

Sivil Havacılık Sektörü İçerisinde Yer Alan Türk Hava Yollarının Tarihi Gelişimi (1933-1960)

Nadir YURTOĞLU

Yrd. Doç. Dr., Kastamonu Üniversitesi, Eğitim Fakültesi.
E-mail: nyurtoglu@kastamonu.edu.tr

Geliş Tarihi: 22-01-2016 Kabul Tarihi: 29-04-2016

ÖZ

YURTOĞLU, Nadir, **Sivil Havacılık Sektörü İçerisinde Yer Alan Türk Hava Yollarının Tarihi Gelişimi (1933-1960)**, CTAD, Yıl 12, Sayı 23 (Bahar 2016), s. 303-336.

Bu araştırmada, sivil havacılığın önemli teşekküllerinden biri olan Hava Yolları Devlet İşletme İdaresinin kurulduğu 20 Mayıs 1933 yılından 27 Mayıs 1960 yılına kadar Türkiye’de havayolları alanında yapılan çalışmalarla bu çalışmaların ekonomiye olan yansımaları ele alınmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarından başlayarak 1960 yılına kadar havayollarında her bakımdan yapılan faaliyetler ve gerçekleştirilen icraatlar 1933-1950 yılları arası CHP İktidarı dönemi ile 1950-1960 DP iktidarı zamanı olarak iki dönem halinde incelenmiştir. Türk Hava Yollarında yaşanan gelişmelerin millî ekonomiye olan katkıları da CHP-DP hükümetlerinin sayısal verilerle karşılaştırılarak incelenmesiyle ortaya konmuştur. Çalışmanın konusu hakkında literatürde yer alan boşluklar birincil kaynakların kullanılması yoluyla doldurulmuştur. Konu incelenirken dönemin Türkiye’si ile dünyanın sivil havacılığını ilgilendiren gelişmeleri göz önüne alınarak bu gelişmeler doğrultusunda gerekli değerlendirmeler yapılmıştır. CHP hükümeti döneminde

havayollarının filo yapısı, taşınan yolcu sayısı, kargo miktarı, tesis edilen havaalanı sayısı ve gelirlerinde önemli oranda artış sağlanmıştır. Fakat bu artış oranı DP döneminde daha fazla olmuştur. Ancak her iki dönemde de Türk Hava Yollarının gelirleri giderlerini karşılayamadığından kurum zarar etmiş ve ortaya çıkan bütçe açığı devlet hazinesinden yapılan yardımlarla kapatılmıştır. Ayrıca Türk Hava Yollarının dış seferlerde de birkaç ülke dışında yeni hatları işletmeye açamaması bu alanda da yetersiz kalmasına neden olmuştur.

Anahtar Kelimeler: Sivil Havacılık, Havayolları, Uçak, Demokrat Parti, Cumhuriyet Halk Partisi

ABSTRACT

YURTOĞLU, Nadir, **The Historical Development of Turkish Airlines Operating in Civil Aviation Industry (1933-1960)**, CTAD, Volume 12, Issue 23, (Spring 2016), pp. 303-336.

This study deals with the practices in the field of aviation in Turkey from the 20th of May 1933, when the State Airlines Authority (one of the important enterprises in the field of civil aviation) was founded, to the 27th of May 1960 and the reflections of these practices on economy. The activities and works performed in all aspects of aviation field from the first years of the Republic to 1960 were examined in two periods: the period between 1933 and 1950 when the Republican People's Party (CHP) was in power and the period between 1950 and 1960 when the Democrat Party (DP) was in power. The contributions of the developments occurring in Turkish Airlines to national economy were examined through a comparison of the periods of CHP and DP governments based on numeric data. The gap in the literature about the subject focused on in this study was filled by use of primary sources. Necessary evaluations were made by considering the developments in aviation field both in Turkey and in the world in that period. In the period of CHP government, a considerable growth/increase took place in the fleet of the airline, the number of the passengers carried by it, the amount of cargo transportation by it, the number of the airports allocated for it, and its revenue. However, such growth/increase was bigger in the period of DP government. However, in both periods, the airline made loss as its income was lower than its expense. Its budget deficit was closed by the assistance provided by the state treasury. In addition, the incapability of Turkish Airlines to put new international flight destinations into operation except for those in a couple of countries caused it to fall behind in that period.

Keywords: Civil Aviation, Airlines, Aircraft, Democrat Party, Republican People's Party.

Giriş

Türkiye'nin coğrafi yapısı itibarıyla geniş topraklara sahip olması ve bu toprakların bir kısmının yüksek dağlarla çevrili bulunması, ülkede ulaşım

şartlarını tarihin hemen her döneminde zorlaştırmıştır. Bunun yanı sıra demiryolları ve karayollarının ülke ihtiyacını karşılayamaması hava ulaşımının ne derece önemli ve hayati bir ihtiyaç olduğu gerçeğini kendiliğinden ortaya çıkarmaktadır. Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi (HYDİİ) havayollarına ihtiyacın giderek arttığı 20 Mayıs 1933 tarihinde, 2186 sayılı *Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Teşkilatı Hakkındaki Kanun* uyarınca, sınırlı bir bütçe ve dar kadro ile Milli Müdafaa Vekâleti'ne bağlı bir kurum olarak teşkil edilmiştir.¹ Ülkenin ekonomik ve askeri bakımdan önemli merkezlerini birbirine bağlayarak muhabere ve irtibatı gerçekleştirmek, alt yapı çalışmalarıyla hava kuvvetlerine destek olmak, hava trafiğine maharetli pilotlar yetiştirmek, ordudan ayrılmış ve deneyimli hava personelinin mesleklerinde gelişmelerine yardım etmek, halkı havacılığa alıştırmak ve dış ülkelere hava seferleri yaparak hava ulaşımını gelişmiş ülkelerin sivil havacılık seviyesine yükseltmek, Devlet Havayolları'nın kuruluşunun başlıca nedenleri arasında yer almıştır.²

HYDİİ, kurulmadan önce yurt içinde bir hava ulaşım birimi olmadığı için, dış ülkelere gerçekleştirilen hava seferlerini denizden İtalyan Aero Espresso ve karadan Fransız Air France adlı yabancı şirketler yapıyordu. İtalyan şirketinin Büyükdere'deki işletmesi 1936'da; Fransız şirketinin Yeşilköy'deki işletmesi ise 1937 yılında Cumhuriyet hükümeti tarafından satın alınmıştır.³

Ön hazırlık çalışmalarını tamamlamasının ardından ilk defa Ankara-Eskişehir-İstanbul hava hattını işletmeye açan bu kurum, Ankara-Kayseri-Diyarbakır hattını da aktif hale getirebilmek için de harekete geçmiştir. Kadro ve teşkilatlanma yapısında yaşanan bazı sıkıntılar nedeniyle hava hatlarından ilkinde haftada üç ikincisinde de bir gün ancak ulaşım yapılabilmektedir.⁴ İlk Türk havacılarından Fesa Evrensev'in müdürlüğünü yaptığı bu kuruluşunun ilk bütçesi 180.000 lira idi. Yedisi pilot, sekizi makinist, sekizi memur, biri de telsizci olmak üzere toplam 24 personelin çalıştığı HYDİİ'nin İlk filosunda

¹TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 4, Cilt: 12, 20.05.1933, s. 316-317; *Resmî Gazete*, Sayı No: 2411, 27 Mayıs 1933; "Devlet Hava Yolları", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 3, Sayı: 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 50; Muhlis Ete, "Devlet Sermayesi İle Çalışan Teşekküller", *İktisadi Yürüyüş*, Sayı: 3, Yıl: 1, 15 İkinci Kânun 1940, s. 2; Halûk Cillov, *Türkiye Ekonomisi Bünyesi, İktisadi ve Ticari İlimler Yüksek Okulu Yayınları*, İstanbul 1967, s. 269.

²"Devlet Hava Yolları", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 3, Sayı: 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 50.

³"İstanbul Sergisi ve Devlet Havayolları", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 10, Sayı: 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 57.

⁴"Devlet Hava Yolları", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 3, Sayı: 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 50.

ayrıca 2 adet 5 koltuklu King Bird (ABD), 2 adet 4 koltuklu Junkers F-13 (ALM) ve 1 adet 10 koltuklu ATH-9 (SSCB) tipi uçak yer almıştır.⁵

Bu çalışmada sivil havacılık sektörünün önemli temsilcilerinden biri olan Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi'nin teşkil edildiği 20 Mayıs 1933 yılından başlayarak 27 Mayıs 1960 yılına kadar olan 27 yıllık uzun bir süreçte CHP ve DP hükümetlerinin Türkiye'de havayolları alanında yaptığı her türlü faaliyetlerle bu faaliyetlerin ekonomiye sağladığı katkılar incelenmiştir.

CHP İktidarı Döneminde Türk Hava Yolları Müessesesinde Yaşanan Gelişmeler (1933-1950)

Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi (HYDİİ), Cumhuriyet Halk Partisi iktidarı döneminde 30 Mayıs 1935 Tarih ve 2744 Sayılı Kanunla Bayındırlık Bakanlığına bağlanmasının ardından hizmet kalitesini yükseltmek amacıyla yeni bir yapılanmaya girerek seferlerine bir süre ara vermiştir. Bu zaman zarfında, bir yandan İngiltere'den modern uçaklar satın alınırken diğer yandan alt yapı çalışmalarına hız verilerek modern havalimanları hizmete açılmıştır. Hava ulaşımının sağlıklı biçimde yürütülmesini sağlayacak bu çalışmalarının tamamlanmasından sonra da 25 Mayıs 1936'da Ankara-İstanbul hava hattı işletmeye girerek ülkede ilk defa düzenli yolcu, posta ve bagaj taşımacılığı hizmeti başlamıştır.⁶ Böylece aynı yıl içerisinde alınan yeni uçaklarla kurumun filodaki uçak sayısı sekize, koltuk sayısı 64'e ve sermayesi ise 1 milyon liraya yükselmiştir.⁷ HYDİİ, 3 Haziran 1938 Tarih ve 3424 Sayılı *Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü Teşkilat Kanunu* gereğince Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü (DHYUM) adı altında yeniden teşkilatlandırılarak 27.05.1939 Tarih ve 3613 Sayılı *Münakalat Vekâleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun* ile de Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır.⁸ Bu bakanlığın bünyesinde çalışan DHYUM yapılan uçuş deneyimlerinin ardından İzmir ve Adana hava hatları üzerinde düzenli seferlerini yürürlüğe koymuştur. Böylece Ankara-İstanbul hava hattından başka Ankara-İzmir, İstanbul-İzmir ve Ankara-Adana hava hatları üzerinde seferlere

⁵İlyas Albayrak, *Dünden Bugüne Türk Hava Yolları, 1933-1983*, Cenajans Yayınları, İstanbul 1983, s. 17-27; <http://investor.turkishairlines.com/tr/thy-anonim-ortakligi/tarihce>, Erişim Tarihi: 13 Kasım 2015.

⁶TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, Cilt: 15, 30.05.1935, s. 473-474; *Resmi Gazete*, Sayı No: 3020, 5 Haziran 1935; "Devlet Hava Yolları", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 3, Sayı: 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 54.

⁷Albayrak, *a.g.e.*, s. 33.

⁸TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, Cilt: 18, 03.06.1938, s. 766-769; *Resmi Gazete*, Sayı No: 3933, 14 Haziran 1938; TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, Cilt: 20, 27.05.1939, s. 123-131; *Resmi Gazete*, Sayı No: 4220, 31 Mayıs 1939.

başlanmıştır.⁹ Ancak, uçak seferlerinin olumsuz hava koşulları nedeniyle bilhassa kış aylarında düzenli çalışmaması ulaşım aksamalarına yol açıyordu. Bu aksamaların farkında olan, 3 Nisan 1939 tarihinde kurulan II. Refik Saydam Hükümeti'nin 20 Kasım 1940 tarihinden 12 Kasım 1941 tarihine kadar görev yapan II. Ulaştırma Bakanı Cevdet Kerim İncedayı, İstanbul'dan Ankara'ya dönerken gazetecilere verdiği bilgide çok yakında inşa edilecek havaalanları sayesinde her mevsimde hava postalarının yapılmasının sağlanacağını söylemiştir.¹⁰

Cumhurbaşkanı Atatürk, TBMM'nin 1 Kasım 1936 Tarihli 5. Dönem 2. Toplanma Yılı'nın açılış konuşmasında *"Ticari hava nakliyesi işlerinin emniyetli, intizamlı devamını ve genişlemesini ise, çok önemli tutmaktayım."* diyerek hava nakliyatı seferlerinin güvenli bir biçimde yapılmasının önemine işaret etmiştir.¹¹ Atatürk, teknolojinin verdiği güven içerisinde yapılan hava seferlerinin kısa sürede yurt içi ve yurt dışında bulunan önemli kentleri birbirine bağlamasının gerekliliğini 1 Kasım 1937 tarihinde TBMM'nin 5. Dönem 3. Toplanma Yılı'nın açılış konuşmasında şu sözlerle temenni etmiştir: *"Sivil Hava Yolları İdaresi devlet teşkilatı arasında modern bir idare halinde yer almıştır. Bütün teknik şartlar ve emniyet icapları içinde çalışmakta olan bu idarenin, büyük şehirlerimizin hepsi arasında en modern muvasala yolu rolünü bir an evvel ifaya başlaması ve arzı ulusal hatlarda da, kendi vasıtalarıyla irtibat tesis etmesi imkânı az zamanda teminini beklediğimiz önemli işlerdendir."*¹²

Dönemin Başbakanı Celal Bayar, 8 Kasım 1937 Tarihli TBMM'de açıkladığı 1. Hükümet Programı'nda aynı konuyu bir adım daha ileriye taşıyarak dünyada ve Türkiye'de havacılık alanında yaşanan gelişmelerle havayollarının demiryolları kadar kaza riski az olan emniyetli, çabuk ve rahat ulaşım araçları haline geldiğini söylemiştir.¹³

10 Kasım 1938 tarihinde Atatürk'ün vefatı nedeniyle 11 Kasım'da TBMM tarafından İsmet İnönü'nün İkinci Cumhurbaşkanı olarak göreve getirilişi Türkiye'de yeni bir dönemi başlamıştır. İsmet İnönü'nün Cumhurbaşkanlığı

⁹Arif Ahıskal, "Hava Nakliyatının Kıymeti", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 3, Sayı: 25, Yıl: 2, 21 Birinci Kânun 1940, s. 27; "Devlet Hava Yolları", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 3, Sayı: 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 54.

