-Atina-Amsterdam-Londra) ile karşılaştırıldığında Türkiye hattı daha güvenli ve kısa olacaktır. Yaz aylarında Berlin-Bağdat arası bir günden daha az sürecektir. İngiliz-Fransız-Felemenklerin

114 Gökhan Sarıgöl, *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi (1909/1967): Pervaneli Uçaklar Devri*, s. 111.
115 "Almanya'da Tayyare Nakliyatı", *Cumhuriyet,* 21 Temmuz 1933, s. 2.
116 "İran'da Hava Hatları", *Hâkimiyet-i Millîye,* 27 Haziran 1933, s. 4.
117 *BCA, Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü, 231/556/1*, lef. 1. (Hariciye Vekâleti'nden Başvekâlet'e gönderilen 27 Temmuz 1933 tarihli tezkere).

Avrupa-Asya hatları kendileri ait ve dışarıdan kimsenin ortaklığı olmayan hatlar olduğu belirtilmiştir. Son olarak şirket, tekliflerinin değerlendirilip cevap verilmesi talep edilmiştir.[118] Bu teklif bilinmeyen sebeplerden dolayı sonuçsuz kalmıştır.

Lufthansa, 1933 yılındaki teklifinden sonra 1938'e kadar Türkiye'de resmi bir başvuruda bulunmamıştır. Arşiv taramasında da 1933-1938 arasında şirketin hava postası faaliyetlerine ait bir bilgiye de rastlanmamıştır. 20 Mayıs 1933 tarihinde Türkiye Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi kurulması ve Türk hükümetinin Curtiss-Wright Grubu ile uçak ve hava nakliyatı konusunda ciddi atılımlar yapması Lufthansa Şirketi'nin geri planda kalmasına ve sözleşmesinin iptaline neden olmuştur. Ayrıca şirketin anlaşmada taahhüt ettiği konuları yerine getirememesi Türkiye'deki prestijini sarsmış ve güven problemine yol açmıştır. Şirket, kaybettiği Berlin-İstanbul hattını 1938 yılında tekrar elde etmek için Türk hükümetine teklifte bulunmuştur. Hükümette bu teklifi 17 Nisan 1939 tarihinde onamıştır.[119] 1 Haziran'da İstanbul-Berlin seferleri başlamıştır. Eylül ayında Almanya'nın Polonya'ya saldırması üzerine seferler geçici süre durmuştur. 2 Kasım günü seferlerin tekrar başlamasına karar verilmiştir.[120] Berlin biletleri Galata'da Kefeli Hüseyin Han'daki ofiste satılmıştır. Buradan hem bilet satın alınabiliyor hem de otobüsle havaalanına yolcular taşınıyordu.[121] Türkiye'nin 1944 yılında Almanya ile diplomatik ilişkilerini sonlandırması üzerine uçuşlarda resmen son bulmuştur.

Sonuç

Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti askerî havacılığın yanında dünyadaki gelişmelere paralel olarak sivil havacılık alanında da önemli adımlar atmaya gayret göstermiştir. Ancak yeterli altyapı ve tecrübenin olmayışından dolayı dünya çapında tanınan şirketlerle ortaklık kurarak eşya, yolcu ve posta taşımacılığına başlamıştır. Buradaki asıl amaç şirketlerden tecrübe ve teknoloji alarak ileride planlanan yerli ve milli havayolu idaresine hazırlık yapmaktır. Bunun yanı sıra Avrupa'nın önemli başkentlerine İstanbul'dan seferler düzenleyerek uluslararası alanda da yeni kurulan devleti tüm dünyaya tanıtma fırsatı da bulmaktı. Görüldüğü üzere hükümet anlaşmada öncelikle Türk vatandaşlarının istihdamı konusunda önemli tavizler almıştır.

Görüşmeler yapılırken geçmişte yürürlükte olan kapitülasyonlar meselesi sürekli Türkiye Cumhuriyeti'nin zihnini rahatsız etmiştir. Bu konuda en hassas kurum Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye olarak öne çıkmaktadır. Askerler yıllarca süren savaşlar sonucunda bağımsızlığın kolay kazanılmadığını bildiği için sivil kökenli bürokratlara göre şirketlere daha mesafeli yaklaşmıştır. Nitekim yapılan müzakerelerde en ince detaylara kadar kendilerinin bilgilendirilmesini talep etmişlerdir.

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

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

120 Budek, "Turkish Commercial Aviation", *The Journal of Air Law and Commerce*", s. 423.

121 *Reichsluftkursbuch*, Haz. Deutsehen Lufthansa A.G., Gebr. Radetzki, Berlin, August 1939, s. 42.