¹⁰Selim Cavid Yazman, "Münakalat İşlerimizde Yeni Tedbirler, Yeni İnkişaf Getirecek", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 3, Sayı: 26, Yıl: 2, İkinci Kânun 1941, s. 7.

¹¹TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 2, Cilt: 13, 1. Birleşim, 01.11.1936, s. 5.

¹²TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 3, Cilt: 20, 1. Birleşim, 01.11.1937, s. 6.

¹³TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 3, Cilt: 2, 3. Birleşim, 08.11.1937, s. 30; İsmail Arar, *Hükümet Programları 1920-1965*, Burçak Yayınevi, İstanbul 1968, s. 104-105.

makamına geçişinden kısa bir süre sonra 1939 yılında başlayan II. Dünya Savaşı ile ülke ekonomisi ağır bir yükün altına girmesine rağmen havayollarında yapılan çalışmalara ara vermeden devam edilmiştir. Hava ulaşımının seri ve emniyet içerisinde yürütülmesini, hava meydanlarının modern cihazlarla donatılmasına bağlayan DHYUM, 1939-1940 yıllarındaki icraatlarını mevcut limanların modernize edilmesi ile yenilerinin yapılmasına tahsis etmiştir. Bu sayede 1.500.000 lira harcanarak Ankara, Yeşilköy, İzmir ve Adana havalimanları asfaltlanarak nizamî uçuş pistleri haline getirilmiştir. Bunun dışında Elazığ Havaalanına 300.000 lira tahsis edilerek Ankara- Elazığ hava hattının yeniden işletmeye açılması kararlaştırılmıştır.¹⁴ Ayrıca, Afyon, Sivas, Samsun, Diyarbakır, Kayseri ve Erzurum hava hatları ile meydanlarının üzerinde gerekli incelemeler yapılarak plan ve projeler hazırlanmış bu şehirlerin peyderpey birbirine bağlanması planlanmıştır.¹⁵ Kurulacak bu havaalanlarıyla devletin asıl amacı, kazanç ve kâr elde etmenin ötesinde, havacılığın ülke insanları arasında benimsenmesini sağlamanın yanı sıra bilhassa iş adamlarının ülke içerisinde ve dış ülkelere yaptıkları seyahatlerini kısa sürede ve rahat olarak gerçekleştirebilmelerini temin etmektir.¹⁶

Bu dönemde havayollarıyla yapılan yolculuk trenle yapılan yolculuğa göre daha hızlı, konforlu ve iş kolaylığı sağlamasının yanı sıra hesaplıdır.¹⁷ 1941 yılının ocak ayı itibarıyla Ankara- İstanbul arasında yapılan uçak yolculuğuna ödenen ücret 21 lira iken tren yolculuğuna ödenen birinci mevki ücreti 16.20 lira olmuştur. Buna 8.77 liralık yatak ücretiyle 3.40 liralık ekspres farkını eklediğinizde yataklı vagon ücreti 28 lira 45 kuruşla uçak bileti fiyatı üzerindedir.¹⁸

Tek parti hükümetlerinin havacılığa gösterdiği bu yakın ilgi ve aldığı isabetli kararların yanı sıra, havacılığı sağlam temellere oturtmak amacıyla bir hava

¹⁴“Devlet Hava Yolları”, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 3, Sayı: 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 54.

¹⁵Aynı Yer.

¹⁶Arif Ahıskal, “İzmir-Ankara ve İzmir-İstanbul Hava Postalarının Açılması Günün İhtiyacıdır”, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 4, Sayı: 47, Yıl: 2, 16 Teşrinisani 1941, s. 20; Bu sıralarda İşadamı Nuri Demirağ ülkede devlet sermayesinden ayrı olarak bir Tayyare ve Atölye Mektebi açmıştır. Arif Ahıskal, “Nuri Demirağ Tayyare Atölye ve Mektebinin Açılış Töreni Dolayısıyla”, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 4, Sayı: 42, Yıl: 2, 9 Eylül 1941, s. 22.

¹⁷Arif Ahıskal, “Hava Yolları Açılırken”, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 3, Sayı: 31, Yıl: 2, 16 Mart 1941, s. 14.

¹⁸Arif Ahıskal, “Hava Nakliyatında Emniyet ve Ucuzluk”, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 3, Sayı: 26, Yıl: 2, 1 İkinci Kânun 1941, s. 11.

seyrüsefer kanun taslağı hazırlayarak TBMM'ye sevk ettiği bilinir.¹⁹ Cumhurbaşkanı İnönü, 1 Kasım 1944 Tarihli TBMM'nin 7. Dönem 2. Toplanma yılının açılış konuşmasında “*Havayollarımız ise, bütün memleketi kaplayacak surette ve süratle kurulmak lazımdır*”, diyerek Atatürk gibi, ulaşım sektörü içinde yer alan havayollarının ülkenin bütün şehirlerini birbirine bağlamada önemli bir araç haline geldiğine işaret etmiştir.²⁰ Yöneticilerinden aldığı ilhamla gelişmelerini sürdüren DHYUM, Haziran 1941 tarihinden itibaren ülkenin muhtelif şehirlerini birbirine bağlayan yeni hatlar hizmete açarak bu hatların bilet satış işlerini *Antalya Nakliyat Ambarı İdaresi* adlı bir şirkete vermiştir.²¹ Ancak, bu dönemde uçak biletlerine gösterilen yoğun ilgi biletlerin karaborsaya düşmesine neden olmuştur.²² Böylece havayollarına gösterilen rağbet üzerine DHYUM harekete geçerek 1943 yılında satın aldığı 6 adet D-Havilland Domini (İNG) uçağıyla filodaki uçak sayısını 14'e, koltuk sayısını 100'e ve sermayesini ise 2.297.000 milyon liraya yükseltmiştir. 1944 yılında büyümesini sürdüren DHYUM 5 adet 17 koltuklu Junkers-52 tipi uçağı satın alarak koltuk sayısını 185'e ve sermayesini de 3.180.000 liraya çıkarmıştır.²³

DHYUM, çalışmalarını sürdürerek 1944 yılında Sivas, Afyon, Diyarbakır hattını ilk defa hizmete açmıştır. Bunun yanı sıra 10 Temmuz 1944 tarihinde de iki ayrı hat olan Ankara-Konya-Antalya-Adana hattı ile Adana-Gaziantep-Urfa-Diyarbakır-Van-Erzurum hatlarında ring seferlerini başlatmıştır. Ayrıca belirli şartlar dâhilinde uçak kiralama kolaylığı ile yolcu bagajının taşınması konusunda yeni esaslar getirmiştir.²⁴ Bu arada ticari öneme haiz bir uygulama olarak İzmir-İstanbul arasında yapılan doğrudan uçak seferleri 18 Ağustos 1944'te yürürlüğe konmuştur.²⁵ Havayolları her yıl kendini yenileyerek gelişmesini sürdürmesine

¹⁹Hikmet Belbez, “Devletler Arasında Hava Hukuku”, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 5, Sayı: 55, Yıl: 3, 18 Mart 1942, s. 7.

²⁰TBMM, *Zabut ceridesi*, Dönem: 7, Toplantı: 2, Cilt: 14, 1. Birleşim, 01.11.1944, s. 5.

²¹“Hava Seferleri”, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 5, Sayı: 108, Yıl: 5, 16 Haziran 1944, s. 9.

²²“Tayyare Biletlerinde Karaborsa”, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 5, Sayı: 109, Yıl: 5, 3 Temmuz 1944, s. 10.

²³Albayrak, *a.g.e.*, s. 50-52.; DHYUM' nin 1945 yılı mali bütçesi hakkında ayrıntılı bilgi almak için bkz.: *BCA*, Fon No: 30 10 0 0- Kutu No: 61- Dosya No: 410-Sıra No: 30.

²⁴“Hususi Tayyare Kiralamak”, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 5, Sayı: 10, Yıl: 5, 17 Temmuz 1944, s. 9; Albayrak, *a.g.e.*, s. 53.

²⁵Aslan Tufan Yazman, “Tayyare Postaları”, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 5, Sayı: 112, Yıl: 5, 16 Ağustos 1944, s. 16.

rağmen kış mevsiminin olumsuz hava şartları nedeniyle uçak seferlerini birkaç ay gecikmeli olarak genellikle mart ayının başlarında gerçekleştirebilmiştir.²⁶

Havayolları, uçak yolculuklarında yeni hatları hizmete açma ve ring seferlerini başlatma çalışmalarıyla icraatlarını sürdürürken dünyanın politik düzeni ve sosyal yapısını derinden etkileyen II. Dünya Savaşı'nın sona ermesi başta Avrupa ülkeleri ile Türkiye olmak üzere bütün memleketleri rahatlatmıştır. Savaş sonrası politik ve ekonomik koşulların bir sonucu olarak ABD ve Avrupa'ya yaklaşan Türkiye, bu yakınlaşmada ve ülkelerarası ikili ilişkilerin geliştirilmesinde havayollarına önem vererek dönemin konjonktürüne uygun olarak teşkilatlanmasına devam etmiştir. DHYUM, 27 Haziran 1945 Tarih ve 4770 Sayılı *Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkındaki Kanun* uyarınca Devlet Hava Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHYİGM) adı altında yeniden teşkilatlanmıştır.²⁷ DHYİGM 1946 yılı başlarında, ücreti ödenen 22 kişilik üç büyük yolcu uçağı ile Mısırdaki bulunan Douglas tipi 20 kişilik 10 Amerikan yolcu uçağını satın almaya karar vererek filo yapısını genişletmeye çalışmıştır. Bu büyüme ve gelişme ile de kurum mart ayı başlarında Bursa, Kastamonu ve Urfa'ya tarifeli seferlere başlanmasını planlamıştır.²⁸ Satın alınan uçaklar ve yapılan tarifeli seferlere yeni hizmetlerini de ilave etmek isteyen DHYİGM, havaalanlarında Sağlık Denetleme Merkezleri açmak için Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı ile işbirliğine giderek bu konuda hazırlanan kanun tasarısını TBMM'ne göndermiştir.²⁹

DHYİGM, icraatlarına devam ederek Whesting House adlı bir Amerikan firması ile imzaladığı 4.500.000 dolarlık bir anlaşma gereği kurulacak yeni havaalanlarının teçhizat ve malzeme ihtiyacını sağlamayı kararlaştırmıştır.³⁰ Bunun için, 1946 bütçesine 20 milyon liralık bir tahsisat konmuştur. Hazırlanan ilk beş yıllık plan çerçevesinde Ankara, İstanbul, İzmir ve Elazığ'da, yılın her

²⁶Aslan Tufan Yazman, "Yurt İçinde Yeni Hava Seferleri Başlıyor", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 6, Sayı: 125, Yıl: 6, 1 Mart 1945, s. 5.

²⁷TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, Cilt: 27, 27.06.1945, s. 761-773; *Resmî Gazete*, Sayı No: 6050, 6 Temmuz 1945.

²⁸Şevket Evliyagil, "Sivil Havacılığımız Nasıl İnkişaf Edebilir?", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 7, Sayı: 147, Yıl: 7, 7 Şubat 1946, s. 8; Şevket Evliyagil, "Sivil Havacılığımızın İnkişaf Çareleri" *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 7, Sayı: 152, Yıl: 7, 16 Nisan 1946, s. 17.

²⁹Ziya Tataç, "Olaylara Bakış, Ticaret Ekonomisi", *Türk Ekonomisi*, Sayı: 34, Yıl: 4, Nisan 1946, s. 117.

³⁰II. Dünya Savaşı sonrası uluslararası havayolu ulaştırma alanında ABD Başkanı Franklin Delano Roosevelt'in teşebbüsleriyle Chicago'da 52 ülkenin katılımıyla toplanan Milletlerarası Havacılık Konferansı hakkında bilgi almak için bkz.: Nejdett Köktürk, "Havayolları Anlaşmaları", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 9, Sayı: 210, Yıl: 9, 29 Ekim 1948, s. 9-15.

mevsiminde çalışabilecek, modern cihazlarla donatılmış, uluslararası kapasiteye haiz havaalanları inşa edilecektir.³¹

Bu arada yabancı uçak firmaları, Türkiye'nin coğrafi konumunun öneminden kaynaklanan Avrupa'dan Asya'ya geçiş noktasında bulunması avantajı nedeniyle dış ülkelere yapılan tarifeli uçak seferlerine ülkemizi de dâhil etmeye başlamıştır. Dünyanın birçok ülkesine yolcu taşıyan üç Amerikan uçak firmasından birinin rotasını İstanbul ve Ankara'ya yönelterek yeni bir hava hattı oluşturması bu dönemde görülen önemli gelişmelerden biri olmuştur.³² Türkiye'nin jeopolitik durumundan dolayı yabancı uçak firmalarınca cazibe merkezi haline gelmesi havacılığı ilgilendiren ve onun gelişmesine katkı sağlayan farklı disiplinlerle işbirliğini gerekli kılmıştır. Öncelikle tarım, denizcilik, bayındırlık sağlık vb. alanları ilgilendiren meteorolojik olaylar sivil havacılığında ilgi alanına girmeye başlamış, kuvvetli bir meteoroloji şebekesine ve bilgisine dayanmayan hava seferlerinin, çürük köprüler üzerinde hareket eden trenler kadar endişe verici olduğu kabul edilmiştir.³³

Havayollarına verilen değer ve gösterilen ihtimam Cumhuriyet hükümetlerinin hemen hepsinde var olan bir anlayış olarak karşımıza çıkmıştır. Dönemin Başbakanı Recep Peker, 14 Ağustos 1946 tarihinde TBMM'de açıkladığı hükümet programında havayollarına gereken ilginin gösterildiğini şu sözlerle izah etmiştir: “Uçaklarımızı çoğaltmak ve mükemmelleştirmek, alanlarımızı milletlerarası şartlara uygun bir seviyeye çıkarmak, hava hatlarına önemli istikametlerde her mevsimde işleyebilir bir kabiliyet vermek hedefimizdir.”³⁴

Hükümetin amaçları doğrultusunda hareket eden DHYİGM, 1946 yılında ABD'den 22-28 yolcu kapasiteli 30 adet DC-3 ve 3 adet C-47 tipinde uçaklar satın alarak koltuk sayısını 845'e ve sermayesini de 5.146.465 liraya yükselmiştir. Satın alınan bu uçaklarla filosunda yer alan uçakların sayısını 52'ye çıkaran DHYİGM, Ortadoğu'nun en büyük havayolu filosuna sahip ülke durumuna

³¹Ziya Tataç, “Olaylara Bakış, Ulaştırma Ekonomisi”, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 32, Yıl: 4, Şubat 1946, s. 61-62; Başbakan Şükrü Saraçoğlu'nun Ankara'da gazetecilerle yaptığı aylık basın toplantısında benzer ifadeleri için ayrıca bkz.: Hayri Alp, “Başbakanımızın İktisadi Konular Üzerindeki Söyledikleri”, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 7, Sayı: 150, Yıl: 7, 19 Mart 1946, s. 9.

³²Aslan Tufan Yazman, “Hava Nakliyatı ve Doğacak İhtilafların Halli”, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 7, Sayı: 152, Yıl: 7, 16 Nisan 1946, s. 1; 1945 yılında askeri amaçlı kullanılan hava taşıma hatlarının savaş sonrası bir işe yarayamayacağı hakkındaki bilgi için bkz.: Howard P. Whidden “Milletlerarası Hava Yolları”, Çev. Fettah İrtem, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 29, Yıl: 3, Kasım 1945, s. 147.

³³Umran Emin Çölaşan, “Yeniden Hava Teşkilatı Kurmak Yersizdir”, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 7, Sayı: 154, Yıl: 7, 18 Mayıs 1946, s. 5; Umran Emin Çölaşan, “Hava Seferlerinin Meteoroloji ile Himayesi”, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 8, Sayı: 171, Yıl: 8, 4 Şubat 1947, s. 8.

³⁴TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 8, Toplantı: 0, Cilt: 1, 3. Birleşim, 14.08.1946, s. 33.

gelmiştir. Böylece 1946 yılında satın alınan yolcu uçaklarıyla gelirlerini artıran bu kurum 1946 yılında 1.181.470 lira, 1947'de 2.699.953 lira, 1948'de 2.910.429 lira ve 1949'da 4.080.463 lira gelir elde etmiştir.³⁵

Satın alınan bu uçakların koltukları II. Dünya Savaşı (1939-1945) ihtiyaçlarına göre düzenlendiğinden 1946-1950 yılları arasında Türk Hava Kurumunun, Ankara Etimesgut' ta bulunan fabrikalarında değiştirilerek dünya havayolları standartlarına uygun hale getirilmiştir. Ancak, tadilat süresince onarım ve koltuk yenilemesi yapılan bu uçakların bir kısmı hizmet kapsamı dışında kalmıştır. ³⁶ Filoya katılan uçakların sayısının giderek artmasıyla havalimanlarının sayısı da artmaya başlamıştır. 1945 yılında Kayseri ve Samsun havaalanlarının işletmeye açılmasıyla 15'e ulaşan havaalanlarımızın sayısı Bursa, İskenderun, Malatya ve Urfa havaalanlarının da faaliyete geçmesiyle 1946-1947 yıllarında 19'a çıkmıştır.³⁷

DHYİGM, ülke içerisinde hava ulaşımı ile ilgili gerçekleştirdiği icraatlarına, dış ülke seferlerini de dâhil etmiştir. Türkiye ile Yunanistan arasında uçak seferlerinin düzenlenmesi yolunda yapılan bir anlaşma ile Douglas-3 tipinde çift motorlu bir uçak ilk deneme seferini gerçekleştirmek üzere 12 Şubat 1947 tarihinde Ankara'dan Atina'ya hareket etmiştir.³⁸ Bir ay sonra 12 Mart 1947'de Ankara'dan 9.15'de Atina'ya kalkan bir uçakla da Ankara-Atina seferleri başlamıştır.³⁹

CHP Hükümeti, 7 Aralık 1944 tarihinde Chicago'da yapılan Milletlerarası Sivil Havacılık sözleşmesi hükümlerine dayanarak Irak Hükümetiyle 30 Haziran 1947 tarihinde Ankara'da hava ulaştırmalarına dair bir anlaşma imzalamıştır. Bu anlaşmaya göre Irak uçakları Türkiye'nin Ankara ve İstanbul şehirlerine indiklerinde iki merkez arasında yolcu ve yük alamayacakları gibi Türk uçakları da Irak'ın Bağdat ve Basra şehirlerine indiklerinde iki yerleşim yeri arasında yolcu ve yük taşıyamayacaklardır. Bu iki ülke uçakları indikleri şehirlere sadece

³⁵İstatistik Yıllığı 1952, Yayın No: 342, Ankara 1952, s. 497; "Havayollarımızın Süratli İnkişafı", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 10, Sayı: 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 58; Havayollarının 1938, 1943, 1946 yıllarında taşınan yolcu sayısı ve yük miktarı için bkz.: "Devlet Ulaştırma İşleri Pavyonu", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 10, Sayı: 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 31.

³⁶Albayrak, *a.g.e.*, s. 57.

³⁷"İstanbul Sergisi ve Devlet Havayolları" *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 10, Sayı: 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 58.

³⁸*Ayun Tarihi*, Sayı No: 159, Yıl: Şubat 1947, s. 4.

³⁹*Ayun Tarihi*, Sayı No: 160, Yıl: Mart 1947, s. 1.

uluslararası yolcu ve yük eşyası taşıyabileceklerdir.⁴⁰ Böylece hava ulaştırmaları anlaşmasıyla Atina'ya dış seferlerini başlatan havayollarının Roma'ya da sefer hazırlıklarına başladığı görülmektedir.⁴¹

Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi hükümlerine göre Türkiye ile İngiltere, ABD ve İsveç arasında da ayrı ayrı havacılık anlaşmaları imzalandığı bilinir. Buna göre Londra-Ankara, New York-Ankara ve Stockholm-Ankara arasında hava hatlarının oluşturulması bu alanda gösterilen çabanın bir başlangıcını teşkil eder. Ayrıca bu üç ülkenin dışında, Fransa, İtalya, Norveç, Danimarka, Hollanda, İsviçre, Çekoslovakya ve Lübnan'la da ayrı ayrı havacılık anlaşmaları imzalanmıştır.⁴² Ancak bu ülkelerle hava anlaşmalarına imzalanmasına rağmen sadece Ankara, İstanbul, İzmir ve Adana havaalanları uluslararası uçuşlara elverişli duruma getirilebilmiş durumdadır.⁴³

Bu esnada Başbakan Hasan Saka, 13 Ekim 1947 tarihinde TBMM'de açıkladığı 1. Hükümet Programı'nda ulaştırma işlerinden bilhassa tarife meselesine önem vereceklerini söyleyerek uçak seferlerinin daha planlı ve programlı olmasına dikkat çekerken, hükümeti de, her mevsimde aksamayan hava ulaşımı için havayollarının modernize edilmesi ile ilgili çalışmaları yürütmüştür.⁴⁴ Bu modernizasyonun bir parçası olarak 1947 yılında bir yandan Ankara, İstanbul, İzmir ve Adana havaalanları kış seferlerine hazırlanırken diğer yandan Türk pilotlarının uzun mesafe uçuşlarında deneyim kazanmalarını sağlamak maksadıyla yolcu uçaklarından faydalanma konusunda Pan American Şirketiyle anlaşma yapılmıştır.⁴⁵

Türkiye'nin bu dönemde havacılık konusunda attığı adım ve gerçekleştirdiği atılımlar, ülkemizle Polonya arasında ilişkilerinin gelişmesine de ön ayak olmuştur. Polonya Hükümeti, ülkemizle karşılıklı hava seferleri düzenlenmesi

⁴⁰ *Ayın Tarihi*, Sayı No: 163, Yıl: Haziran 1947, s. 13; İngilizler tarafından sivil havacılık mukavelesi ile ilgili verilen teklife karşı Türk İçişleri Bakanlığı yetkilisinin verdiği cevabın ayrıntıları için bkz.: *BCA*, Fon No: 30 10 0 0- Kutu No: 61- Dosya No: 410-Sıra No: 35.

⁴¹ *Ayın Tarihi*, Sayı No: 170, Yıl: Ocak 1948, s. 39.

⁴² Nejdet Köktürk, "Hava Yolları Münakalesi", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 9, Sayı: 209, Yıl: 9, 11 Ekim 1948, s. 16.

⁴³ Rüçhan Akıncı, "Ulaştırma İşlerimiz", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 9, sayı: 211, Yıl: 9, 19 Kasım 1948, s. 20.

⁴⁴ TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 8, Toplantı: 1, Cilt: 6, 85. Birleşim, 13.10.1947, s. 674; *Ayın Tarihi*, Sayı No: 170, Yıl: Ocak 1948, s. 39.

⁴⁵ *Ayın Tarihi*, Sayı No: 179, Yıl: Ekim 1948, s. 7; Akıncı, agm., s. 20.

amacıyla temaslarda bulunmak üzere Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Kısmı Şefi Başkanlığındaki 8 kişilik bir heyetini Ankara'ya göndermiştir.⁴⁶

16 Ocak 1949 tarihinde kurulan Şemsettin Günaltay Hükümeti'nin Ulaştırma Bakanı olarak 22 Mayıs 1950 tarihine kadar görev yapan Kemal Satır, TBMM'de bakanlığının bütçe görüşmeleri esnasında verdiği bilgide dünyada 20 ülkenin havacılık konusunda kendileriyle anlaşma yapmak amacıyla temasa geçmesini Türkiye'nin dünya havayolları arasındaki öneminin gün geçtikçe artmasına bağlamıştır.⁴⁷ Satır, havayollarına 4860 ve 5076 sayılı kanunların verdiği yetkiyle 43 milyon liralık bir ödenek ayrıldığını, bunun da 24 milyon lirasını uluslararası standartlara uygun hava meydanlarının inşası için gerekli malzeme ve teçhizatın alınması maksadıyla kullanıldığını bildirmiştir.⁴⁸ Bakan Satır, sözlerine devamla Meksika'da toplanan Uluslararası Hava Konferansı'nda kabul edilen kararlara dayanarak İstanbul ve Ankara'da Avrupa standartlarına uygun birinci sınıf bir havalimanı ile Adana'da aynı standartlara uygun ikinci sınıf bir havalimanı yapmayı kabul ettiklerini dile getirmiştir. Bakan Satır, ayrıca bu meydanların inşasının varılan mutabakat neticesi Bayındırlık Bakanlığına devredilmek üzere olduğunu da hazırlanan yeni bir kanun tasarısının TBMM'ne sevk edilmesiyle izah etmiştir.⁴⁹ Bu yapılan çalışmalarla 1948-1949 yıllarında 17 havalimanında, meydan işletme binası, çeşitli tesisat, inşaat ve tamirat işleri tamamlanmıştır.⁵⁰

DHYİGM, dış hizmetlerine bir yenisini ekleyerek, Ankara-İstanbul-Atina-Roma havayolu ulaşımının açılışı münasebetiyle, içinde TBMM üyeleri, Ankara, İstanbul basını, Anadolu Ajansı temsilcileri, Hava Yolları Genel Müdürü Osman Nuri Baykal ile bir kısım teknik elemanların yer aldığı bir heyeti 21 Nisan 1949 tarihinde yapılan bir uçak seferiyle Roma'ya göndermiştir.⁵¹ Böylece yurtdışı seferlerine Ankara-İstanbul-Atina hattı işletmesinin yanına Roma'da dâhil edilmiştir. Aynı yıl içerisinde, İstanbul-Ankara-Kıbrıs ve Beyrut hattının da

⁴⁶*Ayun Tarihi*, Sayı No: 182, Yıl: Ocak 1949, s. 5.

⁴⁷*Ayun Tarihi*, Sayı No: 183, Yıl: Şubat 1949, s. 110.

⁴⁸4860 sayılı kanunla 5076 sayılı kanunun ayrıntıları için bkz.: TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, Cilt: 28, 08.02.1946, s. 560-561; *Resmî Gazete*, Sayı No: 6231, 13 Şubat 1946; TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 8, Cilt: 29, 11.06.1947, s. 711; *Resmî Gazete*, Sayı No: 6635, 18 Haziran 1947.

⁴⁹*Ayun Tarihi*, Sayı No: 183, Yıl: Şubat 1949, s. 112.

⁵⁰"İstanbul Sergisi ve Devlet Hava Yolları" *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 10, Sayı: 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 58.

⁵¹*Ayun Tarihi*, Sayı No: 185, Yıl: Nisan 1949, s. 7-8.

hizmete sokulması çalışmaları başlatılarak bu hattın uçuş sahasını genişletme yoluna gidilmiştir.⁵²

Türkiye'nin II. Dünya Savaşı sonrası dış ülkelerle olan ilişkilerinin yoğun olarak devam ettiğini hava ulaştırma anlaşmalarını imza etmeyi sürdürmesinden anlıyoruz. 16 Şubat 1949'da İsviçre ve 25 Kasım 1949'da İtalya ile aramızda hava ulaştırma anlaşmaları imzalanmıştır. Anlaşmalardan ilki 6 Haziran 1949'da, ikincisi ise 6 Ocak 1950'de TBMM'de onaylanmasından sonra yürürlüğe girmiştir.⁵³

Günaltay Hükümetinin Bayındırlık Bakanı olan Hasan Şevket Adalan, TBMM Bütçe Komisyonu'nda Bakanlığının 1950 yılı bütçesi hakkında verdiği bir bilgide birçok havaalanının genişletme ve inşaa çalışmaları için 65 milyon liraya ihtiyaç duyulduğunu bildirmiştir.⁵⁴ Bu sırada havayollarının elinde bulunan 33 uçağın ancak 14'ü çalışabilir durumda olduğu için ABD'ye uçak malzemelerinden 30 adet motor, pervane, telsiz ve gövde parçaları sipariş edilerek atıl durumda bulunan uçakların faaliyete geçirilmesi hedeflenmiştir.⁵⁵

CHP iktidarı döneminde gerek yeni havaalanlarının yapılması gerekse uçak sayılarının giderek artırılması sayesinde insanlar iki şehir arasında karadan 10 saatte gerçekleştirebileceği bir yolculuğu havadan uçakla 1 saatte kat etmeyi başararak zamandan tasarruf etme imkânına kavuşmuştur. Ayrıca, uzun ve meşakkatli bir şekilde karadan gerçekleştirilen yolculuğun yerine havayoluyla 1 saatlik rahat ve konforlu uçuşun yapılması yolcuların fiziki yorgunluklarını en aza indirilebilmeye de vesile olmuştur.