Lufthansa, Türkiye'de hava hattı tesisi için 1928 yılı başında bir teklifte bulunmuştur. Yapılan görüşmeler sonucunda geçici olarak tecrübe uçuşları yapmasına izin verilmiştir. Şirket, Berlin-İstanbul arasındaki ilk tecrübe uçuşunu 27 Ekim 1929'da İstanbul'a vararak başarılı bir şekilde tamamlamıştır. Lufthansa ile hükümet arasında 9 Ocak 1930'da 30 maddelik hava nakliyatı antlaşması imzalanmıştır. 1930 ilkbaharında uçuşlar başlamıştır. Çeşitli hatlar için yeni teklifler bulunmasına rağmen 1933 tarihinde Türkiye Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi kurulması ve Türk hükümetinin Curtiss-Wright Grubu ile uçak ve hava nakliyatı konusunda ciddi anlaşmalar yapması Lufthansa Şirketi'nin geri planda kalmasına ve sözleşmesinin iptaline neden olmuştur. Şirket 1939 senesinde tekrar faaliyete başlasa da Türkiye'de eski itibarını kaybetmiştir.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.
Çıkar Çatışması: Yazarlar çıkar çatışması bildirmemiştir.
Finansal Destek: Yazarlar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.
Conflict of Interest: The authors have no conflict of interest to declare.
Grant Support: The authors declared that this study has received no financial support.

Kaynakça/References

1.Arşiv Belgeleri

Lufthansa Şirketi Özel Arşivi

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

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

2.Süreli Yayınlar

Akşam

Corriere Della Sera

Cumhuriyet

Hâkimiyet-i Millîye

Havacılık ve Spor

The New York Times

Türk Hava Mecmuası

Vakit

3.Araştırma Eser ve Makaleler

Brady, Tim: *The American Aviation Experience: A History*, Southern Illinois University Press, Carbondale, 2000.

Beyoğlu, Süleyman: "Türk Havacılığının Doğuş Yılları", *Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012*, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2015, s. 3-13.

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

York, 2003.

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

Gillispie, Charles Coulston: *The Montgolfier Brothers and the Invention of Aviation 1783-1784*, Princeton University Press, New Jersey, 1983.

Groehler, O.-Erfurth, H.: *Hugo Junkers: Ein Politisches Essay*, Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik, Berlin, 1989.

Gunston, Bill: *Chronicle of Aviation*, JL International Publishing, London, 1992.

İhsanoğlu, Ekmeleddin: "Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış", *İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi*, No: 6, 1995, s. 497-596.

Kansu, Yavuz v.d.: *Eski Çağlardan I. Dünya Savaşına Kadar Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1971.

Karacagil, Ö. Kürşad: "Osmanlı Havacılık Teşkilatının Kuruluşuna Dair Nizamnameler", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, No: 27, İstanbul, 2012, s. 43-76.

Kline, Stuart: *Türk Havacılık Kronolojisi*, Havaş Yayınları, İstanbul, 2002.

Macmıllan, Norman: *An Hour of Aviation*, J.B. Lippincott Co., Philadelphia, 1930.

Macmıllan, Norman: *The Aır-Tourıst's Guide To Europe*, Ives Wasburn Publisher, New York, 1930.

Petrescu, F. I.-Petrescu, R. V.: *The Aviation History*, Books on Demand GmbH, Norderstedt, 2012.

_____: *Reichsluftkursbuch*, Haz. Deutsehen Lufthansa A.G., Gebr. Radetzki, Berlin, August 1939.

Sarıgöl, Gökhan: *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi (1909/1967): Pervaneli Uçaklar Devri*, D Yayınevi, İstanbul, 2009.

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

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

_____: *Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaft Geschäftsbericht für das Jahr 1929*, Berlin, 1930.

4. Elektronik Kaynaklar

https://www.timetableimages.com/ttimages/dlh3005.htm, Erişim Tarihi: 4 Şubat 2023.

https://www.timetableimages.com/ttimages/dlh3005.htm, Erişim Tarihi: 4 Şubat 2023.

https://www.timetableimages.com/ttimages/dlh/dlh3011/dlh30w-3.jpg, Erişim Tarihi: 4 Şubat 2023.

https://www.timetableimages.com/ttimages/dlh3105.htm, Erişim Tarihi: 4 Şubat 2023.

https://www.timetableimages.com/ttimages/dlh3205.htm, Erişim Tarihi: 4 Şubat 2023.