Taşınan kargo bakımından da uçak yolculuğu müşterilerine bazı avantaj ve kolaylıklar sunmuştur. Havayolu ile nakledilecek bozulma riski taşıyan balık, meyve, sebze ve çiçek gibi değişik ürünlerin uzun mesafelerdeki taşınmalarının çok kısa sürede gerçekleşmesi soğutma maliyetlerini ortadan kaldırdığı gibi malın çürüme ve doğal özelliğini kaybetme gibi doğacak zararlarını da önlemiştir.

⁵²"İstanbul Sergisi ve Devlet Hava Yolları" *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 10, Sayı: 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 58; "Türkiye İtalya Hava Nakliyatı Anlaşması", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 11, Sayı: 243, Yıl: 25 Şubat 1950, s. 12; TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 8, Cilt: 32, 06.01.1950, s. 436-440; *Resmî Gazete*, Sayı No: 7429, 10 Şubat 1950.

⁵³*Aydın Tarihi*, Sayı No: 187, Yıl: Haziran 1949, s. 4-5.

⁵⁴Ziya Tataç, "Olaylara Bakış, Ocak-Şubat 1950, Sanayi Ekonomisi", *Türk Ekonomisi*, Sayı: 81, Yıl: 8, Mart 1950, s. 69.

⁵⁵Ziya Tataç, "Olaylara Bakış, Ocak-Şubat 1950, Ulaştırma Ekonomisi", *Türk Ekonomisi*, Sayı: 81, Yıl: 8, Mart 1950, s. 70.

Bilhassa güncelliklerini korudukları sürece ticari bir değere sahip olarak satışları yapılabilen süreli yayınlardan gazete ve dergilerin basıldığı şehirlerden uzakta bulunan okuyucu kitlelerine havayolu vasıtasıyla hızlı bir şekilde taşınarak ulaştırılması, okuyucuların Türkiye ve dünyada meydana gelen güncel olaylardan zamanında haberdar olmalarını sağlamıştır. Ayrıca, havayolları halka posta taşıma hizmeti sunması bakımından da önemli bir kuruluş haline gelmiştir. Kurum milyonlarca insanın yüzlerce km. ötede bulunan asker ve yakınlarına haber ulaştırmada önemli bir işlevi yerine getirmiştir.

Havayollarının kurulması ve hava yolculuğunu başlatmasıyla birlikte milli ekonominin gereklerinden biri yerine getirilmiştir. Yabancı şirketlerin tekelinde olan hava taşımacılığı işi bu şirketlerin Türk hükümeti tarafından satın alınmasıyla ülkemizin milli kuruluşu olan HYDİİ'ye geçmiştir. Böylece artık yolcu ve yük taşımacılığından elde edilecek gelirler yabancı şirketlere değil ülkemiz milli ekonomisine kalmıştır.

DP İktidarı Döneminde Havayollarında Yapılan İcraatlar (1950-1960)

II. Dünya Savaşı sonrası yaşanan en önemli gelişmelerinden biri de 1946 yılında DP'nin kurulmasıyla çok partili hayata geçiş sürecinin başlaması olmuştur. Kuruluşundan 4 yıl sonra 14 Mayıs 1950 genel seçimleriyle bu partinin iktidara gelmesi ülkede yeni bir değişim ve dönüşümün önünü açmıştır. Ekonomide devletçiliğin yerine liberalizmi savunan yeni bir anlayışla çalışmalarına başlayan bu siyasi hareket, ulaştırma vasıtalarından havayollarına, gösterdiği yakın ilgi ve teşkilatında yaptığı yeniliklerle bu alandaki uygulamalara farklı bir yön vermiştir. DP Hükümeti, 8 Temmuz 1950 tarihinde Balıkesir-İzmir-İstanbul arasında gerçekleştirdiği uçak seferleriyle havayolu alanındaki icraatlarına ilk adımını atmıştır.⁵⁶

DP Hükümeti, havacılık konusunda ikinci adımını Birleşmiş Milletler tarafından 4 Nisan 1947 tarihinde kurulan ve kısa adı ICAO (International Civil Aviation Organization) olan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatının Türkiye'de uluslararası bir düzeyde yaptığı ilk toplantısını organize etmesiyle atmıştır.⁵⁷ ICAO tarafından 22 devletin katılımıyla İstanbul'da 17 Ekim 1950 tarihinde gerçekleştirilen Orta Doğu İkinci Bölge Kongresi toplantısında hava meydanları, havayolları, yer tesisleri, uçuş kaideleri, hava trafik kontrolü, uçuş

⁵⁶*Aynı Tarihi*, Sayı No: 200, Yıl: Temmuz 1950, s. 2.

⁵⁷ICAO'nun kuruluş tarihi, görevleri ve yaptığı çalışmalar için bkz.: İsmail İşmen, "Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı ve İkinci Orta Şark Hava Seyrüseferi Kongresi", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 11, Sayı: 263-264, Yıl: 12, 30 Aralık 1950, s. 4; Aslan Tufan Yazman, "Sivil Havacılık Kongresi ve Bizde Toplanmasının Önemi", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 11, Sayı: 263-264, Yıl: 12, 30 Aralık 1950, s. 2.

kolaylıkları, muhabere, meteoroloji ve arama kurtarma hususları başta yer almak üzere farklı konularda müzakereler yapılmıştır. 4 uluslararası havacılık teşekkülü ve 200 delegenin katıldığı 21 gün devam eden bu müzakerelerde sivil havacılığın geliştirilmesine yönelik yüzlerce sayfalık teknik raporlar hazırlanmıştır.⁵⁸ Orta Doğu İkinci Bölge Kongresi Türkiye'nin sivil havacılık alanında bazı noksanlarının açığa çıkması açısından da faydalı olmuştur.⁵⁹

Türkiye'de hava ulaşımının gelişmesine katkı sağlayan müesseselerin başında kuşkusuz sivil havacılıkla ilgilenen kurumlar yer almıştır. Ülkemizde sivil havacılığın çeşitli dallarıyla ilgilenen resmi kurumlar arasında Devlet Hava Yolları, Bayındırlık Bakanlığına bağlı Hava Meydanları İnşaat Müdürlüğü, Türk Hava Kurumu, Başbakanlık Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü, Makine Kimya Endüstrisi Kurumu, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı ile İstanbul Teknik Üniversitesi içerisinde yer alan Sivil Havacılık Enstitüsü bulunmaktadır. Sivil havacılığın dünya ölçeğindeki gelişmelerine uyak uydurmak ve bu gelişmelerin ülke ihtiyacına uygulanabilecek bir düzeyde yürütülmesini sağlamak üzere kurulan bu enstitü, hem bir araştırma müessesesi hüviyetine sahip bir dokümantasyon merkezi olması hem de sivil havacılık alanında çalışacak elemanların rasyonel biçimde yetiştirilmesini sağlaması bakımından önemli eğitim merkezi konumundadır.⁶⁰

DHYİGM İdaresi, 17 Ekim 1950 tarihinde ICAO'nun Türkiye'de gerçekleştirdiği konferansa ev sahipliği yapması ve ülkeler arası havayolu taşımacılığında yeni anlaşmalar imzalamasına rağmen iç taşımacılığın aksine, uluslararası nakliyat alanında sadece Beyrut-Kahire ile Lefkoşe-Beyrut seferlerini gerçekleştirebilmesi bu müesseseyi dış seferlerde geri durumda bırakmıştır.⁶¹

⁵⁸*Aynı Tarihi*, Sayı No: 203, Yıl: Ekim 1950, s.13; Fethi Pirinçoğlu, "Kongreden İtibalar", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 11, Sayı: 263-264, Yıl: 12, 30 Aralık 1950, s. 16; İsmail İşmen, "Kongreden Alınan Kararların Ana Hatları", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 11, Sayı: 263-264, Yıl: 12, 30 Aralık 1950, s. 4.

⁵⁹İsmail İşmen, "Sivil Havacılık Enstitüsü", *Türk Ekonomisi*, Sayı: 107, Yıl: 10, Mayıs 1952, s. 140; Türkiye ayrıca 1952 yılının Mart ayında Sivil havacılıkla ilgili Paris'te toplanan Üçüncü Avrupa Akdeniz Hava Seyrüsefer Bölge Toplantısına katılmıştır. İsmail İşmen, "Sivil Havacılığımızın Bugünkü Durumu", *Türk Ekonomisi*, Sayı: 123, Yıl: 11, Eylül 1953, s. 266; Avrupa Konseyi'nin teklifi ve ICAO'nun daveti üzerine Strazburg'da 20 Nisan-10 Mayıs 1954 tarihleri arasında yapılan *Avrupa Hava Nakliyatı Koordinasyonu Konferansı*'na Türkiye'de katılmıştır. İsmail İşmen, "Hava Nakliyatında İşbirliği", *Türk Ekonomisi*, Sayı: 130, Yıl: 12, Nisan 1954, s. 117.

⁶⁰İsmail İşmen, "Sivil Havacılık Enstitüsü", *Türk Ekonomisi*, Sayı: 107, Yıl: 10, Mayıs 1952, s. 140-141; İşmen, "Sivil Havacılığımızın Bugünkü Durumu"... s. 266.

⁶¹"Yakın ve Orta Doğu Memleketlerinde Hava Nakliyatı", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 11, Sayı: 243, Yıl: 11, 25 Şubat 1950, s. 15; "Hava Yolları Pavyonu", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 11, Sayı: 255-257, Yıl: 11, 3 Ağustos 1950, s. 42.

Ancak, DHYİGM mesleğinde deneyim kazanmış pilotların sevk ve idaresinde, yolcularının hayatlarının sigortalandığı dünyanın modern ve güvenli uçaklarının ülkede faydalanılmasına vesile olmuştur.⁶²

DHYİGM havayolları alanında yaptığı çalışmalara ülke içerisindeki, havaalanlarını derecelendirerek sınıflara ayırmayı da ilave etmiştir. Bunlardan Ankara, İstanbul, İzmir, Adana havaalanları her türlü cihazlarla donatılmış olarak birinci sınıf; Diyarbakır, Elazığ, Malatya havaalanları ikinci sınıf; Afyon, Bursa, Sivas, Van, Erzurum, Balıkesir, İskenderun ve Kayseri havaalanları üçüncü sınıf havaalanları olarak bilinir. Urfa, Gaziantep, Antalya ve Konya havaalanları ise henüz toprak tesviyesi yapılmakla birlikte sadece yaz mevsiminde uçuşlara elverişli durumundadır. Bu uçuşlarda bilhassa Gaziantep-Urfa-Diyarbakır ile Ankara-Samsun arasında beş kişilik Domini tipi yolcu uçakları kullanıldığı gibi diğer havaalanlarında taşımayı daha büyük uçaklar sağlamaktadır. Devlet Hava Yolları İşletmesi, bu uçakların biletlerini İstanbul, Ankara, İzmir, Adana ve Bursa gibi büyük şehirlerde kendi bilet satış noktalarından, diğer şehirlerde ise havaalanlarından ve acentelerden karşılamıştır. 1949 yılında kurumun bu faaliyetleri neticesinde 8.350 km uzunlukta 14 muhtelif uçuş yönündeki hatlar üzerinde 77.262 yolcu, 636 ton bagaj, 50 ton posta ve 472 ton gazete taşınmıştır.⁶³

22 Mayıs 1950 tarihinde kurulan İlk Menderes Hükümeti'nin ikinci; 9 Mart 1951 tarihinde kurulan II. Menderes Hükümeti'nin de birinci Ulaştırma Bakanı olarak 10 Kasım 1952 tarihine kadar görev yapan Seyfi Kurtbek, havayollarında yaşanan bu gelişmeleri, bakanlığına bağlı teşkilatlarda gerçekleştireceği yeniliklerin takip edeceğini, gazetecilere verdiği bilgilerde dile getirmiştir. Bakan Kurtbek, idari statüde yapılacak bu değişikliklerle, sivil havacılık işleri ile havacılık işletmesinin birbirinden tamamen ayrılarak Hava Yolları İdaresinin iktisadî ve ticarî bir işletme hüviyetine kavuşturulacağını söylemiştir. Kurtbek hava yolları teşkilatında yapacağı diğer değişiklikleri, hava yolları çalışanları ile pilotlarının mesleklerinin özelliklerine göre yeniden düzenleneceği, yeni ve büyük havaalanları yapılmasına ve yapılanların da geliştirilmesine özen gösterileceği, uçuş araç ve malzemelerinin yenilenerek sayılarının artırılacağı, şeklinde belirtmiştir.⁶⁴

⁶²Havayollarının her yolcusu 1000 liraya sigortalanmakla birlikte isteyen herkes her 1000 lira için 37 kuruş ödeyerek 10.000 liraya kadar kendini sigorta ettirebilmektedir. "Hava Yolları Pavyonu", *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 11, Sayı: 255-257, Yıl: 11, 3 Ağustos 1950, s. 41-42.

⁶³Aynı Yer.

⁶⁴Ziya Tataç, "Olaylara Bakış, Aralık 1951, Ulaştırma Ekonomisi", *Türk Ekonomisi*, Sayı: 91, Yıl: 9, Ocak 1951, s. 30.

Bakan Kurtbek, 11 Haziran 1951 tarihinde ulaştırma teşkilatının faaliyetleri hakkında İstanbul Basın Birliğine yaptığı başka bir açıklamada “*Havacılık sahasında en mühim işlerimizden birisi meydanlarımızın modern vasıtalarla teçhizidir. Doğru hava hattının Kars’a kadar uzatılması üzerinde hazırlıklara başladık.*” demiştir.⁶⁵ Böylece CHP Hükümetlerinde olduğu gibi DP Hükümetlerinde de havayollarında en fazla üzerinde durulan konulardan birinin hava meydanlarının modern cihazlarla donatılması ve ulaşım hattının genişletilmesi çalışmaları olmuştur.⁶⁶

Ulaştırma Bakanı gibi, Bayındırlık Bakanı da bakanlığının faaliyetleri hakkında basına verdiği demeçte; uluslararası seviyede inşa edilmekte olan havaalanlarından Yeşilköy ve Esenboğa havaalanlarının tamamlanmasına çalışıldığını, 1951 yılı sonunda Yeşilköy’ün 1952’ yılında da Esenboğa’nın işletmeye açılacağını müjdelemiştir.⁶⁷ Bu havaalanlarının açılış çalışmalarını yürütülürken dış hat seferlerinde % 25 indirimli tarife uygulamasını başlatan Hava Yolları İdaresi bu indirim avantajı sayesinde bir taraftan yolcu sayısını artırırken diğer taraftan ülkemize fazla sayıda turist çekebilmenin yolunu aramıştır.⁶⁸

Hava ulaşımı alanında yapılan bu çalışmalar kısa sürede etkisini göstererek meyvelerini vermeye başlamıştır. Cumhurbaşkanı Celal Bayar, TBMM’nin 1 Kasım 1951 tarihli 9. Dönem 2. Toplanma Yılında açılış konuşmasında Devlet Hava Yollarının geçen yılın altı ayına göre bu yılın altı ayında bir milyon altmış bin liralık fazla bir gelir elde ettiğini beyan etmiştir.⁶⁹ Bayar, 1 Kasım 1952 Tarihli TBMM’nin 9. Dönem 3. Toplanma Yılında açılış konuşmasında da yapılanların yeterli olmadığını savunarak Ulaştırma Bakanlığının çalışmalarının üç esasa dayandırıldığı takdirde ulaştırma hizmetlerinin milli savunma ve milli ekonomideki müspet tesirlerinin fazlasıyla görüleceğini belirtmiştir. Bu esaslar: teşkilat, idare ve çalışma metotlarını rasyonel hale getirmek, eski ve yıpranmış teçhizatı yenilemek ve işletme vasıtalarını ihtiyaç düzeyine ulaştırmaktır.⁷⁰

⁶⁵Ziya Tataç, “Olaylara Bakış, Mayıs-Haziran 1951, Ulaştırma Ekonomisi”, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 97, Yıl: 9, Temmuz 1951, s. 218.

⁶⁶Hava meydanı ve hava meydanları ekonomisinin ne olduğunu öğrenmek için bkz.: İsmail İşmen, “Hava Meydanları Ekonomisi Hakkında Bir Deneme”, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 103, Yıl: 10, Ocak 1952, s. 16.

⁶⁷Ziya Tataç, “Olaylara Bakış, Temmuz-Ağustos 1951, Bayındırlık Ekonomisi”, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 99, Yıl: 9, Eylül 1951, s. 280.

⁶⁸BCA, Fon No: 30 1 0 0- Kutu No: 83- Dosya No: 523-Sıra No: 5.

⁶⁹TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 2, Cilt: 10, 1. Birleşim, 01.11.1951, s. 11.

⁷⁰TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 3, Cilt: 17, 1. Birleşim, 01.11.1952, s. 15.

Cumhurbaşkanının bu sözleri ardından II. Menderes Hükümeti'nin II. Ulaştırma Bakanı olarak 10 Kasım 1952 tarihinde göreve getirilerek 17 Mayıs 1954 tarihine kadar bu görevi ifa eden Yümnü Üresin, 5 Aralık 1952 tarihinde Ankara Demirspor Lokalinde yaptığı bir basın toplantısında, havayollarının haberleşmesinde kullanılan birçok verici, alıcı ve radyo cihazlarının meydanların tamamında tesis edildiğini, uçakların iniş ve kalkışlarını kontrol ederek can ve mal güvenliğini sağlayan Hava Trafik Kontrol Teşkilatının kurularak işletmeye başladığını bildirmiştir.⁷¹

Bu arada uluslararası niteliğe sahip Esenboğa, Yeşilköy ve Adana havaalanlarında çalışmalar sürerken inşası tamamlanan havaalanlarından Isparta Havaalanı 9 Ağustos 1953'te, Ağrı Havaalanı 12 Eylül 1953'te ve Çanakkale ve Bandırma havaalanları ise 19 Eylül 1953'te yapılan devlet törenleriyle hizmete açılmıştır. Bunlardan Bandırma Havaalanının hizmete girmesiyle Türkiye'de bir ilçe merkezinde ilk defa hava seferleri başlamıştır.⁷²

Bayındırlık Bakanlığının havalimanlarının inşaa ve ihale çalışmalarına süratle devam ederek bunlardan Diyarbakır, Konya ve Eskişehir hava meydanlarını dünyanın sayılı havalimanları haline getirebilmek için gerçekleştireceği inşaa çalışmalarının ihalesini 1953 yılının ağustos ayı içerisinde yapmıştır.⁷³ 1953 yılı içerisinde hava yollarıyla ilgili yaşanan önemli gelişmelerden biri de, hacca giden yurttaşlara, daha konforlu ve hızlı bir ulaşım imkânı sunabilmek amacıyla ilk Hac seferlerinin başlatılması olmuştur.⁷⁴

DHYİGM'nin inşaa çalışmalarıyla giderek büyümesi ve alınan bu uçuş tedbirler sayesinde 1950'den 1953'e kadar olan sürede yolcu taşımacılığında fevkalade bir artış ortaya konmuştur. 1950 yılında 86 bin yolcu taşınmışken 1953 yılında bu sayı % 110 artışla 182 bine ulaşmıştır. Ayrıca 1953'de taşınan yolcu sayısının geliri olarak da 10 milyon liraya yakın bir hasılat elde edilmiştir.⁷⁵

⁷¹*Ayın Tarihi*, Sayı No: 229, Yıl: Aralık 1952, s. 7.

⁷²Ziya Tataç, "Olaylara Bakış, Ocak 1953" Bayındırlık Ekonomisi, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 116, Yıl: 11, Şubat 1953, s. 59; *Ayın Tarihi*, Sayı No: 237, Yıl: Ağustos 1953, s. 19; *Ayın Tarihi*, Sayı No: 238, Yıl: Eylül 1953, s. 29; Ziya Tataç, "Olaylara Bakış, Eylül 1953, Bayındırlık Ekonomisi", *Türk Ekonomisi*, Sayı: 125, Yıl: 11, Kasım 1953, s. 346; Bu havaalanlarından saatte 30 uçağın inip kalkmasını sağlayacak şekilde inşaa edilen Yeşilköy Havaalanı 2750 metre uzunluğunda ve 60 metre genişliğinde bir beton piste sahiptir. *Ayın Tarihi*, Sayı No: 238, Yıl: Eylül 1953, s. 11-12.

⁷³Ziya Tataç, "Olaylara Bakış, Ağustos 1953, Bayındırlık Ekonomisi", *Türk Ekonomisi*, Sayı: 124, Yıl: 11, Ekim 1953, s. 313.

⁷⁴ <http://investor.turkishairlines.com/tr/thy-anonim-ortakligi/tarihce>, Erişim Tarihi: 13 Kasım 2015.

⁷⁵*Ayın Tarihi*, Sayı No: 248, Yıl: Temmuz 1954, s. 11; İGM, *1959 İstatistik Yıllığı*, Yayın No: 380, Ankara 1959, s. 519.

Cumhurbaşkanı Celal Bayar, 1 Kasım 1953 tarihinde TBMM'nin 9. Dönem 4 Toplanma Yılı'nın açılış konuşmasında Türkiye'de havaalanlarının inşaa çalışmaları hakkında şöyle demiştir:

*"Büyük hava meydanları inşaatında da başarılı sonuçlar almaktayız. Beynelmilel çaptaki meydanlardan Yeşilköy Havaalanı bu sene işletmeye açılmıştır. Ankara Esenboğa Alanı bitmek üzeredir. Adana ve Trabzon alanlarının inşasına devam olunmaktadır. Yeni büyük havaalanlarımızdan Konya, Eskişehir, Diyarbakır alanlarının ihalesi yapılmıştır. Malatya, Bandırma, Batman, Merzifon ve İzmir alanlarının bütün hazırlıkları tamamlanıp inşaatına geçilmek üzeredir. Bunlardan başka yetki kanunu yüksek meclisinize sunulmuş olan 45 milyon liralık bir programla Samsun, Van, Erzurum, Kars, İskenderun, Urfa, Gaziantep, Antalya ve Ağrı meydanlarının inşası ele alınmıştır. Eldeki bu programlarla yurdumuz havacılık sahasında kısa zamanda büyük gelişmelere mazhar olacaktır."*⁷⁶

Türkiye, bir taraftan havaalanları inşaat çalışmalarını sürdürürken diğer taraftan uluslararası sivil havacılık konusunda düzenlenen toplantılara ev sahipliği yapmaya devam etmiştir. 21 Eylül 1954 tarihinde İstanbul'da yapılan Uluslararası Havacılık Federasyonunun 47. Konferansı 'da bunlardan biridir. 29 ülkeyi 100 delegenin temsil ettiği bu konferansa ülkemizden 17 Mayıs 1954 tarihinde kurulan III. Menderes Hükümeti'nin ilk Ulaştırma Bakanı olarak 9 Aralık 1955 tarihine kadar görev yapan Muammer Çavuşoğlu'nun da yer aldığı birçok milletvekili, bürokrat, kurum temsilcileriyle yerli ve yabancı basın mensupları katılmıştır.⁷⁷

1955 yılına gelindiğinde bir kısım havaalanlarının yapılanma sürecinin tamamlandığı bir kısmının devam ettiği bir kısmının ise henüz etütleri üzerinde çalışıldığı görülür. 5 Menderes Hükümetinde de Maliye Bakanı olarak görev yapan Hasan Polatkan, 1955 yılı bütçe müzakereleri münasebetiyle yaptığı bir konuşmada, hükümetin hava meydanları inşaatına verdiği öneme işaret ederek, 50 milyon lira keşif bedeli ile ihalesi yapılan Yeşilköy, Esenboğa, Adana ve Trabzon havaalanlarından Yeşilköy ve Adana havaalanının 1953 yılında tamamladığını, Esenboğa ve Trabzon havaalanının ise 1954 yılı içerisinde de tamamlanacağını söylemiştir. Bakan ayrıca 45 milyon liraya mal olacağı hesaplanan 10 muhtelif havaalanının etütleri üzerinde çalışıldığını ifade ederek 1950'den 1954'e kadar havaalanları inşaatları için bütçeden ayrılan paranın 46 milyon lirayı bulduğunu bildirmiştir.⁷⁸

⁷⁶TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 4, Cilt: 25, 1. Birleşim, 01.11.1953, s. 9.

⁷⁷*Aynı Tarihi*, Sayı No: 250, Yıl: Eylül 1954, s. 32.

⁷⁸TBMM, *Zabut Ceridesi*, Dönem: 10, Toplantı: 1, Cilt: 5, 42. Birleşim, 18.02.1955, s. 212; "Maliye Vekili Hasan Polatkan'ın 1955 Yılı Bütçe Nutku", *Türk Ekonomisi*, Sayı: 141, Yıl: 13, Mart 1955, s. 75.

Maliye Bakanı Hasan Polatkan, DP'nin 4. Büyük Kongresi'nin 15 Ekim 1955 tarihli toplantısında Genel İdare Kurulu sözcüsü olarak parti icraatları hakkında verdiği bilgide, gayelerinin havayolları teşkilatını çağdaş ulaştırma sistemlerinin gereklerine uygun, geniş ve verimli çalışma imkânlarına kavuşturacak yeni bir uygulamayı devreye sokmak olduğunu söylemiştir.⁷⁹ Havaalanları inşa çalışmalarına Van Havaalanıyla devam edilmiş Samsun Havaalanının ihalesi yapılmış, İzmir, Konya, Afyon, Diyarbakır ve Sivas meydanlarına konan teknik cihazlar ve modern tesisatlar sayesinde bu meydanların her türlü hava şartlarına göre uçuş emniyeti sağlanmıştır.⁸⁰

DP iktidarı döneminde teknolojiye uygun olarak yapılan modern havaalanları ile uçuş emniyetinin temin edilmesi, ülke ekonomisine birçok bakımdan katkılar sağlamıştır. Bu katkılardan biri ülke turizminin geliştirilmesi olmuştur. Gerek hava yoluyla yapılan yolculuğun konforlu ve hızlı olması gerekse DHYİGM' nin uçak biletlerinde zaman zaman yaz indirim tarifelerini uygulamaya koyması bacasız fabrika olarak bilinen binlerce turistin farklı ülkelerden ülkemize gelmesini temin etmiştir. Bu sayede ülkemiz ekonomisine milyonlarca lira döviz kazandırıldığı gibi zengin tarih ve kültür mirasımızın yabancı ülke vatandaşları tarafından tanınması sağlanarak bu insanların ülkeler arası ilişkilerin gelişmesinde elçilik görevini üstlenmelerinin önü açılmıştır. Bunu da 1955 yılında dış ülkelere gelen toplam 107.348 turistten 52.914'nün, 1960'da 124.228 turistten 90.610'unun havayolunu tercih etmesinden anlıyoruz.⁸¹

Ayrıca iş adamlarımızın yurtdışı bağlantılarını gerçekleştirmek ve ticari ilişkilerini geliştirmek için çabukluğu konforu ve ucuzluğu nedeniyle hava yolunu tercih etmeleri Türkiye'nin dış ticaretinin ilerlemesine önemli ölçüde katkılar sağlamıştır. 1955 yılında dış ülkelere seyahat eden toplam 34 bin Türk vatandaşından 5.733'ünün tüccar ve fabrikatör olması bu düşüncüyü doğrular niteliktedir⁸² Uçak yolculuğu dini turizmin gelişmesine de yardımcı olmuştur. Uzun ve meşakkatli kara yolculuğunu göze alamayan başta yaşlı ve hasta olmak üzere bir kısım hacı adayları uçak yolculuğunu tercih ederek hızlı, emniyetli ve rahat olarak kutsal topraklara ulaşarak hac farızasını yerine getirebilmenin mutluluğunu yaşamışlardır. 1955 yılında hacca giden 1571 Türk vatandaşlarından 1.492'sinin uçak seyahatini tercih ettiği görülür.

Uçak seyahati insan ölümleriyle mal kayıplarını da asgariye indirmiştir. 1939 - 1953 yılları arasındaki 15 yıllık sürede taşınan yolcu sayısı ile kazalar arasında

⁷⁹*Aynı Tarihi*, Sayı No: 263, Yıl: Ekim 1955, s. 83.

⁸⁰TBMM, *Zabut Ceridesi*, Dönem: 10, Toplantı: 2, Cilt: 8, 1. Birleşim, 01.11.1955, s. 11.

⁸¹DİE, *İstatistik Yıllığı 1960-1962*, Yayın No: 460, Ankara 1962, s. 102.