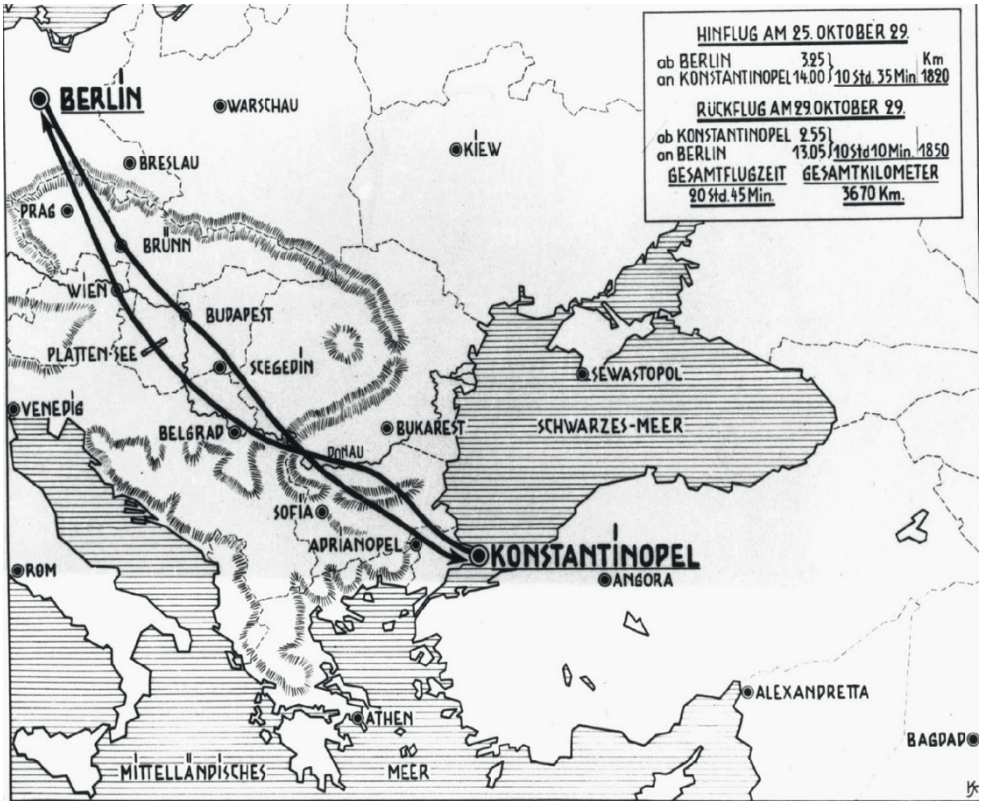
"Junkers Luftverkehr Russland", http://hugojunkers.bplaced.net/junkers-luftverkehr-russland.html, Erişim Tarihi: 18.01.2023.

"Junkers Luftverkehrs AG", http://hugojunkers.bplaced.net/junkers-luftverkehrs-ag.html, Erişim Tarihi: 18.01.2023.

"Junkers Luftverkehrs AG", http://hugojunkers.bplaced.net/junkers-luftverkehrs-ag.html, Erişim Tarihi: 18.01.2023.

"The Beginnings of British Commercial Aviation", https://www.centennialofflight.net/essay/Commercial_Aviation/britain/Tran18.htm, Erişim Tarihi: 3 Eylül 2022.

EKLER



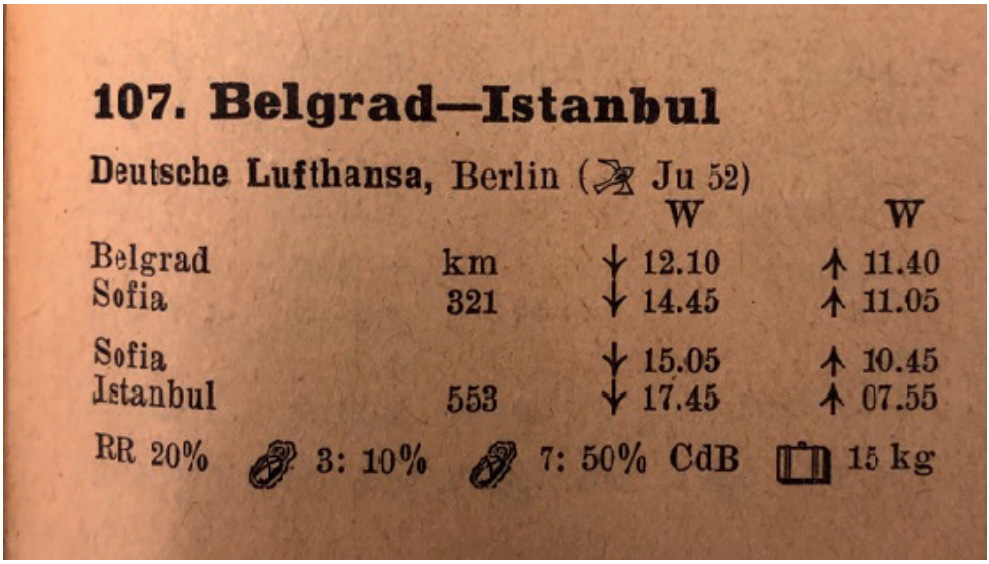
EK-1: Lufthansa Şirketi Özel Arşivi'ne ait 1929 yılı uçuş rotası.



EK-2: Lufthansa Şirketi Özel Arşivi'nden 1929'da Berlin-İstanbul uçuşunu gerçekleştiren Alman ekibi İstanbul Yeşilköy'de.



EK-3: Lufthansa Şirketi Özel Arşivi'nden 1929 yılı İstanbul Yeşilköy Havaalanı'ndan Berlin'e dönüş hazırlığı yapan Alman uçuş ekibi.



107. Belgrad—Istanbul

Deutsche Lufthansa, Berlin (Ju 52)

		W	W
Belgrad	km	↓ 12.10	↑ 11.40
Sofia	321	↓ 14.45	↑ 11.05
Sofia		↓ 15.05	↑ 10.45
Istanbul	553	↓ 17.45	↑ 07.55

RR 20% 3: 10% 7: 50% CdB 15 kg

EK-4: Lufthansa Şirketi Özel Arşivi'ne ait 1939 yılında uçuşların başladığını gösteren uçuş cetveli.