⁸²DİE, *İstatistik Yıllığı 1960-1962*, Yayın No: 460, Ankara 1962, s. 106-107.

orana bakıldığında bunun milyonda 34 olduğu görülür. Bu oranın diğer ulaşım araçlarındaki kazalardan daha düşük seviyede yer alması hem insan hayatının hem de milli servet değerinde olan uçakların zarar görmesini engellemesi bakımından önemli bir gelişmedir.⁸³

Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığının Kurulmasıyla Hava Yollarında Yapılan Çalışmalar

Hava taşımacılığı yapan rakip firmaların ekseriyetinin özel hukuk kuralları çerçevesinde şirketler halinde yönetilmesi DHYİGM'yi uluslararası ticaretin bir gereği olarak bu alanda yeni bir yapılanmaya sürüklemiştir. Her çeşit hava nakliyatı ile buna bağlı işleri yapmak ve özel hukuk hükümlerine göre idare edilmek üzere 21 Mayıs 1955 tarih ve 6623 Sayılı Kanunla hükümete *Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı* (THYAO)'nı kurma yetkisi verilmiştir. Bu ortaklığın ana sözleşmesinin 9 ay sonra 20 Şubat 1956 tarihinde Bakanlar Kurulu'na onaylanması ve ticaret siciline kayıt ve ilan edilmesiyle birlikte THYAO, 1 Mart 1956'dan itibaren resmen faaliyete geçmiştir.⁸⁴ Sermayesinin büyük çoğunluğu Maliye Bakanlığına bağlı Hazine Müsteşarlığına ait olan bu kuruluşun yerli ve yabancı ortakları bulunmaktadır. 60 milyon lira sermaye ile kurulan THYAO'nun 54.21 milyon lirası hazineden, 1 milyon lirası PTT'den, 0,1 milyon lirası Devlet Demiryollarından, 0, 272 milyon lirası özel şahıslardan ve 3,92 milyon lirası da, İngiliz Denizası Hava Yolları Şirketi'nden karşılanmıştır.⁸⁵

THYAO'nun kurulması akabinde yeterli bir trafik ve satış teşkilatı oluşturmak ve memurlarının yapacakları işe göre pratik, realist ve daha ekonomik bir yöntemle yetişmelerini sağlamak üzere bir Trafik ve Satış Eğitim Okulu açılmıştır. İki hafta süreyle eğitim veren bu okulda, yolcu servisi, muhasebe, uçuş servisi, muhabere, rezervasyon, kargo, posta hizmetleri, bilet tanzimi gibi havayollarının çeşitli faaliyet alanlarıyla ilgili konular ele alınmıştır.⁸⁶

⁸³DP, *Kalkınan Türkiye*, Desen Matbaası Ankara 1954, s. 87.

⁸⁴TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 10, Cilt: 37, 21.05.1955, s. 1294-1298; *Resmî Gazete*, Sayı No: 9016, 31 Mayıs 1955; *Ayın Tarihi* Sayı No: 268, Yıl: Mart 1956, s. 1; *Ayın Tarihi*, Sayı No: 279, Şubat 1957, s. 163; Albayrak, *a.g.e.*, s. 82-85; DHYİGM'nin THYAO'ya dönüştürülmesiyle 28 Şubat 1956 Tarih ve 6686 Sayılı Kanunla Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü kurulmuştur. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 10, Cilt: 38, 28.02.1956, s. 376; *Resmî Gazete*, Sayı No: 9247, 1 Mart 1956.

⁸⁵Memduh Yaşa, *Cumhuriyet Dönemi Türk Ekonomisi 1923-1978*, Akbank Kültür Yayınları, İstanbul 1980, s. 300.

⁸⁶*Ayın Tarihi*, Sayı No: 268, Yıl: Mart 1956, s. 27.

THYAO'nun tesisinden takriben bir yıl sonra Türk mühendisleri ve işçileri tarafından inşa edilerek yılın her saatinde her çeşit uçağın inip kalkmasına uygun hale getirilen, Esenboğa Havalimanı Yeşilköy'den sonra ikinci uluslararası havalimanı olarak 30 Mayıs 1956 tarihinde hizmete açılmıştır. 2.750 metre uzunluğunda ve 60 metre genişliğinde bir pisti bulunan bu havaalanı 24 milyon 500 bin liraya mâl olmuştur.⁸⁷

THYAO, bir taraftan ülke içerisinde uluslararası kapasitede havalimanlarının sayılarını artırmaya çalışırken diğer taraftan ülke dışında da hava taşıma birlikleriyle üyelik anlaşmaları imzalıyordu. Bunlardan üyeleri arasında ticari, teknik, işletme ve ekonomi alanlarında işbirliği sağlamak ve haksız rekabeti önlemek maksadıyla kurulan ve kısa adı IATA (International Air Transport Association) olan Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliğine THYAO 1956 yılında üye olmuştur.⁸⁸ Türk Hava Yolları ayrıca 24 Temmuz 1957 tarihinde kısa adı BOAC olan (British Overseas Airways) İngiliz Denizaşırı Hava Yolları Şirketi ile de bir ortaklık mukavelesi imzalamıştır. Buna göre BOAC, 500.000 İngiliz Sterlinine karşılık gelen 3.920.000 liralık Türk Hava Yolları hisse senedini satın alarak şirkete ortak olacak ve ayrıca 10 sene vade ile % 6 faizle 11.760.000 Türk Lirasına tekabül eden 1.500.000 İngiliz Sterlini kredi verecektir. İştirak hissesi ile kredi toplamını teşkil eden 2 milyon İngiliz Sterlinini ise 5 adet Viscount uçağın ile parçalarının satın alınmasına tahsis edilecektir. Bu anlaşmanın imzalanmasından sonra BOAC Genel Müdürü Sir George Cribbitt, Türk Havayolları İdare Meclisi üyeliğine getirilmiştir.⁸⁹ Türk Hava Yolları uluslararası kuruluşlara üyelik sürecini devam ettirerek 1957 yılı içerisinde havayolu şirketlerine haberleşme hizmetleri sağlayan SITA (Airlines Worldwide Telecommunications and Information Services) adlı kuruluşa üye olmuştur.⁹⁰

Hizmet anlayışını sınırlar ötesine taşıyan Türk Hava Yolları 1959 yılında Roma ve Atina şehirlerinde birer bilet satış büroları açmıştır.⁹¹ Dahası 1960 yılında Ankara-İstanbul-Roma dış hattı seferlerine Frankfurt şehrini de dâhil

⁸⁷*Aynı Tarihi*, Sayı No: 270, Yıl: Mayıs 1956, s. 32.

⁸⁸*Aynı Tarihi*, Sayı No: 280, Yıl: Mart 1957, s. 45-46; <http://investor.turkishairlines.com/tr/thy-anonim-ortakligi/tarihce>, Erişim Tarihi: 13 Kasım 2015.

⁸⁹*Aynı Tarihi*, Sayı No: 284, Yıl: Temmuz 1957, s. 42; TBMM, *Zabıt Ceridesi*, 1958 Yılı Bütçe Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 11, Toplantı: 1, S. Sayısı: 31, s. 444; TBMM, *Zabıt Ceridesi, Masraf Bütçeleri*, Dönem: 11, Toplantı: 3, Cilt: 12, s. 392.

⁹⁰<http://investor.turkishairlines.com/tr/thy-anonim-ortakligi/tarihce>, Erişim Tarihi: 13 Kasım 2015.

⁹¹<http://investor.turkishairlines.com/tr/thy-anonim-ortakligi/tarihce>, Erişim Tarihi: 13 Kasım 2015.

etmiştir.⁹² Böylece DHYAO 1950 yılında yolcu ve yük taşıma gelirini 5.110.174 liraya yükseltirken bu gelirini akabinde gelen yıllarda sürekli artırarak 1955'de 10.032.000 liraya ve 1960'da ise 54.240.000 liraya çıkarmıştır.⁹³

DHYAO gelirini sürekli artırmasının yanı sıra 1959 yılına kadar yıldan yıla uçuş pisti uzunluğu, havaalanlarından yararlanan yabancı hava yolu şirketleri sayısı ve hava alanı sayılarında da kademeli olarak artış kaydetmiştir. 1950 yılından 1957 yılı sonuna kadar 7 yıllık sürede Devlet Hava Yolları uçuş pistinin uzunluğunu 7.390 metreden % 170 artışla 19.992 metreye çıkarmıştır.⁹⁴ Ayrıca havaalanlarından yararlanan yabancı havayolları şirketi sayısını da günden güne artırmayı sürdürmüştür. 1956'da havaalanlarından faydalanan şirketin sayısı 20 iken 1959'da 36'a yükselmiştir.⁹⁵ Havaalanlarından yararlanan şirket sayısına paralel olarak havaalanı sayıları da yıldan yıla artmıştır. 1956 yılında Türkiye'de kullanılan havaalanlarının toplam sayısı 23 iken buna Trabzon, Kayseri, Konya, Zonguldak, Alaşehir, Kütahya ve Kastamonu hava meydanlarının işletmeye açılması, Samsun Havalimanının yeni meydanına kavuşması ve Pamukova yardımcı meydanının hazırlanmasının da ilavesiyle 1959 yılının sonunda havaalanlarının sayısını 31'e çıkarmıştır.⁹⁶ Bu havaalanlarından 22'si kış aylarında da faaliyet yapabilecek durumdadır.⁹⁷

1959 yılında havaalanlarının modern cihazlarla donatılması çalışmalarına de süratle devam edilmiştir. Bu dönemde gerek uluslararası havayollarında gerek iç servislerde kullanılan Türboprop uçaklarla (turbo pervaneli uçak) jet uçakların gelişmelerine uygun olarak önceden inşa edilmiş ve yeniden inşa edilecek hava meydanları da hızla yapılandırılmaya çalışılmıştır. 1959 malî yılı sonuna kadar 94 milyon lira harcanarak uluslararası kapasitede inşa edilen Yeşilköy, Esenboğa ve Adana hava meydanlarıyla yurt içi seferlerde kullanılan Trabzon, Van ve Samsun hava meydanları tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Bunlara ilâveten İzmir, Konya, Eskişehir, Afyon, Sivas, Elâzığ, Erzurum ve Diyarbakır hava meydanlarının da elektrik ve elektronik tesislerle teçhiz edildiği görülmektedir.⁹⁸

1959 yılı sonuna kadar havaalanlarında yapılan icraatlar Yeşilköy ve Esenboğa havaalanlarının teknik yönden yenileştirme çalışmalarıyla

⁹²Albayrak, *a.g.e.*, s. 101.

⁹³İGM, *Aylık İstatistik Bülteni*, Aralık 1960-Şubat 1961, Sayı No: 82-84, s. 15.

⁹⁴TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 11, Toplantı: 1, Cilt: 2, 40. Birleşim, 19.02.1958, s. 159.

⁹⁵TBMM, *Zabıt Ceridesi, Masraf Bütçeleri*, Dönem: 11, Toplantı: 3, Cilt: 12, s. 388.

⁹⁶TBMM, *Zabıt Ceridesi, Masraf Bütçeleri*, Dönem: 11, Toplantı: 3, Cilt: 12, s. 387.

⁹⁷DPT, *Kalkınan Türkiye (Rakamlarla 1923-1968)* Milli Eğitim Basımevi, Ankara 1969, s. 85.

⁹⁸TBMM, *Zabıt Ceridesi, Masraf Bütçeleri*, Dönem: 11, Toplantı: 3, Cilt: 12, s. 267.

sürdürülmüştür. 1959 yılında Yeşilköy Hava Meydanı ile ilgili Yalova'da tesis edilen Vor (hava trafiği telsiz yardımcı cihazı) tesisatına ait inşaat çalışmalarının sona ermesi ve dış ülkelere bu tesisatın malzemelerinin de yurda gelmesiyle montaj çalışmalarına başlanmıştır. Yeşilköy gümrük binası önüne yaptırılan apron (uçakların park pozisyonu halinde yakıt ve yük aldıkları yer) inşaatı ile Yeşilköy Hava Meydanı'nın yaklaşma ışık sistemi tamamlanmıştır. Esenboğa Havaalanı'nın yaklaşma ışık sistemi montajına ise devam edilmiştir. Yeşilköy Hava Meydanı taksi yollarının jet yolcu uçakları için hazırlanan banket stabilizasyonu işi bitirilmiştir. Samsun Hava Meydanı Apronu ile diğer işler bitirilmesine rağmen terminal binası inşaatına devam etmiştir. Jet yolcu uçaklarının emniyetle iniş ve kalkışı temin etmek amacıyla Esenboğa Hava Meydanı pistinin 1 000 metre uzatılması çalışmalarına başlanmıştır. Esenboğa Hava Meydanı taksi yollarının jet yolcu uçakları için hazırlanan banket stabilizasyon işi ise tamamlanmıştır.⁹⁹ Havaalanlarının modernleştirilmesi çalışmalarının neticesi olarak artık jet uçaklarının da yolcuların hayatına girmeye başlamasıyla uçak seferlerinin hız, emniyet ve konfor avantajı bir kat daha artmıştır.

Tablo 1'de 1933 ile 1960 yılları arasında Türk havayollarının mali durumu, filo yapısı, taşıdığı yük ve yolcu miktarlarıyla personel durumu hakkında bilgi verilmiştir.

⁹⁹TBMM, *Zabıt Ceridesi, Masraf Bütçeleri*, Dönem: 11, Toplantı: 3, Cilt: 12, s. 267.

TABLO: 1 Türk Hava Yollarının Filo ve Mali Durumu ile Taşıman Yolcu ve Yük Miktarları (1933-1960)

Yıllar	Uçak Sayısı	Koltuk Sayısı	Taşıman Yolcu Sayısı	Taşıman Yük Miktarı (Kg)	Kat Edilen Km	Personel Sayısı	Sermaye (TL)	Gelirler (TL)	Giderler (TL)
1933	5	28	460	4.553	59.000	24	180.000	7.549	180.000
1934	5	28	158	2.768	100.000	23	180.859	3.052	180.859
1935	5	28	273	1.208	172.000	25	850.000	6.308	850.000
1936	8	64	1.124	17.000	204.000	53	1.000.000	34.075	1.000.000
1937	8	64	609	69.000	210.000	60	1.296.474	69.000	287.206
1938	8	64	879	90.000	183.425	162	1.450.000	89.846	544.511
1939	8	64	2.877	110.000	402.008	169	1.020.700	70.329	508.944
1940	8	64	1.221	9.417	228.070	147	1.268.455	23.720	1.202.834
1941	8	64	2.189	5.710	177.060	155	1.190.611	41.761	511.977
1942	8	64	5.481	16.851	358.300	162	1.694.850	162.452	786.858
1943	14	100	5.691	43.230	365.920	201	2.296.994	257.358	3.435.492
1944	19	185	14.249	115.870	615.038	312	3.180.000	549.748	2.712.877
1945	19	185	18.221	126.490	718.073	390	4.200.000	637.326	1.195.190
1946	52	845	37.308	193.128	850.909	656	5.146.465	1.181.470	5.146.467
1947	33	660	74.388	506.964	1.788.139	560	13.402.287	2.699.953	7.934.585
1948	33	720	72.262	649.693	1.978.399	656	19.776.870	2.910.429	10.967.573
1949	33	720	77.262	1.157.861	2.365.773	612	20.480.000	4.080.463	8.231.691
1950	33	720	86.331	1.991.702	2.847.814	627	7.512.873	5.110.174	6.071.226
1951	33	720	112.665	2.197.336	2.980.257	686	11.630.372	6.322.412	7.689.260
1952	33	720	128.024	2.122.706	2.780.392	850	11.261.259	7.749.663	8.176.599
1953	33	840	181.980	2.804.000	3.886.000	-	11.420.000	8.568.000	13.644.489
1954	21	560	147.846	3.106.000	3.379.000	-	12.019.000	7.128.000	26.742.756
1955	28	686	178.281	3.179.000	4.293.000	-	12.640.000	10.032.000	28.328.728

1956	28	686	202.066	3.780.000	5.376.000	-	60.000.000	12.721.891	12.964.822
1957	28	630	329.880	4.782.000	7.181.880	1.207	60.000.000	22.032.000	27.142.318
1958	33	915	394.212	5.739.000	8.812.901	1.395	60.000.000	38.484.000	43.534.273
1959	32	858	371.241	6.021.000	9.846.649	1.497	60.000.000	50.328.000	63.794.922
1960	31	1.000	305.963	7.099.000	8.506.863	-	60.000.000	54.240.000	74.231.992

Kaynak: İGM, *İstatistik Yıllığı 1951*, Yayın No: 332, Ankara 1951, s. 436-437; İGM, *İstatistik Yıllığı 1949*, Yayın No: 303, Ankara 1949, s. 382; İGM, *Küçük İstatistik Yıllığı 1937-1938*, Yayın No: 129, Ankara 1938, s. 231; İGM, *İstatistik Yıllığı 1936-1937*, Yayın No: 115, Ankara 1937, s. 412; İGM, *Küçük İstatistik Yıllığı 1948*, Yayın No: 290, Ankara 1948, s. 538; İGM, *İstatistik Yıllığı 1952*, Yayın No: 342, Ankara 1952, s. 497; İGM, *İstatistik Yıllığı 1953*, Yayın No: 360, Ankara 1953, s. 447; İGM, *1959 İstatistik Yıllığı*, Yayın No: 380, Ankara 1959, s. 519; İGM, *İstatistik Yıllığı 1947-1950*, Yayın No: 330, Ankara 1951, s. 334; DİE, *Türkiye’de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı*, Yayın No: 683, Ankara 1973, s. 421-422; İGM, *Aylık İstatistik Bülteni*, Aralık 1960-Şubat 1961, Sayı No: 82-84, s. 15; TBMM, *Zabıt Ceridesi, 1954 yılı Bütçesi Kanunu Lâyihası ve Bütçe Komisyonu Raporu*, S. Sayısı: 109, Dönem: 9, Toplantı: 4, Cilt: 28, s. 72; TBMM, *Zabıt Ceridesi 1956 Yılı Bütçe Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası*, Dönem: 10, Toplantı: 2, S. Sayısı: 59, s. 49; TBMM, *Zabıt Ceridesi, Masraf Bütçeleri*, Dönem: 11, Toplantı: 3, Cilt: 12, s. 393; Açığöz, *age.*, s. 17-101.

TABLO 1’de 1933 yılından 1960 yılına kadar Türk Hava Yollarının gelişme seyri gösterilmiştir. Buna göre 1933 yılından 1960 yılına kadar olan 27 yıllık 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.

CHP iktidarı ile DP iktidarı dönemi havayollarında kaydedilen gelişmeler karşılaştırılacak olursa 1933 yılından 1950 yılına kadar olan 17 yıllık CHP İktidarı döneminde toplam 314.652 yolcu ile 3.119.743 kg yük havayollarıyla taşınmış iken 1950 yılından 1960 yılına kadar olan 10 yıllık DP İktidarı döneminde 2.438.489 yolcu ile 42.821.744 kg yük taşınabilmiştir. Böylece DP döneminde CHP dönemine göre yolcu sayısında % 674 oranıyla 2.123.837 kişi, yük miktarında ise % 1.272 oranıyla 39.702.001 kg’lık fazla bir taşıma gerçekleşmiştir. Bu rakamlar değerlendirildiğinde DP döneminde havayollarında yaşanan gelişme seyrinin CHP dönemine göre daha iyi olduğu anlaşılmaktadır.

Sonuç

1933 yılında Ankara-Eskişehir-İstanbul hava hattının işletmeye açılmasıyla başlayan ilk hava seferlerinde, alt yapı çalışmalarının yetersiz oluşu ve donanım eksikliği nedeniyle beklenen düzeyde bir gelişme gerçekleşmemiştir. Ancak, Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü 27 Mayıs 1939'da Ulaştırma Bakanlığına bağlanması ve akabinde CHP Hükümetleri tarafından teşkilatlanmasını büyük ölçüde tamamlamasıyla havayolları alanında yapılan çalışmalar sistemli hale gelmiştir. 1933 yılından 1950 yılına kadar 17 yıllık sürede havaalanlarının sayılarını artırarak bunları her mevsimde yurt için ve yurt dışı seferlerine hazır hale getirmek, havayolları filosunu uluslararası alanda güçlü seviyede tutmak CHP Hükümetinin öncelikli hedefi olmuştur.

CHP iktidarı döneminde yeni havaalanlarının yapılması ve uçak sayılarının giderek artırılmasıyla insanlar iki kent arasında kara vasıtalarıyla 10 saatte yapabildiği bir seyahati havadan uçakla 1 saatte gerçekleştirmeyi başarak zamandan tasarruf edebilmiştir. Ayrıca, hava yoluyla yapılan hızlı rahat ve konforlu uçuşla yolcuların aşırı yorgunlukları giderilebilmiştir.

Nakledilen yük açısından da uçak yolculuğu müşterilerine bazı kazanımlar sağlamıştır. Havayolu ile taşınan ve bozulma dezavantajına sahip deniz mahsulleri, sebze ve meyve gibi değişik ürünlerin uzun mesafelerdeki nakillerinin kısa sürede yapılması, soğutma masraflarını ortadan kaldırdığı gibi, ürünlerin doğal özelliğini kaybetme ve çürümeden doğacak zararlarına da önlemiştir.

Özellikle, güncelliklerini korudukları müddetçe ticari bir değere sahip olarak bilinen gazete ve dergilerin, basıldığı şehirlerden uzakta bulunan okuyucularına havadan nakledilerek ulaştırılması okuyucu kitlelerinin güncel olaylardan zamanında haberdar olmalarını sağlamıştır. Ayrıca, Hava Yolları halka posta taşıma hizmeti vermesi açısından da önemli bir müessese haline gelmiştir. Kurum ailelerin uzakta bulunan asker ve yakınlarına mektup ulaştırarak halkı mutlu edebilmeyi ve onların gönlünü kazanabilmeyi başarmıştır.

Havayollarının faaliyete başlamasıyla milli ekonominin gereklerinden biri yerine getirilmiştir. İtalyan ve Fransız yabancı şirketlerin elinde bulunan hava taşımacılığı görevi bu şirketlerin Türk hükümeti tarafından satın alınması ve ülkemizin milli kuruluşu olan Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi'ne devredilmesiyle yolcu ve yük taşımacılığından elde edilecek gelirler ülkemiz milli ekonomisine kalmıştır.

DP iktidarı döneminde de havayollarında önemli gelişmeler yaşanmıştır. Bu dönemde yeni hava hatlarının işletmeye açılmasıyla havaalanı sayısı 31'e ulaşmıştır. Bu havaalanlarından 22'sinin kış döneminde de uçuş yapabilecek teknolojiyle donatılırken jet uçaklarının insan hayatına girmesiyle yolculuklar

daha hızlı ve güvenli düzeye erişmiştir. Bu dönemde ayrıca Ankara Esenboğa Havaalanı, İstanbul Yeşilköy Havaalanı ve Adana Havaalanı her türlü donanıma sahip olarak uluslararası alanda birinci sınıf havaalanları haline getirilmiştir.

DP döneminde havayollarında ortaya çıkan gelişmelerden biri de uluslararası ticaretin bir gereği olarak özel hukuk kuralları kapsamında bir ortaklık halinde yönetilmesi amacıyla 60 milyon lira sermaye ile *Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı* (THYAO)'nın kurulması olmuştur. Bu müessesenin tesisi ardından Türk Hava Yolları, bir yandan Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği ile ilişkilerini geliştirerek aralarında üyelik anlaşmasını onaylarken öbür yandan İngiliz Denizaşırı Hava Yolları Şirketi ile de bir ortaklık mukavelesi imzalamıştır. Yapılan bu anlaşmalar, satın alınan modern uçaklar ve havaalanlarının yeniden modernizasyonu çalışmalarıyla THYAO yük ve yolcu taşıma kapasitesinde önemli artışlar kaydetmiştir. DP döneminde, CHP iktidarı dönemine göre yolcu sayısında % 674 oranıyla 2.123.837 kişi, yük miktarında ise % 1.272 oranıyla 39.702.001 kg'lık fazla bir taşıma yapılmıştır.

Türk Hava Yollarının hem CHP hem de DP hükümetleri döneminde dış seferlerini birkaç ülke ile sınırlayıp yeni hava hatlarını işletmeye açamaması, yolcu ve yük taşınmasından elde edilen gelirlerinin giderlerini karşılayamayarak hazineden sürekli yardım alması onun belli başlı en büyük sorunları arasında yerini almıştır.

DP iktidarı döneminde, yolcu ve yük sayısının artmasıyla havayolları alanında yaşanan gelişmelerin Türkiye ekonomisine birçok bakımdan kazanımları olmuştur. Bu kazanımlardan biri de, ülke turizminin geliştirilmesidir. Bir yandan hava yoluyla yapılan seyahatlerin konforlu ve hızlı olması öbür yandan Devlet Hava Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün uçak biletlerinde indirim tarifelerini başlatması, binlerce turistin ülkemize gelmesini sağlamıştır. Bu sayede memleket ekonomisine milyonlarca lira döviz kazandırıldığı gibi, zengin tarih ve kültür mirasımızın yabancı ülke vatandaşları tarafından tanınması mümkün olmuştur.

İş adamlarımızın yurtdışı ticaretlerinde çabukluğu konforu ve ucuzluğu nedeniyle hava yolunu tercih etmeleri, Türkiye'nin dış ticaretinin büyümesine katkılar sağlamıştır. Uçak yolculuğu dini turizmin gelişmesine de yardımcı olmuştur. Uzun ve sıkıntılı kara yolculuğunu göze alamayan bir kısım hacı adayları uçak yolculuğunu tercih ederek hac görevini yerine getirebilmenin mutluluğunu yaşamışlardır.

Uçak seyahati, insan ölümleriyle maddi kayıpları da en aza indirmiştir. 1939-1953 yılları arasındaki 15 yıllık zaman aralığında taşınan yolcu sayısı ile kazalar arasında orana bakıldığında bunun milyonda 34 olduğu görülür. Bu oranın diğer

ulaşım vasıtalarındaki kazalardan daha düşük seviyede seyretmesi insan ve uçak kayıplarını önlemesi bakımından önemli bir gelişmedir.

Son tahlilde, Türk Hava Yolları kendi yetiştirdiği pilotları ve taşıdığı resmi bayrağıyla yabancı ülkelere uzanarak Türkiye'nin dış ülkelerle olan iletişimde öncü bir rol üstlenmesi ülkeler arası ilişkileri geliştirmekle kalmamış, Türk havacılarının uluslararası alanda tanınmasına da vesile olmuştur.

Kaynaklar

- AHISKAL Arif (1940) Hava Nakliyatının Kıymeti, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 3, Sayı: 25, Yıl: 2, 21 Birinci Kânun, s. 27.
- (1941) Havayolları Açılırken, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 3, Sayı: 31, Yıl: 2, 16 Mart, s. 14.
- (1941) Nuri Demirağ Tayyare Atölye ve Mektebinin Açılış Töreni Dolayısıyla, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 4, Sayı: 42, Yıl: 2, 9 Eylül, s. 22.
- (1941) İzmir-Ankara ve İzmir-İstanbul Hava Postalarının Açılması Günün İhtiyacıdır, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 4, Sayı: 47, Yıl: 2, 16 Teşrinisani, s. 13- 20.
- (1941) Hava Nakliyatında Emniyet ve Ucuzluk, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 3, Sayı: 26, Yıl: 2, 1 İkinci Kânun, s. 11.
- AKINCI Rüçhan (1948) Ulaştırma İşlerimiz, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 9, sayı: 211, Yıl: 9, 19 Kasım, s.4-24.
- ALBAYRAK İlyas (1983) *Dünden Bugüne Türk Havayolları*, 1933-1983, Cenajans Yayınları, İstanbul.
- ALP Hayri (1946) Başbakanımızın İktisadi Konular Üzerindeki Söyledikleri, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 7, Sayı: 150, Yıl: 7, 19 Mart, s. 9-16.
- ARAR İsmail (1968) *Hükümet Programları 1920-1965*, Burçak Yayınevi, İstanbul.
- Ayın Tarihi*, Sayı No: 159, Yıl: Şubat 1947, s. 4.
- Ayın Tarihi*, Sayı No: 160, Yıl: Mart 1947, s. 1.
- Ayın Tarihi*, Sayı No: 163, Yıl: Haziran 1947, s.13.
- Ayın Tarihi*, Sayı No: 170, Yıl: Ocak 1948, s. 39.
- Ayın Tarihi*, Sayı No: 179, Yıl: Ekim 1948, s. 7.
- Ayın Tarihi*, Sayı No: 182, Yıl: Ocak 1949, s. 5.
- Ayın Tarihi*, Sayı No: 183, Yıl: Şubat 1949, s. 110-112.
- Ayın Tarihi*, Sayı No: 185, Yıl: Nisan 1949, s. 7-8.
- Ayın Tarihi*, Sayı No: 187, Yıl: Haziran 1949, s. 4-5.
- Ayın Tarihi*, Sayı No: 200, Yıl: Temmuz 1950, s. 2.
- Ayın Tarihi*, Sayı No: 203, Yıl: Ekim 1950, s.13.
- Ayın Tarihi*, Sayı No: 237, Yıl: Ağustos 1953, s. 19.

Ayın Tarihi, Sayı No: 238, Yıl: Eylül 1953, s. 11-12.

Ayın Tarihi, Sayı No: 238, Yıl: Eylül 1953, s. 29.

Ayın Tarihi, Sayı No: 248, Yıl: Temmuz 1954, s. 11.

Ayın Tarihi, Sayı No: 250, Yıl: Eylül 1954, s. 32.

Ayın Tarihi, Sayı No: 263, Yıl: Ekim 1955, s. 83.

Ayın Tarihi, Sayı No: 268, Yıl: Mart 1956, s. 1-27.

Ayın Tarihi, Sayı No: 270, Yıl: Mayıs 1956, s. 32.

Ayın Tarihi, Sayı No: 279, Yıl: Şubat 1957, s. 163.

Ayın Tarihi, Sayı No: 280, Yıl: Mart 1957, s. 45-46.

Ayın Tarihi, Sayı No: 284, Yıl: Temmuz 1957, s. 42.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon No: 30 10 0 0- Kutu No: 61- Dosya No: 410-Sıra No: 30.

BCA, Fon No: 30 10 0 0- Kutu No: 61- Dosya No: 410-Sıra No: 35.

BCA, Fon No: 30 1 0 0- Kutu No: 83- Dosya No: 523-Sıra No: 5.

BELBEZ Hikmet (1942) Devletler Arasında Hava Hukuku, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 5, Sayı: 55, Yıl: 3, 18 Mart, s. 7-20.

CİLLOV Halûk (1967) *Türkiye Ekonomisi Bünyesi*, İktisadi ve Ticari İlimler Yüksek Okulu Yayınları, İstanbul.

ÇÖLAŞAN Umrân Emin (1946) Yeniden Hava Teşkilatı Kurmak Yersizdir, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 7, Sayı: 154, Yıl: 7, 18 Mayıs, s. 5.

----- (1947) Hava Seferlerinin Meteoroloji ile Himayesi, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 8, Sayı: 171, Yıl: 8, 4 Şubat, s. 8-28.

Devlet Hava Yolları (1941) *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 3, Sayı: 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran, s. 50-54.

Devlet Ulaştırma İşleri Pavyonu (1949) *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 10, Sayı: 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık, s. 28-33.

DİE, *İstatistik Yıllığı 1960-1962*, Yayın No: 460, Ankara 1962, s. 102-107.

DİE, *Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişiminin 50 Yılı*, Yayın No: 683, Ankara 1973, s. 421-422.

DP (1954) *Kalkınan Türkiye*, Desen Matbaası, Ankara.

DPT (1969) *Kalkınan Türkiye* (Rakamlarla 1923-1968) Milli Eğitim Basımevi, Ankara.

ETE Muhlis (1940) Devlet Sermayesi İle Çalışan Teşekküller, *İktisadi Yürüyüş*, Sayı: 3, Yıl: 1, 15 İkinci Kânun, s. 2-16.

EVLİYAGİL Şevket (1946) Sivil Havacılığımızı Nasıl İnkişaf Edebiliriz?, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 7, Sayı: 147, Yıl: 7, 7 Şubat, s. 4-8.

----- (1946) Sivil Havacılığımızın İnkişaf Çareleri, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 7, Sayı: 152, Yıl: 7, 16 Nisan, s. 17.

- Hava Seferleri (1944) *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 5, Sayı: 108, Yıl: 5, 16 Haziran, s. 9.
- Havayollarımızın Süratli İnkişafı (1949) *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 10, Sayı: 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık, s. 58-62.
- Hava Yolları Pavyonu (1950) *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 11, Sayı: 255-257, Yıl: 11, 3 Ağustos, s. 41-42.
- Hususi Tayyare Kiralamak (1944) *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 5, Sayı: 10, Yıl: 5, 17 Temmuz, s. 9.
- <http://investor.turkishairlines.com/tr/thy-anonim-ortakligi/tarihce>, Erişim Tarihi: 13 Kasım 2015.
- İGM, *İstatistik Yıllığı 1951*, Yayın No: 332, Ankara 1951, s. 436-437.
- İGM, *İstatistik Yıllığı 1949*, Yayın No: 303, Ankara 1949, s. 382.
- İGM, *Küçük İstatistik Yıllığı 1937-1938*, Yayın No: 129, Ankara 1938, s. 231.
- İGM, *İstatistik Yıllığı 1936-1937*, Yayın No: 115, Ankara 1937, s. 412.
- İGM, *Küçük İstatistik Yıllığı 1948*, Yayın No: 290, Ankara 1948, s. 538.
- İGM, *İstatistik Yıllığı 1952*, Yayın No: 342, Ankara 1952, s. 497.
- İGM, *İstatistik Yıllığı 1953*, Yayın No: 360, Ankara 1953, s. 447.
- İGM, *1959 İstatistik Yıllığı*, Yayın No: 380, Ankara 1959, s. 519.
- İGM, *İstatistik Yıllığı 1947-1950*, Yayın No: 330, Ankara 1951, s. 334.
- İGM, *Aylık İstatistik Bülteni*, Aralık 1960-Şubat 1961, Sayı No: 82-84, s. 15.
- İstanbul Sergisi ve Devlet Havayolları (1949) *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 10, Sayı: 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık, s. 57-58.
- İŞMEN İsmail (1950) Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı ve İkinci Orta Şark Hava Seyrüseferi Kongresi, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 11, Sayı: 263-264, Yıl: 12, 30 Aralık, s. 4.
- İŞMEN İsmail (1950) Kongreden Alınan Kararların Ana Hatları, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 11, Sayı: 263 264, Yıl: 12, 30 Aralık, s. 4.
- İŞMEN İsmail (1952) Sivil Havacılık Enstitüsü, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 107, Yıl: 10, Mayıs, s. 140-141.
- (1953) Sivil Havacılığımızın Bugünkü Durumu, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 123, Yıl: 11, Eylül, s. 265-266.
- (1954) Hava Nakliyatında İşbirliği, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 130, Yıl: 12, Nisan, s. 117-119.
- (1952) Hava Meydanları Ekonomisi Hakkında Bir Deneme, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 103, Yıl: 10, Ocak, s. 16-21.
- KÖKTÜRK Nejdet (1948) Hava Yolları Münakalesi, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 9, Sayı: 209, Yıl: 9, 11 Ekim, s. 9-16.
- (1948) Havayolları Anlaşmaları, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 9, Sayı: 210, Yıl: 9, 29 Ekim, s. 9-16.

- Maliye Vekili Hasan Polatkan'ın 1955 Yılı Bütçe Nutku (1955) *Türk Ekonomisi*, Sayı: 141, Yıl: 13, Mart 1955, s. 75.
- PİRİNÇOĞLU Fethi (1950) Kongreden İntibalar, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 11, Sayı: 263-264, Yıl: 12, 30 Aralık, s. 16-17.
- Resmi Gazete*, Sayı No: 2411, 27 Mayıs 1933.
- Resmi Gazete*, Sayı No: 3020, 5 Haziran 1935.
- Resmi Gazete*, Sayı No: 3933, 14 Haziran 1938.
- Resmi Gazete*, Sayı No: 4220, 31 Mayıs 1939.
- Resmi Gazete*, Sayı No: 6050, 6 Temmuz 1945.
- Resmi Gazete*, Sayı No: 6231, 13 Şubat 1946.
- Resmi Gazete*, Sayı No: 6635, 18 Haziran 1947.
- Resmi Gazete*, Sayı No: 7429, 10 Şubat 1950.
- Resmi Gazete*, Sayı No: 9016, 31 Mayıs 1955.
- Resmi Gazete*, Sayı No: 9247, 1 Mart 1956.
- TATAÇ Ziya (1946) Olaylara Bakış, Ulaştırma Ekonomisi, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 32, Yıl: 4, Şubat 1946, s. 59-62.
- TATAÇ Ziya (1946) Olaylara Bakış, Ticaret Ekonomisi, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 34, Yıl: 4, Nisan, s. 114-120.
- (1950) Olaylara Bakış, Ocak-Şubat 1950, Sanayi Ekonomisi, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 81, Yıl: 8, Mart, s. 69.
- (1950) Olaylara Bakış, Ocak-Şubat 1950, Ulaştırma Ekonomisi, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 81, Yıl: 8, Mart, s. 63-70.
- (1951) Olaylara Bakış, Mayıs-Haziran 1951, Ulaştırma Ekonomisi, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 97, Yıl: 9, Temmuz, s. 212-219.
- (1951) Olaylara Bakış, Temmuz-Ağustos 1951, Bayındırlık Ekonomisi, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 99, Yıl: 9, Eylül, s. 275-281.
- (1951) Olaylara Bakış, Aralık 1951, Ulaştırma Ekonomisi, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 91, Yıl: 9, Ocak, s. 26-30.
- (1953) Olaylara Bakış, Ocak 1953, Bayındırlık Ekonomisi, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 116, Yıl: 11, Şubat 1953, s. 56-61.
- (1953) Olaylara Bakış, Ağustos 1953, Bayındırlık Ekonomisi, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 124, Yıl: 11, Ekim, s. 308-313.
- (1953) Olaylara Bakış, Eylül 1953, Bayındırlık Ekonomisi, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 125, Yıl: 11, Kasım, s. 338-346.
- Tayyare Biletlerinde Karaborsa (1944) *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 5, Sayı: 109, Yıl: 5, 3 Temmuz, s. 10.
- TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 4, Cilt: 12, 20.05.1933, s. 316-317.
- TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, Cilt: 15, 30.05.1935, s. 473-474.

- TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, Cilt: 18, 03.06.1938, s. 766-769.
- TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, Cilt: 20, 27.05.1939, s. 123-131.
- TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, Cilt: 27, 27.06.1945, s. 761-773.
- TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, Cilt: 28, 08.02.1946, s. 560-561.
- TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 8, Cilt: 29, 11.06.1947, s. 711.
- TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 8, Cilt: 32, 06.01.1950, s. 436-440.
- TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 10, Cilt: 37, 21.05.1955, s. 1294-1298.
- TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 10, Cilt: 38, 28.02.1956, s. 376.
- TBMM, *Zabut Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 2, Cilt: 13, 1. Birleşim, 01.11.1936, s. 5.
- TBMM, *Zabut Ceridesi*, Dönem: 5, Toplantı: 3, Cilt: 20, 1. Birleşim, 01.11.1937, s. 6.
- TBMM, *Zabut Ceridesi*?, Dönem: 5, Toplantı: 3, Cilt: 2, 3. Birleşim, 08.11.1937, s. 30.
- TBMM, *Zabut Ceridesi*, Dönem: 7, Toplantı: 2, Cilt: 14, 1. Birleşim, 01.11.1944, s. 5.
- TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 8, Toplantı: 0, Cilt: 1, 3. Birleşim, 14.08.1946, s. 33.
- TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 8, Toplantı: 1, Cilt: 6, 85. Birleşim, 13.10.1947, s. 674.
- TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 2, Cilt: 10, 1. Birleşim, 01.11.1951, s. 11.
- TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 3, Cilt: 17, 1. Birleşim, 01.11.1952, s. 15.
- TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 9, Toplantı: 4, Cilt: 25, 1. Birleşim, 01.11.1953, s. 9.
- TBMM, *Zabut Ceridesi*, Dönem: 10, Toplantı: 1, Cilt: 5, 42. Birleşim, 18.02.1955, s. 212.
- TBMM, *Zabut Ceridesi*, Dönem: 10, Toplantı: 2, Cilt: 8, 1. Birleşim, 01.11.1955, s. 11.
- TBMM, *Zabut Ceridesi, 1954 yılı Bütçesi Kanunu Lâyihası ve Bütçe Komisyonu Raporu*, S. Sayısı: 109, Dönem: 9, Toplantı: 4, Cilt: 28, s. 72.
- TBMM, *Zabut Ceridesi 1956 Yılı Bütçe Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası*, Dönem: 10, Toplantı: 2, S. Sayısı: 59, s. 49.
- TBMM, *Zabut Ceridesi, 1958 Yılı Bütçe Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası*, Dönem: 11, Toplantı: 1, S. Sayısı: 31, s. 444.
- TBMM, *Zabut Ceridesi*, Dönem: 11, Toplantı: 1, Cilt: 2, 40. Birleşim, 19.02.1958, s. 159.
- TBMM, *Zabut Ceridesi, Masraf Bütçeleri*, Dönem: 11, Toplantı: 3, Cilt: 12, s. 267-393.
- Türkiye İtalya Hava Nakliyatı Anlaşması (1950) *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 11, Sayı: 243, Yıl: 25 Şubat, s. 12.
- WHIDDEN Howard P. (1945) Milletlerarası Hava Yolları, Çev. Fettah İrtem, *Türk Ekonomisi*, Sayı: 29, Yıl: 3, Kasım 1945, s. 147-149.
- Yakın ve Orta Doğu Memleketlerinde Hava Nakliyatı (1950) *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 11, Sayı: 243, Yıl: 11, 25 Şubat, s. 6-15.
- YAŞA Memduh (1980) *Cumhuriyet Dönemi Türk Ekonomisi 1923-1978*, Akbank Kültür Yayınları, İstanbul.

- YAZMAN Selim Cavid (1941) Münakalât İşlerimizde Yeni Tedbirler, Yeni İnkişaf lar Getirecek, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 3, Sayı: 26, Yıl: 2, İkinci Kânun, s. 7.
- YAZMAN Aslan Tufan (1944) Tayyare Postaları, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 5, Sayı: 112, Yıl: 5, 16 Ağustos, s. 16.
- (1945) Yurt İçinde Yeni Hava Seferleri Başlıyor, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 6, Sayı: 125, Yıl: 6, 1 Mart, s. 5.
- (1946) Hava Nakliyatı ve Doğacak İhtilafların Halli, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 7, Sayı: 152, Yıl: 7, 16 Nisan, s. 1.
- (1950) Sivil Havacılık Kongresi ve Bizde Toplanması nın Önemi, *İktisadi Yürüyüş*, Cilt: 11, Sayı: 263-264, Yıl: 12, 30 Aralık, s. 2.